

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/388/2026

Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt" Hier: Planung "Autobahn­bündel" Regnitzstadt - Umverlegung Autobahnauffahrt, Neuplanung Nord-Süd-Verbindung und südlicher Knotenpunkt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsaus- schuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 20 (nur z.K.), Amt 23, Amt 66
Stadtteilbeirat Innenstadt zur Info
Zweckverband StUB zur Info

I. Antrag

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausschreibung der Planung „Autobahn­bündel Regnitzstadt“, beinhaltend die Umverlegung der Autobahnauffahrt, die Neuplanung einer Nord-Süd-Straßenverbindung, sowie den davon südlich gelegenen Knotenpunkt, vorzunehmen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Rahmenplan des neuen Stadtquartiers Regnitzstadt sieht nördlich der Münchener Straße die Errichtung einer Mobilitätsdrehscheibe zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger mit Parkieranlagen vor. Die Parkieranlagen unterteilen sich in ein östliches und ein westliches Parkhaus. Im westlichen Parkhaus sind ca. 1.760 Stellplätze (vgl. UVPa-Beschluss vom 04.02.2025, Vorlagennr. 611/218/2024) sowie Taxistände, Flächen für Kiss & Ride und ein Teil der Radabstellanlage vorgesehen. Der dafür geplante Baukörper des westlichen Parkhauses überschreitet die bestehenden Flurgrenzen und liegt teilweise auf Flächen im Eigentum der Autobahn (Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung). Um die beschlossene Stellplatzanzahl im westlichen Parkhaus unterzubringen, die Unterführung der Stadt-Umland-Bahn in Richtung Regnitzgrund realisieren und gleichzeitig die Funktionsfähigkeit der Autobahnauffahrt aufrechterhalten zu können, muss die bestehende Auffahrt zur BAB A73 nach Westen verlegt werden. Zudem werden die Bauverbots- und Baubeschränkungszone gemäß § 9 FStrG in diesem Bereich unterschritten.

Darüber hinaus berührt die im neuen Quartier vorgesehene Nord-Süd-Verbindung, die auf Anregung des Stadtrates / UVPa von der Verwaltung in mehreren Varianten intensiv geprüft wurde, die Belange der Autobahn GmbH. Die Prüfung ergab folgende Ergebnisse: Aufgrund der neuen Nutzungen und Gebäude-

strukturen sowie insbesondere der Mobilitätsdrehscheibe und zugehörigen Wendeschleife der Stadt-Umland-Bahn im Südwesten der Regnitzstadt ist eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung für den Kfz-Verkehr wie aktuell im Bestand nicht mehr möglich. Eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf das übergeordnete Straßennetz über die Autobahn würde zu einer Beschränkung auf dort zugelassene Fahrzeuge führen. Dies hätte zur Folge, dass Fahrzeuge ohne entsprechende Zulassung keine durchgehende Nord-Süd-Verbindung mehr hätten. Zudem ist eine Nord-Süd-Verbindung innerhalb der Regnitzstadt für Baustellen- und Lieferverkehre erforderlich. Die dauerhafte Beschränkung einer solchen Verbindung auf bestimmte Verkehrsarten ist in der Praxis nur schwer durchsetzbar, sodass von einer regelmäßigen Missachtung entsprechender Durchfahrtsverbote auszugehen ist. Außerdem kann diese Straßenverbindung als Umleitungsroute im Falle von Straßensperrungen in der Innenstadt genutzt werden.

Aus diesen Gründen soll vom ursprünglichen Konzept des städtebaulichen Wettbewerbs sowie des Rahmenplans abgewichen und die Nord-Süd-Verbindung für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben werden. Die Trasse verläuft am westlichen Gebietsrand (östlich parallel der BAB A73) zwischen der Straße Gerberei und Münchener Straße und befindet sich ebenfalls innerhalb der Bauverbotszone der Autobahn nach § 9 FStrG.

Durch die Verlegung der Autobahnauffahrt sowie die Neuplanung der Nord-Süd-Verbindung ist zudem eine Anpassung des südlich gelegenen Knotenpunkts erforderlich. Dessen Geometrie ist entsprechend der geänderten verkehrlichen Anforderungen neu zu planen.

