

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 06B/24 Heilbronn „Happelstraße 17“

Bericht zu Stellungnahmen mit Anregungen und Bedenken, die im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 14.10.2021 bis 26.11.2021 abgegeben wurden

Zwei Bürger aus Heilbronn, Schreiben vom 05.11.2021

Vorgebrachte Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Bezugnehmend auf die Bekanntmachung der Stadt im Amtsblatt der Stadt Heilbronn Nr. 20, Seite 13 möchten wir unsere Bedenken zur Vergrößerung und Nutzungserweiterung des Gebäudes Happelstraße 17 weiterleiten:</p> <p>1. Durch den Umbau und die Aufstockung des Gebäudes verlieren wir den für uns vor drei Jahren u.a. kaufentscheidenden Blick auf ein charakteristisches, historisches Fabrikgebäude, das seinen früheren Verwendungszweck als Kontor noch heute aufzeigt, mit in der damaligen Zeit typischer, schön gegliederter Dachlandschaft und der Sicht über die Dächer des Südviertels bis zum Wartberg. Durch den Umbau wird auf den Erhalt dieses alten Gebäudes mit eigenem Charakter verzichtet. Wir haben stattdessen künftig eine hohe moderne rechteckige Hausfassade mit noch höherem Anbau vor unserer Nase.</p>	<p>zu 1. Das Gebäude Happelstraße 17 befindet sich im Süden der Heilbronner Kernstadt. Die Umgebung ist geprägt durch eine Mischung aus gründerzeitlicher Wohnbebauung östlich des Plangebietes und gemischtgenutzten Baukörpern unterschiedlichen Alters und Größe im Westen. Im Süden schließt die Blockrandbebauung des Südbahnhof-Areals an. In einer solch urban geprägten Umgebung lässt es sich nicht vermeiden, dass die Gebäudesilhouette einem stetigen Wandel unterworfen ist. Zudem ist lediglich eine moderate Erhöhung des Bestandsgebäudes vorgesehen: Abgesehen von der notwendigen Aufzugsüberfahrt wird sich die Attika des südlichen Gebäudeteils unterhalb der derzeitigen Firsthöhe befinden. Lediglich der Anbau im Norden wird um ein zusätzliches Geschoss erhöht.</p>

Vorgebrachte Stellungnahme

2.

Viel gravierender als diese bedauernswerte persönliche Beeinträchtigung erscheint uns aber bei der Erweiterung und großen Überbauung auf einem relativ kleinen Grundstück, dass die jetzt schon sehr angespannte Parkplatzsituation trotz stark erweiterter Nutzungen (s.u.) von 37 auf 34 Parkplätze reduziert (!) werden soll. Warum? Dieser Regelung zuzustimmen ist völlig unverständlich und unverantwortlich.

Fahrradparkplätze als Gegenrechnung/Rechtfertigung für fehlende Parkplätze sind zwar vom Umweltgedanken her sinnvoll, aber Alte und Behinderte, sowie deren Besucher werden dies kaum nutzen.

Nur eine Tiefgarage wäre eine Lösung, die für alle Bewohner und Nutzer des Gebäudes den nötigen Parkraum schaffen könnte und andererseits eine wirklich großzügige Entsiegelung der verbleibenden unbebauten Grundstücksfläche ermöglichen würde - zur Begrünung und Nutzung durch die Bewohner (unter anderem Sandkasten und Spielecke für die Kinder des Hauses oder schattige begrünte Sitzplätze) und ihre Gäste, die Besucher der Gastronomie, die Mitarbeiter und die Besucher des Quartierszentrums.

Im Moment befinden sich auf dem Gelände 37 ausgewiesene Parkplätze, die bei Stoßzeiten (bei Kursen, der Gastronomie, Veranstaltungen im neuen, wichtigen und sehr begrüßenswerten Quartiers,- Familien und Kulturzentrum...) nicht ausreichen.

Künftig sind für das Gebäude aber nur noch 34 Parkplätze vorgesehen, obwohl wie im Plan angegeben künftig 45 Wohnungen für 58 Bewohner, Sozialräume und Wohnertreff, das Tagesmütterzentrum, sowie Tagesstrukturräume und Sozialräume für junge Pflege usw. hinzukommen, und das neue Quartierszentrum durch seine Notwendigkeit und sein gutes

Stellungnahme der Verwaltung

Durch den Umbau verändert das Gebäude tatsächlich grundlegend sein Erscheinungsbild. Da es jedoch nicht von denkmalhistorischem Wert ist, bestehen von Seiten der Verwaltung keine Einwände gegen die optische Umgestaltung.

zu 2.

Der Hauptkritikpunkt liegt auf dem aus Sicht der Einwender zu geringem Angebot an Kfz-Stellplätzen auf dem Grundstück.

Eine Tiefgarage auf dem Grundstück böte tatsächlich einige Vorteile, hat jedoch den entscheidenden Nachteil, dass sie nur errichtet werden könnte, wenn das Bestandsgebäude zugunsten eines Neubaus abgerissen würde. Diese Option wurde in einem früheren Planungsstadium vom Vorhabenträger in Betracht gezogen, jedoch wieder verworfen, da sich ein Erhalt des Bestandsgebäudes als deutlich nachhaltiger als ein Komplettneubau erwies.

In Abstimmung mit dem Planungs- und Baurechtsamt hat der Vorhabenträger ein Stellplatzkonzept entwickelt, das unter optimaler Ausnutzung des Grundstückszuschnitts ein Maximum an Kfz-Stellplätzen generiert, um dem Bedarf an notwendigen Stellplätzen gerecht zu werden.

Auf Grundlage der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) in Verbindung mit der Landesbauordnung (LBO) Baden-Württemberg kommen für die verschiedenen vorgesehenen Nutzungen unterschiedliche Stellplatzschlüssel zum Tragen.

Grob unterteilen lassen sich diese in „Nichtwohnnutzung“ und „Wohnnutzung“.

Vorgebrachte Stellungnahme

Quartiersmanagement immer mehr an Bekanntheit und Zuspruch gewinnt. Außentreffpunkte fehlen. Die Parksituation wird sich gravierend verschärfen. Eine Tiefgarage ist hier notwendig.

Als Betroffene erleben wir hautnah, wie sich unglücklich geplantes Parkmanagement durch zu wenig Parkmöglichkeiten beim Ärztehaus mit vielen Praxen und oft langen Wartezeiten, dem Bring- und Abholverkehr beim Kinderhort, den fehlenden Besucherplätzen des Altersheims (mit über 80 Betten), den geringen bzw. fehlenden Besucherparkplätzen von 26 Betreuten Wohnungen vom Haus zum Fels, den 10 Penthauswohnungen sowie vom benachbarten Bunten Wohnen auswirkt. Wir sprechen aus Erfahrung. Hier kann man leider nichts mehr ändern, aber man kann aus Fehlern von damals lernen und darf Fehler auf keinen Fall wiederholen oder weiter verschärfen.

Neben der Planung von Happelstr. 17 (Quartierszentrum, Gastronomie, Schulungsräumen, 45 Wohnungen...) sind zwei große Baukomplexe in der Happelstraße bereits mit den Erdarbeiten beschäftigt, weitere sind durch freie Flächen und Nachverdichtungsgedanken schon absehbar.

Durch jedes weitere Gebäude, das in der Happelstraße bzw. im gesamten neuen Wohngebiet genehmigt wird, muss schon von der Planung her auch die Verkehrs- und Parksituation durch dichte Bebauung weitsichtig berücksichtigt werden, sonst entsteht zwar im Moment ganz schnell kurzfristig viel geballter neuer Wohnraum, aber die Wohn- und Lebensqualität für alle Menschen, die dort leben (müssen), wird auf Dauer entscheidend herabgesetzt.

Stellungnahme der Verwaltung

Nichtwohnnutzung

	Vorgabe VwV Stellplätze	angesetzter Schlüssel	PKW Stellplatzzahl
Gastronomie 210 m ²	1 ST je 6-12 m ² Gast- raum	1 ST je 9 m ²	23
Multifunktionsräume 48 Sitzplätze	1 ST je 4-8 Besucher- plätze	1 ST je 6 Plätze	8
Büroflächen Arkus – 4 Büros mit insg. 65 m ²	1 ST je 30-40 m ² Büro- nutzfläche	1 ST je 35 m ²	2
Sozialräume Bewoh- nertreff, 20 Sitzpl.	1 ST je 4-8 Besucher- plätze	1 ST je 6 Plätze	4
Tagesmütterzentrum, 66 m ²	1 ST je 20-30 m ² Nutzfl., (mind. 3 ST)	1 ST je 25 m ²	3
Tagesstruktur Groß- raum mit Betreuung, 28 Sitzpl.	1 ST je 4-8 Besucher- plätze	1 ST je 6 Plätze	5
Summe Stellplätze	(36-64)		45

Die Stellplatzschlüssel der VwV Stellplätze sind keine fixen Werte. Sie lassen den Kommunen somit einen gewissen Ermessensspielraum. In diesem Fall wurde aus den möglichen Schlüsseln für die Stellplatzzahlen ein Mittelwert gebildet, der zu 45 notwendigen Stellplätzen für die Nichtwohnnutzung führt.

Durch den sogenannten „ÖPNV-Bonus“ kann die Zahl der notwendigen Stellplätze je nach Anbindung des Standorts an Bus- und Bahnlinien reduziert werden. In diesem Fall ist eine Reduzierung auf 60% (28 Stellplätze) des ursprünglichen Werts anzusetzen.

Vorgebrachte Stellungnahme

Stellungnahme der Verwaltung

Laut § 37 Abs. 3 LBO kann bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für einen Kfz-Stellplatz vier Fahrradstellplätze herzustellen. Daraus ergibt sich ein Abzug von sieben Kfz-Stellplätzen für 28 Fahrradstellplätze. Die somit erforderliche Anzahl der Stellplätze für Nichtwohnnutzung beträgt 21 Kfz-Stellplätze.

Die Argumentation, dass Senioren und Menschen mit Behinderung Fahrräder möglicherweise nicht in dem Umfang nutzen werden, wie es Menschen ohne körperliche Einschränkungen tun, könnte ebenso auf die Nutzung des Autos angewendet werden.

Wohnnutzung

Insgesamt ist die Schaffung von 45 Wohnungen für bestimmte, in einem Durchführungsvertrag fixierte Nutzergruppen, vorgesehen.

25 Wohnungen werden Menschen mit Handicap, Pflegebedürftigen, der „Jungen Pflege“ und Menschen mit Behinderung zur Verfügung gestellt. Diesen ist ein verpflichtendes, ebenfalls vertraglich fixiertes, Car-Sharing-Konzept zugeordnet.

Dieser Nutzergruppe entspricht der VwV-Stellplatzschlüssel für Behindertenwohnheime (1 ST je 10-15 Plätze, mindestens jedoch 3 ST). Wie auch bei den Nichtwohnnutzungen angewandt wurde auch hier mit einem Stellplatz je 12,5 Plätze ein Mittelwert zugrunde gelegt. Ergebnis dessen sind drei notwendige Kfz-Stellplätze.

Weitere 20 Wohnungen werden sozial Schwachen und Alleinerziehenden zur Verfügung gestellt. Zehn dieser Wohnungen werden unter Zugrundelegung des § 37 Abs. 3 LBO keine Stellplätze zugewiesen, da es sich dabei um ein Vorhaben zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Aufstockung und Änderung des Dachs handelt.

Vorgebrachte Stellungnahme

Stellungnahme der Verwaltung

Bei weiteren zehn Wohnungen findet § 37 Abs. 1 LBO Anwendung: je Wohnung wird ein Kfz-Stellplatz zur Verfügung gestellt.

In Summe werden den Wohnnutzungen somit 13 Kfz-Stellplätze zugeordnet. Addiert mit den 21 Stellplätzen der Nichtwohnnutzungen ergeben sich damit die 34 notwendigen Kfz-Stellplätze.

§ 37 Abs. 1 LBO, wonach pro Wohneinheit ein Kfz-Stellplatz herzustellen ist, gilt hier nicht, da gemäß § 37 Abs. 7 Nr. 1 eine Abweichung von dieser Verpflichtung zuzulassen ist, „[...] soweit die Herstellung bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, auch unter Berücksichtigung platzsparender Bauarten der Kfz-Stellplätze oder Garagen, unmöglich oder unzumutbar ist [...]“. Hinzu kommt, dass die geplanten Wohnungen nicht mit marktüblichen Standardwohnungen vergleichbar sind:

- die zukünftigen Bewohner sind zum großen Teil körperlich und/oder materiell eingeschränkt, was den Anteil an Fahrzeugbesitzern reduziert,
- für die Auswahl der Bewohner durch den Betreiber ist der eventuelle Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug ein grundlegendes Entscheidungsmerkmal,
- es handelt sich um Ein- und Zweizimmerwohnungen, was die Zahl der potenziellen Fahrzeuglenker weiter begrenzt und
- ein eigenes Car-Sharing-Konzept und die innerstädtische Lage bieten Anreize, auf eigene Fahrzeuge zu verzichten.

Die ermittelten notwendigen Kfz-Stellplätze stellen weder das rechtlich mögliche Minimum, noch das rechtlich möglich Maximum dar. Eine Berechnungsgrundlage, durch die eine geringere Zahl an Stellplätzen möglich und rechtlich zulässig wäre, hätte für den Vorhabenträger beträchtliches Einsparpotenzial zur Folge. Unter anderem könnte auf kostenintensive Dreifachparkanlagen auf dem Grundstück verzichtet werden. Auf diese

Vorgebrachte Stellungnahme

3.

Hohe Gebäude direkt an der Straße bzw. am Gehweg lassen mit jedem Stockwerk mehr (s.o.) Straßenfluchten entstehen und verstärken in jeglicher Weise die Luft- und Lärmbelastung für die dort Wohnenden. Gerade wo viele Menschen - hier sind es viele Behinderte, Kranke, Kinder und Alte - mitten in einer Stadt zusammentreffen, muss ganz besonders auch auf deren Gesundheit durch frische Luft, Bäume und Grünflächen geachtet werden. Wir brauchen keine zusätzlichen oder aufgestockten Gebäude (hier beides), die Boden versiegeln, die Luftzirkulation behindern und die Umgebungsarchitektur überragen.

Stellungnahme der Verwaltung

Möglichkeit wurde jedoch bewusst verzichtet. Eine höhere Zahl an Stellplätzen wäre tatsächlich nur durch einen Komplettabriss mit Neubau und Tiefgarage möglich, was einem Aus des Projektes gleichgekommen wäre.

Die Aussage, dass auf dem Grundstück Außentreffpunkte fehlen würden, verkennt die geplante Terrasse im Bereich des Haupteingangs.

Ob die von den Einwendern beschriebene heute schon herrschende kritische Parksituation auf dem Grundstück ausschließlich von den dortigen Nutzern hervorgerufen wird, oder ob auch Fahrzeuge dort parken, deren Halter die Angebote im Haus nicht wahrnehmen, bleibt offen. Die Stellplatzberechnung bezieht sich ausschließlich auf die Nutzer dieses Hauses.

Nichtsdestotrotz ist der hohe Parkdruck in der Happelstraße sowohl dem Vorhabenträger als auch der Stadtverwaltung bekannt. In großen Teilen ist dieser jedoch auf die gründerzeitliche Bestandsbebauung zurückzuführen, deren Architektur Raum für Stellplätze nicht vorsah. Ergänzend zu den oben bereits genannten Maßnahmen wie Car-Sharing und Auswahl der Mieter nach Kfz-Bedarf hat der Vorhabenträger bereits jetzt zusätzlich extern 13 Stellplätze für seine Mitarbeiter und seine eigenen Dienste angemietet, um die Situation vor Ort zu entschärfen. Weitere externen Stellplätze sollen hinzukommen.

zu 3.

Gerade in Heilbronn besteht eine erhebliche Nachfrage nach kostengünstigem Wohnraum. Dieser kann entweder durch Neubaugebiete „auf der grünen Wiese“, durch die Schließung von Baulücken, oder durch die Aufstockung von bestehenden Gebäuden geschaffen werden. Letztere Möglichkeit hat den Vorteil, dass dadurch nahezu keine weitere Flächenversiegelung notwendig ist. Das Projekt Happelstraße 17 erzeugt zusätzlichen, unter sozialen Gesichtspunkten zu vergebenden, Wohnraum. Trotz Aufstockung und Anbau wird das Grundstück nach Fertigstellung mehr Grünflächen und Bäume aufweisen, als es derzeit der Fall ist. Ergänzend dazu

Vorgebrachte Stellungnahme

(Schon das Ärztehaus stellt einen regelrechten Puffer für die Frischluftschneise vom Neckar Richtung Stadtwald dar und ist zumindest in seinen Aufbauten zu hoch. Ebenso ist das Autohaus Hackert trotz schöner Architektur zu hoch für diese Umgebung und als schwarzer Block für die Nachbarn eine Zumutung. Die neue Happelstraße 17 gliedert sich in die Überhöhung ein. Andere Gebäude im Straßenverlauf werden dann nachziehen und die Häuserflucht, den Lärm, die schlechte Luft, die fehlende Begrünung und den Qualitätsverlust weiter vorantreiben. Extrembeispiel, das genehmigt wurde, ist das im Bau befindliche Gebäude an der Südstraße gegenüber den Rosenberghochhäusern direkt am Gehweg und viel zu hoch!

Nicht alles ist mit Wohnungsnot zu rechtfertigen! Wer profitiert hier am meisten?)

Da uns auch die ersten Planungen für das neue Quartier auf dem Gelände des ehemaligen Südbahnhofs bekannt sind, macht uns die weitere intensive Bebauung und die Reduzierung des Grünflächenanteils zugunsten bebauter und versiegelter Flächen Sorgen.

Unser engagiertes Heilbronner Grünflächenamt setzt sich hier im Quartier stark für naturnahes Grün, die Gestaltung des Spielplatzes, das Begleitgrün am langen Quartiersweg, Naturschutz und das kleine Urban-Gardening-Projekt ein, braucht aber mehr Unterstützung durch alle anderen verantwortlichen und beteiligten Organe der Stadt bei der Schaffung von Orten mit Lebensqualität anstatt rein wirtschaftlich gedachtem, weiter verdichtetem, konzentriertem Wohnraum auf engstem Platz.

In diesem Sinne bitten wir den Gemeinderat, die Stadtverwaltung und die Baubehörden unsere Gedanken wohlwollend hinsichtlich Gebäudehöhe und Parksituation (Tiefgarage) für alle – jetzt und künftig - hier lebenden Bürger zu überdenken.

Stellungnahme der Verwaltung

sorgt die Begrünung der Dachflächen durch „Urban Gardening“ für einen zusätzlichen ökologischen Mehrwert.

Eine Erhöhung von Gebäuden an bestimmten Knotenpunkten ist auch aus gestalterischer Sicht sinnvoll. Auf diese Weise können Torsituationen geschaffen und wichtige Achsen akzentuiert werden. Die Urbanstraße ist an dieser Stelle ca. 20 Meter breit. Bei der geplanten moderaten Aufstockung auf vier bis fünf Geschosse ist die Bildung einer Straßenschlucht nicht zu erwarten. Ein Gebäude in diesen Dimensionen ist für die im Plangebiet herrschenden innerstädtischen Verhältnisse in keinem Fall überhöht. Auch die Unterbrechung von Frischluftschneisen durch Firsthöhen, die die bisherigen Firsthöhen in großen Teilen unter- und nur im nördlichen Teil überschreiten, ist nicht zu erwarten. Die vorhandenen Straßenbäume an der Urbanstraße bleiben vollständig erhalten, wodurch die erhöhten Gebäudeteile dem Betrachter aus vielen Blickwinkeln ohnehin verborgen bleibt.

Wie beschrieben verringert sich der Grünflächenanteil auf dem Grundstück nicht. Wie bei anderen innerstädtischen Projekten in Heilbronn ist hier - wie auch auf dem Südbahnhof-Areal - zu beobachten, dass der Grünflächenanteil nach Fertigstellung sogar höher ist als vor der Baumaßnahme, da die Grundstücke durch vormalige gewerbliche Nutzungen teilweise vollständig versiegelt waren und bauleitplanerische Vorgaben bei Neubauten einen Mindestanteil an Grünflächen und Bäumen definieren. Gerade das Südbahnhof-Areal hat einen sehr hohen begrünten Freiflächenanteil.

Der Neckarbogen, der Südbahnhof und eine Vielzahl punktueller Neubauvorhaben wurden und werden von städtischer Seite mit dem Ziel begleitet, die Lebensqualität der Bewohner in Heilbronn zu erhöhen. Auch das Projekt Happelstraße 17 stellt in dieser Beziehung einen Mehrwert dar.

Vorgebrachte Stellungnahme

Wohnraum zu schaffen ist wichtig, aber es muss nicht alles an einem Ort und in so geballter Form stattfinden, dass die Lebensqualität für alle Beteiligten darunter leidet.

Stellungnahme der Verwaltung

gez. Dr. Böhmer