

Protokoll

Ortsbeiratssitzung Friedrichsthal

am Mittwoch, 9. Januar 2019
in der Kita Friedrichsthal
ab 19.00 h

Anwesende:

Bürger:

ca. 30 - 40 Anwohner

Ortsbeirat (am Tisch):

Frau Gerner (Ortsbeiratsvorsitzende)

Herr Bemmann

Herr Böhm

Frau Meincke (i.V.)

Stadtverwaltung:

Frau Hossner, Referendarin im Fachdienst Bauordnung

Frau Heese, Fachdienst Verkehrsmanagement

Frau Cordes, Fachdienst Stadtentwicklung und Wirtschaft

Eigentümer:

Herr Bartlau, Eigentümergemeinschaft der geplanten Einfamilienhausflächen

Herr Lederer Eigentümergemeinschaft der geplanten Einfamilienhausflächen

Frau Lederer Architektin der Eigentümergemeinschaft der geplanten
Einfamilienhausflächen

Thema:

Ehemaliges VEP-Gebiet „Friedrichsthal Lärchenallee“ (insb. Bereich Ginsterweg):
geplante Neubauten und Stellplatzsituation

Ablauf/Inhalt:

Frau Gerner begrüßt die Anwesenden und stellte die Verwaltungspersonenvertreter
und die Vertreter der Eigentümergemeinschaft vor.

Ein Anwohner berichtete, dass er in der Woche zuvor beim Oberbürgermeister Herrn
Dr. Badenschier gewesen sei, dieser sich seine Anliegen anhörte, aber meinte, dass
die geplante Bebauung nicht abgelehnt werden könne. Der Anwohner wollte
insbesondere erfahren, wie die – aus seiner Sicht problematische - Stellplatzsituation

gebet werden könne, wenn die Neubebauung hinzukäme. Er meinte, dass es besser sei, auf die Neubebauung im Gebiet zu verzichten.

Frau Cordes berichtete, dass noch im Jahr 2018 ein Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) für das Gebiet Gültigkeit hatte, der in der vorderen Reihe – dort wo die Neubebauung geplant ist – Flächen für nicht störendes Gewerbe festgeschrieben hatte. Ende vergangenen Jahres hatte die Stadtvertretung den VEP jedoch aufgehoben. Die jetzige Eigentümergemeinschaft möchte auf der Fläche Wohnbebauung errichten. [Anm. der Protokollantin: Dabei handelt es sich um den östlichen Teil der gesamten Grundstücksflächen an der Lärchenallee im Gebiet „Friedrichsthal Lärchenallee“.]

Herr Bermann sagte, dass die Stadt schon mehrfach darauf hingewiesen worden sei, dass eine unzureichende Stellplatzsituation vorherrsche und die Stadt auf alle Hinweise nicht reagiert hätte. Frau Cordes setzte an zu erläutern, dass die Stadt schon diverse Gespräche mit dem Ortsbeirat und Anwohnern zur Stellplatzsituation geführt hatte [u.a. im Rahmen der Einwendungen zur Aufhebung des VEPs, der Beschwerden zu Stellplatzzuordnungen und -Anzahl im Gebiet mit der Verkehrsordnungsbehörde, bei einer umgesetzten Einladung des Ortsbeirates in den Fachdienst Stadtentwicklung und Stadtplanung im Gespräch und Beisein der Eigentümergemeinschaft, in Gremiensitzungen, in Klageverfahren, ...] und einzelne Veränderungen auch umgesetzt wurden [z.B. Ausweisung einer Wendeschleife als Parkplatz, Entfernung von unzulässigen privat angebrachten Zuordnungen von Parkflächen zu einzelnen privaten Adressen, ...], wurde allerdings durch die weiteren Fragen und die Diskussion dabei unterbrochen.

