

Abteilung 5.1 - Hochbau
Sachbearbeiter(in): Birkel, Christof
03.03.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)	16.03.2022
Gemeinderat (öffentlich)	23.03.2022

Parkhaus Zentrum - Vorstellung der Planung

Beschlussvorschlag:

Der Planung für das Parkhaus mit den dargestellten Änderungen wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung gemeinsam mit den externen Planern weiter voranzutreiben und auf eine zügige Umsetzung hinzuarbeiten. Die zusätzlichen Maßnahmen für den Schallschutz mit den genannten zusätzlichen Kosten sollen umgesetzt werden.

Vorgang:

17.07.2019 Vorlage Nr. 109/2019
24.07.2019 Gemeinderat: Parkierungskonzept Innenstadt

Beschluss

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung

- die Planungen für ein zweigeschossiges Parkbauwerk an der Ruhe-Christi-Straße/Bahnhofstraße nicht mehr weiter zu verfolgen, sondern den Parkplatz in der heute vorhandenen Größe funktional zu optimieren und gestalterisch aufzuwerten;
- stattdessen die Planung für ein größeres Parkhaus unter Beteiligung der Projektgruppe Parkierung auf der Groß'schen Wiese zu forcieren und einen Planungsauftrag an ein externes Büro zu erteilen,
- dem Gemeinderat unter Beteiligung der Projektgruppe Parkierung Vorschläge zur Attraktivierung der Fußwegeverbindung vom Parkplatz bzw. Parkhaus „Zentrum“ auf der Groß'schen Wiese zur Innenstadt vorzulegen und
- die Umsetzung eines dynamischen Parkleitsystem zu forcieren.

Sowie ergänzend

- Die Verwaltung wird beauftragt, weitergehende Alternativen zu prüfen.
- Die Verwaltung wird dem Gemeinderat eine Vorkaufsrechtssatzung für den Bereich Bahnhofstraße zur Beschlussfassung vorlegen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, mit den angrenzenden Grundstückseigentümern Gespräche zu führen.

05.11.2019 Vorlage Nr. 182/2019
Gemeinderat: Mobilitätskonzept Rottweil; Ergebnisse Verkehrszählung, Parkraumerfassung, Parkhaus Zentrum, Parkleitsystem, Radverkehrskonzept

Beschluss:

1. Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der vorliegenden „Verkehrsbefragung“ zur Kenntnis, die hieraus gewonnene Schlussfolgerung, dass eine deutliche Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) nur durch eine Neuordnung des Rottweiler Parkkonzeptes in Verbindung mit einem dynamischen Parkleitsystem erreicht

- werden kann, ist den weiteren Planungen zu Grunde zu legen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der vorliegenden „Parkraumerfassung in der Innenstadt“ ein durchgängiges Tarifkonzept für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt zu entwickeln.
 3. Der Gemeinderat nimmt die vorliegende „Machbarkeitsstudie über das Parkhaus Zentrum“ zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Planung für ein Parkhaus mit mindestens 300 PKW-Parkplätzen, incl. einer ausreichenden Ladeinfrastruktur für E-Mobility in die Wege zu leiten. Dabei wird unterstellt, dass sämtliche neu geschaffenen Parkplätze im Rahmen der Sanierung gefördert werden.
Die Kostenobergrenze für den städtischen Nettoanteil wird entsprechend den im Haushalt 2019 zur Verfügung stehenden Mittel auf 2,4 Mio. Euro festgesetzt.
 4. Der Gemeinderat nimmt die vorliegende „Konzeption eines Parkleitsystems“ zur Kenntnis.
Die empfohlenen Parkierungsschwerpunkte Nord (Bereich Nägelesgraben, Kriegsdamm), Süd (Bereich ehem. Gross'sche Wiese) und Berner Feld sind der zukünftigen Verkehrslenkung zu Grunde zu legen.
Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Schritte (technische Ausarbeitung des dynamischen Parkleitsystems/Beschilderungskonzept) in die Wege zu leiten und dem Gemeinderat zum Beschluss vorzulegen.
 5. Der Gemeinderat nimmt den „Konzeptentwurf für das zukünftige Radverkehrskonzept“ zur Kenntnis.
Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, das Konzept gemeinsam mit engagierten Bürgern weiterzuentwickeln.

