Stadt Weiden in der Oberpfalz

Beschlussvorlage

öffentlich

Dezernat:	Dezernat 6 - Bau- und Planungsdezernat
Amt:	Amt für Hochbau und Gebäudemanagement
Erstelldatum:	24.08.2023
Vorlagen-Nr.:	BV/272/2023

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion - Sachstand Turnerbund-Areal / Überarbeitung der Stellplatzsatzung

Beratungsfolge:

Bau- und Planungsausschuss	19.10.2023

Sachstandsbericht:

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt mit Schreiben vom 23.08.2023 folgenden Antrag:
1. Die Verwaltung berichtet über den aktuellen Stand bei der Investorensuche für das TB-Gelände und insbesondere welchen Einfluss die Tiefgarage auf die Wirtschaftlichkeit hat und welche Alternativen es gibt.
2. Die städtische Stellplatzsatzung sollte einer Revision unterzogen werden, hierzu könnte wie früher schon einmal geschehen eine Arbeitsgruppe mit VertreterInnen der Verwaltung und der Politik eingerichtet werden.

Zu 1

Da die **Investorensuche** federführend bei Dezernat 2 „Finanzen und Wirtschaft“ liegt, wurde hier eine Stellungnahme eingeholt.

Stellungnahme D 2:

Die Fragen zum weiteren Vorgehen und der Wirtschaftlichkeit der Tiefgarage wurden bereits im Ferienausschuss behandelt.

Zur Beantwortung der Fragen zur **Wirtschaftlichkeit und zu Alternativen einer Tiefgarage** im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 319 „Turnerbund“ können seitens Dezernat 6 „Bau- und Planungsdezernat“ folgende Ausführungen gegeben werden:

Stellungnahme Stadtplanungsamt:

Zielsetzung des Bebauungsplans ist es auf Grundlage des Wettbewerbs ein möglichst autofreies Quartier zu errichten. Flächen sind wertvoll. Daher war es Vorgabe für den Wettbewerb und für die Planungen so viel Flächen wie möglich für Funktionen wie Spielen, Erholung und Begegnung zur Verfügung zu stellen und die nachzuweisenden Stellplätze ggf. gebündelt in Tiefgaragen oder

Parkhäusern unterzubringen. Dem entspricht die politische Vorgabe von „möglichst großem Verzicht auf Individualverkehr im Wohngebiet“. Demzufolge wurde eine unmittelbare Zufahrt zu den Gebäuden nur für bestimmte Zwecke bzw. Personenkreise ermöglicht: das Be- und Entladen, das Parken für Behinderte und Eltern mit Kleinkindern (siehe auch Auslobungstext für den zugrundeliegenden Wettbewerb, einstimmig beschlossen vom Stadtrat am 22.07.2019).

Der Wettbewerbsbeitrag des ersten Preisträgers, welches diesen Anforderungen mit einer Tiefgaragenlösung entsprach, ist am 09.03.2020 vom Stadtrat einstimmig zur Umsetzung beschlossen worden. Dabei ist der Wettbewerbsbeitrag darauf ausgerichtet über eine kompakte Platzierung der Baukörper im Quartier eine höchstmögliche bauliche Dichte und dennoch Wahrung der funktionalen Anforderungen, einer größtmöglichen Aufenthaltsqualität und größtmöglichen Erhaltung der vorhandenen Flora eine effiziente und zukunftsfähige Flächennutzung zu ermöglichen.

Mögliche Alternativen zur geplanten Tiefgarage wären

1. eine oberirdische Quartiersgarage außerhalb des Quartiers
2. eine oberirdische Quartiersgarage innerhalb des Quartiers
3. oberirdische Stellplatzflächen / Garagen auf den Privatgrundstücken
4. zentral gelegene oberirdische Stellplatzflächen / Garagenhöfe
5. Reduzierung des nachzuweisenden Stellplatzbedarfs.

Es handelt sich hierbei um eine rein grundsätzliche Auflistung von Möglichkeiten zur Unterbringung ruhenden Verkehrs. Die gesamten Auswirkungen einer alternativen Ausgestaltung des ruhenden Verkehrs auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit der Baulandentwicklung können nur im Zuge einer konkretisierenden Weiterverfolgung der Alternative belastbar ermittelt werden. Nach erster Einschätzung können jedoch schon jetzt folgende Punkte aufgeführt werden:

- Jede der Alternativen 1. bis 4. führt zu einer Reduzierung der Nutzungsdichte und damit zu einer Verminderung der Effizienz in der Flächennutzung und zu einem auf die ermöglichte Nutzung bezogen höheren Flächenverbrauch. Sich nach bestehender Planung überlagernde Flächennutzungen (ruhender Verkehr und Aufenthalt im Freien) müssen dabei nebeneinander angeordnet werden (Multinutzungen von Flächen werden durch Mononutzungen ersetzt) oder bestehende Flächennutzungen (Aufenthalt oder Grün) werden zugunsten von Flächen für den motorisierten Individualverkehr eliminiert.

- Die Alternative 1. und ggf. auch die Alternative 4. erfordern voraussichtlich den Zugriff auf eine benachbarte Fläche / ein benachbartes Grundstück.

- Die Alternativen 1. und 3. und ggf. auch die Alternative 4. erfordern voraussichtlich eine Reduzierung der Anzahl realisierbarer Wohnflächen.

- Jede der Alternativen 1. bis 4. erfordert ein neues Verkehrskonzept, in dem die Funktionsfähigkeit der neuen Verkehrserschließung und der geänderten Wegebeziehungen nachgewiesen werden muss. Dabei ist gegebenenfalls auch das Bebauungskonzept des Gebietes selbst anzupassen.

- Insbesondere die Alternative 3. wird die Vorgabe eines „möglichst großen Verzichts auf Individualverkehr im Wohngebiet“ aller Voraussicht nach nicht erfüllen können. Bei den Alternativen 1., 2. und 4. wäre bei ihrer Weiterverfolgung ein besonderes Augenmerk auf die Erfüllung dieser Vorgabe zu legen.

- Die Alternativen 1. bis 4. erfordern eine neue Bauleitplanung (Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 319 oder Aufstellung eines neuen Bebauungsplans für bisher nicht beplante Bereiche) da sie zu einem Verlassen der Ziele bzw. Grundzüge der bestehenden Planung führen bzw. zusätzliche Rechte für Stellplatzanlagen geschaffen werden müssen.

- Die Alternative 5. erfordert aller voraussichtlich keine Änderung des bestehenden Bebauungsplans, jedoch eine Anpassung der Weidener Stellplatzsatzung (siehe hierzu auch weiter unten die Ausführungen zu Punkt 2 des Antrags). Dies kann beispielsweise über die Aufnahme eines Reduktionsfaktors gegenüber dem Regelsatz nachzuweisender Stellplätze, für Quartiere in denen ein intermodales Mobilitätskonzept (zur Nutzung alternativer Mobilitätsformen) zur Anwendung kommt, erfolgen. Auch besteht die Möglichkeit in der Stellplatzsatzung die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze allgemein zu reduzieren.

Im Rahmen der Planungen zur Baulandentwicklung auf dem ehemaligen Sportplatzgelände im Stadtteil Stockerhut sind die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Verortung des ruhenden Verkehrs mit Bauträgern reflektiert worden. Hierbei ist seitens der Bauträger explizit die Tiefgarage als Möglichkeit ins Spiel gebracht worden, da diese die komfortabelste Möglichkeit für die Wegebeziehung zwischen Stellplatz und Wohnung bietet und daher seitens der potentiellen Nutzer nachgefragt wird.

Die Akzeptanz und Realisierbarkeit von Wohnungsbauprojekten, bei denen die nachzuweisenden Stellplätze in Tiefgaragen verortet werden, beweisen auch eine Reihe von bereits im Stadtgebiet realisierten Projekten der letzteren Zeit, wie

- das Projekt Laubenweg,
- das Projekt Wellness-Wohnen in der Mooslohstraße,
- das Projekt Pfeifferstraße / Grillparzerstraße oder
- die „Neue Mitte“ am Hammerweg

oder die derzeit im Stadtgebiet in Planung oder Realisierung befindlichen Beispiele

- „Neue Naabwiesen“,
- „Danziger Höfe“,
- das Projekt Fleischmannstraße / Veit-Stoß-Straße
- der Geschosswohnungsbau im Baugebiet „Horbach“
- das Bürgerbräugelände in der Bahnhofstraße.

<u>Stellungnahme Amt für Hochbau und Gebäudemanagement:</u>

Bzgl. Stellplätze ist in dem am 15.11.2021 in Kraft getretenen Bebauungsplan Nr. 319 „Wohnquartier Turnerweg“ u. a. Folgendes festgesetzt:
„Für die notwendige Anzahl der Stellplätze gilt die Stellplatzsatzung der Stadt Weiden i.d.OPf. in der jeweils aktuellen Fassung zum Zeitpunkt der Baugenehmigung“ (Bebauungsplan: C. Festsetzungen durch Text Nr. 4.5).
„Offene Stellplätze sind ausschließlich innerhalb der festgesetzten Flächen für Stellplätze zulässig“ (Bebauungsplan: C. Festsetzungen durch Text Nr. 4.3).

Im Bebauungsplan sind Flächen für ca. 62 offene Stellplätze festgesetzt.
Die für den Stellplatznachweis eines Bauvorhabens erforderlichen Stellplätze können aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplans in der Regel nur in einer Tiefgarage untergebracht werden.

Dies entspricht der Zielsetzung des Bebauungsplans „das Wohngebiet selbst bleibt mit Ausnahme von Lieferverkehr sowie Entsorgungs- oder Rettungsfahrzeugen frei vom motorisierten Individualverkehr“ (Begründung in der Fassung vom 10.08.2021 Nr. 6.6.4 Verkehrsflächen).

Im Rahmen der Planung des geförderten städtischen Wohnungsbaus ergaben sich nach der qualifizierten Kostenschätzung nach DIN 276 des Architekten Kosten in Höhe von 23.149 € (Kostengruppe 300 + 400) pro Tiefgaragenstellplatz (Stand 06.08.2021 / Baupreisindex Mai/2021).
Es sollten 63 Stellplätze in der Tiefgarage errichtet werden.

Nach dem aktuell veröffentlichtem Baupreisindex Mai/2023 ergibt sich eine Baukostensteigerung von ca. 28 %. Dadurch würden sich Kosten pro Tiefgaragenstellpatz in Höhe von 29.620 € (Kostengruppe 300 + 400) ergeben.

Hinzu kommen Nebenkosten in einer Spanne von ca. 20 – 25 %.

Im Rahmen der an den Wettbewerb anschließenden Bauleitplanung und Planung des geförderten städtischen Wohnungsbaus wurde die im Wettbewerbsergebnis enthaltene, dem gesamten Gebiet als Quartiersgarage dienende Tiefgarage **nicht** weiter verfolgt. Da seitens Dezernat 2 der Beginn der Vermarktung der über den städtischen Wohnungsbau hinausgehenden Angebote erst zu einem späteren Planungsstand beabsichtigt war, wurde die Planung mit der Zielsetzung höchstmöglicher Flexibilität für die Vermarktung weitergeführt. Dabei wurden unter Beachtung der beschlossenen Planungsvorgaben und Beibehaltung der Konzeption des weiterzuverfolgenden Wettbewerbsergebnisses vier Baufelder mit zugehörigen eigenständig erschlossenen Tiefgaragen ermöglicht, die teilweise jedoch zusammengeschaltet werden können. So ist entsprechend der Planung eine Umsetzung durch eine unterschiedliche Anzahl an Investoren (1 bis 4) möglich. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans können für die Teilgebietsflächen 1 bis 4 jeweils selbständige Tiefgaragen errichtet werden, ein Zusammenschluss der Tiefgaragen der Teilgebiete 1 und 2 sowie 2 und 4 wäre jedoch möglich.

Zu 2

Stellungnahme Abteilung Bauaufsicht und Wohnbauförderung

Derzeit werden Änderungsmöglichkeiten der **städtischen Stellplatzsatzung** u.a. im Hinblick auf die Reduzierung notwendiger Stellplätze für Wohnnutzungen in Zusammenhang mit Mobilitätskonzepten durch die Verwaltung geprüft.
Für die Vorberatung durch den Bau- und Planungsausschuss am 21.09.2023 und die Beschlussfassung durch den Stadtrat am 25.09.20223 ist ein verwaltungsseitiger Vorschlag zur Änderung der Stellplatzsatzung hinsichtlich der Stellplatzrichtzahlen zu studentischem Wohnen bereits erarbeitet worden.
Zur Thematik Mobilitätskonzepte werden aktuell noch die Erkenntnisse aus den Untersuchungen zum Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) ausgewertet.

Darüber hinaus könnte grundsätzlich auch eine allgemeine Änderung der Stellplatz-Richtzahlen für Wohnnutzungen erwogen werden. Ein entsprechender Städtevergleich bezüglich der für Wohnnutzungen angesetzten Richtzahlen ist derzeit in Arbeit.

Nach Abschluss der Prüfung und Darstellung der Erkenntnisse könnte ggf. eine Abstimmung über die Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung erfolgen.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personellen Auswirkungen.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine finanziellen Auswirkungen.

Beschlussvorschlag:

Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung führt die Prüfung auf Möglichkeiten zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze für Wohnnutzungen im Zusammenhang mit Mobilitätskonzepten sowie zur allgemeinen Reduzierung der Stellplatzrichtzahlen für Wohnnutzungen zu Ende und stellt diese in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der Politik und der Verwaltung zur Diskussion. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe werden im zuständigen politischen Gremium behandelt.

Anlagen:

SPD - Sachstand Turnerbund-Areal Überarbeitung der Stellplatzsatzung