

Sitzungsvorlage DS 2013/060

Stadtplanungsamt
Peter Klink
(Stand: **08.02.2013**)

Mitwirkung:
Amt für Stadtsanierung und Projektsteuerung
Stadtkämmerei
Stadtwerke

Ausschuss für Umwelt und Technik

nicht öffentlich am 20.02.2013

Gemeinderat

öffentlich am 25.02.2013

Aktenzeichen:

**Neuansiedlung Raiffeisenbank Ravensburg auf dem Flurstück 1037 in Ravensburg
- Festlegung städtebaulicher Rahmenbedingungen**

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss anerkennt den Flächenbedarf der Raiffeisenbank Ravensburg e.G. für einen zukunftsfähigen zentralen Firmensitz auf dem Flurstück 1037 in Ravensburg und empfiehlt dem Gemeinderat, auf die Option eines 2. Bauabschnitts für das Parkhaus P7 auf dieser Fläche zu verzichten.
2. Als Kompensation für diesen Verzicht und vor dem Hintergrund des zu erwartenden Bedarfs an Park- und Stellplätzen in der Bahnstadt ist die Raiffeisenbank Ravensburg e.G. im Rahmen des Grunderwerbs zu verpflichten, einen Teil ihrer baurechtlich notwendigen Stellplätze außerhalb ihrer Betriebszeiten der Öffentlichkeit als Kurzparkplätze zur Verfügung zu stellen.
3. Voraussetzung für den Verkauf des Flurstücks 1037 bleibt die Verpflichtung der Raiffeisenbank Ravensburg e.G. zur Durchführung eines Architektenwettbewerbs oder einer Mehrfachbeauftragung unter mehreren Architekturbüros.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit den Stadtwerken den Bedarf, einen geeigneten Standort und die Kosten für ein zusätzliches Parkhaus P9 im nördlichen Bereich der Bahnstadt zu ermitteln. Das Ergebnis dieser Prüfung ist dem Ausschuss im 1. Quartal 2014 vorzulegen.

Sachverhalt:

Die Raiffeisenbank Ravensburg e.G. mit Sitz in Horgenzell und die Raiffeisenbank Vorallgäu e.G. mit Sitz in Amtzell haben Anfang letzten Jahres zu einer neuen Raiffeisenbank Ravensburg e.G. (Raiba RV) fusioniert. Ziel der neuen Raiffeisenbank ist es, den gemeinsamen neuen Hauptsitz am namensgebenden Standort Ravensburg anzusiedeln, vorzugsweise in der Bahnstadt. Als konkreter Standortwunsch kristallisierte sich im Laufe der letzten Monate das noch nicht bebaute städtische Grundstück vor dem Parkhaus P7, Flst. 1037 mit ca. 1.813 m² heraus (Anlage 1).

Am 17.09.2012 hat der Verwaltungs- und Kulturausschuss über den Ansiedlungswunsch und den möglichen Verkauf des Flst. 1037 an die Raiba RV beraten und folgenden Beschluss gefasst:

1. Die Stadt Ravensburg ist im Grundsatz bereit, der Raiffeisenbank Ravensburg das Grundstück vor Parkhaus P7, Flst. 1037 zur Ansiedlung der neuen Firmenzentrale in Ravensburg zum Kauf anzubieten.
2. Voraussetzung für den Verkauf ist die Verpflichtung der Raiffeisenbank Ravensburg zur Durchführung eines Architektenwettbewerbs. Eine ggf. erforderliche Anpassung des Planungsrechtes ist durch die Raiffeisenbank Ravensburg zu tragen.
3. Die Verwaltung prüft das Erfordernis der Erweiterung des Parkhauses P7/Bahnstadt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage die Verhandlungen mit der Raiffeisenbank Ravensburg zum Abschluss zu bringen.
5. Die Ergebnisse sind dem Gemeinderat zur weiteren Beschlussfassung vorzulegen.

Das Parkhaus P7 wurde technisch so konzipiert, dass es jederzeit auf das Grundstück Flst. 1037 erweitert werden kann. Es war deshalb im Rahmen der weiteren Vorbereitung zu einem möglichen Verkauf an die Raiffeisenbank Ravensburg zu prüfen, in wie weit die Erweiterung des Parkhauses P7 für die weitere Entwicklung der Bahnstadt noch erforderlich ist und ob eine solche Erweiterung mit den Flächenerfordernissen der Bank vereinbar ist.

1. Machbarkeitsstudie Raiffeisenbank Ravensburg

Die Raiffeisenbank plant ein mehrgeschossiges Gebäude für Verwaltung, Kundencenter, Sitzungen und Veranstaltungen in hochwertiger Architektur. Im Hinblick auf das künftige Raumprogramm hat die Bank eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die neben den aktuellen Anforderungen (ca. 3.300 m² Bruttogeschossfläche ohne UG und Parken) auch denkbare Erweiterungsoptionen berücksichtigt, um zu ermitteln, ob der Standort ggf. auch zusätzliche Flächenbedarfe in der Zukunft aufnehmen kann. Erstellt wurde die Studie durch das Büro Nething Generalplaner aus Neu-Ulm, das bereits das Parkhaus P7 geplant und gebaut hat und dadurch mit dem Standort vertraut ist. In einem ersten Durchgang wurden zunächst folgende Varianten untersucht (Anlage 3):

Variante 1

berücksichtigt den Flächenbedarf eines bereits im Jahr 2000 als Option geplanten 2. Bauabschnitts für das Parkhaus P7. Auf drei zusätzlichen Ebenen, die direkt mit dem Parkhaus verbunden sind, könnten etwa 90 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden.

Bei dieser Variante könnte die Raiba RV zwar ihr aktuell erforderliches Raumprogramm realisieren, eine künftige Erweiterung wäre jedoch nicht mehr möglich. Da im Untergeschoss der Bank nur 8 Stellplätze untergebracht werden könnten, müssten die übrigen notwendigen Stellplätze über langfristige Verpflichtungen im Parkhaus P7 nachgewiesen werden.

Variante 2a

verzichtet auf die Option eines 2. Bauabschnitts für das Parkhaus P7. Bei dieser großen Lösung könnte die Raiba RV eine Bruttogeschossfläche realisieren, die zwar das aktuell erforderliche Raumprogramm übersteigt, dafür aber ausreichend Entwicklungsoption für die Zukunft bietet. Denkbar wäre eine Variante in zwei Bauabschnitten. Die notwendigen Stellplätze würden in einem eigenen zweigeschossigen Parkdeck im EG und UG nachgewiesen. Bei einer 4-geschossigen Blockrandbebauung entstünde oberhalb des Erdgeschosses ein größerer und begrünter Innenhof. Immobilienwirtschaftlich wäre dies eine eigenständige Lösung.

Variante 2b

versucht den Nachteil der Variante 2a, nämlich die Aufgabe der Erweiterungsoption für das Parkhaus P7, auszugleichen, indem sie (wie in Variante 1) eine dreigeschossige Parkhauserweiterung mit ca. 90 zusätzlichen Stellplätzen vorsieht, die dann mit dem Neubau der Raiffeisenbank überbaut würde. In dieser Variante sind ebenfalls Erweiterungsoptionen für die Zukunft enthalten, allerdings etwas geringer als in Variante 2a. Auch hier wären 2 Bauabschnitte denkbar.

Größter Nachteil dieser Variante ist, dass bei zwei unterschiedlichen Bauherren große Abhängigkeiten in Form entsprechender Über- oder Unterbaurechte geschaffen werden. Eine klare Grundstücksteilung ist nicht möglich.

Variante 3

stellt einen weiteren Kompromissvorschlag mit einer mittelgroßen Lösung dar. In einer kleineren Parkhauserweiterung auf 4 Ebenen mit jeweils nur einem Parkstreifen könnten ca. 68 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Diese Variante ist aus Sicht des Parkhausbetreibers vergleichsweise weniger wirtschaftlich. Der Raiba RV bietet sie eine Bruttogeschossfläche, die nur geringfügig über den heutigen Anforderungen liegt. Die südliche Baugrenze würde in dieser Variante etwas überschritten werden.

Bei allen Varianten wurde übereinstimmend deutlich, dass beim Bau eines zusätzlichen Gebäudes auf dem Flurstück 1037 darauf zu achten ist, dass der Übergang zum Parkhaus architektonisch so gestaltet wird, dass das P7 durch den künftigen Baukörper nicht optisch "bedrängt" wird. Hierzu hat das Planungsbüro weitere Alternativen erarbeitet (Anlage 4), die entweder einen niedrigeren Übergang zum Parkhaus oder gar eine Öffnung des südlichen Blockrandes zeigen. Letztere würde zum Erhalt der natürlichen Belichtung des P7 wie auch zur besseren Belichtung des Innenhofs beitragen. Eine letzte Variante unternimmt den Versuch einer fünfgeschossigen Eckbebauung, allerdings ergibt sich hierdurch keine städtebaulich überzeugende Lösung.

Alle Varianten im zweiten Teil der Machbarkeitsstudie verzichten auf eine Erweiterung des Parkhaus P7 bei bestmöglicher Ausnutzung durch den potentiellen künftigen Eigentümer. Einige der Varianten überschreiten die Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplans, deren Einhaltung im weiteren Verfahren zu berücksichtigen ist.

2. Erweiterungsbedarf Parkhaus P7

Das Parkhaus P7 wurde im Jahr 2000 als zentrale Parkieranlage für die Bahnstadt und umliegende Großprojekte geplant und 2001/2002 in einem ersten Bauabschnitt mit 303 Stellplätzen realisiert. In einem 2. Bauabschnitt könnten zusätzliche Stellplätze geschaffen werden, deren Bedarf zum Zeitpunkt der Planung jedoch noch nicht erkennbar war.

Von den 303 Stellplätzen sind aktuell 165 als langfristige Nutzungsrechte vergeben, überwiegend zum Nachweis baurechtlich notwendiger Stellplätze in der Bahnstadt und deren Umfeld, wie z.B. für den Neubau der Kreissparkasse an der Meersburger Straße. Weitere 80 Plätze sind an Dauerparker vermietet, so dass derzeit rund 58 Plätze als Kurzparkplätze zur Verfügung stehen. Diese werden im Durchschnitt 4 mal pro Tag belegt. Die mit Nutzungsrechten belegten Stellplätze sind allerdings keine reservierten Plätze, sie stehen außerhalb der Nutzung durch die Rechteinhaber auch anderen Nutzern als Kurzparkplätze zur Verfügung.

Bei der weiteren Entwicklung der Bahnstadt und deren Umfeld zeichnet sich ab, dass es auch künftig nicht gelingen wird, alle baurechtlich notwendigen Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken der einzelnen Vorhaben zu realisieren, sei es aufgrund ungünstiger Grundstückszuschnitte oder wegen der schwierigen Bodenverhältnisse (z.B. hoch stehendes Grundwasser), die in der Regel nur kleine oder eingeschossige Tiefgaragen ermöglichen. Für diese Fälle ist geregelt, dass Stellplätze abgelöst und Nutzungsrechte im Parkhaus P7 erworben werden können, sofern 50% der erforderlichen Stellplätze auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden.

Wie groß der Bedarf an zusätzlichen Stell- und Parkplätzen in der Bahnstadt tatsächlich noch ist, lässt sich derzeit nicht zuverlässig abschätzen. Fest steht, dass sich die Auslastung des Parkhaus P7 in den letzten Jahren stetig verbessert hat. Die Entwicklung des Postquartiers wird eine weitere Belebung der Bahnstadt mit sich bringen, weitere Bedarfe zeichnen sich ab bei den noch ausstehenden Entwicklungen der Brachflächen an der Georgstraße, auf dem Eckgrundstück am Bahnhofplatz sowie ggf. beim WLZ-Gebäude. Bei der Fläche an der Georgstraße ist zu berücksichtigen, dass im Falle einer Bebauung der derzeit dort eingerichtete Interimparkplatz wegfällt.

Auch die Stadtwerke als Betreiber des Parkhauses P7 sehen weiteren Bedarf an Park- und Stellplätzen in der Bahnstadt wie auch im Umfeld. Allerdings würden auch die Stadtwerke den Bau eines zusätzlichen Parkhauses P9 im Bereich der nördlichen Bahnstadt gegenüber einer großvolumigen Erweiterung des Parkhauses P7 im Süden der Bahnstadt bevorzugen. Begründet wird dies u.a. mit der bereits im Entwicklungskonzept für die Bahnstadt angelegten Strategie zweier Parkhausstandorte in der Bahnstadt, die bestätigt wird durch eine stetig steigende Nachfrage im nördlichen Bereich, ausgelöst durch Ansiedlungen wie den Schwäbischen Verlag oder das DoktorHaus sowie durch

den Wegfall von Parkierungsflächen im Bereich der ehemaligen Aurelis-Flächen, die mittlerweile von der Stadt an Investoren verkauft wurden. Auch die TWS sieht durchaus noch einen gewissen Eigenbedarf. Als Standort vorstellbar wäre eine Fläche in Verlängerung der Möttelinstraße, angrenzend an die vor kurzem veräußerten Flächen. Konkrete Bedarfsermittlungen oder Standortuntersuchungen wurden bislang allerdings noch nicht durchgeführt.

Die Statik des Parkhauses P7 ließe ggf. noch die Aufstockung um ein weiteres Deck mit ca. 26 Stellplätzen zu. Dies wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie durch die Firma Nething ermittelt.

3. Fazit

Die Machbarkeitsstudie lässt erkennen, dass eine Erweiterbarkeit des Parkhauses P7 und die Vorstellung der Raiffeisenbank Ravensburg, auf dem Flurstück 1037 ihren Hauptsitz zu entwickeln, nicht oder nur sehr eingeschränkt in Einklang zu bringen sind. Für ein unabhängiges Nebeneinander eines 2. Bauabschnitts P7 und eines Neubaus für die Raiffeisenbank in der erforderlichen Größe bietet das Flurstück 1037 zu wenig Fläche.

Als Ausgleich für eine Erweiterung P7 konnte Einigkeit darüber erzielt werden, dass die Bank die für ihr Vorhaben erforderlichen Stellplätze außerhalb ihrer Betriebszeiten der Öffentlichkeit als Kurzparkplätze zur Verfügung stellt.

Zusammenfassend bleibt folgendes Ergebnis festzuhalten:

1. Die stadteigene Fläche Georgstraße / Meersburger Straße ist für die Raiffeisenbank Ravensburg nur dann zukunftsfähig entwickelbar, wenn die Stadt Ravensburg auf ihre bisherige Option einer Erweiterung des Parkhaus P7 verzichtet und der Raiba RV das Flurstück vollständig veräußert.
2. Ein zusätzlicher Bedarf an Stellplätzen über das bestehende Parkhaus P7 hinaus ist aufgrund der weiteren Entwicklungen in der Bahnstadt und im näheren Umfeld zu erwarten. Ohne die Option eines zweiten Bauabschnitts für das Parkhaus P7 bleiben folgende Alternativen zur künftigen Steigerung der Stellplatzzahl in der Bahnstadt:
 - Die Raiba RV stellt einen Teil ihrer notwendigen Stellplätze außerhalb ihrer Öffnungs- bzw. Betriebszeiten der Öffentlichkeit zu den Konditionen wie im P7 zur Verfügung. Diese Plätze stehen dann als zusätzliche Kurzparkplätze zeitlich begrenzt zur Verfügung.
 - Die Zahl der Stellplätze im P7 könnte vorbehaltlich des endgültigen statischen Nachweises durch die Aufstockung mit einer weiteren Halbetage auf der Westseite um ca. 26 Plätze erhöht werden.
 - Die Stadt Ravensburg deckt den weiteren Bedarf an Stell- und Parkplätzen in der Bahnstadt und deren Umfeld mittelfristig durch den Bau eines weiteren Parkhauses P9 im nördlichen Bereich der Bahnstadt. Ggf. könnten dann auch Nutzungsrechte und Dauerparker verlagert werden, so dass wiederum Kapazitäten im Parkhaus P7 frei werden.

4. Architektenwettbewerb

In den bisherigen Gesprächen zeigte sich der Vorstand der Raiba RV stets an der Durchführung eines Architektenwettbewerbs, wie von der Stadt gefordert, interessiert. Es wurde sich darauf verständigt, dass dieser alternativ auch in Form einer Mehrfachbeauftragung durchgeführt werden kann.

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan/Luftbild Flurstück 1037
- Anlage 2: Bebauungsplanübersicht
- Anlage 3: Machbarkeitsstudie Raiba RV Teil 1 (Auszug)
- Anlage 4: Machbarkeitsstudie Raiba RV Teil 2 (Auszug)