Es wurde die Zwischenfrage gestellt, warum nun Wohnbebauung möglich sei, obwohl früher aus Lärmschutzgründen keine Wohnbebauung auf den Flächen errichtet werden durfte. Frau Cordes erklärte, dass zur Zeit der Entwicklung des Gebietes Gewerbe benötigt und daher geplant wurde – auch als Teil des abschirmenden Lärmschutzes für das Gebiet. Die geplante Bebauung sollte über den VEP umgesetzt werden. In einem VEP-Verfahren übernehmen Investoren sämtliche Erschließungskosten [die über einen Durchführungsvertrag gesichert sind]. Bei einem Bebauungsplanverfahren hätte die Stadt Anteile an den Erschließungskosten zahlen müssen [die dann im Nachgang auf die Käufer umgelegt worden wären].

Zwischenzeitlich ist / sind der Investor / die Investoren in Insolvenz gegangen. - In der Landeshauptstadt Schwerin herrscht inzwischen ein erhöhter Bedarf an Wohnbauten. Der jetzige Eigentümer hat Interesse, auf der Fläche Wohnungsbau zu entwickeln.

Es wurde gefragt, warum der Plan aufgehoben wurde, statt ihn zu ändern. Dazu erklärte Frau Cordes, dass der Investor bzw. die Investoren in Insolvenz gegangen ist / sind. Die Änderung eines VEPs ist bei Insolvenz nicht vorgesehen. Nach Baugesetzbuch (§12 Abs. 6 BauGB) soll ein VEP aufgehoben werden, wenn er nicht fristgesetzt umgesetzt wurde. Bei einem VEP erklärt sich nämlich der Investor bereit, ein Vorhaben so umzusetzen, wie es im Plan dargestellt ist [abgesichert über den Durchführungsvertrag]. Es könnte höchstens nach der Aufhebung des VEPs ein neuer Plan als klassischer Bebauungsplan aufgestellt werden. Allerdings sei es doch eine sinnvolle Umgangsweise, wenn eine Bebauung entsprechend §34 BauGB

ermöglicht wird, die sich in die Umgebung einfügen muss, ohne ein aufwendiges Planverfahren durchführen, welches voraussichtlich das prinzipiell gleiche Ergebnis brächte

Anwohner konnten nicht verstehen, warum neue Wohnbebauung vorgesehen wird, obwohl schon jetzt „keine“ Parkplätze vorhanden seien. Frau Heese erklärte, dass die Eigentümergemeinschaft eigenständig Stellflächen für ihre Käufer auf den eigenen Grundstücken herstellen würde. Öffentliche Stellplätze seien aus städtischer Sicht ausreichend vorhanden. Eine aktuelle Besichtigung am Abend vor Ort ergab, dass die auf den privaten Flächen der Eigentümergemeinschaft geparkten PKWs auf den öffentlichen Stellplätzen und den privaten Grundstücken der Anwohner hätten untergebracht werden können. Es sind 22 öffentliche Stellplätze im Straßenraum des Gebietes zusätzlich zu den privaten Carports und Stellplätzen auf den Grundstücken im Gebiet vorhanden. Darüber hinaus sind weitere 7 Stellplätze am Rande des Gebietes gelegen. Dieser würden allerdings von Pendlern genutzt, wurde von den Anwohnern eingeworfen. Frau Heese erklärte, beim Rundgang war der Parkplatz kaum genutzt und die Pendler würden üblicherweise abends nicht mehr auf dem Parkplatz stehen, so dass sie dann von den Anwohnern genutzt werden könnten, die ja auch insbesondere abends die Stellplätze benötigten. Sie erklärte kurz, dass es keine Zahlenvorgaben zu Mindestausweisungen von Parkplätzen [in Prozentangaben] gäbe. Die Stellplatzverordnung wurde schon vor diversen Jahren abgeschafft. 22 + 7 öffentliche Stellplätze seien ausreichend für das Gebiet.

Es wurde eingeworfen, dass es am Wochenende schwieriger mit dem Parkangebot im Gebiet sei. Frau Heese und Frau Cordes wiesen darauf hin, dass jede Hausbesitzerin und jeder Hausbesitzer eigenständig dafür zuständig ist, seine privaten Fahrzeuge auf seinem Grundstück unterzubringen. Dies steht nicht in der Zuständigkeit der Stadt. Die Eigentümergemeinschaft hatte sich bereit erklärt, den Zugang zur Bushaltstelle an der Lärchenallee weiterhin – [u.a. mit Treppenstufen] zu ermöglichen – auch durch deren private Grundstücke hindurch. Dadurch wird eine gute fußläufige Erreichbarkeit an den öffentlichen Personennahverkehr gewährleistet.

Frau Cordes stellte klar, dass es auch als „frech“ bezeichnet werden kann, wenn von einigen Anwohnern die Flächen der neuen Eigentümergemeinschaft unerlaubt zum Parken ihrer Pkws genutzt würden und gleichzeitig verlangt würde, die Stadt solle ihnen als Privatmenschen Stellplätze zur Verfügung stellen. Das sei so, als wenn man privat 3 Pkws kaufe und dann verlangen würde, dass die Stadt für diese Pkws Stellflächen auf öffentlichen Flächen bauen und kostenfrei zu Verfügung stellen müsse. Immerhin ist die Stadt mit den Steuergeldern aller Stadtbewohner (auch) für andere Aufgaben zuständig, die ggf. dringender einzustufen sind. Jeder Grundstückseigentümer ist verpflichtet, selbst für seine notwendigen Stellplätze zu sorgen. Die öffentliche Verpflichtung der Stadt betrifft es, wenn z.B. öffentlicher Bedarf an Stellplätzen im Gebiet besteht. [Beispiele wären hier, wenn Konzertbesucher der Sport- und Kongresshalle oder Stadtbesucher von Außerhalb Parkmöglichkeiten der nahegelegenen Wohngebiete nutzen. Dies ist hier nicht der Fall. Auch für Parkmöglichkeiten der Besucher der Bewohner im Gebiet sind die Bewohner selbst zuständig.]

Die Recherche der Verwaltung hatte im Übrigen ergeben, dass der Eigentümer des „Mehrfamilienhauses sich ursprünglich vertraglich bei der Stadt verpflichtet hatte,

zusätzlich 14 Stellplätze zu errichten und dafür eine Baulast eintragen zu lassen. Dieser Vorgabe ist er nicht nachgekommen. Bisher sind nur 5 Stellplätze entstanden. Es wurde gefragt, warum die Stadt hier nicht (früher) eingeschritten wäre. Frau Hossner erklärte, dass die Stadt nicht dazu verpflichtet sei, schriftlich zugesagte Bedingungen zu prüfen. Dies könne und bräuchte nur stichprobenartig durchgeführt werden. Ansonsten müsste der Personalbestand erheblich aufgestockt werden.

Nun kann erwogen werden, den Mehrfamilienhauseigentümer aufzufordern, seine fehlenden Stellplätze nachzuweisen. Dies sei allerdings ein längeres, aufwendiges Verfahren (Bestandsaufnahme der Situation, Abstimmung mit den verschiedenen zuständigen Stellen, mehrmalige Anhörung des Eigentümers, usw. ...). Einige Anwohner wünschten, dass dies geschehe. Frau Hossner erläuterte anhand konkreter Gesetzesstellen, dass Sie die Prüfung nicht grundsätzlich zusagen könne. Es müsse eine besondere Problematik vorliegen, damit gegen einen Eigentümer vorgegangen werden dürfe. Sie wolle allerdings ein Verfahren prüfen, weil der Bedarf an Stellplätzen durch die neue Wohnbebauung und den Wegfall der derzeit noch unzulässig genutzten privaten Flächen des Investors steigen würde. Sie empfahl allerdings, dass die Anwohner zunächst die Stellplatzmöglichkeiten auf ihren eigenen Wohngrundstücken ausschöpften und dass die Mieter des Mehrfamilienhauses ihren Vermieter eigenständig darauf ansprächen, dass er ihnen die notwendigen Stellplätze zur Verfügung stellt.

Frau Cordes wies darauf hin, dass ihr mitgeteilt wurde, dass einigen Bewohnern angeboten wurde, Stellplätze vom damaligen Investor zu kaufen. Dies hätten sie aber nicht getan. Einige Anwohner meinten, davon wüssten sie nichts. Frau Cordes räumte ein, dass das teilweise möglich sei, weil sie vielleicht erst später zugezogen wären oder an anderer Stelle ein Grundstück hätten [und nicht gegenüber der besprochenen Fläche.] Sie würde sich darüber nochmals informieren. Ein Anwohner wünschte keine öffentlichen Stellplatzflächen auf dem Grundstückstreifen an der Lärchenallee.

Es wurde von Anwohnern berichtet, dass manchmal jemand im Zufahrtsbereich zum Gebiet parke und dann weder Bewohner noch Rettungsfahrzeuge passieren könnten. Auch könnten Kinder und die Verkehrssicherheit gefährdet sein. „Was ist, wenn mal was passiert, dann kommt auch keiner durch?“ meinten einige Anwohner. Eine Anwohnerin wies darauf hin, dass bei den geplanten Bautätigkeiten die Zufahrten zu den Grundstücken verstellt werden könnten. Da der Ginsterweg so eng sei, sollten dort keine Wohnbauten entstehen, meinte sie. Die Stadt müsse zumindest Regelungen treffen, um die Bautätigkeiten zu kontrollieren. Frau Cordes warf ein, dass im Innenstadtbereich weit engere Verhältnisse vorherrschten und dort auch neue Wohnbebauung entstehen kann und entsteht. Anwohner meinten, dass das Gebiet Lärchenallee nicht mit der Innenstadt einer Großstadt verglichen werden könne. In einer Großstadt würde es ja auch mehrere Abfahrtsstraßen geben, hier nur eine.

Frau Hossner empfahl zur Sache – falls Baufahrzeuge die Grundstückszufahrten tatsächlich verstellen würden – zunächst einfach auf der Baustelle nachzufragen, ob störende Fahrzeuge weggefahren werden könnten, bevor der Ordnungsdienst oder die Polizei gerufen würden. Frau Heese wies darauf hin, dass die Straßen breit genug für die Begegnung von zwei Fahrzeugen wären. Herr Lederer erklärte, dass

es verschiedene Möglichkeiten der Organisation der Bautätigkeiten und des Bauablaufs gäbe, die die ausreichende Zufahrt der Anwohner gewährleisten kann. Frau Heese griff den Einwand auf, dass es nur eine Zufahrt zum Gebiet gibt. Sie erklärte, dass es auch andere Gebiete in der Stadt gäbe, die nur eine Zu- und Abfahrt hätten. Das wäre nicht optimal, aber meistens problemlos möglich. Es wurde angesprochen, dass ggf. temporäre Bauzu- und Abfahrten eingerichtet werden könnten oder über eine weitere Zufahrt nachgedacht werden kann.

Ein Anwohner wollte erfahren, warum er im Dachgeschoss aufgrund der Lärmbelastung durch die Lärchenallee keine Wohnnutzung einrichten dürfe und warum gleichzeitig direkt an der Lärchenallee neue Wohnbebauung errichtet werden dürfe. [Im VEP waren in hohen Dachgeschossen aus Lärmschutzgründen keine Wohnräume zulässig.] Frau Cordes erklärte, dass seit der Aufstellung des VEPs der Bedarf an Wohnraum gestiegen sei, so dass auch Wohnraum an der Lärchenallee nachgefragt würde. Die bautechnischen Entwicklungen seien vorangeschritten und die nun vorgesehenen Bauten sollten so errichtet werden, dass die Lärmwerte eingehalten werden können, insbesondere durch wenige dichte, schmale Fenster [und durch Verzicht auf die Schlafraumnutzung in Zimmern mit Fenstern zur Straße hin]. Zudem liegen zwischen Lärchenallee und geplanter Bebauung noch ein Fuß- und Radweg sowie eine Baumreihe. Frau Cordes schlug vor, der Anwohner könne sich bei der Bauordnung der Stadt informieren, ob ein Dachausbau zum Wohnen in seinem Haus mit speziellen baulichen Lärmschutzmaßnahmen inzwischen möglich wäre. Da der VEP aufgehoben ist, stellt er mit seinen Festsetzungen kein Hindernis mehr dagegen dar.

Herr Lederer stellte die städtebauliche Planung kurz vor. Es war erkennbar, dass pro Einfamilienkettenhaus ein Stellplatz vorgesehen ist. Es wurde gefragt, ob die Bebauung überhaupt noch zu verhindern sei oder ob sowieso schon feststehe, dass die Bebauung käme und ob bereits eine Baugenehmigung vorläge. Frau Cordes erklärte, dass die Flächen an der Lärchenallee während der Geltung des VEPs Wohnbaufläche waren und nun weiterhin bzw. auch gemäß § 34 Baugesetzbuch orientiert an der umgebenen Bauten bebaut werden könnten. Eine Baugenehmigung liege noch nicht vor, würde allerdings derzeit bearbeitet werden.

Herr Bemann forderte dazu auf, dass die Stadt die noch unbebaute westliche Fläche an der Lärchenallee [- für die aktuell keine Planung vorliegt -] aufkaufen und als öffentliche Parkfläche zur Verfügung stellen solle. Frau Cordes schlug vor, der Ortsbeirat (OBR) oder einzelne Anwohner sich eigenständig bemühen könnten, diese Flächen in ihren Besitz zu bringen, wenn ihnen dies notwendig erscheine. Herr Bemann erklärte, der OBR hätte – im Gegensatz zur Stadt - nicht das Recht drängende rechtliche Mittel anzuwenden. Er erwog, einen Antrag an die Stadt zu stellen, sie möge die westliche Fläche aufkaufen. Frau Cordes äußerte Zweifel, ob die Stadt drängende rechtliche Mittel einsetzen dürfe und ob es eine angemessene Idee sei, mit den Steuergeldern der Stadt Parkplätze für die Bewohner des Gebiets Friedrichstal zu kaufen. Von Seiten des Ortsbeirates wurde erwogen, ob rechtliche Mittel, z.B. Klage eingesetzt werden sollen.

Frau Lederer äußerte sich zum Abschluss ungehalten und enttäuscht, dass die Anwohner 25 Jahre Zeit gehabt hätten, beim jeweiligen Eigentümer Grundstücke zum Parken zu erwerben, dies aber nicht getan hatten und sich jetzt bei der Stadt beschwerten, weil die [unzulässig] genutzten Stellflächen wegfallen werden.

Frau Gerner bedankte sich für das Kommen der Verwaltung, der Eigentümergeinschaft und der Anwohner und beendete die Sitzung.

Im Nachgang sprachen die Anwohner, die Vertreter des Ortsbeirats und Vertreter der Verwaltung noch vereinzelt miteinander. Frau Cordes erläuterte dabei, dass bei 86 Wohneinheiten 22 + 7 Stellplätze im öffentlichen Raum völlig ausreichend wären. [Das Verhältnis entspricht einem öffentlichen Stellplatzschlüssel von 0,25 bis 0,34. Selbst als die Stellplatzverordnung noch galt, wurde meist nur ein öffentlicher Stellplatzschlüssel von 0,10 bis 0,20 verlangt. Frau Haese meinte, nur in vereinzellen Gebieten wird heute ein Stellplatzschlüssel von 0,3 vom Investor verlangt. [Die Kosten dafür werden von vorneherein auf die Grundstückskäufer umgelegt.]

Gedächtnisprotokollführung: Frau Cordes