

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
611/218/2024

Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt" Hier: Zustimmung zur Anzahl und Verortung des ruhenden Verkehrs - Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Fahrradverkehr

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	04.02.2025	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	04.02.2025	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

20 (nur z.K.), 23, 31, 41, 66, II/WA, ESTW, ZV StUB
Zur Information: Stadtteilbeirat Innenstadt

Bisherige Behandlung in den Gremien (auszugsweise)	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Städtebaulicher Wettbewerb Entwicklung Großparkplatz (PET/030/2019)	UVPA	25.06.2019	Ö	Beschluss	Angenommen mit Änderungen
Städtebauliche Entwicklung Großparkplatz – Beauftragung städtebaulicher Rahmenplan (PET/016/2021)	Stadtrat	22.07.2021	Ö	Beschluss	Angenommen mit Änderungen
Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“ Hier: Projektdefinition (611/161/2023)	Stadtrat	19.06.2023	Ö	Beschluss	Angenommen mit Änderungen
Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“ Hier: Vorentwurf Rahmenplan (611/166/2023)	UVPA	25.07.2023	Ö	MzK	Zur Kenntnis genommen
Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“ Hier: Zustimmung Rahmenplan (611/194/2024/1)	Stadtrat	27.06.2024	Ö	Beschluss	Mehrheitlich angenommen

I. Antrag

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die in dieser Beschlussvorlage vorgestellte Anzahl von ca. 2.520 + x* MIV-Stellplätzen und ca. 2.000 Fahrradstellplätzen und deren Verortung zur Grundlage der weiteren Planung zu machen.

* optionale, noch zu definierende zusätzliche Anzahl an Stellplätzen im Baufeld Süden / südlich Münchener Straße (zusätzlich zu den 280 fixierten Stellplätzen)

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Grundidee des Mobilitätskonzepts der Regnitzstadt besteht in der Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Der fließende und ruhende MIV soll gezielt gebündelt werden. Zudem soll an den Bündelungsorten das Spektrum des verkehrlichen Angebots erweitert und so der Standort als eine Drehscheibe für Mobilität etabliert werden. Die Planungen berücksichtigen dabei die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 (VEP 2030) für die Entwicklung des Großparkplatzes.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Ausgangslage

Die Anzahl der Stellplätze für den MIV am Großparkplatz variierte in den vergangenen Jahren mehrfach (vgl. Anlage 1). Im Jahr 2010 belief sich die Gesamtzahl der PKW-Stellplätze (mit vollfunktionsfähigem Parkhaus) auf ca. 2.025, wohingegen im Jahr 2023 nur noch ca. 1.140 Stellplätze zu verzeichnen waren und bis heute noch zu verzeichnen sind. Die Bilanz im Jahr 2010 war auch Planungsgrundlage für den VEP 2030.

Im Zuge des Beschlusses des Rahmenplans (vgl. BV 611/194/2024/1) wurde das Stellplatzpotenzial in der Regnitzstadt bereits aufgezeigt.

Die vertiefende Untersuchung der Kubaturen der im Rahmenplan vorgesehenen Parkieranlagen hat Folgendes ergeben:

MIV

In der Regnitzstadt waren gemäß des Verwaltungsvorschlags zwei Parkhäuser nördlich der Münchener Straße mit insgesamt ca. 1.860 Stellplätzen vorgesehen. Das westliche Parkhaus umfasste dabei ausschließlich MIV-Stellplätze auf sieben Ebenen (ca. 1.400 Stück). Das östliche Parkhaus bot und bietet neben öffentlichkeitswirksamen Nutzungen (z. B. Fahrradwerkstatt) und Bushaltestellen im Erdgeschoss zusätzlich Platz für rund 2.000 Fahrradstellplätze auf drei Ebenen und MIV-Stellplätze auf vier Ebenen (ca. 460 Stück).

Die Gesamtkosten für die oberirdischen PKW-Stellplätze beliefen sich nach einer groben Schätzung (Wert ermittelt anhand 16 vergleichbarer Projekte) für das westliche Parkhaus auf eine Summe von brutto ca. 38,5 Mio. Euro und für das östliche Parkhaus von brutto ca. 12,65 Mio. Euro (Herstellungskosten PKW-Stellplätze der Parkhäuser gesamt: brutto ca. 51,15 Mio. Euro).

Im weiteren Planungsprozess kann bei Bedarf im westlichen Parkhaus optional eine Erweiterung um ein unterirdisches Geschoss oder / und eine weitere Parkebene in der Höhe angedacht werden, wobei die Erweiterung des Parkhauses um eine weitere (oberirdische) Ebene eine Erhöhung des Gebäudes zur Folge hätte und somit dem städtebaulichen Grundgedanken des Rahmenplans widerspräche.

Pro zusätzliches Geschoss können der Gesamtstellplatzanzahl für den MIV ca. 190 Stellplätze hinzugefügt werden. Bei einer Erweiterung ist voraussichtlich mit Mehrkosten von ca. 4 bis 7 Mio. Euro pro oberirdischer Parkebene bzw. mit 20.000 Euro bis 35.000 Euro pro oberirdischen Stellplatz zu rechnen; für ein Parkgeschoss im Untergeschoss sind höhere Kosten anzunehmen.

