



Weiterentwicklung des geförderten Wohnungsbaus im Bebauungsplangebiet "Rotäcker" Nr. F-2019-1B sowie Kenntnisanahme des städtebaulichen Entwurfs

Gremium	Termin	Beratungsfolge	Status
Ortschaftsrat Roßfeld	17.05.2021	Kenntnisanahme	öffentlich
Bau- und Sozialausschuss	08.06.2021	Kenntnisanahme	öffentlich
Gemeinderat	10.06.2021	Kenntnisanahme	öffentlich

Anlagen

Weitere beteiligte Ressorts

Städtebaulicher Entwurf „Rotäcker“
Machbarkeitsstudie geförderter Wohnungsbau ARP
Grobkostenschätzungen für Varianten 1-3
Variante 3: Sammelstellplätze

Sachverhalt und Begründung

Auf Grundlage vorangegangener Diskussionen zum Thema geförderten Wohnungsbaus in Crailsheim fasste der Gemeinderat der Stadt Crailsheim in seiner Sitzung am 25.05.2020 den Grundsatzbeschluss, für diesen Zweck vorhandene Haushaltsmittel zu nutzen, um selbst geförderten Wohnraum zu schaffen (SiVo-Nr. 2020/123). Als erster Schritt wurde dabei der Bau einer städtischen Immobilie im Baugebiet „Heckenbühl“ auf städtischen Grund beschlossen. Derzeit läuft für die zu vergebende Architektenleistung ein VgV-Verfahren. Die Vergabe ist für die Sitzung des Bau- und Sozialausschusses am 08.06.2021 geplant. Der Baubeginn ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

In Anbetracht der derzeitigen und zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung der Stadt Crailsheim, den vorliegenden Erkenntnissen aus der erstellten Wohnraumbedarfsanalyse und dem erst kürzlich vorgestellten Sozialbericht zeigt sich, dass die Aktivität der Stadt bei der eigenständigen Schaffung von geförderten Wohnraum zielführend sind, jedoch im Einzelnen heute und in Zukunft nicht ausreichen werden, um den notwendigen Bedarf innerhalb der Stadt zu decken. Daher stellt die Eigenentwicklung von Wohnraum einen wichtigen, aber einzelnen Baustein innerhalb einer Gesamtstrategie dar. Weitere Bausteine sind beispielsweise Mindestquoten bei der städtebaulichen Entwicklung über Bebauungspläne oder Bieterverfahren mit Mindestquote und Bepunktung von gefördertem Wohnraum bei dem Verkauf städtischer Liegenschaften. Auch Gewinnabschöpfungen mit der Zweckbindung für die Schaffung von sozialen- und gefördertem Wohnraum eignen sich als Instrument. Die Schaffung stadteigenen, geförderten Wohnraums ist jedoch im Hinblick auf die unbefristete Belegungsbindung und bedarfsgerechter Steuerungsmöglichkeiten das nachhaltigste Instrument, welches einer Stadt zur Verfügung steht.



Um diese Ausrichtung gezielt weiterzuverfolgen, schlägt die Verwaltung vor schon frühzeitig die weiteren Schritte und Maßnahmen zu konkretisieren. Als Grundlage hierfür hat die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie beauftragt, wie eine möglichst effiziente Herstellung von gefördertem Wohnraum in Crailsheim generell aussehen könnte und mit welchen Kosten, abhängig von möglichen baulichen und städtebaulichen Varianten, zu rechnen ist.

Ziel der Verwaltung ist es dabei auch zu diesem frühen Zeitpunkt, dem Gemeinderat die rechtlichen, städtebaulichen und baulichen Abhängigkeiten darzulegen, um eine sachgerechte und zielführende Diskussion zu ermöglichen. Dabei spielten Fragestellungen über den Umgang der notwendigen Stellplätze, Wohnungsgrößen, Gebäudetypen, soziale Verträglichkeit sowie die Möglichkeiten und Grenzen eines möglichst hohen Verdichtungsgrades eine bedeutende Rolle.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie mit den Lösungsansätzen sind im Grundsatz übertragbar auf ähnliche Aufgabenstellungen, örtliche Gegebenheiten sind jedoch ebenfalls wichtige Einflussfaktoren und müssen im Einzelfall betrachtet werden.

Ein wesentliches Einsparungspotenzial bei der Entwicklung von gefördertem Wohnungsbau ist die Nutzung stadteigener Grundstücke. Durch die bauleitplanerische Neuausweisung von Wohnbauflächen entstehen lediglich Kosten für den ursprünglichen Erwerbswert der Grundstücke sowie Anteile an den Erschließungs- und Planungskosten, anstelle des Grundstückspreises für ausgewiesenes und erschlossenes Bauland.

Im Focus steht zunächst die laufende Bauleitplanung im Roßfelder Baugebiet „Rotäcker“. Diese Flächen befinden sich in einem städtebaulich integrierten Zusammenhang, d.h. Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Schulen, Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten oder Sportmöglichkeiten sind fußläufig erreichbar. Zudem ist im angrenzenden Wohngebiet „Hirtenwiesen Ost“ bereits eine verdichtete Bestandsstruktur vorhanden, die städtebaulich aufgegriffen und weitergeführt werden kann.



Abbildung 1: Das Baugebiet „Rotäcker“ befindet sich in einem integrierten Standort. Die orange markierten Orte des täglichen Bedarfs sind in fußläufiger Entfernung zu dem Plangebiet erreichbar.

Baugebiet „Rotäcker“: Bebauungsplanverfahren und Entwurfsstand:

Das Bebauungsplanverfahren „Rotäcker“ Nr. F-2019-1B wurde bereits am 02.10.2019 vom Gemeinderat mit dem Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans auf den Weg gebracht (SiVo-Nr. 2019/297). Erklärte Ziele waren die Verknüpfung der Baugebiete Hummelsberg, Heckenbühl und Hirtenwiesen Ost sowie die räumliche Arrondierung der Wohngebietsentwicklung. Darüber hinaus soll mit dem Bebauungsplanverfahren ein verdichteter Wohnungsbau verfolgt und auf die bestehende Wohnungsnachfrage, insbesondere an günstigem Wohnraum, eingegangen werden (SiVo-Nr. 2019/297).

Entsprechend wurde zwischenzeitlich ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet, der sich an diesen Zielsetzungen orientiert. Dem Baugebiet „Rotäcker“ kommt aufgrund seiner Lage eine Art „Scharnierfunktion“ für die angrenzenden Baugebiete zu, weshalb an dem Verknüpfungspunkt der Baugebiete die Ausbildung eines kleinen Quartiersplatzes vorgeschlagen wird. Der Quartiersplatz mit seiner baulichen Fassung bietet neben seiner städtebaulichen, kommunikativen und verbindenden Funktion auch die Möglichkeit gebietsversorgende und gemeinschaftliche Nutzungen zu etablieren.



Abbildung 2: Städtebaulicher Entwurf für das Baugebiet „Rotäcker“. Die Zeilenstruktur der ehemaligen „housing area“ in Hirtenwiesen Ost wird teilweise fortgesetzt und formt mit den beiden vorgesehen Punkthäusern einen baulichen Übergang zum Wohngebiet „Hummelsberg“.

In dem Gebiet selbst ist eine Fortführung der Zeilenstruktur der ehemaligen „housing area“ Hirtenwiesen Ost vorgesehen. Dementsprechend werden drei Gebäude in der Planung vorgesehen, die in ihrer Ausformung und Ausrichtung dieser Bestandsstruktur folgen. Im nordwestlichen Bereich bilden zwei Punkthäuser den baulichen Übergang zum angrenzenden Wohngebiet „Hummelsberg“. Für die Gebäudehöhen sind IV+D Geschosse im östlichen Bereich und III+D im westlichen Übergangsbereich vorgesehen. Das Gebiet soll im Wesentlichen über die bestehende Martha-Mc-Carthy Straße und eine daran abzweigende Stichstraße erschlossen werden.

Im südlichen Teil des Plangebiets wurde im städtebaulichen Entwurf die Möglichkeit eines verdichteten Wohnungsbaus berücksichtigt. Abhängig von der Diskussion zur vorgelegten Machbarkeitsstudie soll der städtebauliche Entwurf planerisch fortgeschrieben werden.

Im Hinblick auf die Lage- und die Bestandssituation der umliegenden Quartiere spielt in den Planungen auch die Frage nach dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr (öffentliche Parkplätze) eine wichtige Rolle.



Machbarkeitsstudie geförderter Wohnungsbau

Innerhalb des in Aufstellung befindlichen Baugebietes „Rotäcker“ wurde die im Plan dargestellte Fläche zum Anlass einer vertieften Untersuchung genommen: Um die Anforderungen der geplanten Neubauten für den kostengünstigen Wohnungsbau möglichst vollständig bereits im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen, wurde das Architekturbüro ARP aus Stuttgart mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt, aus der jeweils zwei Varianten einschließlich der Außenanlagen für das städtische Grundstück hervorging. Auf Wunsch der Verwaltung wurde im Nachgang eine dritte Variante untersucht, sowie die Möglichkeit einer weiteren Verdichtung durch je ein weiteres Vollgeschoss.



Abbildung 3: Die Machbarkeitsstudie für den geförderten Wohnungsbau bewegte sich innerhalb der rot eingegrenzten Fläche im Baugebiet „Rotäcker“.

Bei der Erstellung der Studie wurde dem Architekturbüro die Flexibilität eingeräumt, den städtebaulichen Entwurf soweit anzupassen, wie es ggf. den Anforderungen und Ergebnissen der konkreten Planung bedarf. Der bisherige städtebauliche Entwurf diente also nur als Richtlinie, nicht als Vorgabe.

Das Planungsbüro ARP kam in der vertiefenden Betrachtung zu den gleichen Schlüssen, welche auch seitens der Stadtplanung in Crailsheim entwickelt wurden: Die Fortführung der Zeilenbebauung mit zwei langen Gebäudekörpern, ist unter der Prämisse des kostengünstigen Bauens sinnvoll. Die Länge der Baukörper ergeben sich aus dem städtebaulichen Entwurf und den bauordnungsrechtlich notwendigen Abstandsflächen.



Für die bauliche Planung wurde als Rahmenvorgabe zwei Mehrfamilienhäuser, mit je vier Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss sowie überwiegend kleine Wohneinheiten zwischen 45 m² und 60 m² benannt. Die beiden Gebäude sollten in ihrer Ausgestaltung und Grundrissaufteilung im Wesentlichen identisch sein. Zusätzlich zu dem architektonischen Entwurf sollte die Frage behandelt werden, in wie fern die baurechtlich notwendigen Kfz-Stellplätze und notwendigen Hausnebenräume, die Planung beeinflussen kann, sowohl hinsichtlich des Flächenbedarfes als auch hinsichtlich der Kosten.

Variante 1: „2 Mehrfamilienhäuser – Variante Außenstellplätze“

Hier werden zwei Gebäudekörper mit einer Gesamtlänge von 36,5 m und einer Gebäudetiefe von 16,0 m vorgesehen, die jeweils über zwei Treppenhäuser erschlossen werden. Die Wohnungen verteilen sich über vier Vollgeschosse + Staffelgeschosse. Insgesamt könnten in beiden Gebäuden 65 Wohneinheiten hergestellt werden, wobei der Schwerpunkt im Kalkulations- und Grundrissansatz auf kleineren Ein- bis Zweizimmerwohnungen mit 45 m² bzw. 60 m² liegt. Die Wohnungen im Staffelgeschoss („Penthouse“-Wohnungen) können zur Querfinanzierung zu marktüblichen Konditionen vermietet werden (entsprechend des in der Sondersitzung des Gemeinderates am 06.03.2020 vorgestellten Finanzierungs- und Abschreibungskonzeptes).

Die notwendigen Stellplätze werden im Innenbereich, zwischen den beiden Gebäuden und entlang der Erschließungsstraßen angeordnet. Insgesamt lassen sich so 57 Stellplätze für 65 Wohneinheiten vorsehen, was einem Stellplatzschlüssel von 0,88 Stellplätzen pro Wohnung entspricht.

Die Stellplätze im Innenbereich dominieren den Freiraumbereich der Wohnungen mit ihren privaten und halböffentlichen Räumen. Die Hauseingänge orientieren sich zum Innenbereich. Abgesehen von dem westlich angrenzenden Spielbereich gibt es keine Begegnungszonen für die Bewohner. Zufällige Treffen und Gespräche ergeben sich somit wohl hauptsächlich auf der Parkplatzfläche. Fahrradstellplätze, Müllbehälter, Kinderwagen müssen oberirdisch bzw. im EG der Gebäude angeordnet werden.

