

Vertiefende Untersuchung und Bewertung aufgeworfener Fragestellungen vor der Offenlagebeschlussfassung

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz vom 23.09. wurde die Beschlussvorlage Nr. 267/20 (geplante Beschlussfassung zur Offenlage des Bebauungsplanentwurfs) zunächst abgesetzt, um vor der Offenlage noch beratungswürdige Aspekte klären zu können. Die Verwaltung um Aufbereitung folgender Fragestellungen gebeten:

1. Klärung des Erfordernisses für eine Geltungsbereichserweiterung zur Absicherung der Wohndichte für die umliegende, bislang nicht vom Geltungsbereich erfassten Bestandsbebauung
2. Überprüfung einer Wendehammervariante als ggf. mögliche Alternative zur im Entwurf dargestellten Anbindung der neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die Alfred-Delp-Straße
3. Absicherung des vorhabenbezogenen Stellplatznachweises
4. Prüfung einer „Tiefgaragenlösung“ im Bereich des geplanten Geschosswohnens zur Minderung des Flächenverbrauchs und zur ggf. möglichen Optimierung der Stellplatzunterbringung
5. Klärung der Bereitstellungsmöglichkeiten für öffentliche Stellplätze in der Ausbauplanung

Diese Fragestellungen werden nachfolgend behandelt:

1. Klärung des Erfordernisses für eine Geltungsbereichserweiterung zur Absicherung der Wohndichte für die umliegende Bestandsbebauung

Im baulichen Bestand liegt eine weitgehend homogen geprägte kleinteilige Bestandsbebauung vor (s. veranschaulichend Schrägluftbild).



Planungsrechtlich ist bei dieser Sachlage nach § 34 BauGB aktuell kein Ausuferen der baulichen Substanz bei Neu-/oder Änderungsbebauungen zu befürchten. Dies, da innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ein Vorhaben regelmäßig nur zulässig ist, *„wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.“* (§ 34 Abs. 1 BauGB)

Weiter ist geregelt, dass vom Erfordernis des Einfügens in die Eigenart der näheren Umgebung im Einzelfall nur abgewichen werden kann,

„wenn

1. die Abweichung einem der nachfolgend genannten Vorhaben dient:

a) der Erweiterung, Änderung, Nutzungsänderung oder Erneuerung eines zulässigerweise errichteten Gewerbe- oder Handwerksbetriebs,

b) der Erweiterung, Änderung oder Erneuerung eines zulässigerweise errichteten, Wohnzwecken dienenden Gebäudes oder

c) der Nutzungsänderung einer zulässigerweise errichteten baulichen Anlage zu Wohnzwecken, einschließlich einer erforderlichen Änderung oder Erneuerung,

2. städtebaulich vertretbar ist und

3. auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.“

Damit reichen die planungsrechtlich im Baugesetzbuch unter § 34 BauGB für die vorliegende Situation geltenden, baulich eingrenzenden Bestimmungen zunächst aus. Zwar wird der Bestand mit der Neuplanung um eine randlich gelegene Geschosswohn-Bebauung erweitert, diese liegt aber bewusst und hinreichend getrennt vom Bestand abgerückt (vgl. Begründung zum Bebauungsplan).

Es wird im Hinblick darauf, dass keine Baulücken vorliegen - aktuell noch kein akutes Erfordernis für die gemeinsame Aufstellung eines Bebauungsplanes gesehen.

Diskutabel ist, in wie weit mit der nach § 34 BauGB bestehenden Beschränkung der baulichen Möglichkeiten auch die Ausnutzungsmöglichkeiten im Sinne der Belegungsdichte (Anzahl Wohneinheiten) hinreichend beschränkt sind. Diesbezüglich sind die Bestimmungen des § 34 BauGB nur indirekt, nämlich über das baulich mögliche Maß regulierend. Eine Wohneinheiten-Begrenzung per einfachem Bebauungsplan wäre daher abgekoppelt vom aktuellen Planverfahren denkbar und grundsätzlich möglich. Die Aufstellung einfacher Bebauungspläne zur Wohneinheitenregulierung wird aktuell in überwiegend Einfamilien-/Doppelhausgeprägten Bestandsgebieten praktiziert und so Vorsorge für den Erhalt des aufgelockerten Siedlungscharakters im Bestand betrieben. Dies jedoch immer nur dann, wenn bei künftigen Bauprojekten Ausuferungen möglich und erwartbar sind und die vorliegenden Nachverdichtungsmöglichkeiten nicht als für die Örtlichkeit verträglich oder sogar städtebaulich sinnvoll angesehen werden.

Wie bei den anderen Bebauungsplänen zur Regulierung der Wohndichte müsste zunächst eine diesbezüglich vertiefende Prüfung erfolgen und erforderlichenfalls ein Aufstellungsbeschluss für einen entsprechend regulierenden „Einfachen Bebauungsplan“ gefasst werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplans-Nr. 346 „Wohnquartier Anne-Frank-Straße“ ist dabei getrennt von einer Regulierung des Bestandes zu sehen, da hier anders als bei der Bestandsbebauung die Regulierung in qualifizierter Form (§ 30 Abs. 1 BauGB) erforderlich ist.

D.h. hier sind mindestens

- Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung,
- Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen,
- Festsetzung der örtlichen Verkehrsflächen

vorzunehmen, um die mit Abriss der bisher am Standort gelegenen Sporthalle entstandene Baulandbrache und das in den Geltungsbereich mit aufgenommene und zur Umplanung anstehende „Bauruinengrundstück“ im Norden (Flurstück 831) städtebaulich neu ordnen und entwickeln zu können. Wie in den Planentwurfsunterlagen und in der Vorlage 267/20 zum Offenlegungsbeschluss dargelegt wurde, zielt diese Planung darauf ab, angrenzend an die Bestandsbebauung eine geordnete wohnbauliche Innenentwicklung sowie partielle Nachverdichtung zu ermöglichen und diese planungsrechtlich sicherzustellen. So kann und soll die Notwendigkeit zur Inanspruchnahme von Siedlungsrandflächen reduziert werden. Die mit der Planung verfolgten Ziele und die bei der Beteiligung geäußerten Belange werden im Planverfahren abgeglichen und werden bei Abweichung voneinander im Rahmen der Abwägung behandelt.

Fazit:

Die im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz angefragte Erweiterung des Geltungsbereiches wird aus den genannten Gründen nicht als notwendig und zielführend angesehen. Nicht zuletzt auch deshalb, weil bei einer ergänzenden Wohneinheitenregulierung für den Bestand alle Planunterlagen samt erfolgter Begutachtungen überprüft, neu aufgezogen, angepasst und erweitert werden müssten. Ein zeitlich erheblicher Verzug für das schon fortgeschrittene Planverfahren B-Plan Nr. 346 „Wohnquartier Anne-Frank-Straße“ wäre die Folge (Quasi Neustart der Planung). Das komplexer werdende Verfahren hätte deutlich erhöhte Anforderungen bei der Durchführung wie auch zur Konfliktbewältigung.

Ein erforderlichenfalls zeitlich nachgelagerter „Einfacher Bebauungsplan“ wäre daher zur Absicherung des vorliegenden Bestands-Siedlungscharakters auf Dauer die empfohlene Vorgehensweise.

2. Überprüfung einer Wendehammervariante

A) Anknüpfung an die Alfred-Delp-Straße

Anlage 6

Gestaltungsentwurf zur Flächenentwicklung
(Eigene Ergänzung des Gestaltungsorentwurfs durch
PB 5.1/Ger Stadt Rheine)



B) Abkoppelung (Wendehammervariante)



Bewertung der Varianten:



Durch Umplanung auf eine Wendehammervariante würde für die vom Antragsteller und Vorhabenträger geplante Mehrfamilienhausbebauung die in rot dargestellten etwa 345 m² weniger Fläche zur Verfügung stehen, was eine Mehrversiegelung und nicht unerhebliche Reduzierung der wohnbaulichen Ausnutzbarkeit (Ineffizienz) bedeuten würde. Statt der bislang geplanten 16 Wohneinheiten des nördlich geplanten Gebäudekomplexes würde voraussichtlich nur noch etwa die Hälfte der Wohneinheiten realisiert werden können. Zu diesem Verlust möglicher Wohneinheiten hinzukommend wäre eine weitreichende Umplanung, verbunden mit entsprechendem zeitlichen und kostenbezogenen Mehraufwand, erforderlich. Sie wird daher nach Rücksprache vom Antragsteller und Vorhabenträger entschieden abgelehnt („erhebliche Reduzierung bzw. Gefährdung der Wirtschaftlichkeit“).

Wendehammerlösungen werden bei längeren Stichwegen auch verwaltungsseitig kritisch gesehen, da sie erfahrungsgemäß suboptimal bei der Gewährleistung der Ver- und Entsorgung funktionieren. Häufig kommt es in der Praxis zu Problemen mit zugeparkten oder zugestellten Wendeanlagen. Dies kann ein Befahren und vor allem ein Wenden für Müll- oder gar Rettungsfahrzeuge schwierig bis unmöglich gestalten. Müllfahrzeuge dürfen aufgrund geltender Unfallverhütungsvorschriften nicht Rückwärtsfahren. Bei Neuplanungen muss daher die Möglichkeit geschaffen werden, dass sie in einem Zug wenden können. Gestaltet sich die Befahrbarkeit aufgrund der vorgenannten Probleme schwierig, müssten die Mülltonnen/-container rausgezogen werden. Bei der Länge der Zufahrt wirft dies die Frage der Lösbarkeit und ggf. Zumutbarkeit für die späteren Anlieger auf.

Es besteht somit die Gefahr, dass statt Verkehrsprobleme mit der Wendehammervariante zu lösen, Probleme generiert werden.

Verwaltungsseitig wird in Abstimmung mit den Technischen Betrieben - Straßenplanung und TBR - Entwässerung die Auffassung vertreten, dass unter der Voraussetzung, dass ausreichende öffentliche Stellplätze im Straßenausbau der neu geplanten Straße geschaffen werden, eine Anbindung an die Alfred-Delp-Straße die bessere verkehrliche Erschließung darstellt, da:

- mit der Anbindung an die Alfred-Delp-Straße eine Durchgängigkeit mit gleichzeitiger verträglicher Verteilung des Alt- und Neuverkehrs für alle Bewohner des Quartiers erreicht werden kann.
- weniger Verkehrsfläche benötigt wird (effektive Erschließung)
- ein langer Stichweges erfahrungsgemäß einhergehende Probleme mit sich bringt (Zuparken, Festfahren)
- keine Konzentration des Neuverkehrs auf einen Strang erfolgt.
- zur Realisierung der Ver- und Entsorgung (Leitungen und Kanäle) auch bei einem Wendehammer ein Geh-/Fahr-/Leitungsrecht zugunsten der Versorger und zu Lasten der Neuplanung zur Alfred-Delp-Straße eingeräumt werden müsste.
- Entwässerungskanäle und Schachtbauwerke bei durchgängiger Straße optimal in öffentlicher Parzelle liegen könnten.
- keine Mehraufwand auslösende Umplanung erforderlich wäre.

Die Bedenken für eine gegen die Aufstellung der Planung sprechende Verschärfung der Verkehrslage werden nicht geteilt. Der mit der Neubebauung (maximal 64 neue Wohneinheiten) abgeschätzte Mehrverkehr von rd. 250 Kfz-Fahrten/Tag kann nach Abstimmung mit den Technischen Betrieben – Straße auf den verkehrsberuhigt gestaltet vorhandenen und der ergänzend geplanten Wohnstraße verträglich abgewickelt werden. In der Örtlichkeit war bei mehreren Terminen und ist auch aus vorliegenden Luftbildaufnahmen und Fotodokumentationen heraus keine Überlastung des Verkehrssystems erkennbar. In der aktuellen Situation sind ausreichende Stellplatzmöglichkeiten vorhanden. Im Vergleich zur bisherigen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben, der sich verteilen wird, und den die im Gebiet gelegene sowie auch die umliegenden Straßen aufnehmen können. Des Weiteren sind Versorgungseinrichtungen und zentrale Einrichtungen vom innenstadtnah gelegenen Wohngebiet bequem mit dem Rad, dem E-Bike oder Pedelecs, z.T. sogar bereits zu Fuß erreichbar. Die Lage ermöglicht und fördert somit klimafreundliche und konfliktarme Fortbewegungsarten. Die Planung entspricht mit der wohnbaulichen Ausnutzung in integriert-zentraler Lage voll dem Ziel zur Förderung einer klimagerechten und fahrradfreundlichen Stadt der kurzen Wege. Den Stellplatznachweis für die spätere Bebauung hat der Bauherr auf seinen Grundstücksflächen nachzuweisen (*s. nachfolgende Punkte 3 und 4*). Im Rahmen der Straßenausbauplanung werden weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorgesehen (*s. nachfolgender Punkt 5*).

3. Absicherung des vorhabenbezogenen Stellplatznachweises (Planung auf eigenem Grund)

Im überarbeiteten Gestaltungsplan wurden die vorhabenbezogenen erforderlichen Stellplätze zeichnerisch und numerisch auf eigenem Grund vom Vorhabenträger dargelegt und durch die Stadtplanung im Abgleich mit der neuen Stellplatzsatzung überprüft.

Die erforderlichen Stellplätze (33 Stellplätze im MFH-Bau, 2 je DHH) können vom Vorhabenträger mit dem diesbezüglich nachgebesserten Konzeptentwurf* grundstücksbezogen untergebracht werden. Daneben entstehen noch öffentliche Stellplätze in der neu geplanten Erschließungsstraße. Die GRZ-Vorgaben (GRZ 0,4, max. 50% Überschreitung mit Nebenanlagen) zur Erhaltung der Bodenfunktionen und angesichts der in den Beteiligungen eingegangenen Belange werden dabei eingehalten.

* der aktuelle Konzeptentwurf ist unter Punkt 5 bei der verkehrlichen Bewertung (insb. öffentl. Stellplätze) dargestellt.

4. Prüfung einer „Tiefgaragenlösung“ im Bereich des geplanten Geschosswohnens zur Minderung des Flächenverbrauchs u. zur ggf. möglichen Optimierung der Stellplätze

Die Überlegung, anstelle der ebenerdig geplanten Stellplätze im Bereich des Geschosswohnens Tiefgaragenlösungen zu fordern, muss die Vorteile und Probleme mit in den Blick nehmen. Grundsätzlich lassen sich folgende Vor- und Nachteile einer Tiefgarage erkennen:

Mögliche Vorteile:

- i.d.R. Flächensparender,
- Lärmindernd ggü. offener Stellplatz,
- Sicher gegen äußere Einflüsse,
- trocken ins Haus gehen ist möglich.

Mehraufwand/Probleme:

- es ist eine Rampenneigung mit vordefinierten Böschungs- und Rampenwinkeln erforderlich (erhöhter Aufwand)
- im Abgleich mit ebenerdigen Stellplätzen je Stellplatz ein erhöhter Flächen- und deutlich erhöhter Bauaufwand durch nötige Fluchtwege, Schutzräume, Abstandsflächen, Brandschutzanforderungen, etc.
- hinzu kommt ein besonderer Entwässerungsaufwand (Wasser fließt nach unten)
- Thermische Trennung zum Gebäude aus energetischen Gründen erforderlich
- Besondere Befestigung der Rampenwände und Abdichtungserfordernis für Rampe und Rampenanschluß (drückendes Wasser)
- Winterdienstmehraufwendungen (Rampenheizung)
- Große Rampenbreite oder Ampellösung bei Sammeltiefgarage nötig
- Aus den Problemen heraus deutlich höhere Baukosten

Der Vorhabenträger wurde zu der gewünschten Tiefgaragenlösung gehört. Er lehnt die Forderung nach Tiefgaragenstellplätzen mit Verweis auf vielfältig erwartbare Probleme, sehr aufwändige, teilweise nicht leistbare Bauanforderungen bei Tiefgaragenstellplätzen und erhebliche Mehrkosten, die in keinem angemessenen Verhältnis stünden, ab.

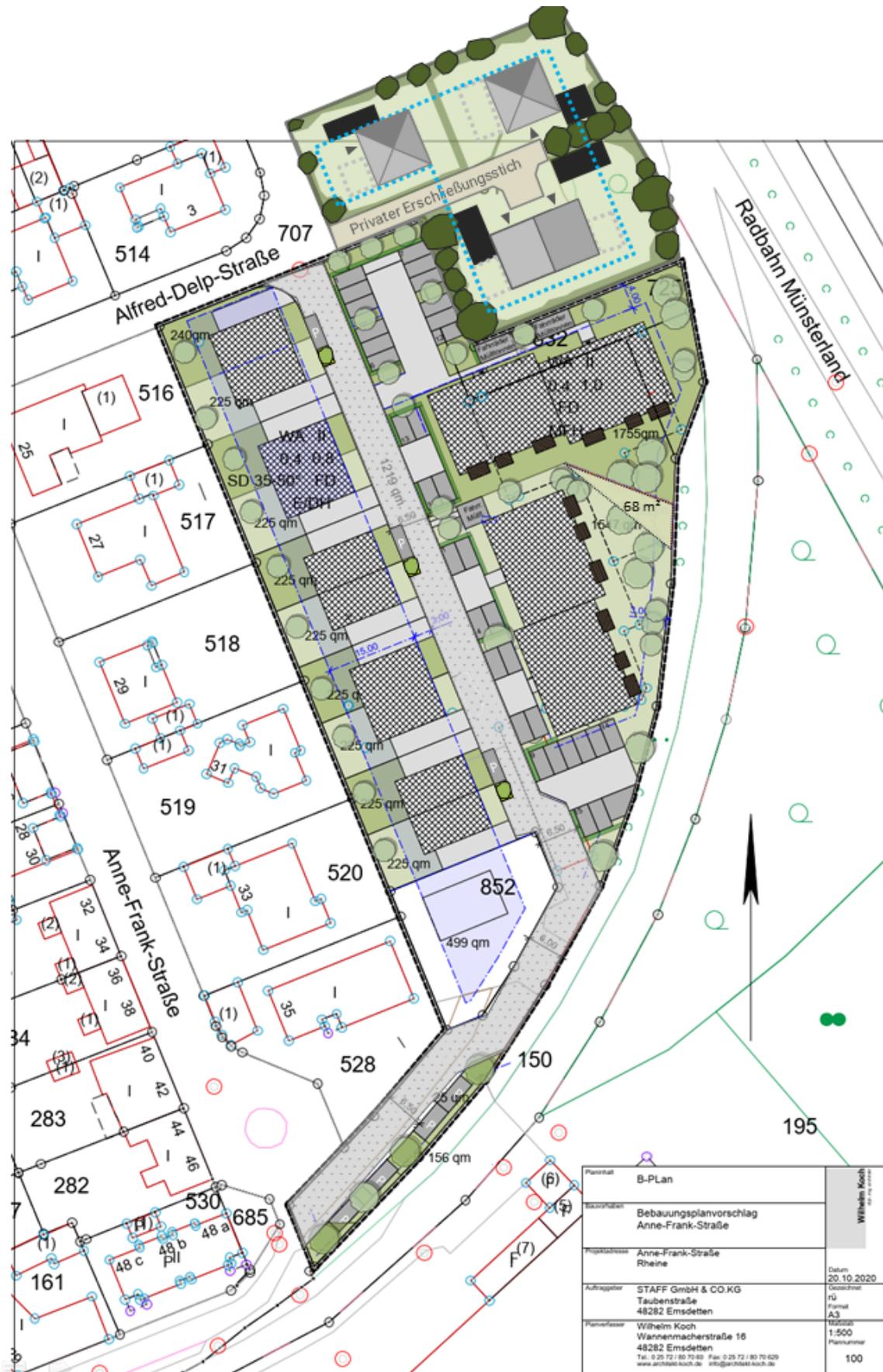
Er geht davon aus, dass ein Tiefgaragenplatz mindestens ca. 22.000,00 EUR Mehrkosten plus auch Mehrunterhaltungskosten bedeuten würde. Bei der nötigen Weitergabe der Kosten an die künftigen Bewohner würde bezahlbares Wohnen in Frage gestellt.

Die vom Vorhabenträger eruierten (Mehr-)Kosten sind nach eigener Prüfung plausibel. In einem Forschungsbericht des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zu modernen Mobilitätskonzepten aus dem Jahr 2015 lagen die Kosten für eine Tiefgarage bezogen auf einen Stellplatz in einem vergleichbaren Rahmen (sogar noch höher). Es wird ebenfalls deutlich, dass die Kosten einer Tiefgarage die eines ebenerdigen Stellplatzes erheblich übersteigen.

Tabelle 4: Beispielhafte Kosten für die Errichtung von Stellplätzen in Deutschland (ohne Grunderwerbs- und Erschließungskosten)		 Berlin • Hamburg • Kassel
Parkierungsanlage	Kosten pro Stellplatz, brutto	BBSR Forschungsinitiative Zukunft Bau Untersuchung von Stellplatzsätzungen 30. Juli 2015
Stellplatz am Straßenrand 6 m x 2 m	ca. 1 500 €	
Stellplatz auf einem ebenerdigen Parkplatz, anteilig mit Fahrgassen 25 m ²	ca. 3 000 €	
Parkhaus in Systembauweise, oberirdisch	7 000 € - 12 000 €	
Parkhaus in Ortbetonbauweise, oberirdisch	12 000 € - 19 000 €	
Tiefgarage	25 000 € - 72 000 €	
Automatisches Parksystem (Parkregal, nur Parktechnik)	15 000 € - 36 000 €	
Automatisches Parksystem (Palettenverschiebesystem, nur Parktechnik)	ab 30 000 €	
Quelle: Kosarev, 2014.		

Die erwartbar erheblichen Mehrkosten stehen im vorliegenden Fall somit aus Sicht der Verwaltung nicht in einem angemessenen Verhältnis zu dem Wunsch, versiegelte Fläche einzusparen. Denn in der vorgelegten Planung ist der notwendige Stellplatznachweis unter Einhaltung der GRZ auch ebenerdig möglich und die Forderung/Verpflichtung zu einer Tiefgarage nicht hinreichend begründbar und damit als Festsetzung hier absehbar nicht rechtssicher tragfähig (Verhältnismäßigkeitsgebot!). Der Bebauungsplan und die Stellplatzsatzung sehen stattdessen alternativ zur Abmilderung der Versiegelungsfolgen eine Be- und Eingrünung der Sammelstellplätze neben anderen Begrünungsvorgaben (z.B. Heckenanpflanzung, gestalterische Vorgaben bei Einfriedungen, Dachbegrünungsvorgabe) vor.

5. Klärung der Bereitstellungsmöglichkeiten für öffentliche Stellplätze in der Ausbauplanung:
 Unter Berücksichtigung der Schleppkurvenprüfung können - wie nachfolgend im überarbeiteten bzw. ergänzten Konzeptentwurf veranschaulicht - in der verkehrsberuhigt geplanten neuen Straße sieben in den Straßenraum integrierbare öffentliche Stellplätze geschaffen werden.



Die Anne-Frank-Straße wird als verkehrsberuhigter Bereich mit gepflasterter niveaugleicher Mischfläche ausgebaut. Die Verkehrsberuhigung wird neben der Gestaltung als Mischfläche durch die Einplanung von Parkplätzen und Baumbepflanzung erzielt. Die Straße ist in dieser Form geeignet den Verkehr aufzunehmen und verträglich mit den Nutzungsanforderungen aus dem Umfeld und der Straße aufzunehmen.

Auf Grund der Straßengeometrie und der eingeplanten Zufahrten zu den neuen Baukörpern ist die Einplanung weiterer Parkplätze nicht möglich. Da nach Stellplatzsatzung keine Besucherstellplätze auf den Grundstücken nachzuweisen sind, ist vor diesem Hintergrund formal mit einer geringen Anzahl an Besuchern mit Stellplatzerfordernis zu rechnen. Im öffentlichen Verkehrsraum ist dennoch der Nutzungsanspruch so, dass hier Parkplätze für die Allgemeinheit/Besucher zur Verfügung gestellt werden sollten. Die Anzahl von 7 Parkplätzen ist bei voller Ausnutzung mit bis zu 64 geplanten Wohneinheiten nicht besonders groß, wird aber nach Rücksprache mit den Technischen Betrieben – Straßenplanung und in Abwägung der Gesamtsituation als noch vertretbar angesehen.

Im Zuge des Straßenausbaus ist die Durchfahrbarkeit des vorhandenen Wendehammers der Anne-Frank-Straße durch Müllfahrzeuge im Erschließungsvertrag zu regeln und durch den planbegünstigten Vorhabenträger umzusetzen.