

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Ref. VI

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
611/146/2023

Antrag Nr. 295/2022 der CSU- und der SPD-Fraktion: Prüfung eines temporären Parkhauses am Großparkplatz

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2023	Ö	Empfehlung	einstimmig angenommen
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2023	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Beteiligte Dienststellen

20 (nur z.K.), 23, 66, EBE

Bisherige Behandlung in den Gremien (auszugsweise)	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Gesamtkonzept für die Bewirtschaftung des Großparkplatzes incl. Parkhaus nebst Sanierung (66/073/2015)	BWA	23.06.2015	Ö	Kenntnisnahme	Zur Kenntnis genommen
Ganzjährige Sperrung der Freidecks Nr. 5 und 6 im Parkhaus Innenstadt (66/045/2021)	BWA	09.03.2021	Ö	Kenntnisnahme	Zur Kenntnis genommen
Sachstand und weiteres Vorgehen Parkhaus Großparkplatz Innenstadt; zeitnahe Beendigung der Nutzung aufgrund von statischen Mängeln (66/154/2023)	UVPA	17.01.2023	Ö	Kenntnisnahme	Zur Kenntnis genommen
Abbruch Parkhaus Innenstadt; Herstellung eines Bauzauns zur Gebäudeabsicherung und Verkehrssicherung (66/159/2023)	BWA	07.02.2023	Ö	Beschluss	Einstimmig beschlossen

I. Antrag

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 295/2022 der CSU- und der SPD-Fraktion „Temporäres Parkhaus am Großparkplatz Innenstadt“ ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die CSU- und die SPD-Fraktion beantragen zusätzlichen Parkraum durch ein temporäres Parkhaus auf dem Großparkplatz zu schaffen. Im bestehenden öffentlichen Parkhaus befanden sich zum Zeitpunkt November 2022 239 Stellplätze, wovon ein Teil der Stellplätze auch an das Universitätsklinikum Erlangen und an private Pächter vermietet sind. Das bestehende Parkhaus muss zum 30. April 2023 gesperrt werden. (Vgl. Vorlage 66/154/2023). Die sog. Kli-

nikLinie startet am Großparkplatz und ist ein essentielles Element zur Entlastung der nördlichen Altstadt bei gleichzeitiger Sicherstellung einer hervorragenden Erreichbarkeit des Klinikums für Mitarbeitende und Besucher und schafft eine attraktive Alternative zum Auto. Dieses Konzept soll durch die Einführung einer kostenlosen Tarifzone für den ÖPNV in der gesamten Innenstadt unterstützt werden.

Ein temporäres Parkhaus kann ein möglicher Ersatz für das bestehende Parkhaus sein sowie für die gemäß Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) zu verlagernden Stellplätze aus der Innenstadt.

Auszug aus dem VEP 2030 Langfassung

Die Verlagerung von Stellplätzen aus der Innenstadt (östlich der Bahnlinie) auf den Großparkplatz wurde im Rahmen des VEP Erlangen vom Stadtrat 2021 beschlossen (613/062/2020):

„Der Großparkplatz stellt einen wesentlichen Anteil des Parkraumes für die Erlanger Innenstadt zur Verfügung. Von Vorteil ist seine verkehrsgünstige Lage mit guter Anbindung an die Autobahn A73. Es bietet sich daher an, hier mehr Stellplätze einzurichten, um die Innenstadt zu entlasten. Damit der Standort aber angenommen wird, sollten attraktive und umwegfreie fußläufige Verbindungen in die Innenstadt geschaffen werden. Wichtig ist auch die ausreichende Erschließung der nördlichen und östlichen Innenstadt durch den ÖPNV.“

Der VEP 2030 empfiehlt eine Verdichtung der Parkplätze durch eine mehrstöckige Parkierungseinrichtung auf dem Großparkplatz. Damit könnte das flächenhafte Parken auf dem Großparkplatz reduziert werden, so dass Potenziale für andere, höherwertige Nutzungen frei werden (siehe im Weiteren 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen: Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Bereich Großparkplatz sind bestehende, umliegende Nutzungen sowie eine Vielzahl von Projekten und Planungen zu beachten:

Wirksamer Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan 2003 (FNP)

(siehe Anlage 1)

Im FNP wird das Gebiet mit der baulichen Nutzung „Gemischte Baufläche“ mit Parkfläche und Parkhaus dargestellt. Im Norden befindet sich eine infrastrukturelle Fläche für die Abwasserbeseitigung.

Fazit

Der Bereich des Großparkplatzes ist für den ruhenden Verkehr vorgesehen.

Rechtsverbindlicher Bebauungsplan

(siehe Anlage 2)

Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 200 „Großparkplatz Innenstadt“ wird dieser als öffentliche Verkehrsfläche, insbesondere für den ebenerdigen ruhenden Verkehr festgesetzt.

Im Jahr 1981 wurde eine Bebauungsplanänderung mit dem 1. Deckblatt rechtsverbindlich. Dieses setzt ein Parkhaus von max. drei Vollgeschossen fest. Das auf dieser Grundlage errichtete Parkhaus musste unterdessen zum 30. April 2023 gesperrt werden.

Fazit

Die Errichtung eines temporären Parkhauses wäre ohne eine Änderung des Bebauungsplanes nur am Standort des bestehenden Parkhauses möglich.

Straßenrechtliche Widmung lt. BayStrWG

(siehe Anlage 3)

Mit der Widmung wird ein Nutzungstatbestand der Straße für die Allgemeinheit geschaffen und die kennzeichnende Verkehrsfunktion der Straße festgelegt.

Die ebenerdigen Parkflächen und der Busbahnhof sind als „Ortsstraße“ gewidmet und enthal-

ten somit die Eigenschaft einer „öffentlichen Straße“.

Nur das bestehende Parkhaus befindet sich auf einer nicht gewidmeten Fläche.

Fazit

Um Parkplätze an bestimmte Nutzer*innen vermieten zu können, wäre – ohne Änderung der Widmung – nur der Standort des bestehenden Parkhauses in Betracht zu ziehen.

BAB A73

(siehe Anlage 4)

Der heutige Großparkplatz reicht bis zur Böschung der Bundesautobahn A73. Der Großparkplatz liegt somit innerhalb der 40m Bauverbotszone sowie im 100m Baubeschränkungsbereich gemäß §9 FStrG.

Fazit

Die Entwicklung eines temporären Parkhauses wäre ohne Weiteres nur im östlichen Teil des Großparkplatzes möglich. Für die Bebauung im westlichen Teil müssten Abstimmungen mit der Autobahn GmbH des Bundes sowie dem Fernstraßen-Bundesamt geführt werden, um eine Zustimmung für die Errichtung eines temporären Parkhauses zu erreichen. Gleiches gilt für alle anderen baulichen Anlagen.

Regenüberlaufbecken

(siehe Anlage 4)

Im Norden des Großparkplatzes befindet sich ein unterirdisches Regenüberlaufbecken (RÜB) sowie Schachtflächen der Kanalisation. Diese müssen berücksichtigt werden und dürfen in der gesamten Fläche nicht überbaut werden. Die Standsicherheit dieser Kanäle durch eine Errichtung von Gebäuden o.ä. darf nicht beeinträchtigt werden. Weiterhin muss gewährleistet werden, dass die öffentlichen Entwässerungseinrichtungen (= RÜB und Kanäle) für das Betriebspersonal und für Betriebsfahrzeuge zu jeder Zeit zugänglich sind.

Fazit

Die Flächen des Regenüberlaufbeckens und der bestehenden Kanäle sind von einer Überbauung (auch durch ein temporäres Parkhaus) freizuhalten.

Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“

(siehe Anlage 5)

Die Stadt Erlangen beabsichtigt, auf der Fläche des Großparkplatzes westlich der Innenstadt ein neues Stadtquartier in zentraler Lage zu entwickeln. Es soll auf der Fläche ein innovatives, nachhaltiges Stadtentwicklungsprojekt verwirklicht werden, mit dem die städtische und stadt-räumliche Identität gestärkt wird. Ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb zur Entwicklung des Quartiers wurde im Jahr 2020 von der Stadt ausgelobt. Das Preisgericht hat am 17.07.2020 die Arbeit vom Planungsbüro scheuven + wachen plus Planungsgesellschaft mbH mit dem 1. Preis ausgezeichnet, seit Juli 2021 wird der städtebauliche Rahmenplan ausgearbeitet. Eine Vorlage zur Regnitzstadt ist seitens der Verwaltung zum Ende des 2. Quartals 2023 vorgesehen.

Mit dem neuen Stadtquartier soll ein Impuls zur Stärkung der Erlanger Innenstadt und der Altstadt gesetzt werden. Auf gemischten Bauflächen mit Handel-, Gewerbe-, und Dienstleistungseinrichtungen sowie Wohnangeboten soll ein vielfältiges, urbanes Quartier entstehen.

Das neue Stadtquartier soll eine Neuordnung der Mobilität ermöglichen. Als wichtige Drehscheibe für alle Verkehrsarten (inklusive Stadtumlandbahn) sollen attraktive und bequeme Umsteigebeziehungen geschaffen werden. Eine hochwertige Vernetzung sowohl in den Wiesengrund als auch in die Altstadt soll entstehen. Zudem wird die Funktion des heutigen Großparkplatzes künftig durch dauerhafte Parkhäuser aufgegriffen.

Fazit

Die geplanten Baufelder sind in der Planung eines temporären Parkhauses zu berücksichtigen. Der voraussichtlich erste Bauabschnitt beinhaltet die zwei Baufelder nördlich und südlich

der Stadt-Umland-Bahn. Die Bebauung des nördlichen Bereiches erfolgt in den nachfolgenden Bauabschnitten. Die Errichtung eines temporären Parkhauses ist in einem späteren Bauabschnitt (im nördlichen Bereich) zielführend.

Stadt-Umland-Bahn (StUB)

(siehe Anlage 5)

Die geplante Stadt-Umland-Bahn bildet eine Verbindung nach Herzogenaurach und Nürnberg. Für den zweiten Bauabschnitt der StUB und für mögliche betriebliche Störungen benötigt die Straßenbahn eine Wendemöglichkeit im Bereich des Großparkplatzes. Die Wendeschleife befindet sich auf dem westlichen Vorplatz der Bahn und umfährt zukünftig einen Baukörper. Die Stadt-Umland-Bahn wird die Bundesautobahn A73 nach Westen am Großparkplatz queren.

Fazit

Im südlichen Teil des Großparkplatzes sind Baumaßnahmen für die StUB zu beachten. Aufgrund der zeitlichen Abfolge bietet sich dieser Bereich für die Errichtung eines temporären Parkhauses nicht an.

Zusammenfassung

Aufgrund der Vielzahl der aufgezeigten Rahmenbedingungen ist aus Sicht der Verwaltung nur der Bereich im Nord-Osten des Großparkplatzes (Standort bestehendes Parkhaus) für die Errichtung eines temporären Parkhauses zielführend.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Vor diesem Hintergrund wäre nach Abbruch des vorhandenen Parkhauses die Errichtung eines temporären Parkhauses mit mehreren Ebenen nur in den potentiellen Baufeldern der Regnitzstadt (siehe Anlage 6) zielführend. Hierbei würden sich auf einer Ebene überschlägig 230 Stellplätze ergeben. Auf Grundlage des bestehenden Baurechtes sind mind. drei Ebenen zulässig. In der Summe wären dies ca. 690 Stellplätze.

Der Parkhausbau könnte in modularer Bauweise ausgeführt werden, ist flexibel an die örtlichen Gegebenheiten anpassbar und wird zeitlich auf einige Jahre begrenzt. Plattenelemente werden als Stahlbetonverbundplatten im Werk vorgefertigt und werden dann vor Ort aufgebaut. Nach Beendigung der Nutzungszeit ist ein Rückbau mit zusätzlichen Kosten verbunden.

Für ein Parkhaus können Referenzkosten von ca. 17.000 € pro Stellplatz angenommen werden (Abhängig von Ebenen, Größe, Erschließung etc.; Basis: unverbindliche Marktabfrage bei Herstellern und Bauherren). Das entspräche bei einer in der jetzigen Phase unterstellten Kostenspanne von +/- 20 % ca. 3.128.000 bis 4.692.000 € pro Ebene mit ca. 230 Stellplätzen; für die o.g. drei Ebenen mit ca. 690 Stellplätzen wären dies entsprechend ca. 9.384.000 € bis ca. 14.076.000 €. Nach heutiger Planung erfolgt die bauliche Umsetzung des nördlichen Bereiches der Regnitzstadt in ca. 10-15 Jahren, damit liegt die beabsichtigte Nutzungsdauer des temporären Parkhauses bei ca. mindestens 10 Jahren. Bei einem temporären Parkhaus würde sich die Abschreibungsdauer an der steuerrechtlichen AfA-Tabelle (30 Jahre +) orientieren.