24.06.2020 Vorlage 032/2020
Gemeinderat (im Elektronischen Verfahren): Parkhaus "Zentrum" - Vergabe der Generalplanung
Beschluss:
Die Generalplanung für den Neubau des Parkhauses „Zentrum“ wird an die Scherr + Klimke AG, Neu-Ulm vergeben. Die vorläufige Honorarsumme gemäß Honorarvorausberechnung des Verfahrensbetreibers auf Grundlage der derzeit vorhandenen Daten beträgt gerundet 653.000 € einschl. MwSt. für die zu beauftragenden Leistungsphasen.
Die Auftragserteilung erfolgt zunächst bis zur Leistungsphase 3 der HOAI. Die Verwaltung wird ermächtigt, die weiteren Leistungen (entspr. LPh 4 bis 9 HOAI) den Auftragnehmern nach Erfordernis und Projektfortschritt nachzubeauftragen.

09.12.2020 Vorlage 213/2020
Gemeinderat: Parkhaus "Zentrum" - Vorstellung Projektstand
Beschluss:
Der vorgestellten Planung für das Parkhaus einschl. Kostenschätzung und Rahmenterminplan wird zugestimmt.
Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung gemeinsam mit den externen Planern weiter voranzutreiben und auf eine termingerechte Umsetzung hinzuarbeiten.
Sie wird ferner beauftragt, Umsetzungs- und Betriebsmodelle für die Optionen Photovoltaik und Elektromobilität zu eruiieren.

19.05.2021 Vorlage 053/2021/1
Bebauungsplan RW 338/20 "Parkhaus Groß'sche Wiese" - Aufstellungs- und Offenlagebeschluss
Beschluss:
1. Der Gemeinderat der Stadt Rottweil beschließt, auf der Grundlage des § 2 Abs. 1 BauGB den Bebauungsplan Rw 338/20 "Parkhaus Groß'sche Wiese" in Rottweil entsprechend der Darstellung des Geltungsbereiches im Zeichnerischen Teil (Anlage 1 zur Vorlage 053/2021/1) im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufzustellen.

2. Der Gemeinderat der Stadt Rottweil beschließt, den Entwurf des Bebauungsplanes Rw 338/20 "Parkhaus Groß'sche Wiese" in Rottweil (Zeichnerischer Teil in der Fassung vom 19.04.2021, Planungsrechtliche Festsetzungen und Örtliche Bauvorschriften zum Bebauungsplan in der Fassung vom 18.05.2021, gemeinsame Begründung in der Fassung vom 18.05.2021 und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag in der Fassung vom 19.04.2021) gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen und die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen.

Begründung:

Unter Berücksichtigung der Einwendungen zum Bauantrag, welche Auswirkungen auf den Bebauungsplan „Parkhaus Groß'sche Wiese“ haben, wurde die Planung des Parkhauses überarbeitet. Gegenüber dem letzten Planungsstand wurden nachfolgend Punkte weiterentwickelt:

1. Kürzung des Gebäudes um 2 Raster (5 Meter) (Anlage 1). Die Südkante des Gebäudes bleibt unverändert, die Nordkante des Gebäudes verschiebt sich um die 5 m nach Süden. Auf der Nordseite ergibt sich dadurch die Fläche für eine zweite Trafostation, die für einen späteren Ausbau der E-Ladeplätze erforderlich werden kann. Durch die Kürzung des Parkhauses vergrößert sich der Abstand zum Gebäude Körnerstraße 12, was dessen Besonnung in den Wintermonaten verbessert. Die lange Front an der Körnerstraße verkürzt sich von ca. 88 auf 83 m. Durch die Kürzung reduziert sich die Anzahl der Stellplätze im Gebäude um 24 Stück. Es ergibt sich grundsätzlich eine Kostenreduzierung, aufgrund der Mehrkosten beim Schallschutz (siehe unten Punkt 4) wird diese aber nicht ausgewiesen.
2. Verschiebung der Zufahrt auf der Westseite ebenfalls um 5 m nach Süden. Hierdurch reduziert sich der Schallpegel zum nördlich der Zufahrt gelegenen Gebäude unter den Anforderungswert. Die Maßnahme ist kostenneutral.
3. Änderung der Dachform vom Trog- zum Satteldach (Anlage 2). Durch die geänderte Dachform reduziert sich die Gebäudehöhe um ca. 40 cm. Die Maßnahme ist kostenneutral.
4. Die Anforderungen an den Schallschutz sind rechtlich nicht klar geregelt. Die Anforderungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) werden eingehalten. Aufgrund der vorgebrachten Bedenken aus der Beteiligung wurde der Schallschutz zusätzlich auf die höheren Anforderungen der TA Lärm überprüft. Diese werden eingehalten, wenn Fassadenflächen gemäß der als Anlage 1 beigefügten Planskizze geschlossen werden und wenn 50% der Deckenflächen mit schallabsorbierenden Materialien belegt werden. Die Kosten für diese Maßnahmen werden auf rd. 500.000 € geschätzt. Die Verwaltung schlägt vor, diese zusätzlichen Maßnahmen umzusetzen, um das Gebäude hinsichtlich des Schallschutzes zu optimieren und rechtlich auf der sicheren Seite zu sein. Dabei soll versucht werden, in Abstimmung mit den Planern und Sachverständigen die Maßnahmen hinsichtlich der Kosten noch zu optimieren.
5. Die Körnerstraße soll als Fahrradstraße ausgebaut werden. Im Bereich des Parkhauses wird die Fahrbreite der Straße reduziert und ein Grünstreifen mit Baumbewuchs angelegt, der der Ostfassade die optische Länge nimmt.

Anregungen der Behindertenbeauftragten der Stadt Rottweil Frau Gronmayer wurden in die Planung mit aufgenommen. Hier ging es um kleinere Punkte wie die Kombination haptischer und optischer Kennzeichnung an Treppen etc., größere Korrekturen waren nicht erforderlich.

Weiterhin wurden anhand von Sonnenstudien die durch das Parkhaus entstehenden Verschattungen zu den verschiedenen Jahreszeiten simuliert. Durch das Gebäude entstehen zusätzliche Verschattungen. Die Sonnenstudien zeigen, dass die Verschattungen im normalen Rahmen einer innerstädtischen Bebauung liegen.

Elektromobilität:

Das geplante Parkhaus soll mit E-Ladestationen ausgestattet werden. Gemäß dem Gebäudeelektromobilitätsinfrastrukturgesetz (GEIG) besteht die Anforderung, mindestens ein Drittel der Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur (z. B. Kabeltrassen / Leerrohre) auszustatten. Eine solche Ausstattung ist in der Planung für die beiden inneren Stellplatzreihen und somit für ca. 50% der Stellplätze gegeben, die Anforderung wird somit übererfüllt.

Die Mindestanforderung des GEIG hinsichtlich Anzahl der Ladestationen ist ein fertig installierter Ladepunkt. In der Planung vorgesehen ist eine Ausstattung mit Ladepunkten, die in Stufen dem Bedarf angepasst werden kann:

Stufe 1: Die Anzahl der Ladestationen wird an die zur Verfügung stehende Leistung angepasst. Die ENRW wird nördlich des Parkhauses (auf eigene Kosten) eine Trafostation mit einer Leistung von 400 kW installieren. Diese Station versorgt die umliegende Wohnbebauung und das Parkhaus. Für das Parkhaus stehen rd. 300 kW zur Verfügung, davon sind dann ungefähr 250 kW für die E-Ladung verfügbar. Um mit dieser Leistung möglichst viele Fahrzeuge laden zu können, ist die Installation eines Lastmanagements vorgesehen. Dabei wird die Ladeleistung entsprechend der Anzahl der aktuellen Verbraucher dynamisch angepasst (marktüblich ist hier eine Spanne zwischen 3,7 und 11 kW).

Mit dem o. g. Trafo ist so eine Ausstattung mit ca. 60 Ladepunkten sinnvoll möglich. Zum Vergleich: bei konventionellen Wallboxen ohne Lastmanagement, bei der immer von einer Abnahme der maximalen Ladeleistung ausgegangen werden muss, wären nur ca. 11 Ladepunkte à 22 kW oder 22 Ladepunkte à 11 kW möglich. Wie viele Ladepunkte im ersten Schritt konkret geschaffen werden, ist mit dem künftigen Betreiber / Dienstleister noch festzulegen, eine Anpassung an den Bedarf ist in dem genannten Rahmen jederzeit möglich.

Stufe 2: Sollte künftig der Bedarf an Ladepunkten noch höher liegen, ist ein weiterer Ausbau möglich. Für diesen Fall wird eine weitere Trafostation benötigt. Diese kann dann in der Dimensionierung / Auslegung an den zu erwartenden Gesamtbedarf angepasst werden. Die notwendige Infrastruktur wie z. B. Verteilungsleitungen werden schon mit dem Bau des Parkhauses installiert. Ebenso wird die notwendige Fläche für Schaltschränke in der Planung bereits berücksichtigt. Diese zusätzliche Trafostation wäre dann als kundeneigene Station allein durch die Stadt zu finanzieren (+ ca. 80.000,- €). Eine mögliche Variante wäre hier z. B. eine Ausstattung der mit Leitungsinfrastruktur vorgerichteten ca. 160 Stellplätze.

Stufe 3: Ausbau aller Stellplätze mit Ladestationen: Dies wäre sozusagen die Maximalvariante der Stufe 2, wird aber momentan und auch perspektivisch nicht als realistischer Bedarf angesehen.

Für Herstellung und Betrieb der E-Ladeversorgung wird durch eine Ausschreibung ein Partner gesucht werden, der Planung, Hardware (Ladestationen, Schaltschränke, ...), Software (Abrechnungssystem, Apps, ...) liefert sowie den anschließenden Betrieb regelt. Gespräche mit verschiedenen Anbietern sind gelaufen und zeigen, dass es hierfür einen wachsenden Markt gibt. Die Stromlieferung erfolgt voraussichtlich durch die ENRW.

Photovoltaik:

Es ist eine Photovoltaikanlage geplant, welche auf der Dachkonstruktion aufgeständert ist. Mehrere Gründe sprechen für diese Lösung und gegen ein reines Solardach:

- Ein reines Solardach in dieser Größe ist aktuell noch nicht Stand der Technik und birgt konstruktive Schwierigkeiten in der Ausführung sowie Instandhaltungsrisiken.
- Die Leistung eines solchen Daches übersteigt die Leistung der von der ENRW geplanten Trafostation. Die sofortige Investition in eine eigene Trafostation für das Parkhaus wäre erforderlich (+ ca. 80.000,- €) und von der Stadt als Errichterin alleine zu tragen.
- Trennung von Eigentümer Gebäude und Eigentümer Dach ist schwierig, das bedeutet, zusätzliche Investition für die Stadt für die PV-Anlage.
- Wartung, Reinigung und Winterdienst eines Solardachs sind aufwendig.
- Bei einer aufgeständerten Solaranlage kann das Dach begrünt werden und so ein Beitrag zur Regenrückhaltung und zum Mikroklima geleistet werden.

In der aktuellen Planung wird die maximal mögliche Fläche mit PV-Modulen belegt. Dadurch ist eine Leistung von zw. 350 und 400 kWp möglich. Die ENRW kann sich den Betrieb auch in einem Pachtmodell o. ä. vorstellen.

Finanzierung:

Kosten:

Im Haushalt veranschlagt:



Ja



Nein

Wir gehen derzeit davon aus, dass die Mehrkosten für die Schallschutzmaßnahmen durch die Minderkosten aufgrund Verkürzung des Gebäudes sowie die Fremdfinanzierung der PV-Anlage aufgefangen werden. Eine Kostenfortschreibung durch das Planungsbüro erfolgt im weiteren Projektverlauf.

Folgekosten:



Personelle Auswirkungen:

Zuständigkeit:

Da es sich um eine Angelegenheit handelt, die für die Stadt von grundsätzlicher Bedeutung ist, ist der Gemeinderat zuständig (§ 2 Absatz 3.1 Hauptsatzung)

Anlagen:

- Anlage 1, Lageplan mit Darstellung der geometrischen Änderungen und der schalldämmenden Fassadenbereiche
- Anlage 2, Regelschnitt mit Darstellung der geänderten Dachform und reduzierten Gebäudehöhe