



STELLUNGNAHME zur Anfrage GRÜNE-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.: Verantwortlich:	2017/0677 Dez. 6
Innenverdichtung: Wohnungsbau auf bestehenden Garagenhöfen		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	12.12.2017	33	x	

1. Welche größeren Garagenhöfe gibt es im Stadtgebiet und welche Fläche haben diese?

Im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplans 2030 im Nachbarschaftsverband Karlsruhe wurden von der Stadtverwaltung alle Freiflächen sowie minderbebaute und abweichend genutzte Flächen im gesamten Stadtgebiet in Karten dargestellt und für die Fortschreibung insbesondere an den urbanen Rändern auf eine mögliche Wohnbebauung untersucht. Die genauen Flächenzahlen sind nicht bekannt.

In einem weiteren Schritt unterstützt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau mit dem Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ bis 2019 die "Erstellung eines Potenzialatlases und eines Leitfadens für ein aktives Flächenmanagement in Karlsruhe". Im Fokus stehen hier mögliche Potenzialflächen, die im Innenbereich gesichtet wurden. Zu diesen möglichen Potenzialflächen gehören auch Garagenhöfe, die im Rahmen des Förderprogramms bewertet werden.

Unabhängig davon werden bei allen Rahmenplänen in den einzelnen Stadtteilen, insbesondere diese Flächenpotenziale, näher betrachtet und im Sinne „mindergenutzter“ Flächen in die Suche nach Wohnbauflächen eingestellt. Dies erfolgte so unter anderem im Zuge des Prozesses Rahmenplan Waldstadt-Waldlage. Hier konnte auch bereits ein Garagenhof aktiviert werden, entscheidend ist jedoch immer die Bereitschaft der Eigentümer zu einer möglichen Entwicklung.

Darüber hinaus ist eine übergeordnete Betrachtung im Zuge von Rahmenplanprozessen als zielführender zu erachten, da über die ausgelösten Kompensationsbedarfe durch den Wegfall von Garagen hier gleich übergreifend nach Ersatzräumen geschaut werden kann (siehe Frage 4).

2. Welche dieser Flächen sind im Besitz der Stadt oder einer städtischen Gesellschaft?

Garagenhöfe stehen generell in sehr differenzierten Eigentumsverhältnissen, zum Teil auch mit städtischen Miteigentumsanteilen bzw. Anteilen städtischer Gesellschaften.

Im Rahmen der unter Nr. 1 genannten Untersuchungen werden dann auch die jeweiligen Eigentumsverhältnisse eruiert.

3. Welche dieser Flächen sind nach einer ersten Betrachtung grundsätzlich für eine Bebauung mit Wohnhäusern geeignet?

Die Erfahrung in bestehenden Projekten im Zusammenhang mit der Nachnutzung von Garagenhöfen zeigt, dass all die Flächen in einem engen räumlichen Zusammenhang mit bestehender Wohnbebauung grundsätzlich für eine Wohnnutzung geeignet sind. Hemmnisse für eine zügige Umsetzung ergeben sich zum einen aus der Eigentümerstruktur (siehe Frage 1), zum anderen aus dem vorhandenen Planrecht (siehe Frage 4).

4. Für in der Antwort auf Frage 3 aufgelisteten Flächen bitten wir um eine vertiefte Betrachtung:

a) Besteht bereits Baurecht für eine mögliche Wohnbebauung bzw. welche rechtlichen Voraussetzungen müssten dafür erfüllt werden?

Die Betrachtung der bauplanungsrechtlichen Situation ist für jede Fläche unterschiedlich. In den beiden angeführten Beispielen (Rosenweg und Kolberger Straße) muss das Planrecht jeweils angepasst werden. Hiervon kann meist dann ausgegangen werden, wenn der Garagenhof über einen qualifizierten Bebauungsplan erfasst ist. Liegt das Vorhaben innerhalb des Regelungsregimes von § 34 BauGB (Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile), *kann* ggf. eine schnellere Verwirklichung des Vorhabens möglich sein.

b) Welche stadtplanerische Gründe sprechen jeweils für eine höherwertige Ausnutzung der Flächen im Vergleich zur jetzigen Nutzung als Garagenhof?

Stadtplanerische Gründe sind immer dann gegeben, wenn die (damals) gebaute Infrastruktur nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Unterbringung von ruhendem Verkehr entspricht und folglich die Garagen nicht mehr primär der Unterbringung von Pkw dienen. Gleichwohl müssen auch andere Nutzungsinteressen an die Garagen (z.B. Stauraum) im Zuge der planerischen Abwägung beachtet werden, aber eine Umnutzung ist unter der oben genannten Voraussetzung grundsätzlich gegeben.

c) Wie könnten die aktuellen Nutzerinnen und Nutzer der betroffenen Garagen entschädigt bzw. ihre Bedarfe anderweitig erfüllt werden?

Grundsätzlich ist der ausgelöste Bedarf an Stellplätzen auf zwei Weisen - vorausgesetzt es ist ein Bebauungsplanverfahren notwendig - zu bewältigen: Zum einen müssen die bauordnungsrechtlich veranlagten Stellplätze zunächst anderweitig im Projekt oder darüber hinaus nachgewiesen werden (z.B. als zusätzliche Tiefgaragenstellplätze). Zum anderen muss aber darüber hinaus der ausgelöste Stellplatzbedarf als ein Belang in die Abwägung eingestellt werden und eine mögliche Kompensation in Bezug auf Quantität, Qualität und insbesondere im Hinblick auf räumliche Entfernung des Ersatzstandortes geprüft werden. Dies wird in jedem Verfahren und an jedem Standort individuell zu bewerten sein. Die Kompensation von bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätzen gilt im Übrigen auch für die Entwicklung einer Fläche nach § 34 BauGB.