In der Grobkostenschätzung sind für die Herstellung der Bauwerke ca. 9,93 Mio. €, für die Außenanlagen ca. 0,35 Mio. € und für Unvorhergesehenes ca. 0,51 Mio. € kalkuliert. **Insgesamt also ca. 10,79 Mio. €.** Dieses entspricht Baukosten in Höhe von ca. 2.550 €/m². Zum Vergleich: Für den geplanten Neubau im Baugebiet „Heckenbühl“ wurden Grobkosten in Höhe von 3,93 Mio. € bzw. von knapp unter 3.000 €/m² ermittelt.



CRAILSHEIM



Abbildung 4: Variante 1 mit oberirdisch angeordneten Stellplätzen entlang der Erschließungsstraßen sowie im Innenbereich.



Variante 2: „2 Mehrfamilienhäuser – Variante Tiefgarage“

Auch in Variante 2 sind Stellung, Lage und Höhe der Gebäude identisch mit Variante 1. Statt der 65 Wohneinheiten sind hier aber die Umsetzung von insgesamt 66 Wohneinheiten möglich, da notwendige Nebenflächen für die Mülllagerung nicht mehr im Erdgeschoss angeordnet sind, sondern im Untergeschoss.

Die notwendigen Stellplätze werden sowohl entlang der Erschließungsstraßen als auch in der Variante vorgesehenen Tiefgarage angeordnet. Insgesamt lassen sich so 66 Stellplätze für 66 Wohneinheiten umsetzen, was einem Stellplatzschlüssel von 1,0 Stellplätzen pro Wohnung entspricht. Die Zufahrt der Tiefgarage knüpft im Westen an den geplanten Wendehammer der Erschließungsstraße an.

Durch die Tiefgaragenlösung lässt sich eine wesentlich höhere Freiraumqualität erzielen und eine deutlich reduzierte Flächenversiegelung, indem die Innenfläche nicht mehr von oberirdischen Stellplätzen belegt ist. Stattdessen kann dieser Innenbereich als Begegnungsort der Bewohner und als Spielfläche für Kinder genutzt werden. Die privaten Bereiche erlangen eine höhere Qualität, indem die innenliegenden Garten-, Terrassen- und Balkonflächen nicht mehr durch den Pkw-Verkehr beeinträchtigt sind.

In der Grobkostenschätzung sind für die Herstellung des Bauwerks ca. 10,01 Mio. €, für die Außenanlagen ca. 0,35 Mio. € und für Unvorhergesehenes ca. 0,52 Mio. € kalkuliert. **Insgesamt also ca. 10,97 Mio. €.** Dies entspricht gegenüber der Variante 1 Mehrkosten in Höhe von ca. 180.000 €.



Abbildung 5: Variante 2 mit unterirdisch angeordneten Stellplätzen (Zufahrt im Nordwesten) und oberirdischen Stellplätzen entlang der Erschließungsstraßen.



Spannungsfeld Verdichtungsgrad und Bewertung der Varianten

Die konkrete Ausgestaltung und Verdichtung des Grundstücks für den Neubau von kostengünstigem Wohnraum steht im Spannungsfeld von Kosteneffizienz, rechtlicher Zulässigkeit und Wohnqualität. Auf der einen Seite ist die Stadt bestrebt, eine möglichst große Anzahl an Wohneinheiten möglichst kostengünstig herzustellen. Die Herstellungskosten pro Wohnung und somit auch der abschreibungsbedingte notwendige Mietpreis sinken dabei mit steigendem Verdichtungsgrad. Auf der anderen Seite stellt das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht ein zwingender Faktor über die Zulässigkeit eines Vorhabens im Hinblick auf seinen Verdichtungsgrad dar. Auch sind ein städtebauliches Einfügen und ein soziales Miteinander ebenfalls zu berücksichtigen.

Der Gesetzgeber hat für die Sicherstellung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung festgesetzt, die sich abhängig von der Gebietstypik differenzieren. Die Nutzung des geplanten Baugebiets „Rotacker“ wird voraussichtlich der Gebietstypik eines Allgemeinen Wohngebiets entsprechen (WA), wofür nach § 17 Abs. 1 BauNVO eine Obergrenze für die Grundflächenzahl (GRZ I) von 0,4 und für die Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 festgesetzt ist, die nicht überschritten werden darf. Die Varianten 1 und 2 bewegen sich insbesondere hinsichtlich ihrer GFZ bereits am Rande dieser bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit. Die Varianten 1+2 weisen eine GFZ von 1,16 auf. Bei der Variante 1 bewegt sich die GRZ I und II an der Obergrenze des zulässigen, während die GRZ I und II bei der Variante 2, sich weit unter dem zulässigen Wert liegt.

Gleichzeitig besteht mit steigendem Verdichtungsgrad auch ein höheres Flächenerfordernis. Für jede Wohnung sind notwendige Stellplätze und Nebenflächen wie Fahrradstellplätze, Gemeinschaftsräume, Spielflächen oder Abstellflächen nachzuweisen und einzuplanen. Insbesondere die notwendige Zahl der Stellplätze erweist sich dabei als sehr flächenintensiv. Eine rein oberirdische Anordnung der Stellplätze ist nur bis zu einem gewissen Grad aufgrund der häufig begrenzten Flächenverfügbarkeit und des erschwerten städtebaulichen Einfügens möglich und sinnvoll. Die in der ersten Variante 57 oberirdisch angeordneten Stellplätze nutzen die vorhandene Fläche schon weitestgehend aus. Eine städtebauliche Verträglichkeit ist aufgrund der Verteilung der Stellplätze in diesem Fall noch gegeben. Dennoch stehen in Variante 1 den 65 Wohnungen zu wenige Stellplätze zu Verfügung (Stellplatzschlüssel von 0,88). Bei einer rein oberirdischen Lösung auf der vorhandenen Grundstücksfläche müsste eher über eine Reduzierung des Verdichtungsgrades nachgedacht werden. Gleichzeitig schränken die oberirdischen Stellplätze die Wohn- und Freiraumqualität durch den Pkw-Verkehr im Innenbereich aber auch durch ihren reinen Flächenanspruch ein.

Daher ist entsprechend der zweiten Variante der Gedanke naheliegend, einen Großteil der Stellplätze unterirdisch in eine Tiefgarage zu verlegen. Die Mehrkosten von 180.000 € bewegen sich im Verhältnis zur Gesamtmaßnahme in einem wirtschaftlichen Rahmen. Dennoch ist auch das unterirdische Platzangebot begrenzt. Zwar sind technisch viele Möglichkeiten denkbar, die von einer zweiten Tiefgaragenebene hin zu Doppelparksystemen reichen. Nur scheiden diese Möglichkeiten aufgrund der hohen Kosten, zumindest im Anspruch hier möglichst kostengünstig bauen zu wollen, im vornherein aus. In Variante 2 ist daher nur eine Tiefgaragenebene vorgesehen, auf der insgesamt 33 Stellplätze untergebracht werden können. Mit den zusätzlichen 33 oberirdischen Stellplätze erhält man für die 66 Wohnungen einen Stellplatzschlüssel von genau 1,0. Allerdings zeigt sich auch hier, dass selbst mit einer Tiefgaragenlösung, der Verdichtungsgrad nicht beliebig nach oben gedreht werden kann. Die in Variante 2 geplante Tiefgarage nimmt bereits die überwiegende Grundstücksfläche in Anspruch, eine signifikante Erweiterung der Tiefgaragenebene ist



nicht möglich. Die Variante 2 mit Tiefgaragenlösung ermöglicht einen gemeinsam genutzten privaten Innenbereich, der als zentrales, verbindendes Element zwischen den Neubauten dient. Die Fläche bietet Raum für Begegnung, Aufenthalt und Spielen und sorgt für eine soziale Teilhabe im Mittelpunkt des eigenen Wohnens. Dies führt zu einer hohen Identifikation des Nutzers mit seinem Wohnumfeld und zu einer sozialen Bindung an diesen Ort.

Neben dem reinen Flächenbedarf und der baurechtlichen Zulässigkeit spielt die soziale Identifikation/Verträglichkeit und Akzeptanz eine große Rolle im Umgang mit dem Verdichtungsgrad. „Mietskasernen“ und „Plattenbauten“ stehen mittlerweile als Synonym für Wohnungen und Gebäude, die einerseits einen hohen Verdichtungsgrad aufweisen, sich andererseits aber auch durch ihre Beliebigkeit und Austauschbarkeit sowie Anonymität ihrer Bewohner auszeichnen. Wichtig ist daher bereits in kleinem Maßstab auf eine angemessene und qualitative Ausbildung privater Räume und Flächen sowie eine Individualisierung und Adressbildung der Gebäude zu achten. Zwar sind für die beiden Neubauten die gleiche Kubatur und Grundrissgestaltung vorgesehen, allerdings kann über die Fassadengestaltung und Profilierung eine Individualisierung des eigenen Gebäudes erfolgen. Daher wurden im Zuge der Machbarkeitsstudie auch zwei mögliche Fassadenansichten der Gebäude vorgeschlagen. Auch hier gilt zu beachten, dass aufwendigere Konstruktionen- und Fassadengestaltungen (Beispielsweise Holzkonstruktionen, Holzverschalungen, Verklinkerungen usw.) beachtliche Kostenpunkte sind, welche sich unmittelbar auf den notwendigen Mietpreis der Wohneinheiten auswirken.

Bei der inneren Erschließung wurde auf eine einseitige Laubengangerschließung verzichtet. Dadurch erhält man nicht nur die Möglichkeit eine flexiblere Grundrissaufteilung und eine Reduzierung der notwendigen Flur- und Wegeflächen vornehmen zu können, sondern kann im Sinne der sozialen Verträglichkeit auch darauf achten, nicht zu viele Wohnungen einem Treppenhaus zuzuordnen. Auch der barrierefreie Zugang zu allen Wohnungen wird hierdurch gewährleistet.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass der Verdichtungsgrad nicht beliebig nach oben gedreht werden kann. Dabei ist in diesem Fall nicht die Gebäudehöhe der einschränkende Faktor, sondern die baurechtliche Zulässigkeit, der Umgang mit den Stellplätzen und die Wohn- und Freiraumqualität spielen eine sehr zentrale Rolle. Daher wird in der Machbarkeitsstudie für beide Varianten eine viergeschossige Bebauung mit Staffelgeschoss vorgeschlagen (IV+D). So lässt sich zum einen sicherstellen, dass eine signifikante Zahl der Wohneinheiten kostengünstig hergestellt werden kann, die dem strategischen Ziel der Stadt Crailsheim entspricht, verstärkt in kommunaler Regie geförderten Wohnungsbau herzustellen und zu unterhalten. Zum anderen wird aber auch Sorge dafür getragen, dass das Wohnumfeld einen hohen Qualitätsstandard hat und die gesamte Maßnahme auch baurechtlich zulässig sein wird.

In der Bewertung der beiden Varianten 1+2 lässt sich festhalten, dass Variante 2 gegenüber der ersten Variante eine deutlich höhere Wohn- und Freiraumqualität bietet, sozialverträglicher ist, der versiegelte Flächenbedarf deutlich niedriger ausfällt und eine höhere Stellplatzzahl zu den dargestellten Mehrkosten bietet. Die Stellplatzzahl mit einem Stellplatzschlüssel von 1,0 liegt dabei jedoch an der untersten Grenze des bauordnungsrechtlich zulässigen. Auch ergibt sich durch die Tiefgaragenvariante ein entscheidender Nachteil: Variante 2 ist damit nicht abschnittsweise umsetzbar. Beide Gebäude müssten in einem Zug entwickelt und hergestellt werden, da die Tiefgarage mit den Untergeschossen der Gebäude eine bauliche Einheit bildet. Eine abschnittsweise Umsetzung der Gebäude mit gemeinsamer Tiefgarage wäre nur unter erhöhten Kostenaufwand möglich.



Erweiterung der Planung um je ein zusätzliches Vollgeschoss

Im Hinblick auf den bestehenden und vermehrten Bedarf solcher Wohnungen, dem Flächenverbrauch und der Gesamtkosten wurde auf Wunsch der Verwaltung durch das Planungsbüro auch die Möglichkeit untersucht je ein weiteres Vollgeschoss auf den beiden Gebäuden zu planen. Eine Aufstockung der beiden Neubauten um ein Vollgeschoss auf insgesamt V+D, hätte bereits eine deutliche Überschreitung der Obergrenze mit einer GFZ von 1,45 zu Folge. Bei der Variante 1 würde der ohnehin zu niedrige Stellplatzschlüssel mit 0,88 weiter sinken, bei der Variante 2 würde der Stellplatzschlüssel von 1,0 unter das gesetzlich vorgegebene Mindestmaß sinken.

Variante 3: mit Sammelstellplätzen

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurde ebenfalls untersucht, inwiefern die notwendigen Stellplätze in relativer Nähe zu den Gebäuden als Sammelstellplätze (Parkdeck) hergestellt werden könnten. Dies hätte den Vorteil, dass eine abschnittsweise Umsetzung der Gebäude ermöglicht wird, insgesamt sogar mehr Stellplätze hergestellt werden könnten, die Wohn- und Freiraumqualität aber nicht unter dem Flächenbedarf leidet. Zwischen den bestehenden Gebäuden des Kindergartens „Sonnenschein“ und der Realschule zur Flügelaue befinden sich städtische Flächen, die sich für den Neubau eines Parkdecks eignen würden. Die Entfernung zu den geplanten Neubauten ist relativ gering, das Parkdeck fügt sich in die jetzige Nutzung ein und führt zu keinen Einschränkungen für den Kindergarten- oder den Schulbetrieb. Es müsste lediglich der Standort von drei Fertiggaragen, die der Realschule als Lagerraum dienen, verändert werden. Das nach Osten abfallende Gelände kann für die Entwicklung von zwei Parkdeckebenen sehr gut genutzt werden, sodass für ein ca. 17 m breites und 55 m langes Parkdeck ca. 60 – 70 neue Stellplätze vorgesehen werden könnten. Zusammen mit den 33 Stellplätzen entlang der Erschließungsstraßen ließen sich insgesamt ca. 90 – 100 Stellplätze den Neubauten zuordnen, was einem Stellplatzschlüssel pro Wohnung von 1,4 – 1,5 entspricht. Dabei ist auch eine Zuordnung der straßenseitigen Stellplätze als öffentliche Stellplätze denkbar, um ggf. die Gebietsversorgung mit zu berücksichtigen.

In der Kostenkalkulation wurde der Neubau eines möglichen Parkdecks ebenfalls schon miteinbezogen. Für 68 kalkulierte Stellplätze entstehen Herstellungskosten in Höhe von ca. 912.000 €. Würde diese Lösung zusammen mit der Variante 1, aber ohne Herstellung der Stellplätze im Innenbereich kombiniert werden, entstünden Gesamtkosten in Höhe von ca. 11,54 Mio. €. Gegenüber der ursprünglichen Variante 1 entspricht dies Mehrkosten in Höhe von ca. 580.000 €.



Abbildung 6: Ein mögliches Parkdeck mit zwei Ebenen könnte zwischen dem Kindergarten Sonnenschein und der Realschule Flügelau angeordnet werden.

Kostenübersicht und Gesamtbetrachtung

	Variante 1 mit Außenstellplätzen	Variante 2 mit Tiefgarage	Variante 3 = Variante 1 mit zusätzlichem Parkdeck aber ohne Stellplätze im Innenbereich
Bauwerk	9.932.250,00 €	10.098.000,00 €	9.932.250,00 €
Außenanlagen	349.500,00 €	348.000,00 €	1.062.000,00 €
Unvorhergesehenes	510.000,00 €	520.000,00 €	550.000,00 €
Gesamt	10.791.750,00 €	10.966.000,00 €	11.544.250,00 €

In der Gesamtbetrachtung ergeben sich, dass Variante 1 zwar mit ca. 10,8 Mio. € am kostengünstigsten herstellbar wäre, dies aber zu Lasten der notwendigen Stellplatzzahl und der Wohn- und Freiraumqualität gehen würde. Variante 2 eröffnet zwar die Möglichkeit mehr Stellplätze mit einer gleichzeitig hohen Wohn-



und Freiraumqualität zu verhältnismäßig geringen Mehrkosten zu realisieren, kann aber nur als Gesamtmaßnahme umgesetzt werden. Mit Variante 3 lässt sich eine abschnittsweise Umsetzung, eine hohe Stellplatzzahl sowie Wohn- und Freiraumqualität sicherstellen, wodurch bei dieser Variante in der Vergleichsbetrachtung aber auch die größten Kosten entstehen.

Realisierungsmodell

Eine Umsetzung des Projektes kann grundsätzlich seitens der Stadt Crailsheim erfolgen. Die zeitliche Umsetzung, auch in einzelnen Abschnitten, kann abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln erfolgen. Die Einschränkung bei der Variante 2 mit der gemeinsamen Tiefgarage wurde bereits dargelegt. Denkbar wäre auch eine Teilumsetzung seitens der Stadt und eine Ausschreibung des zweiten Teils an einen geeigneten Dritten. Auch eine Gesamtumsetzung durch einen Dritten wäre denkbar. Dies müsste jedoch in Folge näher ausgearbeitet werden.