



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	12.07.2018		
Geschäftszeichen	SUB III-Ri		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 17.07.2018	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 18.07.2018	TOP
Behandlung	öffentlich		GD

Betreff: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Adolph-Kolping-Platz 5
- Ergänzende Informationen -

Anlagen: 1 Testentwurf Stellplätze mit Kostenermittlungen Anlage 1
1 Darstellung der städtebaulichen Einfügung (Geländeschnitt, Modellfotos) Anlage 2
Braunger Wörtz Architekten, Ulm)

Antrag:

Die ergänzenden Informationen zum Projekt Adolph-Kolping-Platz 5 zur Kenntnis zu nehmen.

Jescheck

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 3, C 3, OB, VGV	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Stellplätze

1.1. Rechtsrahmen und gängige Praxis

In § 74 Abs. 2 der Landesbauordnung (LBO) ist u.a. geregelt, dass die generelle Stellplatzverpflichtung gemäß § 37 LBO für ein abgegrenztes Gebiet (z.B. für den Geltungsbereich eines Bebauungsplans) per Satzung eingeschränkt werden kann, soweit etwa Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. § 37 Abs. 7 LBO wiederum sieht vor, dass eine Abweichung von der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen zuzulassen ist, wenn diese auch unter Berücksichtigung platzsparender Bauarten unmöglich oder unzumutbar ist.

Die Abwägung, inwieweit die genannten Kriterien zutreffen, ist für jedes Vorhaben von Neuem und auf den Einzelfall bezogen vorzunehmen. Insbesondere im verdichteten Innenstadtbereich mit schwierigen Grundstückszuschnitten und eingeschränkten Erschließungssituationen war auch in der Vergangenheit die vorgenannte Abweichung gem. § 37 Abs. 7 LBO von der generellen Stellplatzverpflichtung durchaus gängige Praxis. Wie bei jeder gemeindlichen Entscheidung gilt auch hier der Gleichbehandlungsgrundsatz.

Grundsätzlich gilt, dass rechnerisch notwendige Stellplätze, die sinnvollerweise hergestellt werden können, tatsächlich auch eingefordert werden. Eine ganze Reihe von innerstädtischen Bauvorhaben, die in den vergangenen Jahren mithilfe vorhabenbezogener Bebauungspläne auf den Weg gebracht wurden, konnten allerdings nur unter erheblichem oder vollständigem Verzicht auf formal notwendige Stellplätze realisiert werden. Darunter

- Frauenstraße 1 (Ecke Neue Straße); Teilreduzierung
- Frauenstraße 34 (Neubau Doppelgiebelhaus an der Ecke Radgasse); Verzicht
- Hirschstraße 6 (Schuhhaus Salamander), Verzicht
- Karpfengasse 5 / Judenhof 8 (Neubauten an der Karpfengasse); Verzicht
- Neue Straße 65 (Erweiterung Hotel Goldenes Rad), Verzicht
- Neue Straße 83 (gepl. Aufstockung Ecke Brautgasse); Verzicht
- Neue Straße 44 (Neubau nahe Einmündung Schwilmengasse), Teilreduzierung
- Walfischgasse 12-14 (Wohn- und Geschäftshaus Ecke Ulmergasse); Teilreduzierung
- Wengengasse 21-25 (Aufstockungen); Teilreduzierung

Die Gründe für einen anteiligen oder vollständigen Verzicht auf die Herstellung der rechnerisch notwendigen Stellplätze sind für jedes Vorhaben anders gelagert. Häufig sind Einschränkungen etwa durch die Grundstücksgröße, den Grundstückszuschnitt, die Grundstückerschließung sowie Behinderungen durch zu erhaltende Bausubstanz oder denkmalschutzrechtliche Belange ausschlaggebend. Die Umstände für die Entscheidung werden in der jeweiligen Begründung zum Bebauungsplan ausführlich dargelegt.

1.2. Auswirkungen auf das Objekt Adolph-Kolping-Platz 5 im Falle einer Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen

Auch im vorliegenden Falle Adolph-Kolping-Platz 5 wurde die Frage der herzustellenden Stellplätze intensiv diskutiert und planerisch überprüft. Die Verwaltung kam dabei zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für einen Verzicht auf Stellplätze gemäß § 74 i. Verb. m. § 37 LBO gegeben sind und hat in den Bebauungsplanentwurf daher einen entsprechenden Passus aufgenommen. Ausschlaggebend war insbesondere der unangemessen hohe Mehraufwand zur Herstellung von Stellplätzen, der die Realisierung des Vorhabens grundsätzlich in Frage stellen würde.

Das Grundstück Adolph-Kolping-Platz 5 hat eine Gesamtbreite von lediglich 13,30 m. Das auf dem Grundstück befindliche Gebäude ist nur ca. 9 m breit und nutzt damit die unter den gegebenen städtebaulichen Umständen mögliche Gebäudebreite bereits aus. Der geplante Neubau baut auf dem verfüllten Kellergeschoss des Bestandsgebäudes auf und nutzt dieses quasi als Teil der Fundamentierung. Die Breite des Neubaus ist damit an die Breite des zu erhaltenden Kellergeschosses gebunden. Die Forderung nach einem Garagengeschoss würde dazu führen, dass das bestehende Kellergeschoss abgetragen und durch ein neues Tiefgeschoss für Nebenräume, Haustechnik und Fahrradabstellplätze ersetzt werden müsste. Folglich müsste eine tiefe, mit Pfahlwand und Geländeankern gesicherte Baugrube ausgehoben werden, die dem hohen Geländedruck infolge der geringen Abstände zu den Nachbargebäuden standhält.

Im Rahmen des Abwägungsprozesses haben die Architekten überprüft, welche Spielräume für ein Garagengeschoss überhaupt geschaffen werden könnten unter der Annahme, dass die Nebenräume in ein zusätzliches Tiefgeschoss verlagert und das Sockelgeschoss ausschließlich für Stellplätze herangezogen würde (vgl. Anlage 1). Dabei hat sich gezeigt, dass aufgrund der geringen Gebäudebreite theoretisch nur eine Stellplatzanordnung in Schrägaufstellung möglich wäre. Dabei könnte das Wenden in der Garage ausschließlich mit technischer Unterstützung (mechanische Wendeplatte) bewerkstelligt werden. Selbst unter diesen sehr aufwändigen und außerordentlich unkomfortablen Umständen wäre lediglich Raum für 4 Stellplätze.

Desweiteren haben die Architekten die für die vorgenannten Maßnahmen anfallenden Kosten erhoben und in einer Kostenschätzung zusammengestellt (vgl. Anlage 1). Diese berücksichtigt neben den eigentlichen Herstellungskosten für die Stellplätze auch die unvermeidbaren Mehrkosten für ein notwendiges Tiefgeschoss (Technik, Nebenräume, Fahrräder), für die wesentlich aufwändigeren Gründungs- und Verbauarbeiten sowie Mehrkosten für notwendige Eingriffe in Leitungstrassen. Danach summieren sich die Aufwendungen auf ca. 850.000,- € brutto. Umgerechnet auf maximal vier mögliche Stellplätze entspricht dies einem Aufwand von über 200.000,- € je Stellplatz. Dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass der auch für externe Nutzer vorgesehene Gemeinschaftsraum im Erdgeschoss – ein Kernelement des integrativen Wohnkonzepts – entweder entfallen oder zulasten der Wohnnutzung in einem der Obergeschosse untergebracht werden müsste.

Auf dieser Berechnungsgrundlage hat die St. Elisabeth-Stiftung nach üblichen kaufmännischen Standards eine überschlägige Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Stellplätze erstellt. Unter Ansatz gängiger Abschreibungsfristen müsste jeder Stellplatz monatlich ca. 930,- € erwirtschaften, um sich auf lange Sicht zu refinanzieren. Diese Zahl ist zwar zunächst hypothetisch, zeigt aber sehr eindrücklich das Missverhältnis der aufzuwendenden Finanzmittel für eine nachgeordnete Nebennutzung gegenüber der Hauptnutzung Wohnen.

Die Anregung, ein Parkdeck im Tiefgeschoss per Autoaufzug zu erschließen, bringt bei näherer Betrachtung keine Vorteile. Auch in diesem Falle müsste das bestehende Tiefgeschoss entfernt und neu errichtet werden. Der verfügbare Raum für Stellplätze ließe sich unter den gegebenen liegenschaftlichen und baukonstruktiven Rahmenbedingungen kaum vergrößern; der Autoaufzug würde dem potenziellen Parkraum weitere Fläche entziehen. Vor allem aber würde der finanzielle Aufwand noch größer, indem zu den vorgenannten Mehrkosten noch zusätzliche Mittel für einen Autoaufzug hinzukämen. Die Effizienz einer solchen Tiefgarage ließe sich grundsätzlich zwar dadurch erhöhen, indem diese - wie vorgeschlagen - auf das südliche Nachbargrundstück erweitert würde. Dies würde allerdings der Bereitschaft des Nachbarn zur Kooperation und zu einer zeitnahen und grundlegenden Neuentwicklung seines Grundstücks voraussetzen; dies ist derzeit nicht absehbar.

Die Zufahrt in eine Garage unter dem Haus Adolph-Kolping-Platz 5 könnte sinnvollerweise nur südlich des geplanten Treppenhauses angeordnet werden. In diesem Grundstücksbereich befinden sich entlang der Straße öffentliche Längsparkplätze. Um eine Zufahrt in die private Garage zu ermöglichen, müssten ein bis zwei öffentliche Stellplätze aufgegeben werden. In der Gesamtbilanz könnte also nur ein Plus von zwei bis drei Stellplätzen geschaffen werden.

1.3. Tatsächlicher Stellplatzbedarf und alternative Mobilitätsangebote

Die zwölf Bewohnerinnen und Bewohner der betreuten Wohngemeinschaft sind aufgrund ihrer geistigen und z.T. auch körperlichen Behinderung nicht in der Lage, Auto zu fahren. Für diese Nutzergruppe besteht faktisch kein Stellplatzbedarf.

Studierende oder Auszubildende, die sich um eines der geplanten Apartments bemühen, sind aufgrund der exzellenten Innenstadtlage faktisch nicht auf ein Auto angewiesen. Die Anbindung über die öffentlichen Verkehrsnetze sowohl ins Umland (ZOB, HBF) als auch an die Ulmer Schul- und Hochschulstandorte (v.a. Straßenbahnlinie 2) ist hervorragend. Negative Auswirkungen auf die Parksituation im Bereich Promenade/ Henkersgraben infolge des Vorhabens sind schon deshalb nicht zu befürchten, da der gesamte Bereich ausschließlich für Anwohner (Anwohnerparkbereich) reserviert bzw. bewirtschaftet ist und Anlieger des Adolph-Kolping-Platzes keine Parkberechtigung für diesen Anwohnerbereich bekommen können. Studierende oder Auszubildende, die sich um ein Zimmer in dem geplanten Objekt bemühen, haben daher außer der Anmietung von privaten Stellplätzen faktisch keine Parkmöglichkeiten. Die Haltung eines Autos ist daher am Standort sehr stark eingeschränkt.

Auch die Beschäftigten der Einrichtung können vergleichsweise bequem auf alternative Mobilitätsangebote zurückgreifen. Das Verkehrsangebot am Standort ist so gut, dass die Beschäftigten nicht zwingend auf ein Auto angewiesen sind. Nach Aussage der St. Elisabeth-Stiftung handelt es sich in der Regel um zwei Angestellte, die dauerhaft vor Ort sind. Es gibt daher keinen Stellplatzbedarf etwa für kurzfristige Pflegeeinsätze durch externe Personen. Es ist die Regel, dass Berufstätige in der verdichteten Innenstadt nicht auf reservierte Stellplätze an der Arbeitsstelle zugreifen können. Wie viele andere Pendler in die Innenstadt werden auch die Beschäftigten der geplanten Einrichtung entweder alternative Verkehrsmittel nutzen oder aber auf öffentlich bewirtschaftete Parkraumangebote zurückgreifen müssen.

Für die Besucher des Wohnheims stehen in kurzer Entfernung die öffentliche Parkhäuser Deutschhaus und Fischerviertel zur Verfügung. Zudem besteht unmittelbar vor dem Haus eine Parkverbotszone, in der kurze Haltezeiten für Hol- und Bringdienste möglich sind.

1.4. Kompensationsmaßnahmen

Anlässlich der kritischen Nachfragen in der Fachbereichsausschusssitzung am 26.06.2018 hat die St.-Elisabeth-Stiftung mögliche Kompensationsmaßnahmen für den notwendigen Stellplatzverzicht eruiert. Die Stiftung wird nun eine ganze Reihe von Maßnahmen ergreifen, die den Bedarf an Stellplätzen weiter verringern und die Nutzung alternativer Verkehrsmittel begünstigen werden:

- Die Stiftung ist bestrebt, im weiteren Umfeld Stellplätze anzumieten. Sie hat dazu bereits Kontakt zu einer Reihe von Eigentümern privater Garagen aufgenommen.
- Die Stiftung wird in die Mietverträge der 15 Apartments für Studierende und Auszubildende einen Passus aufnehmen, der die Mieter darauf hinweist, dass vor Ort bzw. in der weiteren Umgebung kein Fahrzeug gehalten werden kann. Zudem wird die Stiftung in den Mietverträgen festschreiben, dass den Bewohnerinnen und Bewohnern durch den Vermieter ÖPNV-Jahrestickets zur Verfügung gestellt werden.
- Die Stiftung wird am Standort Pedelecs/E-Bikes zur Nutzung für Bewohner und Beschäftigte vorhalten.

- Die Stiftung hat mit einem örtlichen Carsharing-Unternehmen Kontakt aufgenommen, um zu eruieren, ob am Adolph-Kolping-Platz ein weiterer Standort für ein Leihfahrzeug eingerichtet werden kann. Die Stiftung ist grundsätzlich bereit, hierzu einen finanziellen Beitrag als Anschubfinanzierung zu leisten.

2. Städtebauliche Einfügung

2.1. Einfügung in die umgebende Bebauung

Die Architekten haben zur Verdeutlichung der städtebaulichen Situation Geländeschnitte gezeichnet und ein Massenmodell erstellt (s. Anlage 2). Daraus wird ersichtlich, dass der Adolph-Kolping-Platz von Norden nach Süden beträchtlich ansteigt. Folglich staffeln sich die Gebäude entlang des Platzes in die Höhe. Der Neubau Adolph-Kolping-Platz 5 überragt das nördliche Nachbargebäude also lediglich aufgrund des ansteigenden Geländes um ca. 1,80 m; die Höhe der Fassaden ist gemessen an der jeweils nördlichen Gebäudeecke nahezu identisch.

Zugleich liegt das Niveau des Adolph-Kolping-Platzes im Bereich des Neubauvorhabens um mehr als ein Geschoss tiefer als das Niveau der Promenade. Indem sich der Neubau an seiner Rückseite zusätzlich um ein Geschoss zurück staffelt, reduzieren sich die sechs Vollgeschosse am Adolph-Kolping-Platz auf nunmehr vier Vollgeschosse zur Gartenseite. Die Oberkante des Staffelgeschosses bleibt dabei deutlich unter dem First des gegenüberliegenden Gebäudes an der Promenade.

2.2. Rückwärtige Abstände

Das geplante Gebäude ragt in seiner gesamten Breite um ca. 2,10 m tiefer in die rückwärtige Grünfläche als das bestehende Gebäude. Zur Gartenseite ist der Neubau ca. 5,50 m höher als der Bestand. Bei einem verbleibenden Abstand zur Grenze des gegenüber liegenden Grundstücks an der Promenade von min. 17 m ist keine wesentliche Beeinträchtigung der Nachbarschaft infolge der größeren Baumasse erkennbar - zumal auf der Grundstücksgrenze zwischen dem Neubau und dem gegenüberliegenden Nachbargrundstück nach wie vor das denkmalgeschützte Gartenhaus steht. Ausschlaggebend für die Verschattung des rückwärtigen Bereichs wird neben der bestehenden Grenzbebauung v.a. die intensive Bepflanzung, insbesondere der stattliche, im Bebauungsplan festgeschriebene Baumbestand sein.

Die Tiefe der Abstandsflächen ist für die vorliegende Gebietsfestsetzung (Kerngebiet) auf 20 % der Gebäudehöhe festgelegt. Selbst wenn man den maximalen Wert für Wohngebiete von 0,4 (= 40 %) ansetzen würde, könnte die Abstandsfläche mehrfach auf dem Grundstück abgetragen werden.

2.3. Seitliche Abstände

Mit dem Neubau werden die für die offene Bauweise vorgeschriebenen seitlichen Abstandsflächen gemäß § 5 Abs. 7 i.V.m. § 5 Abs. 2 Satz 2 Landesbauordnung (LBO) unterschritten. Bei einer Grundstücksbreite von ca. 13,20 m und einer städtebaulich gewünschten Gebäudehöhe, die sich an den nördlich angrenzenden Bestandsgebäuden orientiert, wäre unter Einhaltung der generellen Abstandsflächenregelung kein sinnvoller Gebäudezuschnitt mehr möglich. Die Reduzierung der seitlichen Abstandsflächen ist daher städtebaulich erwünscht, um im Kontext der innerstädtisch verdichteten Bebauung entlang der Zinglerstraße in angemessener Weise zu bestehen und die Raumbildung am Auftakt zur Innenstadt zu unterstützen (abweichende Bauweise). § 6 Abs. 3 LBO lässt dies ausdrücklich zu, wenn in überwiegend bebauten Gebieten die Gestaltung des Straßenbildes oder besondere örtliche Verhältnisse dies erfordern. Mit den geplanten Abständen zwischen den

bestehenden Nachbargebäuden und der Neubebauung bleiben die Belichtung mit Tageslicht sowie die Belüftung in ausreichendem Maße gewährleistet.

Im Übrigen unterschreiten die benachbarten Gebäude ihrerseits die rechnerischen Tiefen der Abstandsflächen nach LBO bzw. stehen sogar direkt auf der Grenze. Vor diesem Hintergrund haben die Eigentümer der angrenzenden Gebäude am Adolph-Kolping-Platz dem vorliegenden Vorhaben bereits im Vorfeld schriftlich zugestimmt.

Lediglich der Eigentümer des Hinterliegergrundstücks an der südlichen Grundstücksgrenze (Adolph-Kolping-Platz 9) hat im Vorfeld wiederholt Einwände gegen die Unterschreitung der seitlichen Abstandsflächen nach LBO geltend gemacht. Eine unzumutbare Beeinträchtigung ist aber auch hier nicht erkennbar. Zum Einen befindet sich das geplante Bauvorhaben im Norden des Einwenders, so dass Auswirkungen auf die Besonnung des Grundstücks ausgeschlossen sind. Zum Anderen ist die betroffene Grundstücksfläche des Einwenders eine im rechtsgültigen Bebauungsplan mit Bauverbot belegte Gartenfläche, der Einwender erfährt durch die Maßnahme also keine Beeinträchtigung bestehender Baurechte. Selbst unter der Annahme einer künftigen Neuentwicklung des Grundstücks auf geänderter planungsrechtlicher Grundlage sind infolge der verkürzten Abstandsflächen keine Einschränkungen für die Bebaubarkeit des Grundstücks Adolph-Kolping-Platz 9 erkennbar, zumal der Einwender in einem etwaigen künftigen Verfahren unter gleichen Umständen gleich zu behandeln wäre. Durch eine per Satzung beschlossene Verkürzung der Abstandsflächen ist die Eintragung einer Abstandsflächenbaulast hinfällig; das Nachbargrundstück bleibt also lastenfrei.

3. Artenschutz

Die Untersuchung der Belange des Artenschutzes ist noch nicht abgeschlossen. Eine parallele Begleitung von Artenschutzgutachten und Bebauungsplanverfahren ist aufgrund der z.T. sehr unterschiedlichen Erhebungszeiten verschiedener Tierarten häufig nicht möglich. Darum sind artenschutzrechtlich notwendige Maßnahmen - unabhängig von Festsetzungen im Bebauungsplan - grundsätzlich nach dem BNatSchG einzuhalten und ausdrücklich nicht abwägungszugänglich.

Jüngste Untersuchungen durch den beauftragten Fachgutachter in Hinblick auf Fledermäuse haben ergeben, dass der Garten von verschiedenen Fledermausarten zwar als Nahrungshabitat genutzt wird, in den betroffenen Bereichen selbst offenbar aber keine Quartiere vorhanden sind. Der Gutachter geht daher davon aus, dass das Vorhaben grundsätzlich zulässig ist und empfiehlt zur Eingriffsminderung eine Reihe von Kompensationsmaßnahmen.

Das Artenschutzgutachten wird voraussichtlich im August vollständig vorliegen. Auf Grundlage der Erhebungen werden abschließend Vermeidungs- und ggf. auch CEF-Maßnahmen formuliert, die mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werden. Dieser Vorgang läuft unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplanverfahren und ist aus den vorgenannten Gründen durch dieses nicht zu beeinflussen.