Im Rahmen eines vorab zum UVPA stattgefundenen Werkstattgesprächs mit den Fraktionen am 14.01.2025 wurde sich darauf verständigt, die oben erwähnten optionalen zwei Geschosse im westlichen Parkhaus planerisch zu integrieren und dementsprechend den Beschlussvorschlag umzuformulieren. Der Verwaltungsvorschlag bezüglich des östlichen Parkhauses wurde im Werkstattgespräch hingegen angenommen.

Zudem empfiehlt die Verwaltung, auf zusätzliche Tiefgaragen in der Regnitzstadt zu verzichten. Optional besteht jedoch die Möglichkeit, im nördlichen Teil die drei östlichen Baufelder mit Tiefgaragen auszubilden. Bei einer Unterbauung aller drei Baufelder könnten ca. 340 Stellplät-

ze generiert werden (vgl. Anlage 3). Bei der Entscheidungsfindung über die Errichtung von Tiefgaragen sind die in Anlage 2 aufgeführten Problematiken bei Tiefgaragen zu beachten. Unter den westlichen Baublöcken können keine Tiefgaragen angelegt werden. Die Autobahn GmbH behält sich vor, Teile der westlichen Stichstraße temporär zu belegen, sodass eine Andienung potentieller Tiefgaragen an dieser Stelle nicht möglich ist. Die Vertreter der Fraktionen konnten im Rahmen des Werkstattgesprächs der Empfehlung der Verwaltung folgen, auf Tiefgaragen im nördlichen Teil der Regnitzstadt zu verzichten.

Weiterhin werden im Süden des Projektgebiets ca. 280 Stellplätze geschaffen (vgl. Anlage 3). An dieser Stelle bestünde die Möglichkeit, weitaus mehr Stellplätze unterzubringen, dies müsste jedoch zu Lasten von anderen Nutzungen erfolgen. Dieser Standort ist allerdings aufgrund der Entfernung für fußläufige Verkehre in die Innenstadt nur bedingt geeignet. Innerhalb des Werkstattgesprächs wurde sich darauf geeinigt, die Erweiterungsoption in noch zu konkretisierendem Umfang in Anspruch zu nehmen. Über die bauliche Ausgestaltung (Tiefgarage, Parkhaus oder durch in Gebäuden integrierte Parkebenen/ Sockelgeschosse) und die dann tatsächliche Anzahl an MIV-Stellplätzen im südlichen Baufeld/ südlich der Münchener Straße ist erst im weiteren Projektverlauf, nach Konkretisierung der sonstigen vorgesehenen Nutzungen an dieser Stelle, durch den Stadtrat zu entscheiden.

Die notwendigen Stellplätze für behinderte Menschen im nördlichen Bereich und die geplanten Kiss & Ride-Zonen sind wie im Rahmenplan vorgesehen zu entwickeln. Diese sind nicht Bestandteil der mit dieser Vorlage zu beschließenden Anzahl von PKW-Stellplätzen.

Aufgrund der Ergebnisse der brandschutztechnischen Prüfung wird für eine wirtschaftliche Herangehensweise vorgeschlagen, die bisher im Rahmenplan vorgesehenen Aufenthaltsnutzungen auf dem Dach des westlichen Parkhauses auf das östliche Parkhausdach zu verlagern. Andere Nutzungen (z. B. PV-Anlagen oder Dachbegrünungen) sind weiterhin auch auf dem Dach des westlichen Parkhauses realisierbar.

Fahrrad

Die Strategie des ruhenden Radverkehrs beruht auf der Bündelung des öffentlichen Fahrradparkens in der östlichen Parkieranlage. Hier sind auf drei Ebenen rund 2.000 Radstellplätze unterzubringen. Die Thematik „Fahrradparken an Bahnhöfen“ wurde bereits in der Beschlussvorlage 613/231/2023 behandelt.

Durch die Bündelung innerhalb des Parkhauses entfällt die derzeit bestehende Radabstellanlage mit ca. 170 Doppelstock-Stellplätzen am westlichen Bahnhofsausgang. Um das Radparken im Fahrradparkhaus möglichst attraktiv zu gestalten, sind drei Ein- bzw. Ausgänge zum Radparkhaus eingeplant, die aus drei verschiedenen Richtungen erreicht werden können. Einer dieser Zugänge bietet direkten Anschluss an die Radschnellverbindung. Die Erdgeschosszone soll möglichst einsehbar und einladend gestaltet werden und die Radparkebenen sollen im Gebäudeinneren miteinander verbunden werden.

Zudem werden private Fahrradstellplätze innerhalb des Quartiers zur Andienung der nördlichen Baufelder eingeplant, die Anzahl hierfür ist im weiteren Planungsprozess zu erörtern.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Im Rahmen des weiteren Prozesses ist zu klären, von wem die Parkhäuser gebaut und betrieben werden.

Im darauffolgenden Schritt kann sich dann gemeinsam mit dem künftigen Bauherren/ Betreiber der Parkhäuser der Vorbereitung des vorgesehenen hochbaulichen Wettbewerbs zur Gestaltung der Parkhäuser gewidmet werden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

*Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen:

1. Entwicklung der MIV-Stellplatzzahlen am Großparkplatz
2. Problematiken bei Tiefgaragen
3. Anzahl und Verortung MIV-Stellplätze (Regnitzstadt)
4. Entwicklung der zu beschließenden MIV-Stellplatzzahl Regnitzstadt

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang