

Niederschrift

(BWA/006/2026)

über die 3. Sitzung des Bauausschusses / Werkausschusses Entwässerungsbetrieb am Dienstag, dem 15.09.2026, 16:00 - 17:00 Uhr, Ratssaal, Rathaus

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

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

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr

. Bauausschuss

7. Mitteilungen zur Kenntnis Bauausschuss

7.1. Statusbericht zu Sanierungsfahrplan für „Klimaneutrale städtische Liegenschaften (Klima-Aufbruch G1a)“ 24/077/2026
Kenntnisnahme

Protokollvermerk

7.2. Az.: 2026-617-ZV - Zustimmungsverfahren *Sanierung des Schlossgebäudes* 63/149/2026
Kenntnisnahme

Protokollvermerk

7.3. Straßennutzung und -erhaltung - Bedarfsplan Gehwegsanierungen; hier: Gehwegsanierung Ä.-Brucker-Straße – Langfeldstraße bis P.-Gossen-Straße 66/331/2026
Kenntnisnahme

8. Zwischenbericht des Amtes für Gebäudemanagement (Amt24): Budget und Arbeitsprogramm 2026 - Stand 31.07.2026 241/059/2026
Gutachten

9. Zwischenbericht des Amtes 66 Budget und Arbeitsprogramm 2026 – Stand 31.07.2026 66/330/2026
Gutachten

10. Mittelbereitstellung für die IP-Nr. 521.K500 „Rückzahlung Ablösebeträge Parkplätze“ 63/150/2026
Gutachten

- | | | |
|-------------------------|--|--------------------------|
| 11. | Ergebnis der messtechnischen Zustandserfassungsbewertung von
Fahrbahnflächen der öffentlichen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet
Hier: Ausbau des strategischen Erhaltungsmanagements | 66/328/2026
Beschluss |
| 12. | Fuß-Radwegbrücke über den Adenauerring zur Heinrich-Kirchner-Schule;
Hier: Beschluss Vorplanungsentwurf, Vorzugsvariante | 66/333/2026
Beschluss |
| 13. | Straßennutzung und -erhaltung
hier: Beschluss Gehwegsanierung Franzensbader Straße gemäß DA Bau | 66/334/2026
Beschluss |
| 14. | Straßennutzung und -erhaltung - Bedarfsplan
Fahrbahndeckenerneuerungen
hier: Beschluss Fahrbahndeckenerneuerungsprogramm 2027 gemäß DA
Bau | 66/335/2026
Beschluss |
| 15. | Elektrische Anlagen sowie Straßennutzung- und erhaltung;
hier: Neuerrichtung Straßenbeleuchtung einschließlich Belagswechsel
Döderleinstraße gemäß DA Bau | 66/337/2026
Beschluss |
| Protokollvermerk | | |
| 16. | Anfragen Bauausschuss | |

TOP

Bauausschuss

TOP 7

Mitteilungen zur Kenntnis Bauausschuss

TOP 7.1

24/077/2026

Statusbericht zu Sanierungsfahrplan für „Klimaneutrale städtische Liegenschaften (Klima-Aufbruch G1a)“

Sachbericht:

Der Statusbericht dient dem Monitoring der Umsetzung des mehrjährigen (energetischen) Sanierungsfahrplans mit quantifizierten CO₂-Einsparungspotentialen für alle städtischen Gebäude. Es werden die finanziellen und personellen Mittel fortgeschrieben und aktualisiert, welche zur Umsetzung der

energetischen Sanierungsmaßnahmen notwendig werden.

1. Ausgangslage und Sanierungsstrategie

Es wird auf die Vorlage 24/069/2025 „Sanierungsfahrplan für Klimaneutrale städtische Liegenschaften (Klima-Aufbruch G1a)“, Beschlussfassung im BWA am 08.07.2025, verwiesen.

Im Rahmen des 2. Statusberichts Klimaaufbruch wurde durch Amt 31 eine Umbenennung der Maßnahme Klima-Aufbruch G1a in „Treibhausgasneutrale städtische Gebäude“ vorgenommen. Diese Bezeichnung wird bei künftiger Berichterstattung übernommen.

a) Betrachtungsumfang und Priorisierungsprozess für 2026

Der Sanierungsfahrplan wurde auf der Grundlage erfolgter Maßnahmen und Daten von 2025 aktualisiert. Er enthält aktuell:

- 121 Gebäudesteckbriefe von Einzelgebäuden bis zu größeren Gebäudekomplexen,
- Priorisierung in erster Instanz von 107 Gebäuden nach Handlungsbedarf.
- Unberücksichtigt bleiben aktuelle und kürzlich abgeschlossene Neubauten mit bereits regenerativer Wärmeerzeugung bzw. Fernwärme, sowie laufende Generalsanierungen.
- Gesamtbewertung nach Wirtschaftlichkeit (Invest-€ pro eingesparter Tonne CO₂) und Handlungsbedarf der Maßnahmen.

Unberücksichtigt bleiben die öffentlichen WC-Anlagen, Aussegnungshallen der städtischen Friedhöfe, sowie kurz- bis mittelfristig bereits geplante Sanierungen und Gebäude, bei denen die zukünftige Nutzung offen ist, so dass final 82 Gebäude und Komplexe zur End-Priorisierung betrachtet werden.

b) Finanzbedarf und Förderkulisse

Der Sanierungsfahrplan für diese 82 betrachteten Gebäude und Komplexe umfasst einen geschätzten Finanzbedarf von insgesamt rund 282 Mio. € (Stand 2025).

In diesen Kosten sind Planungs- und Baukosten für die energetische Gebäudesanierung, notwendige Wechsel der Energieträger zur Wärmeherzeugung sowie die Installation von Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung, gemäß dem „Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude“ für den Bereich Städtische Gebäude, Punkt 4.5 Einsatz von Lüftungsanlagen (Vorlagennummer 31/184/2023), enthalten.

Im Rahmen der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) besteht aktuell noch die Möglichkeit für energetischen Sanierungsmaßnahmen bei Nichtwohngebäuden Zuschüsse zu erhalten. Die jeweilige Förderhöhe bewegt sich in einem Bereich von 15 % bis 35 % der förderfähigen Investitionskosten, wobei diese durch die Gebäudefläche gedeckelt sind.

Für die Maßnahmen aus dem Sanierungsfahrplan wurde eine mögliche durchschnittliche Förderquote von 20 % angenommen. Aktuell lässt sich jedoch nicht abschätzen, wie sich die Förderlandschaft in nächster Zeit verändern wird.

2. Umsetzung energetischer Maßnahmen

Trotz der aktuellen Haushaltssituation konnten folgende Maßnahmen im Rahmen des Bauunterhalts, der programmatischen Gebäudesanierung, sowie der Gebäudetechnik, mit Veränderungen im Gebäudebestand und -bewertung 2025 umgesetzt werden:

a) CO₂ reduzierende Maßnahmen:

Energetische Gebäudesanierung (G1a Treibhausgasneutrale städtische Gebäude)

- Loschgeschule, Generalsanierung Turnhalle / CO₂-Reduktion 16,2 Tonnen
- Grundschule Brucker Lache, energetische Sanierung Turnhalle / CO₂-Reduktion 15,2 Tonnen

Umstellung der Wärmeversorgung (E3 Austausch von Öl- und Gasheizungen)

- JC Frauenaurach, Umstellung von Heizöl auf Wärmepumpe / CO₂-Reduktion 8 Tonnen (-80,3 %)
- Marie-Therese-Gymnasium, Umstellung von Gas auf Fernwärme / CO₂-Reduktion 83 Tonnen (-60,6 %)

Installation von PV-Anlagen (E4 Ausbau von Photovoltaikanlagen)

- Hermann-Hedenus-Mittelschule, Leistung 100 kWp / CO₂-Reduktion 26,8 Tonnen
- Emmy-Noether-Gymnasium – Mensa, Leistung 85 kWp / CO₂-Reduktion 42,6 Tonnen
- Pestalozzischule, Leistung 65 kWp / CO₂-Reduktion 7,7 Tonnen
- Grundschule Dechsendorf, Turnhalle, Leistung 24,5 kWp / CO₂-Reduktion 8,8 Tonnen
- Grundschule Tennenlohe, Leistung 48,5 kWp / CO₂-Reduktion 11,8 Tonnen
- Stadtteilzentrum Büchenbach, Leistung 90 kWp / CO₂-Reduktion 20,7 Tonnen

Umstellung auf LED-Beleuchtung

- Sporthalle am Europakanal, Halle / CO₂-Reduktion 3,9 Tonnen
- Ernst-Penzoldt-Schule, Klassenräume / CO₂-Reduktion 4,8 Tonnen
- Max-und-Justine-Elsner-Schule, Flure / CO₂-Reduktion 2,0 Tonnen

b) CO₂ steigernde Maßnahmen:

Inbetriebnahme neuer Gebäude

- Gerd-Lohwasser-Halle / Verbrauch Wärme 453.650 kWh + Strom 109.336 kWh / CO₂-Ausstoss 2025 95 Tonnen
- Friedrich-Rückert-Schule, Anbau Mittagsbetreuung / Verbrauch Wärme 50.290 kWh + Strom 3.497 kWh / CO₂-Ausstoss 2025 9 Tonnen
- Feuerwehr Dechsendorf / Verbrauch Wärme 8.782 kWh + Strom 9.619 kWh / CO₂-Ausstoss 2025 7,5 Tonnen

Der kubic, das Familienzentrum Röthelheimpark 11acht und das Stadtteilzentrum Büchenbach gingen 2025 in Betrieb bzw. gehen noch in Betrieb und wirken erst für 2026 ein.

c) Energieverbräuche und CO₂-Emissionen 2025

Der Gesamtenergieverbrauch für Wärme stieg 2025 auf 22.830.516 kWh (Vorjahr 20.993.911 kWh).

Die Verbrauchssteigerung resultiert aus der Erhöhung der Wärme-Bezugsfläche durch neu in Betrieb genommene Gebäude, sowie eines deutlich kälteren Winters 2025/2026.

Daraus ergibt sich auch die Erhöhung des spezifischen Gesamtverbrauchs auf 76 kWh/m² gegenüber 71 kWh/m² 2024.

Der Gesamtenergieverbrauch für Strom ist trotz höherer Strom-Bezugsfläche auf 6.764.203 kWh gesunken (Vorjahr 7.003.580 kWh). Die Verbrauchsreduzierung resultiert aus dem fortschreitenden Ausbau von PV-Anlagen und der schrittweisen Umstellung auf LED-Beleuchtung. Der spezifische Gesamtverbrauch sinkt auf 21 kWh/m² gegenüber 22 kWh/m² im Jahr 2024.

Trotz des gestiegenen Gesamtwärmeverbrauchs sind die CO₂-Emissionen gegenüber 2024 von 7.476 Tonnen auf 6.881 Tonnen gesunken. Diese Reduzierung ergibt sich aus den aktuell vorgegeben Emissionsfaktoren (Kennzahlen, welche angeben, wie viel CO₂eq in g/kWh durch die jeweiligen Brennstoffe, wie Heizöl, Erdgas, ... und Strom verursacht werden), welche jährlich durch des Umweltbundesamt aktualisiert werden.

3. Aktualisierung des Sanierungsfahrplans 2026

Die zeitliche Umsetzung des Sanierungsfahrplans nach Prioritäten ist abhängig von der Zielsetzung. Für das Ziel, der treibhausgasneutralen städtischen Gebäude vor 2030 (gem. Stadtratsbeschluss Nr. 3 Vorlagennummer 31/040/2020), müssten theoretisch die Planungen für alle Maßnahmen 2027 beginnen und umgehend umgesetzt werden (vgl. „Prognose 2 Maximum“ im CO₂-Budget-Panel in Anlage).

Dennoch würde sich die Ausführung größerer Maßnahmen voraussichtlich bis mindestens 2033 erstrecken.

Bei einem alternativen Szenario, welche sich am Ziel der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2045 orientiert, können die Maßnahmen über diesen Zeitraum verteilt werden (vgl. „Prognose 3

Szenario 2045“ im CO2-Budget-Panel in Anlage). Der Freistaat Bayern hat sein Ziel zur Klimaneutralität bis 2040 aufgegeben und passt sich damit an die Vorgaben des Bundes an.

Der Umsetzungszeitraum und entsprechender Finanz-/ Personalbedarf stellt sich wie folgt dar:

Umsetzungszeitraum bei Maßnahmenbeginn ab 2027	Umsetzungszeit in Jahren	durchschnittlicher Finanzbedarf p.a. in Mio. €	durchschnittlicher Personalbedarf p.a. in VZÄ
Ziel Erlangen „vor 2030“	6,5	40,5 (Verteilung von 2027 bis 2033 s.u.)	anfangs 64,8 auf 1 reduzierend bis 2033 s.u.
Szenario Bayern und Bund Ziel bis 2045	18	15,7	12,0

a) Ziel Erlangen „vor 2030“

Abb. 1 Verteilung des Finanzbedarfs bei Umsetzungszeitraum ab 2027:

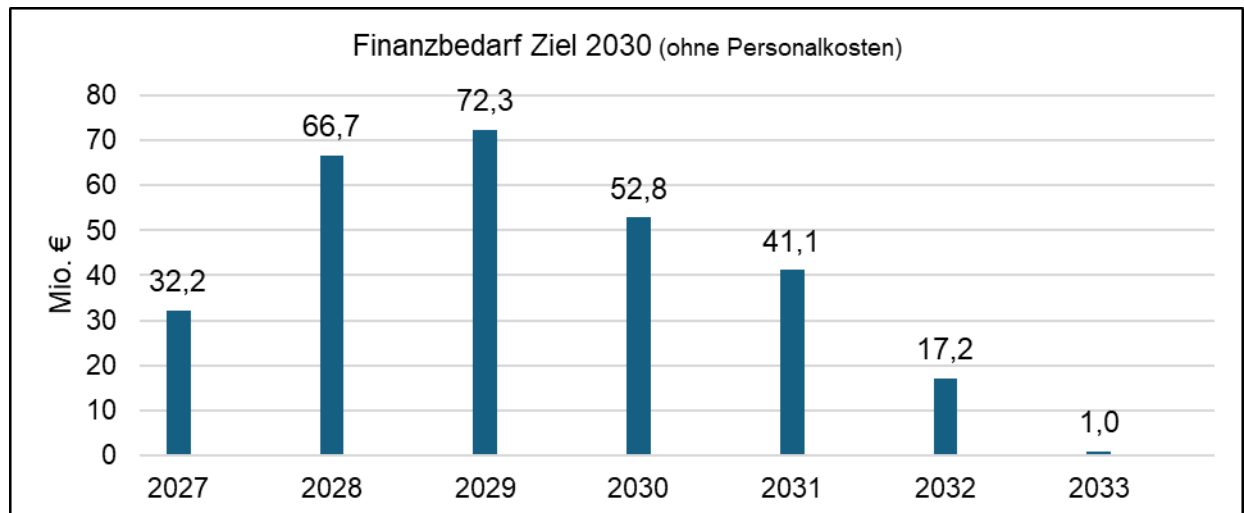
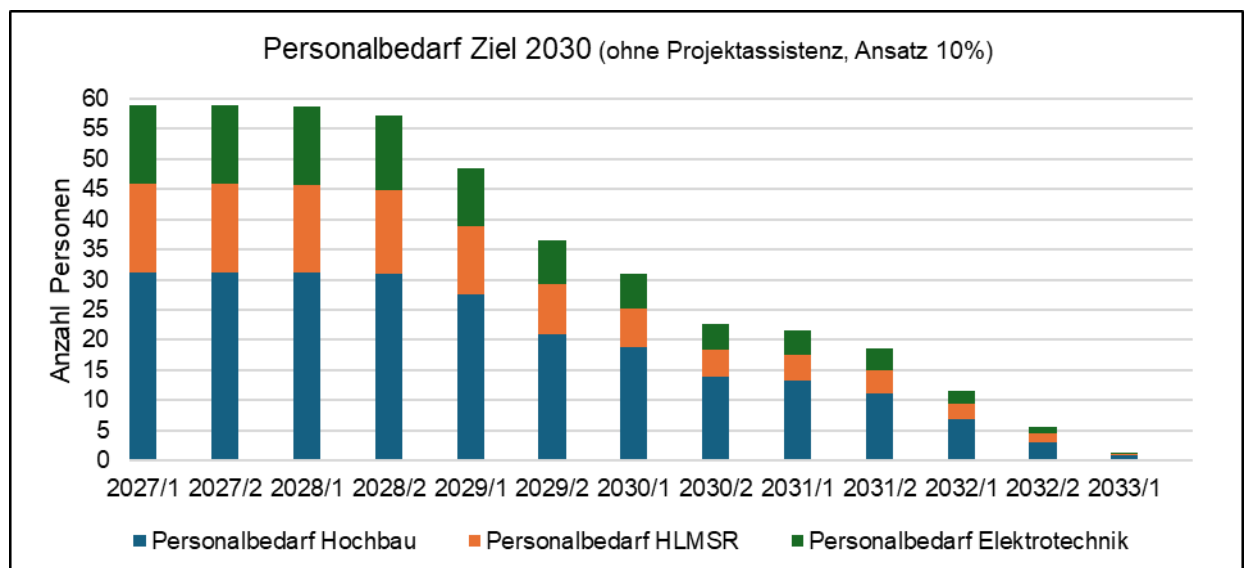


Abb. 2 Personalbedarf bei Umsetzungszeitraum ab 2027, getrennt nach Fachrichtung:



Für den Finanzbedarf sind die geschätzten Kosten für 2025 angesetzt. Ein jährlicher Inflationszuschlag von 3 – 5 % wurde nicht berücksichtigt.

Fazit Ziel Erlangen: auch wenn alle notwendigen Ressourcen (monetär und personell) zur Verfügung stünden, wäre eine Umsetzung der Maßnahmen mit Fertigstellung vor 2030, auf Grund der notwendigen Planungs- und Ausführungszeiträume, nicht zu erreichen. Jedoch würde das CO₂-Restbudget zur Einhaltung der 1,75 Grad-Grenze bis 2045 nicht vollständig aufgebraucht werden (siehe CO₂-Budget-Panel, Anlage).

b) Szenario Bayern und Bund Ziel bis 2045

Abb. 3 Verteilung des Finanzbedarfs bei Umsetzungszeitraum bis 2045:

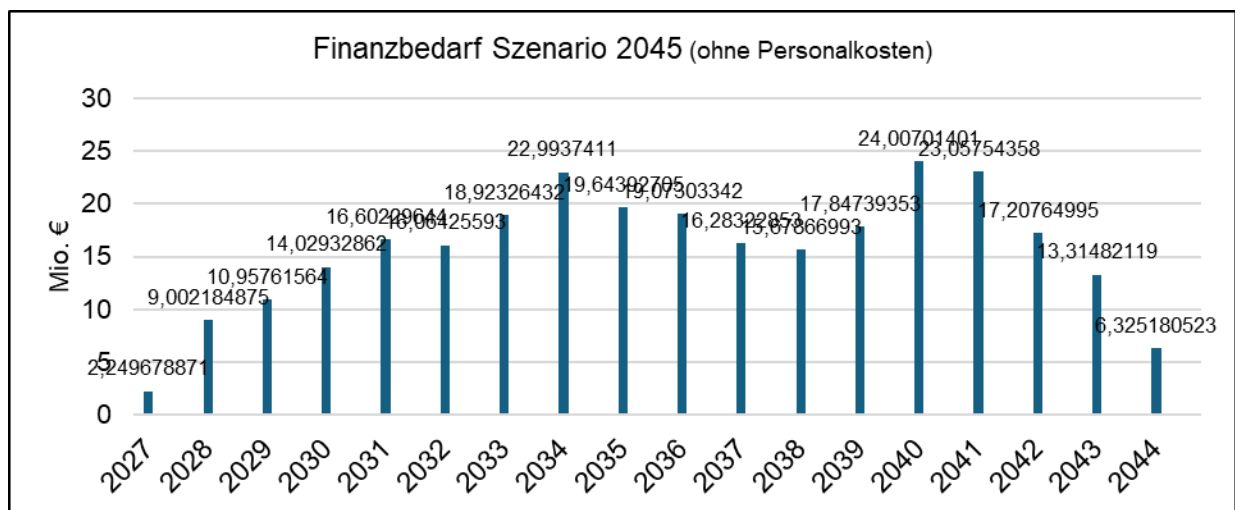
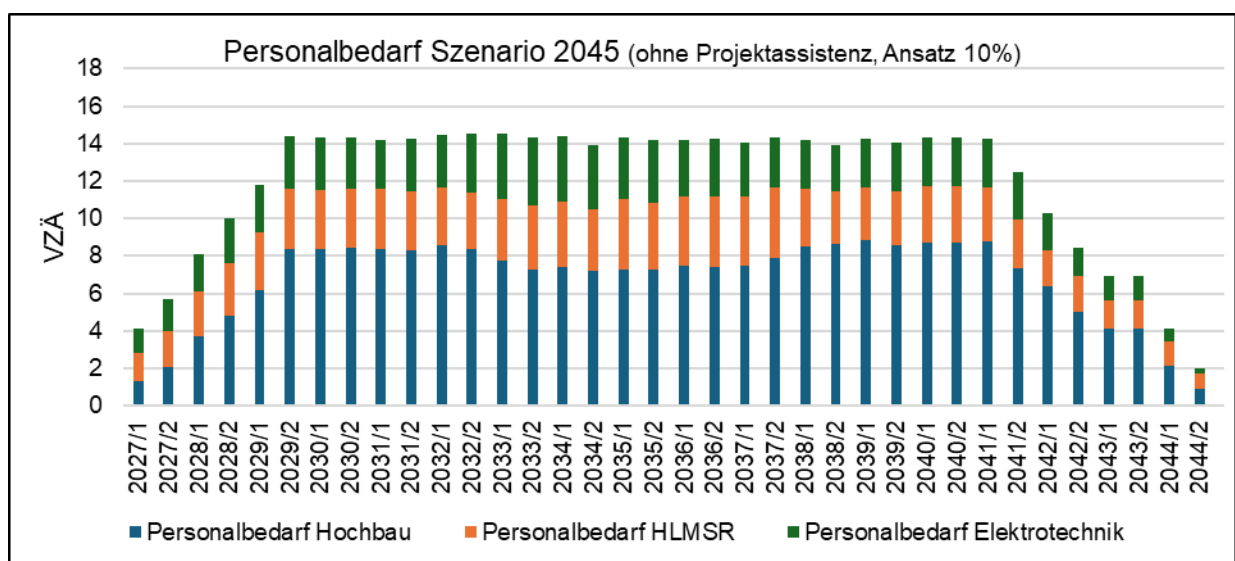


Abb. 4 Personalbedarf bei Umsetzungszeitraum bis 2045, getrennt nach Fachrichtung:



Fazit Szenario Bayern und Bund: bei künftiger Bereitstellung der notwendigen Ressourcen (monetär und personell), wäre eine Umsetzung der Maßnahmen mit Fertigstellung bis 2045 zu erreichen. Jedoch

würde das CO₂-Restbudget zur Einhaltung der 1,75 Grad-Grenze bereits 2039 vollständig aufgebraucht sein (siehe CO₂-Budget-Panel, Anlage).

c) Maßnahmenvorschläge für Klimaschutzmaßnahmen 2027

Für die Jahre 2025 und 2026 wurden auf Basis der Priorisierung im Sanierungsfahrplan und der zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten, jeweils fünf Klimaschutzmaßnahmen der Programme „Klimaneutrale städtische Gebäude“ und „Austausch von Öl- und Gasheizungen“ zum Haushalt angemeldet.

Diese konnten 2025 auf Grund nicht bereitgestellter Haushaltsmittel und durften 2026 wegen der vorläufigen Haushaltsführung (Art. 69 GO) nicht begonnen und umgesetzt werden. Für 2027 werden Maßnahmen zur Einhaltung gesetzlicher Verpflichtungen zur Gebäudeautomatisierung und -steuerung angemeldet.

Unabhängig davon werden - soweit finanziert und haushaltsrechtlich zulässig - energieeinsparende Maßnahmen, ausgelöst aus dringlichen und unaufschiebbaren Gründen des Bauunterhalts, der Gebäudesanierung, sowie der Elektro- und Versorgungstechnik durchgeführt. Diese werden für 2027 im Haushalt als Investitions- bzw. Sondermaßnahme angemeldet und abhängig von der Finanzierbarkeit in der Vorhabenplanung des Gebäudemanagements berücksichtigt.

d) Gebäudeenergiegesetz (GEG) / Gebäudemodernisierungsgesetz (GModG)

Das GEG (oder "Heizungsgesetz") wurde gemäß Beschluss am 10.07.2026 vom Bundestag und Bundesrat durch ein neues "Gebäudemodernisierungsgesetz" (GModG) abgelöst. Dieses übernimmt den gesamten bisherigen Regelungsumfang.

Folgende Neuregelungen nehmen Einfluss auf den städtischen Gebäudebestand:

- Einführung von **Energieeffizienzklassen von Nichtwohngebäuden**, basierend auf einem Primärenergierferenzfaktor:

Energieeffizienzklasse	Primärenergierferenzfaktor
A	1,00
B	1,39
C	1,78
D	2,17
E	2,56
F	2,95
G	3,50“.

- **§ 40 (1) 1. Sanierungspflicht bis Ende 2029 für alle Nichtwohngebäude der Energieeffizienzklasse G**, auf mindestens Energieeffizienzklasse F (§ 40 (2) 1.).
- **§ 40 (1) 2. Sanierungspflicht bis Ende 2032 für alle Nichtwohngebäude der Energieeffizienzklasse F**, auf mindestens Energieeffizienzklasse E (§ 40 (2) 2.).

Ob und welche städtischen Gebäude in die Energieeffizienzklassen G und F fallen, muss noch ermittelt werden.

Weitere Vorgaben zur Sanierungspflicht werden bei künftiger nationaler Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD –Energy Performance of Buildings Directive), Artikel 9 „Mindestvorgaben für die Gesamtenergieeffizienz für Nichtwohngebäude und Pfade für die schrittweise Renovierung des Wohngebäudebestands“, folgen.

- **§ 56 Pflicht für Gebäudeautomatisierung und -steuerung** für Nichtwohngebäude mit Anlagen der Heizungs-, Klima-, Lüftungs- oder kombinierten Raumluftechnik mit einer Nennleistung von mehr als 70 Kilowatt bis 31.12.2029.
Dies betrifft für das GME noch 9 Gebäude, von welchen bis Ende 2029 drei Gebäude jährlich nachgerüstet werden sollen. Für die Umsetzung wurden/werden, ohne Berücksichtigung künftiger Konsolidierungsvorschläge für Dispositionsobjekte, folgende Haushaltsmittel vorgesehen:

2027

Komplex	Objektbezeichnung	Energieträger	KW	Kostenschätzung
005A	Egon-von-Stephani-Sporthalle Helene-Richter-Straße 5	Fernwärme	130	135.000,00 €
067G	Volkshochschule Wilhelmstraße 2f	Fernwärme	90	42.000,00 €
089A	Egloffstein ´sches Palais Friedrichstraße 17	Fernwärme	215	50.000,00 €

Anmeldung HH 2027 227.000,00 €

2028

Komplex	Objektbezeichnung	Energieträger	KW	Kostenschätzung
029A	Erba-Haus für Kinder Äußere Brucker Straße 54	Fernwärme	75	67.000,00 €
057A	Freizeithaus Dechsendorf Dechsendorfer Platz 12	Gas	130	45.000,00 €
200A	Musikinstitut Rathsberger Straße 1/3	Heizöl	190	150.000,00 €

Anmeldung HH 2028 262.000,00 €

2029

Komplex	Objektbezeichnung	Energieträger	KW	Kostenschätzung
021A	Verwaltungsgebäude Zentralfriedhof Michael-Vogel-Straße 4	Gas	115	57.000,00 €
067B	Karl-Heinz-Hiersemann-Halle Schillerstraße 56	Fernwärme	550	225.000,00 €
254E	Kleines Theater Glockenstraße 1a	Gas	100	60.000,00 €

- **§ 106 Einführung einer Solarpflicht für bestehende öffentliche Nichtwohngebäude**
 - ab 1. Januar 2028 für Nichtwohngebäude mit einer Nutzfläche über 2.000 m²
 - ab 1. Januar 2029 für Nichtwohngebäude mit einer Nutzfläche über 750 m²
 - ab 1. Januar 2031 für Nichtwohngebäude mit einer Nutzfläche über 250 m²

Es gibt Ausnahmen unter anderem bei fehlender Wirtschaftlichkeit, technischer Unmöglichkeit und für Nichtwohngebäude, die nach §40 saniert werden müssen.

- Die **Streichung §§ 71, 71b-71p - 65%-Erneuerbare Energien-Pflicht für neue Heizungen** (Neubau und Bestand) hat keine Auswirkung auf zukünftige Planungen des GME, da bereits im „Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude für den Bereich Städtische Gebäude“, unter Punkt 4.2 festgelegt wird, dass grundsätzlich eine Wärmeerzeugung mit rein regenerativer Technik vorzusehen ist. Ausnahmen sind in Sonderfällen jedoch möglich.

e) **Eignungsprüfung Energiespar-Contracting (ESC)-Modelle**

Energiespar-Contracting ist ein Dienstleistungsmodell, bei dem ein externer Anbieter (Contractor) die Planung, Finanzierung und Umsetzung von Energiesparmaßnahmen in einem Gebäude übernimmt. Die Kosten werden über die dadurch erzielten Einsparungen bei den Energiekosten refinanziert und der Anbieter garantiert vertraglich eine bestimmte Mindesteinsparung.

Funktionsweise und Ablauf

- Vorfinanzierung: Der Contractor zahlt für alle baulichen oder technischen Modernisierungen (wie neue Heizungen oder Lüftungen).
- Einspargarantie: Der Anbieter garantiert fest, dass der Energieverbrauch um einen vereinbarten Wert sinkt.
- Rückzahlung: Die Investition wird über die sinkenden Energiekosten abbezahlt. Der Kunde zahlt eine Rate, die durch das Einsparen entsteht.

Vorteile

- „Kein eigenes Kapital“: Es sind kein eigenen Investitionsmittel für die Modernisierung nötig.
- Geringes Risiko: Das technische und wirtschaftliche Risiko liegt beim Contractor.
- Wartung inklusive: Der Anbieter kümmert sich auch um die Instandhaltung und den Betrieb der Technik.

Nachteile

- Lediglich energetisch sehr schlechte Gebäude, mit einem hohem Einsparpotenzial sind für eine Contractor rentabel und kommen für ESC in Betracht.
- Lange Vorbereitungszeit durch Beratungs- und Planungsprozess bis zur Umsetzung.

Am Anfang eines ESC steht eine Projektfindungsphase mithilfe der sogenannten Orientierungsberatung, in der mit Unterstützung einer ECS-Beraterin oder eines ESC-Beraters ermittelt wird, ob ein ESC Sinn macht. Bei einer folgenden Umsetzung muss eine ECS-Beraterin oder ein ESC-Berater die

Vorbereitung und Umsetzung der Maßnahme federführend in einer Umsetzungsberatung begleiten.

Stufe 1 Orientierungsberatung

Bereits im Vorfeld wurde seitens der Verwaltung intern voranalysiert, ob spezielle Gebäude die Voraussetzungen für den Einsatz von ESC erfüllen könnten. Dabei ist eine Vorauswahl von 9 eventuell geeigneten Gebäuden getroffen worden.

Nachfolgend wird nun im Zuge einer förderfähigen Orientierungsberatung geprüft, ob ein Gebäude oder ein Gebäudepool für ein ESC-Modell geeignet sind. Neben einer Analyse der vorhandenen Eigentums- und Nutzungssicherheit über die Vertragslaufzeit, Mindestenergiekosten und möglichen Einsparpotentialen muss untersucht werden, ob die von dem Energieeinspar-Contractor erforderlichen Investitionen aus den Energiekosteneinsparungen refinanziert werden können. Werden die erforderlichen Einsparpotentiale nicht erreicht, ist ein Gebäude entweder ungeeignet oder es kann ein Baukostenzuschuss (Einmalzahlung oder monatliche Zahlungen) bei beabsichtigter Maßnahmenumsetzung notwendig werden.

Die Orientierungsberatung wurde zwischenzeitlich, nach Förderzusage der BAFA, beauftragt. Nach Vorliegen des Beratungsberichts, mit den Ergebnissen welche Liegenschaften mit welchem Potential für ESC geeignet sind, wird dieser im BWA voraussichtlich Anfang 2027 vorgestellt.

Stufe 2 Umsetzungsberatung

Im nächsten Schritt ist für die ESC geeigneten Objekte eine Umsetzungsberatung erforderlich. Dafür wurden HH-Mittel in Höhe von 60.000 € für 2027 angemeldet.

Für die Umsetzung der Beratungsleistungen ist folgender zeitlicher Ablauf vorstellbar:

- Freigabe des kreditähnlichen Rechtsgeschäfts
- Frühjahr 2027 Start mit Ausschreibung der Beratungsleistungen
- Herbst 2027 Erstellung Ausschreibungsunterlagen für mögliche Contractoren
- Frühjahr 2028 Beauftragung der Contractoren, Beginn der Feinplanung
- Herbst 2028 bis Sommer 2029 Beginn der Maßnahmenumsetzung (Umbauphase)
- Ende 2029 bis Mitte 2030 Beginn Garantiephase (Energieeinsparung, CO₂-Einsparung)
- Garantiephase (Laufzeit ESC Vertrag) i. d. R. 7-12 Jahre

f) CO₂-Budget-Panel

Gemäß Stadtratsbeschluss zum „Statusbericht Klima-Aufbruch und weiteres Vorgehen“ (Vorlagennummer 31/286/2025) richtet sich die künftige Zielsetzung am CO₂-Restbudget zur Einhaltung der 1,75°C-Grenze (gem. Pariser Klimaabkommen) aus. Abgeleitet aus Berechnungen des

Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) steht der Gesamtstadt Erlangen ab dem 1. Januar 2024 ein Restbudget in Höhe von 6,76 Millionen Tonnen CO₂ zur Verfügung. Der Anteil der städtischen Liegenschaften lag in den letzten Jahren im Durchschnitt bei 1%, woraus sich ein anteiliges CO₂-Restbudget von 67.600 Tonnen ableiten lässt.

Unter der Annahme der Prognose 1 (Minimum / keine Maßnahmenumsetzung) wäre das Restbudget für die städtischen Gebäude bereits im Jahr 2036 verbraucht. Bei Umsetzung der Maßnahmen bis 2045 (mögliches Szenario Prognose 3) wäre das CO₂-Restbudget im Jahr 2039 aufgebraucht. Lediglich bei Umsetzung der Maßnahmen nach Prognose 2 (Maximum / alle Maßnahmen ab 2027) stünden ab dem Jahr 2045 noch 1.086 Tonnen CO₂ zur Verfügung.

4. Weiteres Vorgehen

- Laufende Fortschreibung und Aktualisierung des Sanierungsfahrplans und der Gebäudesteckbriefe mit jährlicher Neubewertung und Priorisierung.
- Controlling der jährlichen CO₂-Emissionen der städtischen Gebäude, sowie des Sanierungsfortschritts und der Effizienz umgesetzter Maßnahmen über das „CO₂-Budget-Panel städtische Gebäude“ und jährliche Berichterstattung im BWA.
- Einbringung von Maßnahmenvorschlägen für Klimaschutzmaßnahmen auf Basis der Priorisierung im Sanierungsfahrplan und der zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten, der Programme „Klimaneutrale städtische Gebäude“ und „Austausch von Öl- und Gasheizungen“, im Rahmen der Berichterstattung und Anmeldung der notwendigen Finanzmittel zum Haushalt.
- Operative Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen aus dem Sanierungsfahrplan in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Mittel nach gesonderter Beschlussfassung gemäß DA-Bau.

Protokollvermerk:

Der Tagesordnungspunkt wird von der Verwaltung abgesetzt.

Ergebnis/Beschluss:

Abstimmung:

abgesetzt

TOP 7.2

63/149/2026

Az.: 2026-617-ZV - Zustimmungsverfahren *Sanierung des Schlossgebäudes*

Sachbericht:

Seitens der Stadt Erlangen wurde die Zustimmung zu obigem Bauvorhaben erteilt.

Neben der Sanierung des Gebäudes selbst und nebst neuer Innenaufteilung, wird unter einem Flügel des Schlosses ein Keller errichtet.

Folgende Sanierungsmaßnahmen sind vorgehsehen:

- Sanierung von Sandsteinfassade, Steinfiguren und Sockelbereich
- Sanierung bzw. Erneuerung der Fenster
- Sanierung und Dämmung des Dachgeschosses • Renovierung der Innenräume
- Sanierung der Aula, Anpassung an die Vers.Stätt.V
- Erneuerung der Sanitäranlagen incl. Ver- und Entsorgungsleitungen
- Erneuerung von Elektroinstallation, Anlagen- und Medientechnik
- Erneuerung der Lüftungsanlage
- Brandschutztechnische Ertüchtigung des gesamten Gebäudes

- Schadstoffsanierung

Die Baustelleneinrichtung muss in Teilen im angrenzenden Schlosspark erfolgen. Der geschützte Baumbestand mit sehr alten Bäumen ist von erheblicher, naturschutzfachlicher Bedeutung und wird daher mittels geeigneter Vermeidungsmaßnahmen versehen. Die naturschutzfachlich weniger bedeutsamen Tritt- und Parkrasen, Blumenrabatten, Fußwege, etc. werden für die Fahrwege der Baustelleneinrichtung während der Bauarbeiten zum Schutz vor Bodenverdichtung, Scherkräften, etc. temporär mit einer Asphaltdecke abgedeckt.

Beginn der Maßnahme und damit Teilspernung des Schlossgartens: frühestens September 2027, wenn keine vorzeitige Freigabe der Baustelleneinrichtung erfolgt Frühjahr 2028.

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Zwanziger stellt den Antrag, diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt zu erheben.

Hiermit besteht einstimmig Einverständnis.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 7.3

66/331/2026

**Straßennutzung und -erhaltung - Bedarfsplan Gehwegsanierungen;
hier: Gehwegsanierung Ä.-Brucker-Straße – Langfeldstraße bis P.-Gossen-Straße**

Sachbericht:

Im Straßenraum haben Gehwege eine wichtige Funktion und müssen für die Umsetzung der Mobilitätswende und Integration als attraktive, nutzbare und sichere Verkehrsflächen für zu Fuß gehende Menschen wahrgenommen werden. Um die Verkehrssicherheit und Gebrauchstauglichkeit von Gehwegen für alle Menschen sicherzustellen ist beispielsweise Gleichmäßigkeit und Ebenheit eine elementare Qualitätsanforderung für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen.

Die vorliegende Maßnahme dient der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Schadenabwehr sowie einer wirtschaftlichen Erhaltung der Gehwege.

In diesem Sinne wurde die Instandsetzung des südlichen Geh- und Radwegs in der P.-Gossen-Straße zwischen Äußerer Brucker Straße und Georg-Elser-Weg im BWA am 16. September 2025 beschlossen, ausgeschrieben und wird im September 2026 umgesetzt.

Im anschließenden Abschnitt, Äußere Brucker Straße bis Langfeldstraße (Ostseite) befindet sich der Geh- und Radweg ebenfalls in einem schlechten baulichen Zustand. Aufgrund der längst überschrittenen Nutzungsdauer und einer Vielzahl von Aufgrabungen ist die Oberfläche sehr uneben, flächig von Rissen durchzogen und brüchig. Einzelne Schadstellen wurden immer wieder provisorisch saniert. Die Asphaltoberflächen liegen teils tiefer als der angrenzende Bordstein, so dass eine planmäßige Querentwässerung der Geh- und Radwege auf die Fahrbahn nicht mehr gewährleistet ist. Daher kommt es entlang der Bordsteine bereits zu Aufwuchs und im gesamten Geh- und Radwegbereich zu Pfützenbildung. Durch den mangelnden Wasserabfluss werden sich die vorhandenen Schadstellen vergrößern. In den Wintermonaten besteht eine erhöhte Gefährdung durch Eisbildung.

Die dringende Instandsetzung gilt in gleicher Weise auch für die Straßenbeleuchtung. Die im Ausbaubereich vorhandenen Betonmaste sind überaltert. Bei den vorhandenen Masttypen mussten in der Vergangenheit bereits die vorhandenen Schäden im Tragsystem durch Hilfskonstruktionen provisorisch umgebaut werden. Da die konstruktiven Mängel nicht mehr instandgesetzt werden können müssen die Maste erneuert werden. Gleichzeitig werden auch die überalterten und störanfälligen Kabelanlagen erneuert und die bestehenden Leuchten auf LED-Leuchten umgestellt, da ein Ausfall der Anlage die Verkehrssicherheit in einem nicht vertretbaren Maße einschränken würde. Auch die derzeitige Positionierung zwischen Geh- und Radweg ohne den notwendigen Sicherheitsraum stellt eine Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dar.

Die gleichzeitige Durchführung der beiden Maßnahmen stellt eine sehr wirtschaftliche Nutzung von Synergien dar.

Auf Grund der o.g. Dringlichkeit wurde eine Anpassung der Prioritäten vorgenommen und die Maßnahme vorgezogen. Die Umsetzung hätte im späten Herbst 2026, im Anschluß an die Maßnahme in der Paul-Gossen-Straße erfolgen sollen.

Nach interner Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde ist dieser Abschnitt aufgrund der Schulwegsicherheit Grundschule Pestalozzi-Schule jedoch zwingend vor dem Abschnitt in der Paul-Gossen-Straße auszuführen.

Die Querschnittsaufteilung und der geplante Aufbau entsprechen dem anschließenden Abschnitt in der Paul-Gossen-Straße und sind in dem beiliegenden Plan dargestellt.

Auf Grund der kurzfristigen Abstimmung und der notwendigen Priorisierung wurde zur Nutzung der Schulferienzeit durch die Verwaltung zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein vorgezogener Maßnahmenbeginn umgesetzt.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 8

241/059/2026

Zwischenbericht des Amtes für Gebäudemanagement (Amt24): Budget und Arbeitsprogramm 2026 - Stand 31.07.2026

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Budgetrahmen kann nach Budgetübertrag aus 2025 in Höhe von 1.000.000 EUR und Haushaltssperre über 490.000 EUR nicht erreicht werden. Im Haushaltsjahr 2026 entsteht vss. ein Defizit in Höhe von 819.000 EUR.

Die Abarbeitung des Arbeitsprogramms wird aufgrund von Verschiebungen von Investitionen in Höhe von 3.755.000 EUR in die Jahre 2027ff. nicht eingehalten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Maßnahmen, wie in der Anlage unter Ziffer 4.3 mit Verweis auf Ziffer 4.1 dargestellt, wurden eingeleitet. Einsparungen, um mit den Budgetmitteln auszukommen, sind unter Ziffer 3 dargestellt. Weitere wirtschaftlich zielführenden Initiativen zur Einhaltung von Budget und Arbeitsprogramm sind nicht möglich.

Etwaige weitere Einsparungen im allgemeinen Bauunterhalt können heute noch nicht bestätigt werden und sind insbesondere abhängig von ungeplanten Erhaltungsaufwendungen und spontanen Schadensfällen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Siehe Anlage „Budget und Arbeitsprogramm 2026 – Stand 31.07.2026 – des Amtes für Gebäudemanagement“

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☐ ja, positiv*
- ☐ ja, negativ*
- ☒ nein

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

Protokollvermerk:

Ergebnis/Beschluss:

Das Budget und Arbeitsprogramm 2026 – Stand 31.07.2026 – wird zur Kenntnis genommen.

Die unter Punkt 3.3 des Zwischenberichts aufgeführten Kompensationsvorschläge zur Vermeidung eines möglichen Defizits werden beschlossen.

Die unter Punkt 4.3 des Zwischenberichts aufgeführten Vorschläge zur Einhaltung des Arbeitsprogramms werden beschlossen bzw. mit der Verschiebung der in der Anlage aufgeführten Arbeiten in das nächste Haushaltsjahr besteht Einverständnis.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

TOP 9

66/330/2026

**Zwischenbericht des Amtes 66
Budget und Arbeitsprogramm 2026 – Stand 31.07.2026**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Einhaltung des Budgetrahmens
Abarbeitung des Arbeitsprogrammes

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Maßnahmen einleiten, Wege finden, um mit den bewilligten Budgetmitteln auszukommen bzw. das Arbeitsprogramm im vollen Umfang abzuarbeiten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

siehe Anlage „Budget und Arbeitsprogramm 31 07 2026“

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 - entfällt-

(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

Ergebnis/Beschluss:

Das Budget und Arbeitsprogramm 2026 - Stand: 31.07.2026 - wird zur Kenntnis genommen.

Die unter Punkt 3.3 des Zwischenberichts aufgeführten Kompensationsvorschläge zur Vermeidung eines möglichen Defizits werden beschlossen.

Die unter Punkt 4.3 des Zwischenberichts aufgeführten Vorschläge zur Einhaltung des Arbeitsprogramms werden beschlossen bzw. mit der Verschiebung der in der Anlage aufgeführten Arbeiten in das nächste Haushaltsjahr besteht Einverständnis.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

TOP 10

63/150/2026

Mittelbereitstellung für die IP-Nr. 521.K500 „Rückzahlung Ablösebeträge Parkplätze“

Sachbericht:

1. Ressourcen

Zur Durchführung des Leistungsangebots/der Maßnahme sind nachfolgende Investitions-, Sach- und/oder Personalmittel notwendig:

Für den Verwendungszweck stehen im Sachkostenbudget (Ansatz) zur Verfügung	--- €
Im Investitionsbereich stehen dem Fachbereich zur Verfügung (Ansatz)	0 €
Es stehen Haushaltsreste zur Verfügung in Höhe von	0 €
Bisherige Mittelbereitstellungen für den gleichen Zweck sind bereits erfolgt in Höhe von	0 €
Summe der bereits vorhandenen Mittel	0 €

Gesamt-Ausgabebedarf (inkl. beantragter Mittelbereitstellung)

183.500,00 €

Die Mittel werden benötigt

☐ auf Dauer

☒ einmalig im Haushaltsjahr 2026

Nachrichtlich:

Verfügbare Mittel im Budget zum Zeitpunkt der Antragstellung

€

☐ Das Sachkonto ist nicht dem Sachkostenbudget zugeordnet.

Verfügbare Mittel im Deckungskreis

€

☐ Die IP-Nummer ist keinem Budget bzw. Deckungskreis zugeordnet.

2. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für die Rückzahlung von Stellplatzablösebeträgen im Jahr 2026 aus zwei Baugenehmigungen früherer Jahre in Höhe von insgesamt 183.500 € sind noch Mittel bereitzustellen.

3. Programme/Produkte/Leistungen/Auflagen

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

Der zur Baugenehmigung Az. 2020-808-BA vom Bauherrn bereits in 2021 gezahlte Ablösebetrag i. H. v. 80.000 € war zurückzuerstatten, da von der Baugenehmigung endgültig kein Gebrauch gemacht und diese am 19.12.2025 an Amt 63 zurückgegeben wurde.

Der zur Baugenehmigung Az. 2023-193-VF vom Bauherrn in 2023 gezahlte Ablösebetrag i. H. v. 103.500 € ist ebenfalls zurückzuerstatten, da auch von dieser Baugenehmigung endgültig kein Gebrauch gemacht und diese am 01.06.2026 an Amt 63 zurückgegeben wurde.

4. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme/Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Deckung zur Rückzahlung der Stellplatzablösebeträge erfolgt aus den Mehreinnahmen im Gebührenbereich (SK 432101, KSt 630090, KTr 54110010). Durch die sukzessive Abarbeitung von Rückständen im Bereich der Sondernutzungen sind entsprechende Mehreinnahmen zu verzeichnen.

Nach den Haushaltsvermerken für den Ergebnishaushalt können zahlungswirksame Mehrerträge im Sachkostenbudget zur Deckung von Zahlungen im Investitionshaushalt herangezogen werden.

5. 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.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung beantragt nachfolgende außerplanmäßige Bereitstellung von Mitteln:

Erhöhung der Auszahlungen um

IP-Nr. 521.K500 Rückzahlung Ablösebeträge Parkplätze	Kostenstelle 630090 Allgem. KST Amt 63 (Bauaufsichtsamt)	Produkt 52100010 Leistungen für Bauen und Wohnen	183.500 € für Sachkonto 239103 Abg. Sons. SoPo, b. teilw. Konsum. + inves. Charakt. d. Zuw.
--	--	--	--

Die Deckung erfolgt durch Mehreinnahmen

Sachkostenbudget	Kostenstelle 630090 Allgem. KST Amt 63 (Bauaufsichtsamt)	in Höhe von Produkt 54110010 Gemeindestraßen	183.500 € bei Sachkonto 432101 Benutzungsgebühren (öff.- rechtl.)
------------------	--	--	---

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

TOP 11

66/328/2026

**Ergebnis der messtechnischen Zustandserfassungsbewertung von
 Fahrbahnflächen der öffentlichen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet
 Hier: Ausbau des strategischen Erhaltungsmanagements**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Straßenzustandserfassung ist ein wichtiger Baustein zur Erfassung und Bewertung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Auf der Grundlage der systematischen Bewertung werden Straßenbaulastträger in die Lage versetzt, die öffentlich-rechtliche Daseinsfürsorge und die Verkehrssicherungspflicht strukturiert zu planen und zu organisieren.

Hierzu wurde nach 8 Jahren eine aktuelle messtechnische Auswertung durchgeführt.

Bei der messtechnischen Zustandserfassung der Hauptverkehrsstraße in Erlangen 2025 durch die Firma Lehmann+Partner wurde festgestellt, dass sich der Straßenzustand der Hauptverkehrsstraße im Vergleich zur letzten Befahrung 2017 erwartungsgemäß verschlechtert hat.

Dies zeigt sich am deutlichsten an der Zunahme der sehr schlecht bewerteten Straßenverkehrsflächen (Überschreitung des kritischen Schwellenwertes von 4,5) um 5% im Vergleich zur Zustandserfassung 2017. Somit haben sich seit 2017 zusätzlich 17,5 km der befahrenen Straßenlänge so weit verschlechtert, dass diese dringend instandgesetzt werden müssten oder ggf. Verkehrsbeschränkungen eingeleitet werden sollten.

Weiterhin weisen rund 40 % (140km) des befahrenen Straßennetzes (Hauptverkehrsstraße) einen schlechten Zustand (Warnwert überschritten) auf. Bei dieser Klassifizierung sollten Instandsetzungsmaßnahmen geplant und vorbereitet werden.

Eine aktuelle Umfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln zeigt, dass sich 84 % (Rekordwert) der deutschen Firmen durch die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt sehen.

Diese Entwicklung zeigt, dass die bisherigen Bemühungen, die fortschreitenden Alterung und Abnutzung der vorhandenen Infrastruktur aufzuhalten, nicht ausreichend sind.

Mit den aktuell zur Verfügung stehenden Mitteln von rund 1 Million Euro pro Jahr wird in den nächsten Jahren ein deutlich zunehmender Substanzverlust entstehen. Sollten die Mittel nicht erhöht werden, wird der Anteil der Straßen mit schlechtem bzw. sehr schlechtem Zustand deutlich zunehmen und somit wird letztlich die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet sein. Gerade bei dem schlechten und sehr schlechten Zustandsbewertungen sind Nutzungseinschränkungen im Einzelfall nicht mehr auszuschließen. Nur um den Istzustand der Straßen im Stadtgebiet von Erlangen zu halten, würden aufgrund des immensen Investitionsstaus ad hoc 10 Millionen Euro jährlich für den Straßenunterhalt benötigt. Bei einer Unterschreitung der Investitionen in den Straßenunterhalt wird sich diese Zahl jährlich weiter erhöhen.

Das aktuelle Budgetvolumen für Erhaltungsmaßnahmen der Fahrbahndeckenerneuerung von ca. 1 Million Euro ist somit nicht ausreichend, um die Verschlechterung der Straßen in Erlangen aufzuhalten.

Durch rechtzeitige und strukturierte Erhaltungsstrategien können aufwändige Sanierungsmaßnahmen oder Ersatzneubauten hinausgezögert werden. Neben Haushaltsmitteln werden dabei auch wertvolle Materialressourcen eingespart, da sowohl der Finanzmitteleinsatz deutlich geringer ist und bereits vorhandenen Materialien deutlich länger erhalten werden können. Es ist somit unerlässlich, bereits bei mittleren Schadensumfängen aktiv zu handeln, um aufwändige Sanierungen möglichst zu vermeiden.

Um den Zustand der Straßen im Stadtgebiet zu erhalten, müssen in den kommenden Jahren neben der bewährten Fahrbahndeckensanierung weitere Erhaltungsmethoden zum Einsatz kommen, die den Straßenzustand erhalten und die Notwendigkeit einer aufwändigen Sanierung bzw. Ersatzneubauten zeitlich deutlich nach hinten verschieben. Ohne konsequente Verstärkung der personellen und

finanziellen Kapazitäten kann die dauerhafte Verschlechterung der Straßen in Erlangen nicht aufgehalten werden. Dies ist aus Sicht der Verwaltung nicht zu verantworten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Rahmen der Zustandserfassungsbewertung wurde durch die Firma Lehmann+Partner auch ein operatives Bauprogramm ausgearbeitet, welches die zunehmende Verschlechterung des vorhandenen Straßennetzes verhindern soll. Dieses wurde anschließend auch mit Kostenansätzen hinterlegt, um somit neben dem Maßnahmenbündel auch einen Anhaltswert für den Finanzbedarf des Erhaltungsmanagements zu bekommen.

Auf dieser Basis wird die Verwaltung das strategische Erhaltungsmanagement fortschreiben und weiter ausbauen. Durch die Erweiterung des Maßnahmenportfolios in Verbindung mit einer Erweiterung der bereitgestellten Instandsetzungs-/Sanierungsmittel ist die Verwaltung in der Lage, die auf die jeweiligen Schadensbilder zugeschnittenen Maßnahmen zu planen und baulich umzusetzen.

-Fahrbahndeckenerneuerung

Die Fahrbahndeckenerneuerung umfasst neben dem Abfräsen und der Erneuerung der obersten Asphaltschicht im Bedarfsfall die Ertüchtigung der darunterliegenden Tragschicht, der vorhandenen Randeinfassungen sowie der Straßenentwässerung.

Sie wird eingesetzt, wenn sich die Schäden überwiegend auf die Asphaltdeckschicht beschränken, also bei Rissen, Asphaltausmagerungen, Spurrinnen mangelnder Griffbarkeit und beginnender Schlaglochbildung.

-Rissesanierung

Bei der Rissesanierung werden vorhandene Risse bituminös vergossen.

Die Rissesanierung ist sinnvoll, wenn der Schadensumfang begrenzt ist und vereinzelte Risse vorhanden sind. Sie verhindert den Wassereintritt in den Straßenoberbau und verlangsamt die Schadensausbreitung. Die Rissesanierung ist deutlich günstiger als eine Fahrbahndeckenerneuerung.

- Punktuelle Sanierung von Netzkissen

Bei der punktuellen Sanierung von Netzkissen werden geschädigte Asphaltflächen abgefräst und neuer Asphalt eingebaut.

Die punktuelle Sanierung ist bei lokalen Netzkissen sinnvoll. Analog zur Rissesanierung wird der Wassereintritt in den Straßenoberbau unterbunden und die Schadensausbreitung verlangsamt.

-Dünnschichten

Auf die vorhandene Asphaltfahrbahn wird eine 1-2cm starke Bitumenemulsion aufgebracht.

Dünnschichten werden in Wohnstraßen bei beginnenden Oberflächenschäden eingebaut, um die Nutzungsdauer zu verlängern.

Die Durchführung der Fahrbahndeckensanierung hat sich bereits über mehrere Jahre hinweg bewährt. Sie kommt bei ausgeprägten Schadensbildern in der Oberfläche zur Anwendung und ist im Vergleich zu einem Vollausbau deutlich günstiger und somit eine wirtschaftliche Methode zum Erhalt der Straßeninfrastruktur.

Um ausgeprägte Schadensbilder (Risse) in den Straßenverkehrsflächen zu vermeiden, erfolgt seit 2024 die Rissesanierung. Mit deutlich geringeren finanziellen Mitteln wird die Nutzungsdauer der Verkehrsfläche verlängert und die Zeitspanne bis zur erforderliche Deckensanierung überbrückt.

Da der Einsatzbereich der Rissesanierung begrenzt ist, sollen künftig die punktuelle Sanierung von Netzfugen sowie der Einbau von Dünnschichten in Wohnstraßen als weitere Methoden zur Aufschiebung der erforderlichen Deckensanierung bzw. grundhaften Straßenerneuerung zum Einsatz kommen.

Das Tiefbauamt der Stadt Erlangen ist für eine Gesamtstreckenlänge von etwa 465 km Verkehrswege unterhaltspflichtig. Bei einer durchschnittlichen Breite des Verkehrsweges von 6m ergibt dies eine Fläche von etwa 2,8 Mio m². Das „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen“ der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen nannte im Jahr 2019 als groben Richtwert 1,30€/m² für den jährlichen Finanzbedarf für die Straßenerhaltung. Unter Berücksichtigung der Steigerung des Baupreisindex liegt der Wert im Jahr 2026 bei etwa 1,80€/m². Auf die zu unterhaltende Straßenverkehrsfläche von etwa 2,8 Mio m² in Erlangen bezogen, ergibt sich für den jährlichen Unterhalt ein Finanzbedarf in Höhe von 5 Millionen €. Diesem erforderlichen Bedarf steht ein tatsächlicher Betrag in Höhe von 1 Million € gegenüber.

Für die Vergrößerung des operativen Erhaltungsmanagement ist eine deutliche Ausweitung des finanziellen Volumens und eine Verstärkung des Personals zwingend erforderlich, um den vorhandenen Zustand der Verkehrsflächen zu erhalten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das bestehende Fahrbahndeckenerneuerungsprogramm soll kontinuierlich um die beschriebenen Sanierungs- und Unterhaltungsmethoden ergänzt werden. Einhergehend mit der kontinuierlichen Steigerung der Verfahren zur Sicherstellung des nachhaltigen Straßenunterhalts ist eine entsprechende Erhöhung des eingesetzten Budgets erforderlich. Aufgrund des vorhandenen Unterhaltsdefizites wird dem Straßenunterhalt in den nächsten Jahren eine zunehmende Bedeutung zukommen, so dass neben der Erhöhung der Finanzmittel eine Erweiterung des Personals erforderlich sein wird, um den verkehrssicheren Zustand der Verkehrswege im Stadtgebiet weiterhin gewährleisten zu können.

Folgende kontinuierliche Erhöhung der Haushaltsmittel und des Personals ist hierfür erforderlich:

Jahr	HH-Mittel	Verstärkung Personal
2026	1 Million €	
2027	2 Millionen €	
2028	3 Millionen €	1 Ingenieurstelle
2029	5 Millionen €	1 Technikerstelle

Können die erforderlichen Finanzmittel und der erforderliche Personalbedarf nicht bereitgestellt werden, ist davon auszugehen, dass sich der Straßenzustand weiter deutlich verschlechtern wird und Einschränkungen für den Verkehr unumgänglich werden. Dabei können sich die erforderlichen

Maßnahmen von der Beschilderung von Straßenschäden über Beschränkungen der Geschwindigkeit oder der Gesamtlast bis hin zu Straßensperrungen erstrecken.

Eine unzureichende Mittelausstattung führt zu einem weiteren Substanzverlust der Verkehrsinfrastruktur. Der daraus resultierende Sanierungsstau wächst kontinuierlich an und verursacht mittel- bis langfristig einen deutlich höheren Finanzbedarf, da notwendige Erhaltungsmaßnahmen später mit größerem Aufwand umgesetzt werden müssen.

Wie wichtig funktionierende und nutzbare Verkehrswege auch für den Wirtschaftsstandort Erlangen sind, zeigt sich immer bei Baustellen bzw. bei einzurichtenden Verkehrsbeschränkungen.

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: 66SKO_MN00001
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

Ergebnis/Beschluss:

Das Ergebnis der messtechnischen Zustandserfassung wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Reduzierung des zunehmenden Wertverlustes der Straßeninfrastruktur das strategische Erhaltungsmanagement weiter auszubauen.

Die Verwaltung wird weiterhin beauftragt, die finanziellen Mittel so weit auszubauen, dass dem systematischen Substanz- und Wertverlust und der damit verbundenen Schadensausbreitung konsequent entgegengewirkt werden kann.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

TOP 12

66/333/2026

**Fuß-Radwegbrücke über den Adenauerring zur Heinrich-Kirchner-Schule;
Hier: Beschluss Vorplanungsentwurf, Vorzugsvariante**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Bei der Fuß- und Radwegbrücke über den Adenauerring zur Heinrich-Kirchner-Schule wurden im Zuge der regelmäßigen Bauwerksprüfung nach DIN 1076 Feuchteschäden der Holzkonstruktion entdeckt. Um die Standsicherheit und die Verkehrssicherheit zu gewähren, wurde Ende 2023 eine Teilspernung der Brücke veranlasst (siehe Mitteilung zur Kenntnis 66/194/2023) sowie die Verwaltung beauftragt einen Ersatzneubau der Brücke zu planen (66/275/2025). Die aktuelle Teilspernung kann auf Grund der Schadensausbreitung nur noch bis Sommer 2027 aufrechterhalten werden. Anschließend wäre die Brücke vollständig zu sperren und die Nutzung zu untersagen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Bei der Entwicklung der Erneuerungslösung sind neben dem Zustand des Bauwerks insbesondere folgende Randbedingungen zu berücksichtigen:

- Die bestehende Fuß- und Radwegverbindung zur Heinrich-Kirchner-Schule ist dauerhaft und sicher wiederherzustellen.
- Der Adenauerring ist während der Bauausführung möglichst leistungsfähig zu halten. Eingriffe in den Straßenverkehr sind auf das erforderliche Maß zu beschränken.
- Die bestehende Geometrie mit den vorhandenen Widerlagern, Rampen, Treppenanlagen und Wegeanschlüssen ist zu berücksichtigen.
- Die vorhandenen Widerlager sollen aus wirtschaftlichen und ressourcenschonenden Gründen möglichst weiterverwendet werden.
- Nach Möglichkeit ist ein einfeldriges Bauwerk ohne Zwischenunterstützung im Bereich des Adenauerrings vorzusehen.
- Die geplante Trasse der Stadt-Umland-Bahn ist einschließlich des erforderlichen Lichtraums und der erforderlichen Durchfahrtshöhen zu berücksichtigen.
- Eine Tieferlegung des Adenauerrings soll nach Möglichkeit vermieden werden, da hierdurch erhebliche Eingriffe in den Straßenraum, angrenzende Verkehrsflächen, den Haltestellenbereich und die Einmündung der Mönaustraße entstehen würden.
- Für das neue Bauwerk sind neben den Einwirkungen aus Fuß- und Radverkehr auch die Einwirkungen aus einem Räum- und Streufahrzeug mit einem Gesamtgewicht von 6,0 t zu berücksichtigen.
- Die nutzbare Breite zwischen den Geländern soll im Wesentlichen dem Bestand im ursprünglichen Zustand entsprechen.
- Die Bauzeit und die Eingriffe in den Bestand und das Umfeld sollen möglichst geringgehalten werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zur Ermittlung einer technisch geeigneten und wirtschaftlich sinnvollen Lösung wurden drei Varianten untersucht. Gegenstand der Untersuchung waren

- ein Stahlfachwerküberbau (Variante I)
- eine Stabbogenbrücke in Metallbauweise (Variante II)
- eine Brücke im Stahlverbundüberbau (Variante III)

Alle Varianten sehen den Rückbau des bestehenden Holzüberbaus und die Herstellung eines einfeldrigen Ersatzüberbaus vor. Unterschiede ergeben sich insbesondere hinsichtlich der Tragwerksart, der erforderlichen Eingriffe in die Unterbauten, des Bauablaufs und der Kosten.

Variante I – Stahlfachwerküberbau

Variante I sieht den Neubau eines Stahlfachwerküberbaus vor. Die vorhandenen Widerlager bleiben im Wesentlichen erhalten und werden für die neue Überbaukonstruktion weitergenutzt. Im Bereich der Widerlager sind Anpassungen an die neue Konstruktion erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Auflagerbereiche, die Lagerung des Überbaus sowie die Übergänge zwischen Brücke und Anschlussbereichen.

Die vorhandenen Rampen- und Wegeanschlüsse sollen soweit möglich beibehalten und an die neue Überbaukonstruktion angeschlossen werden. Anpassungsmaßnahmen können hier jedoch ebenfalls nicht ausgeschlossen werden.

Geschätzte Projektkosten brutto: 910.000,00 €

Variante II – Stabbogenbrücke

Variante II sieht den Neubau einer Stabbogenbrücke in Stahlbauweise vor. Die vorhandenen Widerlager sollen grundsätzlich weiter genutzt werden.

Für die Aufnahme der aus dem Bogen entstehenden Kräfte sind zusätzliche Kämpferfundamente erforderlich. Diese werden voraussichtlich über Bohrpfähle gegründet und ergänzen die vorhandenen Unterbauten.

Auch bei dieser Variante sind Bestandsanpassungen an den Auflagerbereichen, der Lagerung und den Übergängen zu den vorhandenen Anschlussbereichen sowie bereichsweise an den Rampen erforderlich.

Geschätzte Projektkosten brutto: 1.490.000,00 €

Variante III – Stahlverbundüberbau

Variante III sieht den Neubau eines Stahlverbundüberbaus vor. Im Unterschied zu den Varianten I und II ist zusätzlich ein teilweiser Neubau der Unterbauten erforderlich.

Nach den bisherigen statischen Betrachtungen betrifft dies insbesondere ein Widerlager, das neu herzustellen ist. Die verbleibenden Anschluss- und Unterbaubereiche werden soweit möglich durch lokale bauliche Anpassungen an den Bestand angebunden.

Die Variante umfasst somit den neuen Überbau, den Neubau eines Widerlagers sowie die erforderlichen Anpassungen an den Auflager- und Übergangsbereichen.

Geschätzte Baukosten brutto: 1.240.000,00 €

Die drei untersuchten Varianten wurden sowohl anhand der Wertungsmatrix nach RABING als auch im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach RI-WI-BRÜ bewertet.

Beide Bewertungsverfahren führen zu einer übereinstimmenden Rangfolge.

In der Bewertung nach RAB-ING erreicht Variante I mit 42,35 Punkten die höchste Gesamtbewertung. Variante III folgt mit 37,50 Punkten, während Variante II mit 30,75 Punkten den dritten Rang einnimmt. Maßgebend für die günstige Bewertung von Variante I sind insbesondere der vergleichsweise geringe Eingriff in den Bestand, die Weiterverwendung der vorhandenen Widerlager, der Verzicht auf zusätzliche Gründungsmaßnahmen sowie die günstige Bauzeit und Bauabwicklung. Variante III weist Vorteile hinsichtlich Robustheit, Dauerhaftigkeit und Unterhaltungsaufwand auf, ist jedoch mit einem größeren Eingriff in den Bestand und einem höheren Herstellungsaufwand verbunden. Variante II erzielt vor allem bei der Gestaltung eine günstige Bewertung, wird jedoch durch die zusätzlichen Kämpferfundamente, die aufwendigere Herstellung und Montage sowie die längere Bauzeit nachteilig beeinflusst.

Auch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach RI-WI-BRÜ bestätigt diese Reihenfolge. Für Variante I wurden kapitalisierte Gesamtkosten von rund 1,07 Mio. Euro ermittelt. Variante III liegt mit rund 1,48 Mio. Euro im mittleren Bereich. Variante II weist mit rund 1,88 Mio. Euro die höchsten kapitalisierten Gesamtkosten auf. Bei den nicht monetarisierten Aspekten zeigt Variante I insbesondere Vorteile

hinsichtlich Bauzeit, Durchführbarkeit, bauzeitlicher Verkehrsführung und Eingriffsumfang. Variante III ist bei Dauerhaftigkeit und Unterhaltungsaufwand günstiger zu bewerten, während Variante II vor allem gestalterische Vorteile aufweist.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse beider Bewertungsverfahren wird Variante I, der Neubau eines Stahlfachwerküberbaus unter weitgehender Weiterverwendung des nördlichen und südlichen Bestandswiderlagers, als Vorzugsvariante empfohlen.

Für die Maßnahme wurden auch mögliche Förderszenarien geprüft. Da es sich um einen Ersatzneubau ohne maßgebliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse handelt, ist eine Förderung nicht möglich.

Die Planung wird auch mit den Planungen der Stadtumlandbahn abgestimmt. Auf Grund der vorgesehenen Anpassung der lichten Höhe für die Stadtumlandbahn ist von einer noch zu definierenden Kostenbeteiligung des Zweckverbandes auszugehen. Hierzu finden weiterhin Gespräche zwischen dem Zweckverband der Stadt Erlangen und der Regierung von Mittelfranken statt.

Die Vorgaben des Art. 69 GO über die vorläufige Haushaltsführung werden eingehalten. Aufgrund der Gefährdung der Standsicherheit und Verkehrssicherheit ist die Planung und Umsetzung der der Vorzugsvariante I Stahlfachwerküberbau dringend erforderlich. Ohne den dringenden Ersatzneubau des Brückenüberbaus müsste dieser wichtige Verkehrsweg (u.a. Schulweg) gesperrt werden es sieht für den Fuß- und Radfahrer keine sichere Alternative zur Überquerung des Adenauerrings Verfügung.

Negative Auswirkungen auf den Klimaschutz werden nicht erwartet. Eingriffe in den Bestand werden so gering wie möglich gehalten. Es kommen im Wesentlichen recyclingfähigen und unterhaltsfreundlichen Baumaterialien wie Beton und Stahl zum Einsatz. Die Maßnahme dient der Förderung des CO₂ neutralen Fuß- und Radverkehr.

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:	910.000,00 €	bei IPNr.: 541-803-14-00
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. 541-803-14-00
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- ☐ sind nicht vorhanden

Einsichtnahme durch das Revisionsamt

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Vorplanung incl. Variantenuntersuchung sowie das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt die weiteren Planungsphasen der Vorzugsvariante I (Stahlfachwerk) für den Ersatzneubau des Brückenüberbaus zu beauftragen, weiter abzustimmen und die bauliche Umsetzung im Sommer 2027 vorzubereiten.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

TOP 13

66/334/2026

Straßennutzung und -erhaltung hier: Beschluss Gehwegsanierung Franzensbader Straße gemäß DA Bau

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Straßenraum haben Gehwege eine wichtige Funktion und müssen für die Umsetzung der Mobilitätswende und Integration als attraktive, nutzbare und sichere Verkehrsflächen für zu Fuß gehende Menschen wahrgenommen werden. Um die Verkehrssicherheit und Gebrauchstauglichkeit von Gehwegen für alle Menschen sicherzustellen ist beispielsweise Gleichmäßigkeit und Ebenheit eine elementare Qualitätsanforderung für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen.

Die vorliegende Maßnahme dient der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Schadenabwehr sowie einer wirtschaftlichen Erhaltung der Gehwege.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

In der Franzensbader Straße befindet sich der Gehweg entlang der Hausnummern 2 bis 26 (Südseite) in einem schlechten baulichen Zustand. Aufgrund der längst überschrittenen Nutzungsdauer ist die Oberfläche sehr uneben, so dass eine planmäßige Querentwässerung des Gehweges auf die Fahrbahn nicht mehr gewährleistet ist. Daher kommt es im gesamten Gehwegbereich bereits zu Aufwuchs, losen Platten und Pfützenbildung. Durch den mangelnden Wasserabfluss werden sich die vorhandenen Schadstellen vergrößern. In den Wintermonaten besteht eine erhöhte Gefährdung durch Eisbildung.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der schadhafte Gehwegbelag soll ausgebaut, die vorhandene Schottertragschicht erneuert und abschließend ein neuer Pflasterbelag eingebaut werden.

Die Bauleistung soll im Herbst 2026 umgesetzt werden.

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☐ ja, positiv*
- ☒ ja, negativ*
- ☐ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☒ nein*

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

In der Regel haben Baustellen immer eine negative Auswirkung auf das Klima.

Mit diesen baulichen Erhaltungsmaßnahmen wird jedoch die vorhandene Infrastruktur wiederinstandgesetzt und somit die Dauerhaftigkeit erhöht, wodurch ein Beitrag zum Ressourcenschutz geleistet wird. Auch durch diese Maßnahmen wird die Qualität und Verkehrssicherheit der Verkehrswege wiederhergestellt.

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:	65.000,00 €	bei Sachkonto: 522.102
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 522.102
- ☐ sind nicht vorhanden

Einsichtnahme durch das Revisionsamt

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen in der Begründung werden zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt den Gehwegbelag in der Franzensbader Straße zwischen den Hausnummern 2 und 26 zu erneuern und so die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die verkehrssichere Nutzung zu gewährleisten.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

TOP 14

66/335/2026

**Straßennutzung und -erhaltung - Bedarfsplan Fahrbahndeckenerneuerungen
hier: Beschluss Fahrbahndeckenerneuerungsprogramm 2027 gemäß DA Bau**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Maßnahmen aus dem Programm der Fahrbahndeckenerneuerung stellen einen wichtigen Baustein bei der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, als Pflichtaufgabe der Stadt Erlangen, dar. Gleichzeitig ist Fahrbahndeckenerneuerung eine wirtschaftliche und nachhaltige Instandhaltungsmethode und im Lebenszyklus sicherer Verkehrswege, unverzichtbar. Im Zuge der Maßnahmen können auch Synergien zur Verbesserung der Radwegeführung im Fahrbahnbereich zur Steigerung der Attraktivität und Zustandsverbesserung der Gehwege ausgenutzt werden. Die Maßnahmen dienen, bei Straßen des Buslinien-Netzes, auch der Förderung und Attraktivität des ÖPNV.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Beschluss des Arbeitsprogramms des Amtes 66 über die erforderlichen Fahrbahndeckenerneuerungsmaßnahmen im Jahr 2027 gemäß DA Bau.

1. Allgemeines:

Die oberste Fahrbahndeckschicht ist eine sogenannte Verschleißschicht, die im Lebenszyklus einer Verkehrsfläche regelmäßig erneuert werden muss, um die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes zu erhalten.

In der Vergangenheit hat sich die Fahrbahndeckenerneuerung (Abfräsen der verschlissenen + Einbau neuer Asphaltdeckschichten) als ressourcenschonende und wirtschaftliche

Instandhaltungsmethode bewährt. Zusätzlich konnten im Zuge dieser Vollsperrungen unter Ausnutzung vorhandener Synergie-Effekte teilweise Gehwege, Busbuchten und Entwässerungseinrichtungen mit erneuert werden.

Weiterhin werden Belange zur Verbesserung des Radverkehrs in Form von Angebots- bzw. Schutzstreifen oder Aufstellflächen an Kreuzungen berücksichtigt.

2. Maßnahmen Fahrbahndeckenerneuerungen 2027:

Aufgrund des aktuell vorhandenen Schadensbildes und der Zustandsentwicklung der Straßen, ihrer Verkehrsbedeutung und insbesondere nach der regelmäßig – letztmalig im Frühjahr 2025 (siehe Vorlage 66/328/2026) - auf den verkehrswichtigen Straßen flächendeckend durchgeführten messtechnischen Zustandserfassung- und bewertung, beabsichtigt Amt 66 in folgenden Straßenabschnitten im Jahr 2027 Fahrbahndeckenerneuerungen durchzuführen.

Das Ergebnis der Zustandserfassung beinhaltet ein Maßnahmenpaket mit vielen weiteren Straßen, die jedoch noch nicht mit Ämtern und Ver- und Entsorgern abgestimmt ist. Diese werden in den künftigen Arbeitsprogrammen berücksichtigt.

Straße	von - bis	Fläche (m²)	Kosten
Kreuzung Henke-/Gebbertstraße (Anlage 1)		2.200	150.000 €
Kreuzung Henke-/W.-v.-Siemens-Straße bis Waldstraße (Anlage 2)		1.250	100.000 €
Kreisverkehr Röttenbacher Straße (Anlage 3)	Inkl. Aus- und Einfahrtsäste	1.800	125.000 €
Maßnahmen aus Beschlüssen früherer Jahre, deren Umsetzung noch ausstehend ist			
Straße	von - bis	Fläche (m²)	Kosten
Münchner Straße (Anlage 4)	ab Gerberei bis Hs.Nr. 49 (bereits 2025 beschlossen – Umsetzung aufgrund Neubau Wasserleitung EStW 2026 ausstehend)	1.750	150.000 €
Bissingerstraße (Anlage 5)	zw. Hans-Geiger-Straße und Aufseßstraße (bereits 2023 beschlossen – Umsetzung aufgrund Erneuerung Kanal + Fernwärme	1.700	100.000 €

	sowie Nachverdichtung Wohnungsbau ausstehend)		
Damaschkestraße (Anlage 6)	Zw. Hs.Nr. 116 und Neumühle (bereits 2024 beschlossen – aufgrund terminlicher Konflikte mit Folgemaßnahmen Ende 2024 ausstehend)	1.200	100.000 €
Möhrendorfer Straße	(bereits 2025 beschlossen – Umsetzung aufgrund Umleitung Sperrung Schwerlastverkehr MDK-Brücke bei Dechsendorf ausstehend)	6.250	400.000 €
Gesamtumfang			725.000 €

Gesamtaufwand gerundet ca.		800.000 €
-----------------------------------	--	------------------

Zum Zwecke der Nachhaltigkeit der vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen werden zudem Schadensbeseitigungen an den Straßenentwässerungseinrichtungen ausgeführt um den Schadstoff-/Salzeintrag in den Untergrund zu verhindern.

**Der vorgesehene Gesamtaufwand Fahrbahndeckenerneuerung 2027 beträgt somit:
ca. 0,80 Mio. €**

Die Ausführung der Maßnahmen erfolgt vorbehaltlich der Endabstimmung mit den maßgeblichen Spartenträgern EBE und EStW, dem Stadtplanungsamt hinsichtlich evtl. mittelfristiger Umbauplanungen sowie der Durchführbarkeit in Koordination mit Baumaßnahmen Dritter.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Erneuerung der schadhaften Fahrbahnbeläge mittels Fräsen und Aufbringen einer neuen Asphaltdecke.

Die Bauleistung wird nach weiterer inhaltlicher Abstimmung mit den Fachdienststellen im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung nach VOB/A ausgeschrieben und im Arbeitsprogramm 2027 umgesetzt.

Sollten sich aus der weiteren Abstimmung Änderungsbedarfe ergeben wird dies entsprechend berücksichtigt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ ja, positiv*
- ☒ ja, negativ*
- ☐ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☒ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

In der Regel haben Baustellen immer eine negative Auswirkung auf das Klima.

Mit diesen baulichen Erhaltungsmaßnahmen wird jedoch die vorhandene Infrastruktur wieder Instand gesetzt und somit die Dauerhaftigkeit erhöht, wodurch ein Beitrag zum Ressourcenschutz geleistet wird. Auch wird durch diese Maßnahme die Qualität und Verkehrssicherheit der Verkehrswege wiederhergestellt.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	800.000 €	bei Sachkonto: 522.102
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 660290 / 54121066 / 522 102

☐ sind nicht vorhanden

Einsichtnahme durch das Revisionsamt

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bauausschuss/Werkausschuss Entwässerungsbetrieb beschließt das aufgestellte und vorabgestimmte Fahrbahndeckenerneuerungsprogramm 2027 gemäß DA Bau.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen abzustimmen, vorzubereiten, auszuschreiben und im Jahr 2027 durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

TOP 15

66/337/2026

**Elektrische Anlagen sowie Straßennutzung- und erhaltung;
hier: Neuerrichtung Straßenbeleuchtung einschließlich Belagswechsel
Döderleinstraße gemäß DA Bau**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Straßenraum haben Gehwege eine wichtige Funktion und müssen für die Umsetzung der Mobilitätswende und Integration als sicher nutzbare Verkehrsflächen für zu Fuß gehende Menschen wahrgenommen werden. Um die Verkehrssicherheit und Gebrauchstauglichkeit von Gehwegen für alle Menschen sicherzustellen ist neben einer ausreichenden Beleuchtung beispielsweise Gleichmäßigkeit und Ebenheit eine elementare Qualitätsanforderung für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen.

Die vorliegende Maßnahme dient der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Schadenabwehr sowie einer wirtschaftlichen Erhaltung der Gehwege.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

In der Döderleinstraße soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur besseren Erkennbarkeit von Fußgängern, Hindernissen und der Wegeführung im südlichen Gehweg eine Straßenbeleuchtung mit zwei Maststandorten errichtet werden. Aufgrund der längst überschrittenen Nutzungsdauer befinden

sich die Beläge des Gehweges und des angrenzenden Parkstreifens in einem schlechten baulichen Zustand. Die Asphaltkanten sind ausgebrochen und die Oberflächen sehr uneben, so dass eine planmäßige Querentwässerung des Gehweges auf die Fahrbahn nicht mehr gewährleistet ist. Daher kommt es im Gehwegbereich und im Parkstreifen bereits zu Aufwuchs und Pfützenbildung. Durch den mangelnden Wasserabfluss werden sich die vorhandenen Schadstellen vergrößern. In den Wintermonaten besteht eine erhöhte Gefährdung durch Eisbildung.

Die Wegeverbindung ist sowohl Teil des definierten Fußwegehauptnetzes als auch ein ausgewiesener Schulweg. Durch die einheitliche Pflasterung des Gehweges und des Parkstreifens werden bereits die Voraussetzungen für eine künftige Neuaufteilung der Verkehrsflächen und somit die Bedingungen zur Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes geschaffen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Es sollen zwei Maststandorte einschließlich Verkabelung neu errichtet werden.

Der schadhafte Gehwegbelag soll ausgebaut, die vorhandene Schottertragschicht erneuert und abschließend ein neuer einheitlicher Pflasterbelag über den Gehwegbereich und den Parkstreifen eingebaut werden.

Die Bauleistung soll im Herbst 2026 umgesetzt werden.

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☐ ja, positiv*
- ☒ ja, negativ*
- ☐ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☒ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

In der Regel haben Baustellen immer eine negative Auswirkung auf das Klima.

Mit diesen baulichen Erhaltungsmaßnahmen wird jedoch die vorhandene Infrastruktur wiederinstandgesetzt und somit die Dauerhaftigkeit erhöht, wodurch ein Beitrag zum Ressourcenschutz geleistet wird. Auch durch diese Maßnahmen wird die Qualität und Verkehrssicherheit der Verkehrswege wiederhergestellt.

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:	30.000,00€	bei IvP-Nr.: 541.602
Sachkosten:	70.000,00€	bei Sachkonto: 522.102
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

Einsichtnahme durch das Revisionsamt

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Székely bittet auf die Verkehrssicherheit in der Döderleinstraße zu achten. Dort kann es aufgrund von Fußgängern auf der Fahrbahn zu gefährlichen Verkehrssituationen kommen.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht in der Begründung wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt die Beleuchtungsanlage einschließlich Belagserneuerung im südlichen Gehweg der Döderleinstraße weiter abzustimmen, vorzubereiten und im Herbst 2026 baulich umzusetzen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

TOP 16

Anfragen Bauausschuss

Sitzungsende

am 15.09.2026, 17:00 Uhr

Der Vorsitzende:

.....
Stadtrat
Thurek

Die Schriftführerin:

.....
Oschmann

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die Grüne/GL-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Erlanger Linke-Fraktion:

Für die AfD-Fraktion:

Für die FDP: