

| | |
|--------------------|----------------------------|
| Federführendes Amt | Planungs- und Baurechtsamt |
|--------------------|----------------------------|

Beratungsfolge

Beschlussfassung

| | | Termin | Ja | Nein | Nichtteiln. |
|-------------|------------|-------------------|-----------|-------------|--------------------|
| Gemeinderat | öffentlich | 26.05.2020 | | | |

Betreff:

Ziegelei - Stand des Verfahrens

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat stimmt dem aktuellen Stand der Planung zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Wohnungsbau 1,5 baurechtlich notwendige Stellplätze pro Wohneinheit in Quartierstiefgaragen vorzusehen.

Anlage:

Städtebaulicher Entwurf Ziegelei, Stand 15.05.2020

Sachdarstellung

a) Bisheriges Verfahren

Die Verwaltung ist vom Gemeinderat beauftragt, zusammen mit dem Wohnbauinvestor Hofkammer Projektentwicklung GmbH (HKPE) die Planungen für die Aufsiedlung des Ziegeleigeländes voranzutreiben. Hierbei war insbesondere zu beachten, dass die Entwicklung eines hochwertigen Wohnbaugebiets auch unter Verbleib der benachbarten Spedition Craiss ohne Einschränkungen des heutigen Speditionsbetriebs möglich ist.

b) Fa. Craiss

Fa. Craiss würde es weiterhin bevorzugen, an einen anderen Standort in der Stadt auszusiedeln. Die Frage eines alternativen Standorts ist jedoch weiterhin ungeklärt. Ein weiteres Zuwarfen auf eine abschließende Entscheidung der Fa. Craiss über ihren Verbleib am Standort ist nach Einschätzung der Verwaltung mit hohen Risiken verbunden. Untersucht wurde deshalb dem Wunsch des Gemeinderats folgend eine städtebauliche Konzeption, bei der alle immissionsschutzrechtlichen Fragen bezüglich Gewerbelärms abschließend geklärt werden können – auch für den Fall, dass Fa. Craiss am Standort verbleibt oder dort sogar nach Süden erweitert. Der hierfür erforderliche Lärmschutzwall hat eine Höhe von 15 m, eine Tiefe in O-W-Richtung von ca. 40 m und eine Länge von ca. 350 m. In diesen Wall können zudem erhebliche Erdmassen aus dem Bodenmanagement eingebaut werden, so dass das Gelände, insbesondere aber die an der Ziegeleistraße gelegenen Handelsflächen in geringerem Maße angehoben werden müssen. Die Westflanke des Lärmschutzwalls kann zur Verminderung des Pflegeaufwands voraussichtlich den privaten Grundstücksflächen der angrenzenden Geschosswohnungsbauquartiere zugeordnet werden. Die Ostflanke wäre dauerhaft von der Stadt zu pflegen. Auf der Dammkrone ist ein Pflweg anzuordnen, der auch als öffentlicher Fußweg nutzbar wäre und von Westen her als Naherholungsweg an das öffentliche Fußwegenetz angeschlossen werden

könnte. Der Wall hätte aber aufgrund seiner Neigung von 1:1,5 nicht flächenhaft die Qualität einer öffentlichen Grünfläche mit Aufenthaltsfunktion.

Soweit Fa. Craiss am Standort verbleibt, ist mit dem vorliegenden Entwurf ein Betrieb ohne Einschränkungen möglich. Einschränkungen können sich für die von Craiss gewünschte südliche Erweiterungsfläche ergeben, weil diese in Teilen weiter entfernt vom Lärmschutzwall liegt, so dass dessen Schutzwirkung nachlässt. Im östlichen Grundstücksteil ist es deshalb denkbar, dass immissionsschutzrechtliche Beschränkungen bauleitplanerisch festgesetzt werden müssen. Dies betrifft allerdings nur Bereiche, für die keinerlei Bestandsschutz besteht.

c) Süderweiterung - Baumarkt

Sollte Fa. Craiss die Erweiterungsfläche nicht oder nicht in vollem Umfang benötigen wäre der Baumarktinvestor gerne bereit, im südlichen Bereich Teilflächen hinzuzuerwerben, um sein Geländelayout großzügiger anlegen zu können. Im Übrigen ist er weiterhin sehr an der baldigen Entwicklung zu den angebotenen Konditionen interessiert.

Verbleibende Flächen der Süderweiterung können ohne Weiteres in kleinteilige, nicht wesentlich störende Gewerbestrukturen überführt werden.

d) Edeka/Aldi

Seitens des Investors wurde ein attraktives Angebot vorgelegt. Der Flächenbedarf ist im vorliegenden Entwurf abgebildet.

e) Auswirkungen des Lärmschutzwalls auf den Entwurf - Grünflächenanteil

Der Lärmschutzwall nimmt eine Fläche von ca. $350 \text{ m} \times 40 \text{ m} = 14.000 \text{ m}^2 = 1,4 \text{ ha}$ ein. Der städtebauliche Entwurf hatte bereits zuvor einen überdurchschnittlichen Grünflächenanteil, der sich durch den Lärmschutzwall nochmals deutlich erhöht hätte. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die im bisherigen Entwurf sehr flächenintensive zentrale Grünzone in eine Abfolge kleinerer öffentlicher Grünflächen umzuwandeln, die wesentlich weniger Fläche in Anspruch nehmen, zugleich aber durch eine entsprechende Gestaltung auch bei hoher Nutzungsdichte eine sehr gute Aufenthaltsqualität bieten. Die verringerten öffentlichen Grünflächen senken in erheblichem Umfang die späteren Pflegekosten seitens der Stadt. Nutzungen mit höherem Flächenbedarf (z.B. Bolzplatz, Kinderspielplatz) können entlang der Gebietszufahrt zwischen Ziegeleistraße und Wohngebiet verortet werden, wo sie auch aus der Innenstadt heraus oder fußläufig aus den westlich gelegenen Wohngebieten erreichbar sind. Die Lage am Südrand des Gebiets minimiert auch ihr Störpotenzial für die Wohnbebauung.

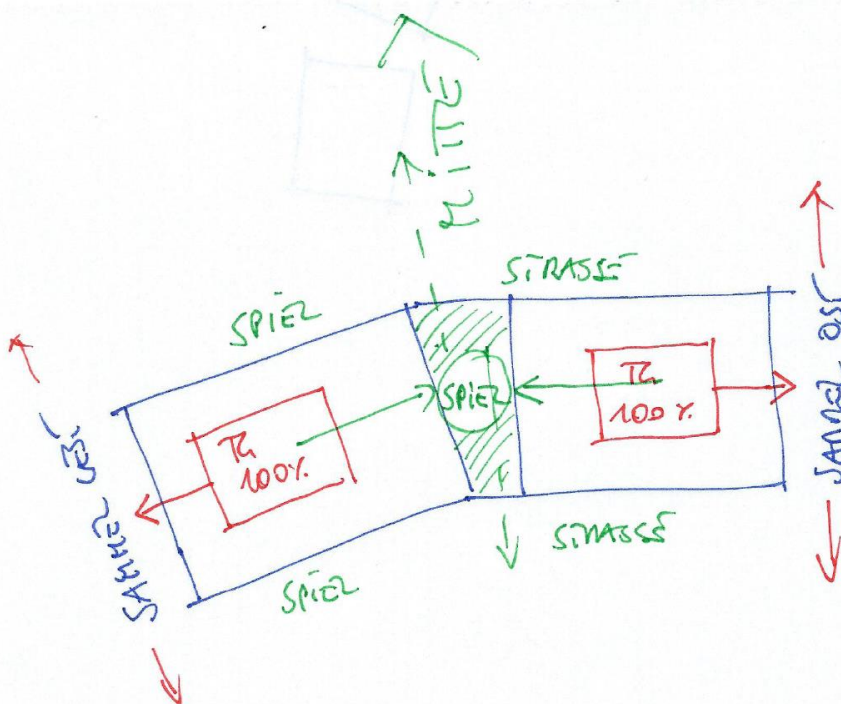
f) Folgen für das Erschließungssystem

Durch das Zusammenrücken der beiden Teilgebiete West und Ost spricht in der Erschließung vieles für einen Wechsel vom bisherigen doppelseitigen Kamm-System zu einem Leitersystem mit durchgängigen „Leitersprossen“. Im Zuge dessen könnte das Gelände homogenere Steigungsverhältnisse erhalten, was nicht zuletzt der Barrierearmut zu Gute käme. Das Leitersystem bietet darüber hinaus eine hohe Flexibilität und Versorgungssicherheit bei Störungen, da jede Stelle im Gebiet von zwei Seiten angefahren werden kann. Die Planung der HKPE sieht hierbei nach derzeitigem Stand vor, mit Quartierstiefgaragen zu arbeiten, die für alle Gebäudetypologien vorgesehen sind und deren Ein-/Ausfahrt am Anfang der Spielstraßen möglichst nah an der Haupteinschließung im Osten oder Westen liegen soll, so dass die „Leitersprossen“, also die in W-O-Richtung liegenden Wohnstraßen, von Verkehr weitgehend freigehalten werden können. Sie sind deshalb als Mischverkehrsflächen mit einer reduzierten Breite von 5,50 m geplant, während die vier Gebietsrandstraßen über einseitige (Sammelstraße Nord) oder zweiseitige Gehwege (Sammelstraßen Ost, Süd, West) verfügen.

Die Frage der quartiersweisen Sammeltiefgaragen für alle dort vorhandenen Gebäude ist in mehrfacher Hinsicht von erheblicher Bedeutung:

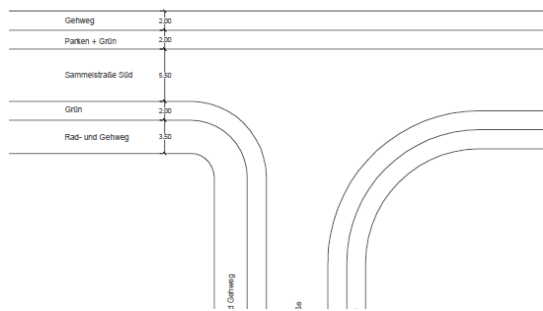
- Diese Vorgehensweise ist nur deshalb möglich, weil die Quartiere von einem Vorhabenträger in einem Zuge realisiert werden. Es bietet sich aufgrund der Entwicklung durch einen Investor, die Hofkammer, die Möglichkeit, parkende Fahrzeuge aus dem öffentlichen Raum und von den privaten Grundstücken auf Erdgeschossniveau weitgehend zu verbannen.
- Dies erhöht zudem die Aufenthaltsqualität der Wohnstraßen. Die Tiefgaragenzufahrten befinden sich im Eingangsbereich der Quartiersstraßen, so dass die Straßen im inneren Bereich nur noch von Lieferfahrzeugen, Müllabfuhr, Rettungsfahrzeugen und für das Ausladen des Wocheneinkaufs genutzt, im Übrigen aber nicht befahren werden.
- Für die Berechnung der Volumina des Bodenmanagements ist die Berücksichtigung der Tiefgaragen von erheblicher Bedeutung. Eine spätere konzeptionelle Herausnahme der Tiefgaragen würde ein Delta bei den einzubauenden Erdmassen erzeugen.
- Auch die nun zu entwickelnden Gebäudetypen orientieren sich an dieser Konzeption. Eine Überbauung der Tiefgarage durch private Hochbauten soll vermieden werden. Ein Verzicht auf die Tiefgarage würde die Berücksichtigung der baurechtlich notwendigen Stellplätze in Garagen oder Carports bei den jeweiligen Wohneinheiten erforderlich machen und hätte deshalb erhebliche Auswirkungen auf die Planung.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, über diesen konzeptionellen Baustein jetzt abschließend zu beraten, um die weitere Planung auf gesicherter Grundlage vornehmen zu können (s. Beschlussvorschlag).



Die Führung des Radverkehrs erfolgt geschützt entlang der mittleren Grünfuge sowie entlang der südlichen Randstraße und der Zufahrt zur Ziegeleistraße auf einem Geh- und Radweg mit 3,50 m Breite.

Eine Erschließung durch Linienbus erfolgt über die Zufahrt von der Ziegeleistraße her über die östliche Sammelstraße und die Vetterstraße. Dies bringt erweiterte Kurvenradien (16 statt 8 m) auf dieser Trasse mit sich:



Einmündung aus der südlichen Zufahrt ins Gebiet: links: Radius 8 m, rechts: Radius 16 m

g) Städtebauliche Qualität der Eingangssituation ins Wohngebiet

Die HKPE hat Bedenken gegen eine Hauptzufahrt ins Wohngebiet angemeldet, die sich zwischen verschiedenen Handelsimmobilien oder zwischen einer Handelsimmobilie und einer P+R-Anlage hindurchzwängt. Dringender Wunsch der HKPE war es deshalb, die Gebietszufahrt nicht zwischen Edeka/Aldi und Baumarkt anzuordnen, sondern westlich von Edeka/Aldi, begleitet von einer öffentlichen Grünfläche als attraktivem Gebietseingang. Dies erhöht auch die Attraktivität der Anbindung an die Innenstadt: Die Unterführung kann durch eine Absenkung des Geländeneiveaus im Bereich des Ausgangs aufgewertet werden, so dass Fußgänger und Radfahrer aus der Unterführung nicht gegen eine Betonwand, sondern in einen öffentlichen Freiraum hinausblicken. Möglich ist dies allerdings nur, wenn an anderer Stelle Ersatzflächen für die in diesem Bereich vorgesehene P+R-Anlage gefunden werden kann.

h) Zahl der Wohneinheiten nach Gebäudetypen

| Gebäudetyp | Wohn- einheiten | in % | Einwohner | in % |
|-------------------|----------------------------|-------------|------------------|-------------|
| Einfamilienhaus | 33 | 6% | 83 | 7% |
| Kettenhaus | 62 | 12% | 155 | 13% |
| Reihenhaus | 67 | 12% | 168 | 14% |
| Mehrfamilienhaus | 382 | 70% | 802 | 66% |
| Summe | 544 | 100% | 1.207 | 100% |

Der Flächenanteil der Geschosswohnbauten beträgt ca. 30,8%, liegt also eng an der formulierten Zielmarke von 30%. Trotz des hohen Anteils der Bewohner im Geschosswohnungsbau wird das Baugebiet in seiner baulichen Ausprägung nicht von diesem Gebäudetyp dominiert, da 70% der Fläche den individuellen Wohnformen vorbehalten bleiben. Aus Sicht der Verwaltung ist der Mix der Gebäudetypologien in der vorliegenden Form gelungen. Anpassungen zwischen den individuellen Bautypen (z.B. mehr EFH, weniger RH) sind ohne weiteres noch möglich.

i) P+R

Durch den Wegfall des P+R-Platzes am alten Busbahnhof im Rahmen einer Neubebauung gehen ca. 200 von insgesamt ca. 270 Stellplätzen verloren. Die baulich angelegten Stellplätze im

Bereich des ehemaligen Schrottplatzes bleiben erhalten. Inwieweit die Stellplätze tatsächlich als P+R-Plätze genutzt werden ist jedoch mangels Bewirtschaftung unklar. Es ist davon auszugehen, dass ein nicht unwesentlicher Prozentsatz der Stellplätze den Parkierungsdruck der Umgebungsbebauung aufnehmen. Aus den Gebäuden des ehem. Schuler-Areals ist bekannt, dass bis heute Stellplätze in den Tiefgaragen nicht verkauft sind, weil die Wohnungseigentümer und Mieter hieran kein Interesse haben. Auch die Nutzung durch Autohändler nahm in der Vergangenheit nicht unerhebliche Flächen ein. Eine Überprüfung der außerhalb üblicher P+R-Zeiten auf den Flächen abgestellten Fahrzeuge ergab ein sehr homogenes Ergebnis, das die Vermutung bestätigte:

P+R Bahnhof - Belegung in den Abend-/Nachtstunden

| Datum | Uhrzeit | Busbhf | Güterbhf | Schrottplatz | Summe |
|------------------------------|----------------|---------------|-----------------|---------------------|--------------|
| Fr. 08.05.2020 | 21:15 | 36 | 5 | 22 | 63 |
| Sa. 16.05.2020 | 22:30 | 30 | 5 | 23 | 58 |
| Mo. 18.05.2020 | 23:20 | 37 | 5 | 20 | 62 |
| Do. 21.05.2020 (Himmelfahrt) | 13:10 | 33 | 10 | 24 | 67 |
| Durchschnitt | | 34,0 | 6,3 | 22,3 | 62,5 |

Es ist deshalb davon auszugehen, dass bei einer Verlegung der P+R-Plätze ins Ziegeleigelande bei Bewirtschaftung der P+R-Anlage ein geringerer Bedarf gegeben sein wird. Allerdings sollten für eine Intensivierung des ÖPNV in der Zukunft auch perspektivisch genügend P+R-Plätze zur Verfügung stehen. Nach Einschätzung der Verwaltung wäre eine Anzahl von ca. 150 P+R-Plätzen im Ziegeleigelande angemessen:

| | |
|--|------------|
| Status Quo P+R-Anlage | 277 |
| abzügl. ehem Schrottplatz (Stellplätze bleiben erhalten) | - 72 |
| abzüglich. Fremdnutzer ca. | - 60 |
| Bedarf P+R in der Ziegelei ca. | 145 |

Soweit die P+R-Anlage dem dringenden Wunsch der Hofkammer folgend nicht zwischen Augenoptik und Edeka/Aldi realisiert werden soll besteht grundsätzlich die Möglichkeit, sie auf Ebene der Ziegeleistraße vor oder unter dem Parkplatz von Edeka/Aldi zu realisieren. Diese Optionen wurden mit folgendem Ergebnis geprüft:

Alt. 1: Parkdeck zweireihig VOR Edeka/Aldi:

Denkbar wäre grundsätzlich eine zweireihige Parkierungsanlage mit dazwischenliegender Fahrgasse. Diese hätte eine Kapazität von ca. 100 Stellplätzen und eine Tiefe von 16 m. Für eine größere Anlage ist die zur Verfügung stehende Fläche definitiv nicht ausreichend. Bereits die o.g. Stellplatzanlage ist ohne einen Eingriff in die für Edeka/Aldi vorgesehene Grundstücksfläche nicht realisierbar – tatsächlich vorhanden sind von den erforderlich 16 m ca. 11 m.

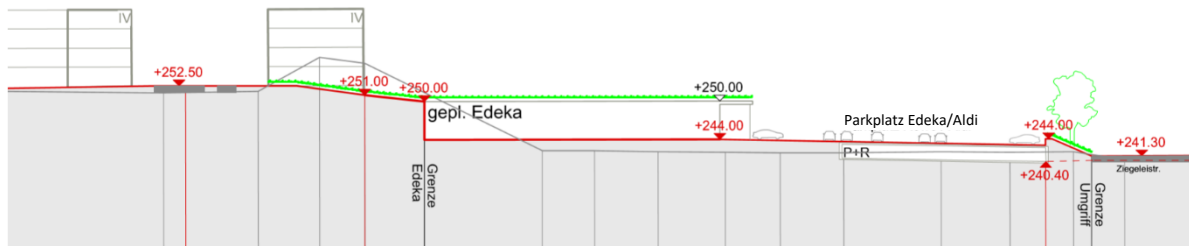
Unter Berücksichtigung von Fördermitteln für P+R-Anlagen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und unter Berücksichtigung der Verkaufseinbußen aus wegen P+R-Nutzung nicht verkäuflicher Grundstücksflächen ergeben sich Kosten von ca. **842.000 €**

Alt. 2: Parkdeck zweireihig UNTER Edeka/Aldi:

In einer ersten Variante wurde eine identische Anordnung der 100 Stellplätze wie oben untersucht, allerdings in einer Parkierungsanlage unter dem Parkplatz von Edeka/Aldi. Die Anlage kann prinzipiell auch verdoppelt werden, indem eine zweite Fahrgasse mit beidseitiger Parkierung angefügt wird.

Unter Berücksichtigung von Fördermitteln für P+R-Anlagen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und unter Berücksichtigung der Verkaufseinbußen aus wegen P+R-Nutzung nicht verkäuflicher Grundstücksflächen ergeben sich Kosten von ca. **885.000 €**

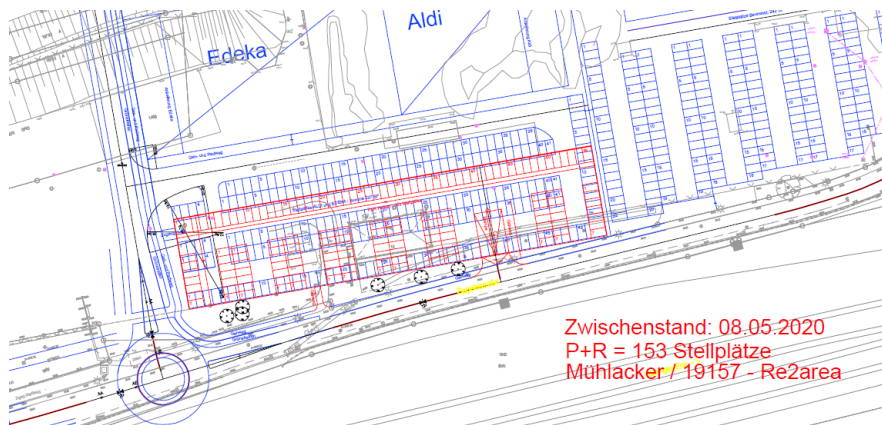
Eine Wertänderung wegen Unterbauung beim Verkauf der Parkplatzflächen Edeka/Aldi ist möglich, kann aber nicht abschließend beziffert werden.



Alt. 3: Parkdeck Kammstruktur UNTER Edeka/Aldi:

Geprüft wurde alternativ eine Anordnung, die ca. 150 Stellplätze ermöglicht und aufgrund einer längeren Zufahrt zur Fahrgasse in der Höhenlage flexibel ist. Sie wäre auch feiner skalierbar, also in Schritte von 14 Stellplätzen erweiterbar. Die Kosten/Stellplatz sind hierbei identisch mit Alt. 2, diese Anordnung läge kostenmäßig bei: **1.328.000 €**

Eine Wertänderung wegen Unterbauung beim Verkauf der Parkplatzflächen Edeka/Aldi ist möglich, kann aber nicht abschließend beziffert werden.



Die Verwaltung empfiehlt aus städtebaulichen Gründen, aus Gründen der Flächensparsamkeit und der hohen Flexibilität, das P+R-Parken als Parkdeck unter dem Parkplatz von Edeka/Aldi gem. Alt 3 anzustreben und die Förderung der P+R-Anlage aus Mitteln des GVFG zu beantragen.

j) Verkehr – Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Das Büro BrennerPlan, Stuttgart hat die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Auswirkungen des Gebiets untersucht und kommt zu folgendem Ergebnis:

- Der Kreisverkehr Lienzinger Straße/Vetterstraße/Ziegeleistraße ist ohne Weiteres in der Lage, den aus dem Gesamtgebiet resultierenden Verkehr aufzunehmen. Seine Leistungsfähigkeit verändert sich von B nach C (zu den Werten s.u.).
- Der Kreisverkehr Ziegeleistraße/Ötisheimer Straße verändert sich von B nach D, ist also noch in der Lage, den Verkehr aufzunehmen
- Die Ampelkreuzung B10/Ötisheimer Straße verbleibt mit geringfügiger Grünzeitanpassung bei der bereits heute gegebenen Bewertung D, ohne Anpassung liegt sie bei E.
- Die Gebietszufahrt zur Ziegeleistraße ist mit einfachem Linksabbieger nicht leistungsfähig, problemlos leistungsfähig ist sie mit Kreisverkehrszufahrt oder Linksabbieger mit Lichtsignal-

anlage (B). Die Verwaltung schlägt vor, aufgrund der höheren Attraktivität für die Verkehrsbeteiligten und der geringeren Folgekosten den Anschluss auf Basis eines Kreisverkehrs (Durchmesser 30 m) zu realisieren.

| Qualitätsstufe (QSV) | Zulässige mittlere Wartezeit t_w [s/Fz] | | Beurteilung |
|----------------------|---|--|--------------------------|
| | Unsignalisierter Knotenpunkt | Lichtsignalanlage (nicht koordinierte Zufahrt) | |
| A | ≤ 10 | ≤ 20 | Sehr gut |
| B | ≤ 20 | ≤ 35 | Gut |
| C | ≤ 30 | ≤ 50 | Befriedigend |
| D | ≤ 45 | ≤ 70 | Ausreichend |
| E | > 45 | > 70 | Mangelhaft / Kapazität |
| F | -- | -- | Ungenügend / Überlastung |

Tabelle 14: Qualitätsstufen nach HBS 2015

Die umliegenden Knotenpunkte können also das Verkehrsgeschehen abwickeln. Die beiden Knoten an der Ötisher Straße sind damit allerdings in der verkehrlichen Spitzenstunde 17:00 – 18:00 Uhr, die Basis der o.g. Betrachtung ist, weitgehend ausgelastet.

Das Gutachten geht allerdings noch von einem alten Planstand mit ca. 600 Wohneinheiten und einem P+R-Platz mit ca. 300 Stellplätzen aus. Die Zahl der Wohneinheiten wird aktuell auf Grundlage der nun vorliegenden städtebaulichen Planung neu ermittelt, zusammen mit der vom Gemeinderat zu beschließenden Zahl der P+R-Plätze erfolgt eine nochmalige Überrechnung. Erhebliche Verschiebungen sind hierdurch nicht zu erwarten.

k) Aktuell laufende Planungen

Im Städtebau wurden optimale Clustertiefen der einzelnen Baufelder ermittelt. Diese liegen bei 51 m und ermöglichen es, in jedem Bauabschnitt alle Gebäudetypen anbieten zu können. Das Büro baumann.dürr erarbeitet auf dieser Basis derzeit beispielhafte Bebauungen der einzelnen Cluster. Hierbei wird die Abstimmung mit dem Büro raith-hertelt-fuß zur Umsetzung der städtebaulichen Planung in einen Bebauungsplan durchgeführt.

Zugleich erfolgt durch re2area derzeit die Straßenplanung und die Bearbeitung des Erdmassenmanagements, um die Baugebietsentwicklungskosten abzuleiten. Diese werden im Juni vorliegen.

Parallel erfolgt aktuell durch das Büro Heine + Jud die detaillierte Berechnung aller Lärmthemen (Spedition, Handel, Ziegeleistraße, Bahn), um diese im Bebauungsplanverfahren abschließend abarbeiten zu können. Nach derzeitigem Stand kann das Thema Gewerbelärm durch den Lärmschutzwall voll bewältigt werden, das Thema Verkehrslärm verursacht keine weitergehenden Maßnahmen.

Die Verwaltung geht davon aus, die Planung vor der Sommerpause soweit vorangebracht zu haben, dass mit der Hofkammer konkrete Verhandlungen über den Kaufpreis geführt werden können und die Kaufverträge mit den Handelstreibenden ausgearbeitet werden können.