Die bisherigen planerischen Überlegungen (siehe Anlage 2) legen nahe, dass die verkehrlichen Anforderungen für die beschriebene Umverlegung bzw. Neuplanung lösbar sind. Abgesehen von der Bauverbotszone unterliegen die Planungen der Nord-Süd-Verbindung sowie des daran angrenzenden Parkhausgebäudes den erforderlichen Abstandsflächen zur Autobahn. Diese werden für Schutzeinrichtungen, Entwässerungsanlagen und Lärmschutzmaßnahmen benötigt. Die erforderlichen Abstände sowie die Lage der Nord-Süd-Verbindung selbst führen dazu, dass das westliche Parkhaus nicht in der bislang vorgesehenen Kubatur umgesetzt werden kann. Die westliche Gebäudekante muss um circa drei Meter nach Osten eingerrückt werden oder das Parkhaus kragt über die Fahrbahn aus. Hieraus ergeben sich Auswirkungen auf die im Parkhaus realisierbare Stellplatzanzahl. Die konkreten Auswirkungen sowie mögliche Lösungsansätze zur Sicherstellung der beschlossenen Stellplatzkapazität werden im Rahmen eines vertiefenden Planungs- und Abstimmungsprozesses dezidiert untersucht und im Anschluss den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zur Einholung einer belastbaren Stellungnahme des Fernstraßenbundesamtes hinsichtlich einer möglichen Ausnahmegenehmigung zur Unterschreitung der gesetzlichen Bauverbots- bzw. Baubeschränkungszone ist die Ausplanung der beschriebenen Verkehrsanlage – unterteilt in drei Teilabschnitte (Autobahnauffahrt inklusive Lärmschutzwand zwischen der Autobahn und der Nord-Süd-Verbindung, Nord-Süd-Verbindung und südlicher Knotenpunkt – siehe Anlage 1) bereits zum jetzigen Zeitpunkt bis zur Leistungsphase 2 gemäß HOAI erforderlich. Das Vorgehen wurde bereits in Vorgesprächen mit der Autobahn GmbH abgestimmt. Dabei wurden die für die Beurteilung durch das Fernstraßenbundesamt erforderlichen Planunterlagen benannt. Hierzu zählen insbesondere die Untersuchung von bis zu drei Varianten für den südlichen Knotenpunkt, die Durchführung eines Sicherheitsaudits für die Vorzugsvariante sowie die Erstellung eines Markierungs- und Beschilderungsplans. Letzterer wird aufgrund der nah beieinanderliegenden Zufahrten (Autobahn und Nord-Süd-Verbindung) erforderlich, um eine eindeutige Verkehrsführung

sicherzustellen und Falschfahrten zu vermeiden.

Neben der Verkehrsanlage sind im Leistungspaket „Autobahn­bündel Regnitzstadt“ zwei Ingenieurbauwerke zu planen. Hierbei handelt es sich um eine Brücke für die Nord-Süd-Verbindung über das Trogbauwerk der Stadt-Umland-Bahn, die an dieser Stelle zur Unterquerung der BAB A73 abtaucht und anschließend in Richtung Regnitzgrund weitergeführt wird. Zum anderen ist die Planung einer Lärmschutzwand zwischen der BAB A73 und der Nord-Süd-Verbindung erforderlich.

Die Vergabe der Planungsleistungen soll stufenweise erfolgen. Zunächst ist die Beauftragung der Leistungsphasen 1 und 2 vorgesehen. Die Leistungsphase 3 und 4 kann zu einem späteren Zeitpunkt optional nachbeauftragt werden und ist abhängig von den Ergebnissen der Leistungsphasen 1 und 2.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Ausschreibung der genannten Leistungen muss mit Blick auf den Gesamtterminplan Regnitzstadt mit Stadt-Umland-Bahn zeitnah erfolgen. Für die Bearbeitung der Leistungsphasen 1 und 2 ist ein Bearbeitungszeitraum von insgesamt 8 Monaten veranschlagt.

Die Durchführung dieser Planungen ist Voraussetzung für die Genehmigung der weiteren Planungsschritte innerhalb der Bauverbotszone und damit eine entscheidende Grundlage für die baurechtliche Genehmigungsfähigkeit der gesamten Regnitzstadt. Die Dringlichkeit und Notwendigkeit dieser Planung ist folglich sehr hoch (im Sinne von Art. 69 GO) und muss trotz der aktuellen Haushaltslage schnellstmöglich erfolgen. Diese Planung stellt den ersten Meilenstein der Erschließungsplanung (s. Vorlage 611/265/2026) und damit einer Kette von Planungen dar, um die Regnitzstadt zu realisieren und somit auch den kommunalen Haushalt durch die Erlöse der Veräußerung der Grundstücke längerfristig wieder zu unterstützen.

Durch die Verschiebung der Vergabe bzw. des Auftragszuschlags in das kommende Haushaltsjahr wird der tatsächliche Mittelabfluss entsprechend zeitlich nach hinten verlagert. Dies wirkt sich positiv auf die Liquiditätsplanung der Stadt aus, da die Auszahlung der für die Maßnahme vorgesehenen Mittel erst zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich wird.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☒ nein*, da Planungen des Zweckverbands StUB, Erschließung Regnitzstadt und beschlossene Stellplatzanzahl in Parkieranlagen unterzubringen ist

**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: brutto 450.000	€	bei IPNr.: 546.401
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. 546.401
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- ☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Leistungspaket „Autobahn­bündel Regnitzstadt“

Anlage 2 – Planskizze „Autobahn­bündel Regnitzstadt“

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang