

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
611/110/2016

Parkanlagen für Mehrfamilienhäuser und Geschosswohnungsbau Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 146/2015 vom 29.09.2015

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	14.06.2016	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	14.06.2016	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
63

I. Antrag

1. Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Fraktionsantrag Nr. 146/2015 der Grüne Liste-Stadtratsfraktion ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Grüne Liste hat mit dem Fraktionsantrag Nr. 146/2015 (Anlage 1) die Entwicklung von Vorschlägen für ausgelagerte Parkanlagen und Stellplätze für Mehrfamilienhäuser und Geschosswohnungsbauten sowie die Erarbeitung einer Beurteilungsgrundlage für eben solche Anlagen beantragt, damit in Wohngebieten auch andere Verkehrsteilnehmer den Straßenraum nutzen können.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Regelung des ruhenden Verkehrs ist ein wichtiges Thema, das in Erlangen schon sehr lange grundsätzlich auch durch die Errichtung von Gemeinschaftsgaragen und -parkhäusern sowie Tiefgaragen gelöst wird. Es wird bei der Planung nach Maßstabsebenen unterschieden, die jeweils unterschiedliche große Handlungsspielräume eröffnen:

Planungsebene	Städtebauliche Planungen	Einzelbauvorhaben
Räumliche Ebene	Mehrere Grundstücke umfassendes Gebiet: - Bebauungsplanung - Nachverdichtung (Innenentwicklung) - etc.	Einzelgrundstück
Stellplätze	Die Stellplätze werden im Vorgriff auf übergeordneter Ebene betrachtet.	Der Stellplatznachweis muss für das Einzelvorhaben beim Bauantrag geführt werden.
Handlungsspielraum	Die Planung von kostengünstigen Quartiersgaragen o.ä. ist möglich.	Je nach Größe des Vorhabens ist eine Tiefgarage häufig die einzige Möglichkeit, die Stellplätze auf dem Grundstück nachzuweisen.

Es zeigt sich, dass auf beiden Maßstabsebenen Stellplätze in unterschiedlicher Detailschärfe geplant werden. Bei einer städtebaulichen Planung eröffnet sich jedoch ein größerer Handlungsspielraum, wie die folgenden Beispiele zeigen:

- Bei städtebaulichen Planungen, die in Bebauungspläne münden, können Festsetzungen zur Stellplatzunterbringung getroffen werden. Beispielhafte Pläne:
 - Innenstadt: Bebauungsplan Nr. 310, 2. Deckblatt – Haagstraße – (Satzungsbeschluss: 25.03.1987): „Die [...] nachzuweisenden Stellplätze sind in einer Gemeinschaftsgarage [...] unterzubringen.“
 - Büchenbach: Bebauungsplan Nr. 403a – Obere Heide - (Satzungsbeschluss 17.08.1992): „Flächen für Gemeinschaftsgaragen“
 - Ehemaliges FAG-Gelände: Bebauungsplan Nr. 339, 1. Deckblatt - Am Brucker Bahnhof - (Satzungsbeschluss 20.12.2012): „In den übrigen Gebieten sind erforderliche Stellplätze ausschließlich in Gemeinschaftsgaragen [...] nachzuweisen.“ Eine solche Anlage ist bereits im Betrieb und zwei weitere befinden sich im Bau.
 - Büchenbach: Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 412 - Häuslinger Wegäcker West (Billigung 23.02.2016): „... sind die erforderlichen Stellplätze in einer Gemeinschaftsgarage nachzuweisen.“
- Im Rahmen des „Siedlungsmodelle“-Programms des Freistaats Bayern entstand im Röthelheimpark im Bereich des Emma-Brendel-Wegs und des Anna-Rosenthal-Wegs verdichte Wohnbebauung. Die erforderlichen Stellplätze wurden dort jeweils in mehreren Quartiersparkanlagen (Parkpaletten) gebündelt untergebracht. Dieses Beispiel zeigt, dass Quartiersgaragen zu autoarmen Quartiersstraßen führen können.
- Innenentwicklung durch Nachverdichtung am Beispiel von Wohnungsgesellschaften:
 - Die Gewobau (Röthelheimpark, Johann-Kalb-Straße) hat auf ihren eigenen Grundstücken ausreichend Platz, um den durch die Aufstockungen der Gebäude (vgl. Wettbewerbsergebnis) entstehenden Stellplatzbedarf entlang der Hartmannstraße in Quartiersparkanlagen nachzuweisen. Die Gewobau wird in den neuen Anlagen auch den bereits bestehenden Bedarf des Bestandes mit bündeln.

Gemeinschaftsparkanlagen sind in Bestandsgebieten bei Einzelbauvorhaben dagegen schwer umzusetzen, wenn keine vorangegangenen städtebaulichen Planungen Regelungen getroffen haben, da für bestehende Gebäude bei der Genehmigung des Vorhabens die Stellplatzfrage abschließend geregelt wurde. Bei der Bebauung von Baulücken handelt sich jedes Mal um Einzelfallentscheidungen der Bauherren, ob sie die Kosten für eine Tiefgarage bewältigen können. Die Verwaltung kann durch Bauberatungen zum Bau von Tiefgaragen raten, den Bauherren jedoch nicht dazu zwingen. Ebenso liegt die Bewirtschaftung der Stellplätze (Bindung an Wohneinheit bei Verkauf/Vermietung) in der Disposition des Eigentümers.

Ferner sind bei der Planung und Genehmigung von Stellplätzen folgende rechtliche Grundlagen bindend:

- Die Bayerische Bauordnung sieht die Stellplatzpflicht als erfüllt an, wenn die Herstellung der notwendigen Stellplätze auf einem geeigneten Grundstück oder in der Nähe (rechtliche Sicherung erforderlich) des Baugrundstückes erfolgt. „In der Nähe“ wird in der Auslegung des Bauordnungsrechts als eine maximale Entfernung vom Wohnhaus bis zum Stellplatz von bis zu 300 Metern verstanden.
- Des Weiteren regelt die Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen die quantitative Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Es werden jedoch keine Aussagen darüber getroffen, dass ab einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen eine Tiefgarage gefordert würde.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung ist stets bedacht, optimale Ideen und Lösungen zu finden, um den ruhenden Verkehr in den Wohngebieten der Stadt zu gestalten. Dabei wird das Ziel, den Fahrradverkehr und ÖPNV in Erlangen zu stärken, immer mitgedacht und beachtet. Die Verwaltung ist darüber hinaus stets bemüht, den ruhenden Verkehr zu bündeln und eine übermäßige Flächenversiegelung zu vermeiden. Insbesondere die Handlungsspielräume, die wie aufgezeigt auf den jeweiligen Planungsebenen bestehen, um auch in Bezug auf den ruhenden Verkehr auf „auto-ärmere Quartiere“ hinzuwirken, leiten hier das Verwaltungshandeln.

Ein allgemeiner Kriterienkatalog ist vor diesem Hintergrund nicht zweckmäßig und mithin nicht erforderlich. Der ruhende Verkehr und die Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr sind bei der Planung von Wohngebieten und bei der Genehmigung von Einzelvorhaben immer präsent und finden Berücksichtigung. Sie werden auch künftig bei städtebaulichen Planungen im Rahmen der Innenentwicklung als auch bei neuen Wohngebieten geprüft und zum Inhalt von Planungen gemacht. Sie bilden einen Baustein in der Planungspraxis der Stadt Erlangen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
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.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen: Anlage 1: Grüne Liste Fraktionsantrag Nr. 146/2015 vom 29.09.2015

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang