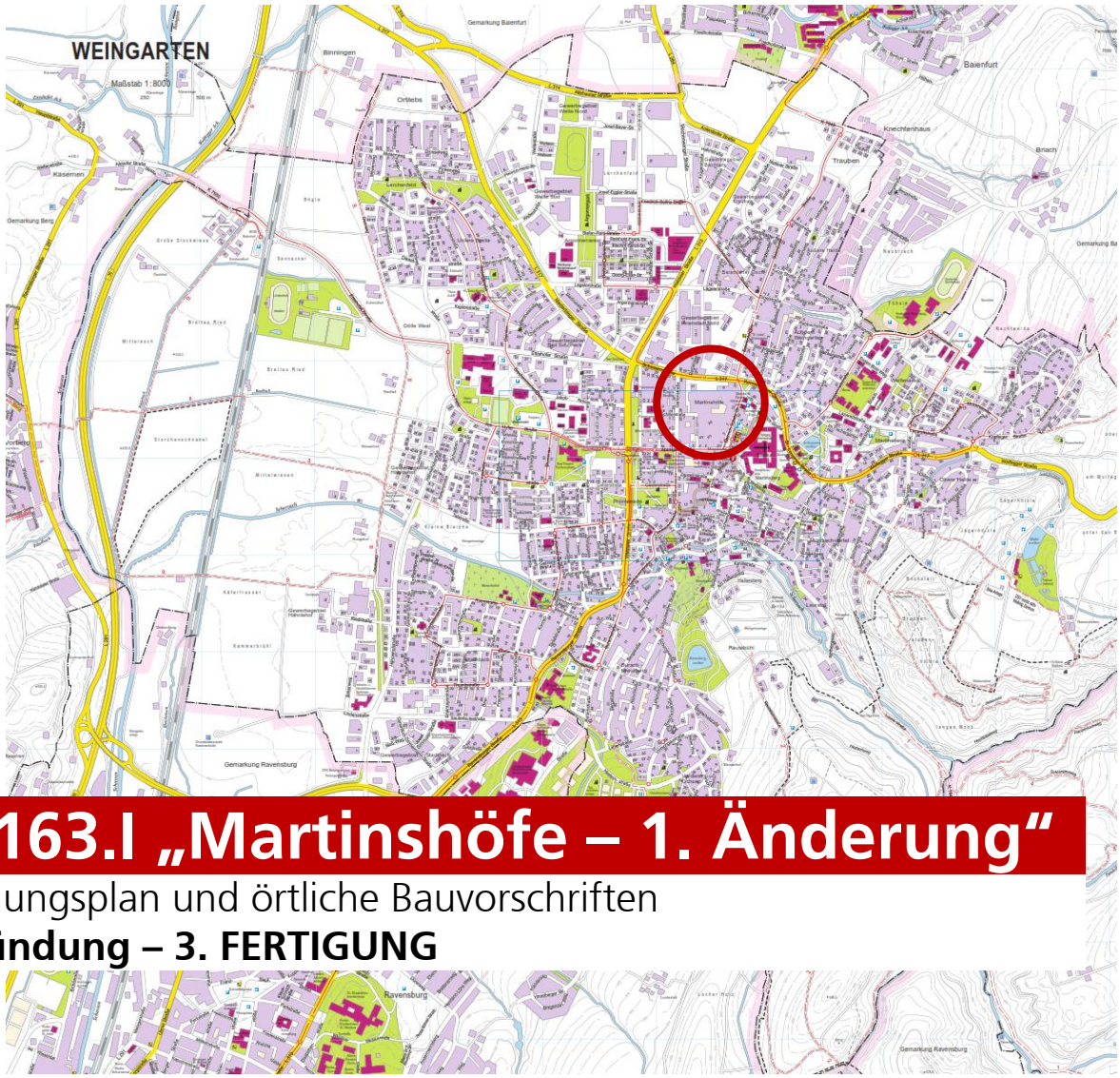

BP 163.I „Martinshöfe – 1. Änderung“

Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften

Begründung – 3. FERTIGUNG

Stadt Weingarten
Abteilung 4.1
Stadtplanung und Bauordnung

Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften 3. Fertigung

BP 163.I „Martinshöfe – 1. Änderung“

Begründung

Datum: 10.10.2025
Bearbeitung: S. Geerds gez. (D. Molzberger)
S. Läufer / J. Messerschmidt (FSP Stadtplanung, Freiburg) Abteilungsleiter

Inhalt

1 Aufstellung 4
1.1 Erfordernis der Planaufstellung und Planungsziele 4
1.2 Verfahrensart – Vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 BauGB 4
1.3 Lage des Änderungsbereichs / Geltungsbereich 5
1.4 Bestandssituation 5
2 Bestehende Planungen und Rechtsverhältnisse 6
2.1 Flächennutzungsplan 6
2.2 Mobilitätskonzept 6
3 Inhalte der Planänderung 8
4 Belange des Umwelt- und Artenschutzes 9
5 Erschließung 9
6 Ver- und Entsorgung 9
7 Erhebliche Auswirkungen der Planung 10
8 Flächenbilanz 10
9 Bodenordnende Maßnahmen / Umlegung 10
10 Planverwirklichung / Kosten 10
11 Anlagen 10

1 Aufstellung

1.1 Erfordernis der Planaufstellung und Planungsziele

Der Bebauungsplan BP 163 „Martinshöfe“ mit den dazugehörigen örtlichen Bauvorschriften wurde am 22.03.2021 in öffentlicher Sitzung durch den Gemeinderat der Stadt Weingarten als Satzung beschlossen und trat mit amtlicher Bekanntmachung vom 11.06.2021 in Kraft.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Verkehrswende und zur Realisierung einer ökonomischen Bebauung soll nun in bereits erfolgter Abstimmung mit der Stadt der bisher festgelegte Kfz-Stellplatzschlüssel für den Gesamtgeltungsbereich des BP 163 „Martinshöfe“ reduziert werden. Die Anpassung erfolgt auf Grundlage der Fortschreibung des Mobilitätskonzepts, in welchem aufgezeigt wird, dass im Sinne der Mobilitäts- und Verkehrswende unterschiedliche begleitende Maßnahmen wie Carsharing etc. dazu führen, weniger Kfz-Stellplätze auf den privaten Grundstücken vorhalten zu müssen. Dies macht eine Änderung der örtlichen Bauvorschriften notwendig und erfordert damit die 1. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften. In dieser werden die Ziffern 2.6.1 und 2.6.2 der Bebauungsvorschriften in einer Ziffer zusammengefasst und durch einen niedrigeren Kfz-Stellplatzschlüssel ersetzt.

Das Verfahren kann, da es sich um eine bauordnungsrechtliche Änderung gemäß § 74 LBO BW in nur einem Punkt handelt und die Grundzüge der Planung hierdurch nicht betroffen sind, im vereinfachten, einstufigen Verfahren gemäß § 13 BauGB ohne Umweltprüfung durchgeführt werden.

1.2 Verfahrensart – Vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 BauGB

Der Bebauungsplan BP 163 „Martinshöfe“ wurde als qualifizierter Angebotsbebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt.

Da durch die Änderung der örtlichen Bauvorschriften zum Kfz-Stellplatzschlüssel die Grundzüge der Planung nicht betroffen sind, und es sich um eine bauordnungsrechtliche Vorgabe gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO BW handelt, wird die 1. Änderung der örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan BP 163 „Martinshöfe“ im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt. Bei dieser Verfahrensart kann auf die frühzeitige Beteiligung gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB, auf eine Umweltprüfung und auf die zusammenfassende Erklärung verzichtet werden.

Dennoch sind die Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu berücksichtigten und in der Regel eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung durchzuführen. Auf Grund der rein bauordnungsrechtlichen Änderung zur Anzahl der Kfz-Stellplätze wird jedoch davon ausgegangen, dass keine maßgeblichen negativen Veränderungen bezogen auf den Umwelt- und Artenschutz eintreten werden und daher von weiteren umwelt- und artenschutzrechtlichen Untersuchungen für das vorliegende Änderungsverfahren begründet abgesehen werden kann. Des Weiteren ist durch die Kfz-Stellplatzreduzierung eine Erhöhung des Versiegelungsgrades nicht zu erwarten und wird im Gegenteil noch verringert, sodass auch von der Ausarbeitung einer Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung abgesehen werden kann. Auf die umweltbezogenen Ausarbeitungen bzw. Gutachten zum Ursprungsbebauungsplan wird verwiesen.

Die Anwendung des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB ergibt sich aus § 74 Abs. 6 LBO BW. Es handelt sich hierbei um einen bloßen Rechtsfolgeverweis; die einzelnen Tatbestandsmerkmale des § 13 BauGB sind nicht zu prüfen. Gemäß § 74 Abs. 7 LBO BW richtet sich das Verfahren zur Aufstellung und/oder Änderung örtlicher Bauvorschriften, die zusammen mit einem Bebauungsplan oder einer anderen städtebaulichen Satzung nach dem Baugesetzbuch beschlossen werden, in vollem Umfang nach den für den Bebauungsplan oder die sonstige städtebauliche Satzung geltenden Vorschriften. Insofern ist das vereinfachte Verfahren gemäß § 13 BauGB auch auf die örtlichen Bauvorschriften anwendbar.

Für die Anwendung des vereinfachten Verfahrens nach § 13 BauGB sind zudem folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

<u>UVP-Pflicht</u>

Das vereinfachte Verfahren nach § 13 BauGB ist ausgeschlossen, wenn durch die Änderung oder Ergänzung des Bebauungsplans die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Durch die Reduzierung des Kfz-Stellplatzschlüssels werden UVP-pflichtige Vorhaben nicht begründet.

Natura 2000-Gebiete

Das vereinfachte Verfahren nach § 13 BauGB ist auch dann ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter (Natura 2000-Gebiete) bestehen.

Es sind keine negativen Auswirkungen auf Schutzgüter zu erwarten, da sich sowohl in naher als auch weiterer Entferndung keine Natura 2000-Gebiete befinden.

Störfallbetriebe

Es ist weiterhin ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 S. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu beachten sind. Da sich weder in unmittelbarer noch weiterer Umgebung zum Plangebiet ein Störfallbetrieb befindet, sind hierfür keine Anhaltspunkte gegeben.

1.3 Lage des Änderungsbereichs / Geltungsbereich

Das Plangebiet bzw. der Änderungsbereich entspricht dem Geltungsbereich des Ursprungsbebauungsplans BP 163 „Martinshöfe“ vom 11.06.2021 (Inkrafttreten) und liegt in zentraler Innenstadtlage am Fuße des Martinsbergs zwischen der Schussenstraße im Norden und der Innenstadt im Süden. Die östliche Grenze bildet die Heinrich-Schatz-Straße, im Westen reicht das Plangebiet bis an die Bomsgasse, die südliche Grenze bildet die Abt-Hyller-Straße. Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs (ca. 4,03 ha) ist dem folgenden Abgrenzungslageplan zu entnehmen:

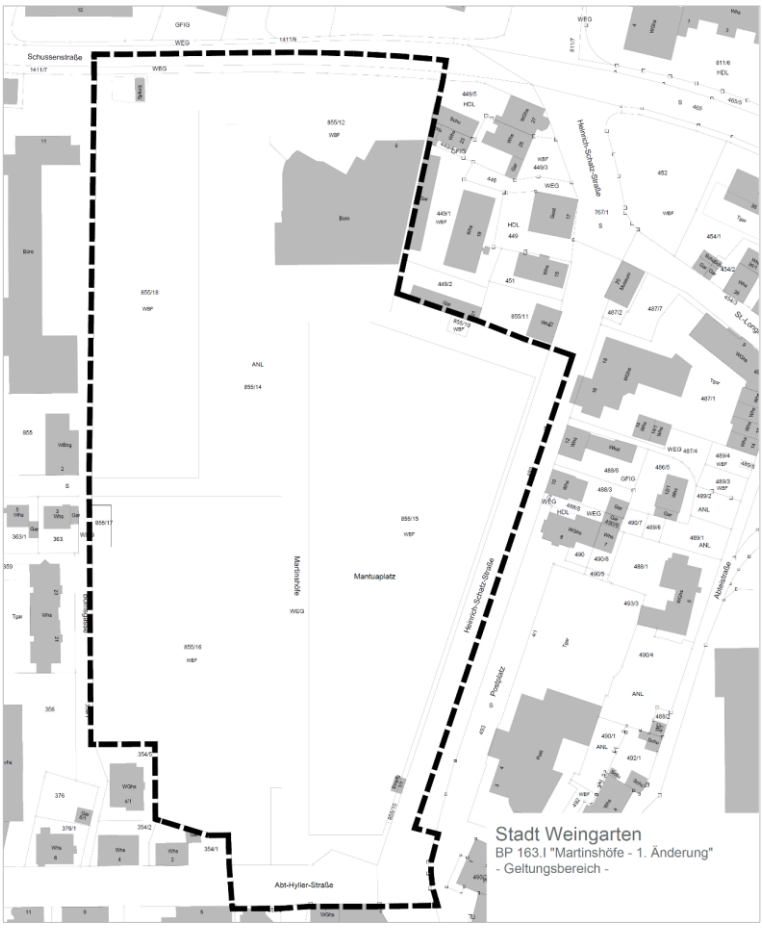

Abb. 1: Abgrenzungslageplan, Stadt Weingarten (genordet, ohne Maßstab)

Die nicht von der 1. Änderung betroffenen zeichnerischen und planungsrechtlichen Festsetzungen sowie die nicht betroffenen örtlichen Bauvorschriften bestehen weiterhin für den Gesamtgeltungsbereich des Bebauungsplans BP 163 „Martinshöfe“ in der Fassung vom 11.06.2021 (Inkrafttreten) sowie für die vorliegende Bebauungsplanänderung „Martinshöfe – 1. Änderung“ fort.

1.4 Bestandssituation

Das Plangebiet bzw. der Änderungsbereich ist derzeit geprägt durch die typischen Merkmale einer

Brachfläche. Die Erschließung und Aufsiedlung des Gebiets sollen zeitnah erfolgen.

2 Bestehende Planungen und Rechtsverhältnisse

2.1 Flächennutzungsplan

Die textliche Änderung der örtlichen Bauvorschriften hat keine Auswirkungen auf den Flächennutzungsplan und bedingt keine Änderung oder Berichtigung desselben.

2.2 Mobilitätskonzept

In Bezug auf aktuelle und zukünftige Anforderungen an die Mobilität wurde vom Büro teamred, Berlin, das Mobilitätskonzept der Brestra Invest GmbH aus dem Jahr 2020 für das Plangebiet fortgeschrieben und entwickelt dieses in Hinblick auf die aktuellen Rahmenbedingungen weiter. Die Grundidee ist, Investitionen für einen Teil der Kfz-Stellplätze in andere Mobilitätsangebote umzuleiten. Das fortgeschriebene Konzept wird der Bebauungsplanänderung BP 163.I „Martinshöfe – 1. Änderung“ beigefügt. Zusammenfassend werden hierin folgende Aussagen getroffen:

<u>Ausgangssituation und Ziele</u>

Die BUWOG Bauträger GmbH plant im Zentrum der Stadt Weingarten ein Wohnquartier mit ca. 500 Wohneinheiten und etwa 30 Gewerbeeinheiten. Das Vorhaben ist in vier Bauabschnitte aufgeteilt, die bis 2029 vollständig entwickelt werden sollen.

Das fortgeschriebene Mobilitätskonzept zeigt auf, mit Hilfe welcher Maßnahmen und aufgrund welcher geänderter Rahmenbedingungen der Kfz-Stellplatzschlüssel reduziert werden kann ohne nachteilige Auswirkungen auf die Funktionalität des Quartiers „Martinshöfe“ und der angrenzenden Quartiere zu haben.

Die im Mobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmen führen zu einer Reduzierung der Verkehrserzeugung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie einem geringeren Kfz-Besitz der Bewohnerinnen und Bewohner und unterstützen eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung. Zusätzlicher Parkdruck im Umfeld wird dadurch vermieden.

<u>Erreichbarkeitsanalyse</u>

Der Standort im Stadtzentrum Weingartens eignet sich sehr gut für die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts. Wichtige Ziele der Nahversorgung (insbesondere Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Versorgung, Kinderbetreuung) sind problemlos fußläufig erreichbar und es bestehen gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr. An der direkt angrenzenden Bushaltestelle „Postplatz“ verkehren derzeit drei Buslinien (Linie 1 im 15-Minuten-Takt) sowie eine Rufbusverbindung. Der „Charlottenplatz“ als zentraler Haltepunkt für den Busverkehr befindet sich in etwa 500 m Entfernung. Somit ist das ÖPNV-Angebot, das weiter ausgebaut werden soll, insgesamt als gut zu bezeichnen.

Derzeit ist die Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld noch mäßig. In Anlage 2 des städtischen Klimamobilitätsplans sind bereits Maßnahmen vorgesehen, um die Situation zu verbessern, u. a. die Radvorrangroute Ost-West über die Abt-Hyller-Straße und der Radschnellweg S9. Sharing-Angebote sind im Umfeld der „Martinshöfe“ bisher nicht verfügbar; entsprechende Angebote sollen auf dem Areal realisiert werden.

Mit dem Pkw ist der Standort grundsätzlich gut zu erreichen. Aktuell ist der Parkdruck im Umfeld zu allen Tageszeiten moderat. Im Rahmen eines neu konzipierten Parkraummanagements der Stadt Weingarten soll das Parken im öffentlichen Raum neu geordnet werden.

<u>Kfz-Stellplatzbilanz</u>

Setzt man den Kfz-Stellplatzschlüssel aus dem Mobilitätskonzept 2020 als Maßstab an, müssten nach derzeitigem Planungsstand für Wohnnutzungen 587 Kfz-Stellplätze errichtet werden. Hinzu kommen 146 Kfz-Stellplätze für andere Nutzungen, sodass sich insgesamt 733 Kfz-Stellplätze ergeben.

Die neue Regelung sieht vor, dass für kleine Wohnungen (1-Zimmer-Wohnungen) sowie betreutes Wohnen lediglich 0,5 Kfz-Stellplätze pro Wohneinheit bereitzustellen sind. Für alle anderen Wohnungen wird 1 Kfz-Stellplatz pro Wohneinheit angesetzt. Damit verringert sich die Anzahl der Kfz-Stellplätze für Wohnnutzungen auf 475. Zusammen mit den unveränderten Zahlen für die anderen Nutzungen müssten demnach 621 Kfz-Stellplätze errichtet werden.

Nach aktuellem Planungsstand werden diese Vorgaben über alle Baufelder um 19 Kfz-Stellplätze übererfüllt. Die Baufelder F und G weisen jedoch eine Unterdeckung von 54 Kfz-Stellplätzen auf.

Diese kann durch einen Überschuss von 32 Stellplätzen in den Baufelder A und B, die vorher entwickelt werden, nur teilweise aufgefangen werden. Damit dienen die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes nicht nur dazu, das Funktionieren des Quartiers auch mit einem reduzierten Stellplatzschlüssel für Kfz sicherzustellen, sondern auch dazu, die temporäre Unterdeckung von 22 Stellplätzen der Baufelder F und G aufzufangen.

Das Mobilitätskonzept 2020 sieht bereits einen erhöhten Stellplatzschlüssel für Fahrräder vor. Demnach sind für Wohnnutzungen etwa 1.030 Fahrrad-Stellplätze und für alle weiteren Nutzungen 113 Fahrrad-Stellplätze vorgesehen. Hinzu kommen etwa 80 Fahrrad-Stellplätze im öffentlichen Raum.

Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes

Die Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2020 wurden vollständig in das neue Mobilitätskonzept übernommen, weiterentwickelt und um zusätzliche Maßnahmen ergänzt. Die darin enthaltenen städtebaulichen Vorschläge (autofreie Bereiche im Inneren des Quartiers, Nahversorgung im Quartier, Anlieferung Handel, Entsorgung) wurden in das neue Konzept integriert. Zusammengefasst sind im aktuellen Mobilitätskonzept folgende Maßnahmen enthalten:

- Im Mobilitätskonzept 2020 waren bereits zwei Lieferstationen für KEP-Dienste enthalten. Diese sollten (insbesondere für ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer) um eine weitere Station am „Postplatz“ ergänzt werden.
- Die bisherigen 6 Car-Sharing-Fahrzeuge sollten durch ein weiteres Fahrzeug bei den Baufeldern F und G ergänzt werden.
- Die 3 Bike-Sharing-Stationen umfassen nach dem Mobilitätskonzept 2020 zusammen 13 e-Bikes und 3 e-Lastenräder. Diese sollten durch 6 e-Bikes und 3 e-Lastenräder erweitert werden.
- Für alle Baufelder werden im aktualisierten Mobilitätskonzept zusätzlich kleine Transporthilfen (Trolleys, Sackkarre, Handwagen o. ä.) vorgeschlagen, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern für Einkäufe etc. genutzt werden können.
- Im Mobilitätskonzept 2020 war bereits eine erhöhte Anzahl an Fahrradabstellanlagen definiert, ergänzt durch Stellplätze für Fahrradanhänger, Kinderwagen etc. Hierfür wurden nun Vorschläge für konkretere Qualitätskriterien definiert: z. B. zertifizierte Ordnungssysteme, Vermeidung von Angsträumen. Für die Baufelder F und G werden für mindestens 10 % der Wohneinheiten Spinde für privates Fahrradzubehör und Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus angeboten.
- Es sollte, wie im Mobilitätskonzept 2020 beschrieben, eine Radservicestation bereitgestellt werden (voraussichtlich im Baufeld C).
- Das im Mobilitätskonzept 2020 dargestellte Info-Display für die ÖPNV-Abfahrtszeiten sollte ebenfalls am Baufeld C (ausgerichtet zum Quartierszentrum) untergebracht werden. Wenn technisch möglich, soll dieses auch die Verfügbarkeit der Sharing-Angebote darstellen.
- Die Umsetzung der Maßnahmen sollte nach dem aktualisierten Mobilitätskonzept durch intensive Kommunikationsaktivitäten begleitet werden (z. B.: Quartiers-App, Mobilitäts-Flyer, Mobilitätsbroschüre, Informations- und Testtage).
- Parken für die Bewohnerinnen und Bewohner, Besucherinnen und Besucher und andere Nutzerinnen und Nutzer sollte ausschließlich in den Tiefgaragen angeboten werden. Oberirdisches Parken ist nur zum Be- und Entladen, für mobilitätseingeschränkte Personen und für Car-Sharing möglich (Maßnahmen Mobilitätskonzept 2020). Das geplante Parkraummanagement der Stadt Weingarten verhindert ein „Wildparken“ im Umfeld.
- Im neuen Mobilitätskonzept sollte ergänzend ein effizientes Parkraummanagement für die Baufelder F und G etabliert werden. Dabei werden nur Zufahrtsberechtigungen vergeben, es gibt keine Zuordnung eines konkreten Kfz-Stellplatzes. Die Effizienz der Nutzung erhöht sich dadurch deutlich. Durch eine Wechselnutzung, z. B. zwischen Büronutzung und Wohnen, die Kfz-Stellplätze zu unterschiedlichen Tageszeiten benötigen, können Kfz-Stellplätze quasi „doppelt vergeben“ werden.

Monitoring und weitere Entwicklung

Um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können, sollte ein Monitoring der Auslastung der Stellplätze (Kfz und Fahrrad) und der Nutzung der Mobilitätsangebote (Nutzungszahlen, Bedarfsspitzen) etabliert werden. So kann das Mobilitätsangebot auch in Zukunft optimiert und eine (wenn

auch unwahrscheinliche) Überlastung der Tiefgaragen vermieden werden (neue Maßnahme aus dem aktualisierten Mobilitätskonzept).

3 Inhalte der Planänderung

Die Stadt Weingarten ist bestrebt, ein urbanes Wohnquartier mit einer entsprechenden Wohndichte zu realisieren. Der im Ursprungsbebauungsplan BP 163 „Martinshöfe" vorgeschriebene Kfz-Stellplatzschlüssel für Wohnungen steht diesem Ziel und dem allseits geforderten sparsamen Umgang mit Grund und Boden und letztlich auch einer ökonomischen Realisierung der Bebauung entgegen. Angesichts der innerörtlichen und – auch durch den ÖPNV – sehr gut erschlossenen Lage des Plangebiets wird der Kfz-Stellplatzschlüssel heruntergenommen und die Anzahl der auf den privaten Grundstücken nachzuweisenden Kfz-Stellplätze für 1-Zimmer-Wohnungen auf 0,5 Kfz-Stellplätze pro Wohnung, bei 2- bis 5-Zimmer-Wohnungen auf 1,0 Kfz-Stellplätze pro Wohnung und beim betreuten Wohnen auf 0,5 Kfz-Stellplätze pro Wohnung festgelegt.

Das betreute Wohnen muss hierbei getrennt betrachtet werden. Menschen, die dort einziehen, sind – meist aus Altersgründen – nicht mehr in der Lage ihren Alltag ohne externe Unterstützung zu bewältigen. Auch wenn für diese Zielgruppe keine spezifischen Daten bekannt sind, kann man davon ausgehen, dass ein Stellplatz für jede zweite Wohnung im betreuten Wohnen eher hoch angesetzt ist.

Die Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)" vom 25.03.2025 liefert indes Daten zum Pkw-Besitz. Nach der zugrundeliegenden Raumkategorie „RegioStar 7" gehört die Stadt Weingarten zur Kategorie „Ländliche Region – Zentrale Stadt". Für diese Raumkategorie wurde ein durchschnittlicher Pkw-Besitz von 1,1 pro Haushalt ermittelt. 21 % der Haushalte besitzen dabei gar kein Auto.

Durch die besonderen, nachstehend genannten Eigenschaften des Quartiers „Martinshöfe" kann davon ausgegangen werden, dass der tatsächliche Stellplatzbedarf unter dem Durchschnittswert für diese Raumkategorie liegt:

- sehr zentrale Lage innerhalb des Stadtgebiets
- ausschließlich Geschosswohnungsbau, keine Einfamilienhäuser (Bezug zur Haushaltsgröße und Einkommensstruktur)
- exzellente Nahversorgung in fußläufiger Entfernung
- gute Busanbindung
- effizientes Parkraummanagement (Wechselnutzung) innerhalb der Baufelder F + G
- umfassendes Mobilitätskonzept, das zu einem geringeren Pkw-Besitz beiträgt durch:
  - Car-Sharing-Angebote
  - Sharing-Angebote für e-Lastenräder und andere Transporthilfen
  - ausgezeichnete Rahmenbedingungen für den Radverkehr mit hochwertigen Ordnungssystemen, Stellplätzen für Fahrradanhänger und private Lastenräder, Reparaturstation und Spinden für Fahrradzubehör
  - Lieferstationen im Quartier
  - Informations- und Kommunikationsmaßnahmen

Im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung wird die Reduzierung des Kfz-Stellplatzschlüssels zudem als ein geeignetes städtebauliches Instrument angesehen, um den Herausforderungen der Flächenknappheit, des kostenreduzierten Bauens, der zunehmenden Verkehrsbelastung in urbanen Räumen und des Klimawandels zu begegnen.

Im vorliegenden Bebauungsplan kommt noch hinzu, dass die Entwicklung eines nahezu autofreien Quartiers vorgesehen ist. Der MIV wird konsequent aus dem öffentlichen und privaten Raum herausgehalten und über die umliegenden Bestandsstraßen clusterweise in gemeinschaftlich genutzte Tiefgaragen abgeführt, sodass das gesamte Quartier und speziell der zentrale Bereich allein Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern vorbehalten ist. Die Reduzierung des Kfz-Stellplatzschlüssels trägt konsequent zur Umsetzung dieses Leitbilds bei, da eine großzügige Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen faktisch den Besitz und die Nutzung von Fahrzeugen fördert. Eine Reduzierung hingegen setzt ein klares Signal für nachhaltige Mobilität und autounabhängige Lebensmodelle.

Durch die zentrale Bündelung in Tiefgaragen wird eine wirtschaftlichere Nutzung der Kfz-Stellplätze ermöglicht; die Erstellung von unterirdischen Kfz-Stellplätzen verursacht jedoch erhebliche Baukosten. Durch eine Reduzierung des Kfz-Stellplatzschlüssels können diese Kosten gesenkt und der Wohnungsbau insgesamt wirtschaftlicher gestaltet werden, was wiederum einen Beitrag zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums leisten kann. Die Erfahrung zeigt, dass in autofreien oder autoarmen Quartieren häufig nur ein Bruchteil der konventionell geplanten Kfz-Stellplätze tatsächlich benötigt wird. Ein reduzierter Kfz-Stellplatzschlüssel verhindert unnötige Leerstände und die damit verbundenen Bau- und Unterhaltungskosten.

Hinzu kommt, dass in urbanen Quartieren wie dem vorliegenden, oft eine junge Bewohnerschaft und/oder eine Bewohnerschaft mit niedrigerem Einkommen und mit einem hohen Umweltbewusstsein lebt, für die das Auto kein selbstverständlicher Bestandteil des Alltags mehr ist. Ein reduzierter Kfz-Stellplatzschlüssel trägt dem Rechnung.

Wie in Ziffer 2.2 aufgezeigt, unterstützen das fortgeschriebene Mobilitätskonzept und die geplanten Angebote und Maßnahmen die Reduzierung der Kfz-Stellplätze und tragen zur Unabhängigkeit vom privaten Kfz bei.

Die Reduzierung des Kfz-Stellplatzschlüssels ist ein zeitgemäßes Planungsinstrument, das im urbanen Kontext zur Förderung nachhaltiger, sozial gerechter und ökologisch verträglicher Quartiere beiträgt. Dies entspricht den Zielen moderner Stadt- und Quartiersentwicklung und unterstützt die Transformation zu einer klimagerechten und ressourcenschonenden Siedlungsstruktur. In der Abwägung wird die reduzierte Kfz-Stellplatzverpflichtung daher als geeignete und städtebaulich vertretbare Maßnahme zur Förderung einer nachhaltigen Quartiersentwicklung bewertet. Die Versorgung mit Kfz-Stellplätzen bleibt unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nachfrage gewährleistet.

4 Belange des Umwelt- und Artenschutzes

Gemäß § 13 Abs. 3 BauGB kann im vereinfachten Verfahren von der Umweltprüfung, vom Umweltbericht, von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind sowie von der zusammenfassenden Erklärung abgesehen werden.

Die Lebensraumpotentiale für Vögel, Fledermäuse und Reptilien wurden bereits im Zuge der Bebauungsplanneufassung BP 163 „Martinshöfe“ abgeprüft und zusammen mit dem Umweltbeitrag, dem integrierten Grünordnungsplan und der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls, erarbeitet durch das Büro faktorgruen, Stuttgart, dem Bebauungsplan BP 163 „Martinshöfe“ beigefügt. Die artenschutzfachlichen Untersuchungen haben im Jahr 2018 stattgefunden; von erheblichen Veränderungen bei den Arten sowie deren Lebensräumen und Nahrungshabitaten ist nicht auszugehen. Selbst wenn hier im Laufe der Zeit Veränderungen eingetreten sind, wirft die Reduzierung des Kfz-Stellplatzschlüssels keine artenschutzrechtlichen Fragen auf, da dies keine Auswirkungen auf im Plangebiet evtl. vorkommende Arten hat, zumal die weit überwiegenden Kfz-Stellplätze unterirdisch in Tiefgaragen untergebracht werden. Es wird im Gegenteil von einer Verbesserung für die Schutzgüter Boden und Grundwasser und auch den Artenschutz ausgegangen, da der Versiegelungsgrad durch oberirdische Kfz-Stellplatzflächen reduziert wird und die gebietsweit geplanten Tiefgaragen einstöckig und nicht zweistöckig gebaut werden können. Zudem führt die Reduzierung dazu, dass weniger Baustoffe und Ressourcen zur Herstellung der Tiefgaragen verbraucht werden müssen, was ebenfalls dem Umwelt- und Ressourcenschutz zugutekommt.

Von weiteren umwelt- und artenschutzrechtlichen Untersuchungen wird für das vorliegende Änderungsverfahren daher begründet abgesehen.

5 Erschließung

Die Erschließung der im Plangebiet befindlichen Grundstücke erfolgt in ökonomischer Weise weiterhin über die umliegenden Bestandsstraßen. Insgesamt sind durch die Bebauungsplanänderung BP 163.I „Martinshöfe – 1. Änderung“ keine weiteren verkehrlichen Maßnahmen vorgesehen bzw. erforderlich.

6 Ver- und Entsorgung

Die technische Ver- und Entsorgung (Abwasser, Frischwasser, Löschwasser) des Plangebiets bzw. Änderungsbereichs erfolgt über die bestehenden Kanäle und Leitungen, welche sich bereits im öffentlichen Straßenraum befinden bzw. derzeit im Plangebiet hergestellt werden.

7 Erhebliche Auswirkungen der Planung

Auf Grund der geringfügigen Änderung der örtlichen Bauvorschriften wird nicht von erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt und das Stadtbild oder von anderen negativen Folgewirkungen ausgegangen.

8 Flächenbilanz

Geltungsbereich Ursprungsbebauungsplan sowie Änderungsbereich BP 163.I „Martinshöfe – 1. Änderung“	ca. 2,25 ha

9 Bodenordnende Maßnahmen / Umlegung

Durch die Bebauungsplanänderung BP 163.I „Martinshöfe – 1. Änderung“ werden bodenordnerische Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch nicht bedingt. Die Grundstücksneubildung hat bereits stattgefunden bzw. wird bei Bedarf durch Fortführungsnachweis bestätigt.

10 Planverwirklichung / Kosten

Die im Zuge der Planung anfallenden Kosten (Planung, Konzepte etc.) werden vom Investor übernommen. Aufgrund der geplanten Nutzungen und der anhaltenden Wohnungsnachfrage ist die Refinanzierung sichergestellt.

11 Anlagen

- Mobilitätskonzept vom 10.10.2025, Büro teamred, Berlin