Der Refinanzierungszeitraum wird aufgrund eines „temporären“, somit zeitlich begrenzten Parkhauses, eingeschränkt. Die Abschreibungsdauer verkürzt sich und dadurch ist mit einer entsprechenden höheren jährlichen Belastung des Haushaltes zu rechnen.

Für Planung und Errichtung müssten Haushaltsmittel für das Jahr 2024ff beantragt werden. Vor dem Hintergrund der personellen Ressourcen wird im Weiteren auch zu prüfen sein, ein temporäres Parkhaus durch einen Generalunternehmer/ -übernehmer planen und errichten zu lassen.

Eine Option wäre, einen privaten Dritten mit dem Planen, Bauen und Betreiben eines temporären Parkhauses zu betrauen. Aus Sicht der Verwaltung wird diese Option nicht befürwortet, da hierdurch für die Entwicklung der Regnitzstadt die Stadt in ihrer Handlungs- und Entscheidungsfreiheit durch vertragliche Beziehungen sachlich und zeitlich stark eingeschränkt würde. Darüber hinaus ergäbe sich auch für einen privaten Dritten auf Grund des zeitlich begrenzten

Betriebes des Parkhauses zur Refinanzierung die Notwendigkeit einer Erhebung von überdurchschnittlichen, vermutlich nicht marktgerechten Preisen im Vergleich zu städtischen und sonstigen privaten Stellplatzangeboten in der Innenstadt (Parkhäuser, Tiefgaragen). Eine denkbare Quersubventionierung durch Verwendung von Mitteln der Stellplatzablässe als Investitionskostenzuschuss wird angesichts der nicht gegebenen Dauerhaftigkeit des Vorhabens ebenfalls nicht befürwortet.

Für die Abbruchplanung des bestehenden Parkhauses muss bis spätestens Sommer/Herbst 2023 eine grundlegende Entscheidung vorliegen, um die Wiederherstellung der Abbruchfläche im Rahmen der Ausschreibung berücksichtigen zu können.

Eine alternative Handlungsoption zur Errichtung eines temporären Parkhauses wäre die Herstellung einer ebenerdigen Parkierungsfläche anstelle des bestehenden Parkhauses. Auf dieser Fläche könnten in etwa genauso viele Stellplätze hergestellt werden, wie zum Zeitpunkt November 2022 im bestehenden Parkhaus zur Verfügung standen (ca. 270 Stellplätze). Aus Sicht der Verwaltung ist diese Anzahl für die dargestellten Anforderungen des Großparkplatzes gleichwohl gering.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☒ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

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

Anlagen:

- Anlage 1: Wirksamer Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan 2003
Anlage 2: Rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. 200 einschließlich 1.Deckblatt
Anlage 3: Straßenrechtliche Widmung
Anlage 4: BAB A73: Bauverbotszone + Baubeschränkungsbereich, Entwässerungseinrichtungen
Anlage 5: Städtebaulicher Rahmenplan Regnitzstadt (Stand 08/2022)
Anlage 6: Mögliche Baufelder entsprechend des städtebaulichen Rahmenplans Regnitzstadt (Stand 08/2022)
Anlage 7: Antrag der CSU- und der SPD-Fraktion Nr. 295/2022 v. 08.11.2022

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 16.05.2023

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 295/2022 der CSU- und der SPD-Fraktion „Temporäres Parkhaus am Großparkplatz Innenstadt“ ist damit bearbeitet.

mit 7 gegen 0 Stimmen

Volleth
Vorsitzende/r

Hubmann
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 16.05.2023

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 295/2022 der CSU- und der SPD-Fraktion „Temporäres Parkhaus am Großparkplatz Innenstadt“ ist damit bearbeitet.

mit 14 gegen 0 Stimmen

Volleth
Vorsitzende/r

Hubmann
Schriftführer/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang