

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:	<b>V/0788/2015</b>
Auskunft erteilt:	Herr Krause
Ruf:	492 61 20
E-Mail:	KrauseJ@stadt-muenster.de
Datum:	02.10.2015

Betrifft

"Gartensiedlung Weißenburg" - Stand zur Autofreiheit / geplante bauliche Komplettierung der Siedlung / weiteres Vorgehen

Beratungsfolge

27.10.2015	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
29.10.2015	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Bericht

**Bericht:**

**Projektziel und -entstehung**

Zielrichtung des Projektes „Gartensiedlung Weißenburg“ war die Realisierung einer von der Stadt Münster aktiv aufgegriffenen Anfrage des Landes NRW zur Planung und Realisierung eines Pilotprojektes „autofreie Wohnsiedlung“ – bereits in der Entstehungszeit Mitte der 90er Jahre und vor allem nach dem damals durchgeführten zweistufigen Wettbewerbsverfahren zum Projekt (Städtebau und Hochbau) gab es eine sehr engagierte bis hitzige bürgerschaftliche und politische Diskussion und Debatte zur grundsätzlichen Zielrichtung des Projektes und zur rechtlichen Haltbarkeit der Autofreiheit.

Als Ergebnis dieser Diskussionen wurde der Bebauungsplan Nr. 428 (vgl. Anlage 1 zur Vorlage) im Jahr 1999 rechtskräftig. Parallel beschloss der Rat eine Stellplatzverzichtssatzung, die für das Wohngebiet einen Stellplatznachweis je Wohneinheit - mit Ausnahme der im Projekt implementierten und zentral an der Weißenburgstraße angesiedelten Besucherstellplatzanlage - bewusst und zielgerichtet entbehrlich macht.

Eine angestrebte Normenkontrolle gegen den Bebauungsplan kurz nach dessen Rechtskraft vor dem Oberverwaltungsgericht NRW war nicht erfolgreich: Die Richter bestätigten die Abwägung des Rates und die Zulässigkeit aus der öffentlich-rechtlichen Sicht eindeutig. Die Sicherung der Autofreiheit basiert in diesem Zusammenhang auf folgendem Konstrukt:

- Bebauungsplan, ohne festsetzende Optionen eines Stellplatznachweises außerhalb der Baufenster, demgegenüber aktive Festsetzung einer Besucherstellplatzanlage;
- Stellplatzverzichtssatzung, die Zielrichtung des Projekts flankierend;
- Städtebaulicher Vertrag, die Umsetzung der Bebauungsplanziele sichernd - mit der Verpflichtung für die Wohnungsgesellschaft, die Autofreiheit ergänzend privatrechtlich in ihren Mietverträgen zu verankern und diese der Vermietung zu Grunde zu legen;

- mietvertragliche Regelungen der Wohnungsgesellschaft im Hinblick auf einen mieterseitig erklärten Verzicht zur Haltung und Nutzung eines Autos (mit Ausnahme von car-sharing, Sonder- oder Härtefällen i.V.m. Anerkennung der Schlichtungsstelle als Schiedsorgan).

Die Siedlung wurde auf dieser Basis durch die Wohnungsgesellschaft Münsterland (WGM) als Eigentümerin der Flächen, heute Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG), in drei aufeinanderfolgenden Bauabschnitten umgesetzt. Die Realisierung erfolgte einschl. der öffentlichen und halböffentlichen autofreien Aufenthaltsflächen. Es erfolgte jedoch bis dato noch keine komplette Bebauung, insbes. nicht im westlichen Teilbereich der autofreien Wohnsiedlung (Luftbild - vgl. Anlage 2 zur Vorlage). Der Wohnungsbau wurde ausschließlich im öffentlich geförderten Wohnungsbau errichtet, im damaligen sog. 1. und 2. Förderweg sowie per Miet-Reiheneigenheimförderung.

Die Autofreiheit abseits der öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Regelungen entscheidend tragendes Element war und ist das Eigen-Engagement der Bewohnerinnen und Bewohner, vor allem in Form des mit Erstbezug der Siedlung gegründeten Bewohnervereins. Dieser unterstützt die Autofreiheit ideell und praktisch durch Begleitung der WGM/LEG in der Mieterauswahl sowie der eingerichteten Schlichtungsstelle (Sonder- und Härtefälle). Neben für das Zusammenleben der Mieter unterstützender Beratung ging und geht das Engagement so weit, Jubiläen der Siedlung zu begehen und zu feiern sowie vor allem „als das Wohnmodell lebende Experten“ für die bis heute am Wohnprojekt und seiner Entwicklung interessierte bundesweite Fachöffentlichkeit für Erfahrungsaustausche, Führungen und Ortstermine, ja sogar Fachtagungen, zur Verfügung zu stehen.

Alle Projektpartner (Stadt, WGM, Land NRW) waren sich mit Beginn der Planung und Realisierung in der Einschätzung einig, dass ein solches Pilotprojekt auch immer mit einem untergeordneten Prozentsatz an „Verhaltensverstößen“ einzelner Mieterinnen und Mieter gegen die rechtlich abgesicherte Autofreiheit leben können muss (die sich der praktischen Kontrolle teilweise entziehen). Sollte es hier zu verschärften Problemen kommen, wurde vereinbart, dass WGM/LEG und Stadt gemeinsam prüfen, inwieweit hier rechtliches Agieren auf Unterlassung zweckmäßig und geboten ist.

Probleme entstanden vermehrt seit Mitte der 2000er Jahre, die weniger in der steigenden Anzahl an Verstößen gegen die Autofreiheit, sondern ab Anfang der 2010er Jahre in einigen Fällen in ihrer für die gesamte Bewohnerschaft wahrnehmbaren Offensichtlichkeit lagen (Befahrung der Siedlung, Nutzung des Besucherstellplatzes, kein Interessenausgleich mehr über die Schlichtungsstelle möglich, keinerlei Dialogbereitschaft). Insofern sah sich die LEG, auch im Interesse der übrigen Bewohnerinnen und Bewohner und in Abstimmung mit der Stadt - selbstredend erst nach Wahl milderer Mittel - gezwungen, die Autofreiheit privatrechtlich einzufordern bzw. einzuklagen ... und damit auch die zivilrechtliche Seite des Projektes auf den Prüfstand zu stellen.

### **gerichtliche Entscheidungen**

In drei Fällen strebte die LEG in der Folge Klagen vor dem Amtsgericht Münster gegen Mietparteien der Wohnsiedlung mit der Zielrichtung der Unterlassung mietrechtswidrigen Verhaltens und Einhaltung der mietvertraglichen Verpflichtungen, ausführlich dokumentiert und begründet, an. In diesen zivilrechtlichen Verfahren war die Klage der LEG gegen ihre Mieter in allen drei Fällen nicht erfolgreich; die Revision wurde gleichwohl zugelassen.

Die von der LEG in Abstimmung mit der Stadt angestrebte Berufung beim Landgericht Münster, inzwischen reduziert auf zwei Klagen, war ebenfalls nicht erfolgreich. Das Gericht sah knapp zusammengefasst keine Grundlage für die in den Mietverträgen zur Einhaltung der Autofreiheit enthaltenen Bindungen, da sie diese in Abwägung zur (grundgesetzlich garantierten) persönli-

chen Gestaltungs- und Verhaltensfreiheit des Einzelnen als zu gravierenden Eingriff bewertete – dies trotz Freiwilligkeit der Unterschrift des jeweiligen Mieters oder der jeweiligen Mieterin bei Abschluss der Mietverträge.

Aus diesen letztinstanzlichen Gerichtsentscheidungen muss darüber hinaus das (ernüchternde) Fazit gezogen werden, dass auch rechtliche Nachbesserungen in den Mietverträgen keine Aussicht auf Erfolg haben: Das Landgericht hat in seinen Urteilsbegründungen deutlich gemacht und ausgeführt, dass eine Bindung unter Umständen und nur mit einem solchen Umfang an weitreichenden Ausnahmetatbeständen verbunden sein müsste (um der Grundsatzentscheidung zu genügen), die faktisch und praktisch weder handhabbar noch prüfbar durch die Vermieterin LEG wären und sind.

Damit konstatieren LEG und Stadt gemeinsam, dass zum einen die wie in der Vergangenheit betriebene Sicherung der Autofreiheit auf privatrechtlichem Wege ins Leere geht bzw. nicht umsetzbar ist – sich zum zweiten auch nach nochmaliger intensiver rechtlicher Prüfung und Beratung keinerlei realistische mietvertragliche Lösungsoptionen anbieten, diesen Zustand in Gänze oder teilinhaltlich zu heilen. Die bestehenden Mietverträge bleiben gleichwohl wirksam, sind in diesem Punkt aber nicht anwendbar bzw. umsetzbar. Neue Mietverträge dürfen insofern nicht in Verstoß gegen diese abschließende Rechtsprechung durch die LEG abgeschlossen werden.

Unabhängig hiervon hat sich die LEG aktuell entschlossen, zwar nicht erneut in Neubautätigkeiten einzusteigen, jedoch die bestehende Liegenschaft strategisch und wirtschaftlich sinnvoll gemäß den bestehenden Optionen des Bebauungsplans baulich zu komplettieren. Es ist verbindliche Absicht, die westlichen freien Baufelder (vgl. Anlage 3 zur Vorlage) bebauungsplanconform mit im Unternehmen verbleibenden freifinanzierten Mietwohnungsbau und primär orientiert auf ein Wohnungsangebot für ältere Menschen zeitnah zu bebauen.

Es handelt sich dabei um ein Projekt mit ca. 50 barrierefreien Wohneinheiten. Gemäß städtebaulichem Vertrag war in den vier westlichen Baufeldern – die nun von WGM/LEG bebaut werden sollen – ursprünglich der Bau von 40 Reiheneigenheimen (21 freifinanziert, 19 öffentlich gefördert) vorgesehen. Stattdessen wurden in zwei nördlichen Baufeldern bis heute dagegen lediglich 18 Reihenhäuser gebaut. Die in Reihenhäusern wohnende Klientel hat erfahrungsgemäß durch die höhere Personenzahl und älter werdende Kinder in der Regel einen stärker ausgeprägten Wunsch, ein oder sogar mehrere Kraftfahrzeuge zu nutzen. Im Rahmen der die Siedlung komplettierenden Baumaßnahme sind insofern mehrheitlich kleinere Wohnungen vorgesehen (Anteil der 3-Zimmerwohnungen etwa bei ein Drittel). Einzelpersonen oder kinderlose Paare und insbesondere die hier als Zielgruppe avisierten älteren Menschen haben dagegen an einem so stadtintegrierten Standort wie der Weißenburgsiedlung per se einen eher gering ausgeprägten Wunsch nach Nutzung eines Kraftfahrzeugs. Auch ist an jedem der vier Gebäude eine gut ausgestattete Fahrradgarage geplant, wodurch die Möglichkeit, das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zu nutzen, begünstigt wird.

Diese Bauabsicht sowie die skizzierte (zivil)rechtliche Situation zur Autofreiheit lösen eine Reihe von Fragestellungen und eine Bewertung zum weiteren Umgang und zum Vorgehen auch für die Stadt und für die Stadt im Zusammenwirken mit ihrer Projektpartnerin LEG aus.

## **Anforderungen, Fragestellungen und weiteres Vorgehen**

### **- Sichtweise des Bewohnervereins -**

In Gesprächen des Bewohnervereins mit der LEG und auch gemeinsam mit der Stadt wurde deutlich, dass es berechtigtes und vitales Anliegen der Bewohnerinnen und Bewohner der Sied-

lung ist, weiterhin die ideelle und praktische Unterstützung seitens LEG, Verwaltung und Politik zu erhalten, den positiven Grundgedanken der Autofreiheit innerhalb und (so weit als möglich) außerhalb der Siedlung weiterhin umzusetzen ... und, die Zielrichtung des auch in der Praxis gut funktionierenden Wohngebietes als ohne Frage bundesweit bekanntes und sehr positiv wahrgenommenes „Aushängeschild“ für die Stadt als wichtigen und nach wie vor richtigen Anspruch hochzuhalten.

Diese Sichtweise wird von Verwaltung und LEG weiterhin gemeinsam getragen und ebenso gesehen.

In diesem Themenfeld sind auch bereits praktische Maßnahmen wie zusätzliche Hemmnisse der Binnenbefahrbarkeit der Siedlung sowie Neuordnungen und Neuregelungen auf dem Besucherstellplatz durch die LEG umgesetzt worden.

Zwar ist es nicht realistisch, den weiterhin dringlichen Wunsch des Vereins nach neuen mietvertraglichen Regelungen im Sinne von Autoverzicht zu verankern (s.o.), die LEG wird jedoch die „besondere“ Zielrichtung des Wohnens in der Siedlung ergänzend und weiterhin wie folgt unterstützen (in den Fußnoten im Wortlaut):

- stärkere Kontrolle der Befahrung der Siedlung sowie der Berechtigung der Nutzung des Besucherstellplatzes<sup>1</sup>;
- weiterhin Verankerung einer Präambel in den Mietverträgen, die für das besondere Projektziel und das erwünschte (gleichwohl nicht verpflichtende) Mieter-Verhalten aktiv sensibilisiert und wirbt<sup>2</sup>;
- soweit als möglich Mieterauswahlgespräche, in denen für Akzeptanz des autofreien Ansatzes des Wohnens geworben wird - hier weiterhin beratende Einbindung des Bewohnervereins<sup>3</sup>.

Dieses zielrichtungsunterstützende Handlungskonzept gilt für Neuverträge in der bestehenden Siedlung bei Mietwechsel ebenso wie insbes. auch für die künftigen Mietverträge im aktuell beabsichtigten Bereich der baulichen Komplettierung der Siedlung.

---

<sup>1</sup> aktuelle Nutzung und Auslastung des Besucherparkplatzes

„Nach unserer Einschätzung wird der Besucherparkplatz derzeit grundsätzlich als Besucher- und Carsharingparkplatz genutzt, abgesehen von Mietern mit Ausnahmeregelungen. Längerfristige und wiederkehrende Nutzung von Mietern werden von unseren Hauswarten und dem Bewohnerverein kontrolliert. Sicher können wir hierbei eine unberechtigte Nutzung nicht zu 100% ausschließen. Nach unserer Einschätzung liegt die derzeitige Auslastung bei ca. 50%, so dass hier bei einer Nachverdichtung jedoch genügend Raum für weitere Besucher bleibt.“

<sup>2</sup> Vorgehensweise bei Wohnungsneuvermietung:

„Nach der gerichtlichen Auseinandersetzung mit dem Thema Eigentum von PKWs für Mieter der Weißenburgsiedlung werden wir unsere Mietverträge hinsichtlich der Formulierung zur Autofreiheit anpassen. Jeder Mietvertrag erhält auch weiterhin eine Anlage als besondere Vereinbarung zu KFZ-Einschränkung in der Siedlung. Darin wird auch weiterhin die Autofreiheit als Konzept für die Siedlung formuliert und umfassend erläutert. Die Vereinbarung wird vom Mieter und Vermieter unterzeichnet.“

<sup>3</sup> Umgang mit dem Thema Stellplätze in künftigen Mietverträgen:

„Das Vermietungsgremium des Bewohnervereins ist unverändert in den Vermietungsprozess der LEG eingebunden. Wie in der Vergangenheit werden Interessenten und gekündigte Wohnungen ausgetauscht. LEG wählt mindestens drei Interessenten aus und teilt dem Vermietungsgremium die Kontaktdaten mit. Der Bewohnerverein führt individuelle Gespräche und achtet hierbei insbesondere auf die KFZ-Freiheit. Bei Bedarf werden die Interessenten der Hausgemeinschaft vorgestellt. Für die Neuvermietung erhält LEG die Vorschläge des Vermietungsgremiums, gegebenenfalls eine Rangfolge, und schließt den Mietvertrag. Durch die Beteiligung des Bewohnervereins und die Anlage zum Mietvertrag stellen wir sicher, dass die Idee und Konzeption der Auto-Freiheit für die Siedlung umfassend kommuniziert und im Rahmen der juristischen Möglichkeiten mit den Mietern vereinbart wird.“

## - Sichtweise der Anlieger Weißenburgstraße -

Einige Anlieger der Weißenburgstraße haben sich nach Bekanntwerden der neuen privatrechtlichen Sachlage schriftlich mit der Anforderung an die Verwaltung gewandt, die Bewohnerinnen und Bewohner des direkten Umfeldes der „Gartensiedlung Weißenburg“ nach dem aus ihrer Sicht nunmehr gescheiterten Wohnprojekt vor (weiteren) Verschlechterungen der Wohn- und Parksituation zu schützen.

Ihre Wünsche und Forderungen zielen auf die in der Begründung zum Bebauungsplan angesprochenen und in den damaligen Beschlussvorlagen enthaltenen Prüfungen „bei Scheitern des Projektes“ ab. In der Bewertung der Anwohner sind Maßnahmen gleichwohl jedoch nicht nur zu prüfen, sondern zum Schutz der Nachbarschaft vor weiter zunehmendem Parkdruck zu ergreifen, insbesondere bezogen auf das Thema der Einrichtung von Anwohnerparken (Parksonderrechte) in der Weißenburgstraße.

Diese Prüfung ist durch die Verwaltung erfolgt; sie spricht zu möglichen Handlungsfeldern die folgenden Vorgehensempfehlungen aus:

### a. Stellplatznachweis/Nachrüstung von Stellplätzen in der Siedlung:

Vor allem die Bewohnerinnen und Bewohner genießen hier Vertrauensschutz, die Siedlung praktisch autofrei zu (er)halten. Unabhängig hiervon böte das bestehende und baulich überwiegend umgesetzte städtebauliche Konzept faktisch und praktisch gar keine räumlichen Möglichkeiten einer Nachrüstung von Stellplätzen. Ein theoretisch denkbarer Stellplatznachweis auf den bisher unbebauten Flächen, ggf. auch in einer Tiefgaragenlösung, führte die Zielrichtung und unbestritten hohen Qualitäten des Wohnens und des Wohnumfeldes, unabhängig von deutlichen Verkehrszunahmen im Bereich Weißenburgstraße, völlig ad absurdum.

Es stellten sich zudem eine Vielzahl neuer Rechts- und Abwägungsfragen im Falle der Veränderung des rechtskräftigen Bebauungsplans sowie der erforderlichen Aufhebung der Stellplatzverzichtssatzung, hier insbesondere in Punkto Vertrauensschutz der LEG: Die erteilten Baugenehmigungen besitzen Bestandskraft und sind nicht rückabwickelbar. Aus Sicht der Verwaltung scheidet dieser Handlungsstrang deshalb aus einer Vielzahl von Gründen kategorisch aus.

### b. Stellplatznachweis in der Nachbarschaft der Siedlung:

Das Quartier im engeren und weiteren Umfeld der „Weißenburgsiedlung“ ist in seiner baulichen Entwicklung abgeschlossen und bebaut, so dass ein Stellplatznachweis dort ebenfalls nicht realistisch erscheint. Bereits in der Entstehungszeit der Wohnsiedlung wurde der östlich an die Siedlung angrenzende Garagenhof der LEG (vgl. in den Anlagen 1 und 2), erschlossen von der Habichtshöhe, bereits als eventuelle Auffangposition diskutiert - jedoch damals bereits verworfen mit der Einschätzung, dass diese (ohnein nicht ausreichende) Anzahl an Stellplätzen bereits von Bewohnerinnen und Bewohnern der Quartiere Weißenburgstraße/Habichtshöhe/Grüner Grund genutzt werden und theoretische, sukzessive Kündigungen oder Neubelegungen der Garagen zugunsten von Mietern in der autofreien Siedlung durch die WGM/LEG immer nur zu den gleichen Verdrängungseffekten in die öffentlichen Straßenräume, ebenfalls im Umfeld der autofreien Wohnsiedlung, führten wie im Falle der Autonutzung von Bewohnern und Bewohnerinnen der autofreien Siedlung befürchtet. Diese Einschätzung besitzt immer noch Gültigkeit.

Im Übrigen haben aus der rechtlichen Brille auch hier die erteilten Baugenehmigungen Bestandskraft und sind nicht rückabwickelbar. Aus Sicht der Verwaltung scheidet dieser Handlungsstrang deshalb ebenfalls aus.

c. Umgang mit Neubauanträgen:

Es ist aus Sicht der Verwaltung in keiner Weise sinnvoll, das Projekt in seiner städtebaulichen Zusammengehörigkeit zu teilen und damit unterschiedliche Bedingungen für den Stellplatznachweis in einer Siedlung zu konzipieren, dessen Verkehre zudem noch quer durch die autofreie Siedlung geführt würden (siehe zu a.) ... auch weitergehende Erwägungen, diese Erschließungsverkehre über den Garagenhof von der Habichtshöhe aus zuzuführen und in einer Tiefgarage unterzubringen sind eher theoretischen Natur und erscheinen mit Blick auf die vielbefahrene Ost-West-Radwegverbindung durch die Siedlung, die Dimensionierung des Garagenhofes und die Dimensionierung der Straße Habichtshöhe ebenfalls in keiner Weise empfehlenswert.

In der Gesamtbewertung ist auch eine teilweise Veränderung der Genehmigungsbasis durch teilweise räumliche Rücknahme der Stellplatzverzichtssatzung nicht sinnvoll: Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Zielgruppe für die Vermarktung in Verbindung mit dem o.a. Handlungskonzept von LEG mit Bewohnerverein vor Abschluss neuer Mietverträge erscheint es wenig sinnvoll und zielführend, die öffentlich-rechtliche Basis für die „Gartensiedlung Weißenburg“, auch und gerade nicht für die nunmehr anstehende bauliche Komplettierung der Siedlung, zu verändern.

d. Einrichtung von Anwohnerparken (in der Weißenburgstraße):

Die Anlieger haben darüber hinaus auf die aus ihrer Sicht schwer hinnehmbare Parksituation im öffentlichen Verkehrsraum, insbes. in der Weißenburgstraße und aus ihrer Sicht dauerhaft ausgelöst durch die Nutzungen der Johanniter Unfallhilfe (JUH) (Johanniter-Akademie und angegliederte Hotelnutzung), hingewiesen. Diese Nutzungen sind genehmigt; der Stellplatznachweis in der zum Projekt gehörigen Tiefgarage, erbracht. Von den Anwohnern kritisiert wird primär das Verhalten von Kunden und Besuchern der JUH, ihr privates Fahrzeug dennoch nicht dort, sondern im öffentlichen Verkehrsraum abzustellen und dauerhaft zu parken.

Ein (erneutes) Gespräch der Verwaltung mit der Leitung der Johanniterschule und Recherchen haben hierzu folgendes ergeben:

- eine gut zu erkennende Wegweisung zur Tiefgarage ist vorhanden;
- im Internetauftritt der JUH tauchen Hinweise zur kostenlosen Nutzung der Tiefgarage aktiv und nicht versteckt auf;
- dies gilt ebenfalls für die Möglichkeit, bei überhängenden Kapazitäten über externe Hotelportale zu buchen – auch hier findet sich der Hinweis auf die kostenlose Tiefgaragennutzung;
- bei Empfang und Einladung zu Lehrgängen werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ebenfalls hierauf hingewiesen und gebeten, die Tiefgarage zu nutzen (Hinweiszettel);
- Kontrolle des Parkens der eigenen Mitarbeiter mit Blick auf die Nutzung der Tiefgarage.

Der öffentliche Parkraum in der Weißenburgstraße ist insofern für alle Anlieger da – es ist städtischerseits nicht möglich, auf das individuelle Parkverhalten (straßenverkehrsrechtlich) Einfluss zu nehmen. Die JUH tut dies im Übrigen i.S. einer guten Nachbarschaft und Problemvermeidung glaubhaft - im Vorfeld informierend und appellierend sowie im Einzelfall individuell auf ihre Besucher, Kunden und Mitarbeiter einwirkend.

In der Weißenburgstraße wird aktuell bereits mit der Schilderkombination „Verbot für Kraftfahrzeuge“ und „Anlieger frei“ der Durchgangsverkehr untersagt; zusätzlich wird eine Tempo-30-Zone ausgewiesen. Es ist festzuhalten, dass die Weißenburgstraße aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde „nicht auffällig“ ist: Dies meint, dass Aufforderungen

zu Parkverstößen, zugestellten Rettungswegen, Feuerwehreinfahrten oder privaten Grundstücken nicht bzw. nicht in vermehrtem Maße gegenüber anderen und deutlich verdichteteren Parkbereichen zu verzeichnen ist. Regelwidriges Parken wird von der Verkehrsüberwachung der Stadt im Rahmen der personellen Möglichkeiten überwacht.

Bezogen auf ergänzende Beschwerden zu zu hohen Geschwindigkeiten in der Weißenburgstraße wurde vom 2.-7.04.2014 bereits eine radargestützte Verkehrserfassung vorgenommen. Ergebnisse sind, dass 85% der Verkehrsteilnehmenden die zulässige Höchstgeschwindigkeit beachteten und die durchschnittliche Geschwindigkeit bei 21 bzw. 23 km/h lag. Es kann insofern von einem angemessenen Geschwindigkeitsniveau gesprochen werden: Straßenverkehrsrechtlich werden keine Notwendigkeiten für weitere Maßnahmen gesehen.

Die Stadt hat Anwohnerparken bisher nur „als letztes Mittel“ und in deutlich verdichteteren städtebaulichen Strukturen, in citynäheren Lagen und mit dort deutlich auffälligeren Parkproblemen eingeführt. Grundeffekt der Einführung eines solchen Instruments ist die Frage der Abgrenzung des Gebietes und damit verbunden immer die Frage, welche Gebiete am Rand einer neu erlassenen Zone mit Parksonderrechten dann von der Verdrängung des Parkdrucks betroffen wären und sind.

Eine bezogen auf das Geistviertel, auch bezogen auf das südliche Geistviertel besondere Ungleichverteilung des Parkdrucks im siedlungshistorisch begründeten und teilweise beengten Straßenquerschnitten ist nicht festzustellen. Vielmehr erscheint der Parkdruck in anderen Straßen des Geistviertels - gegenüber der relativ breiten und mit öffentlichem Parkraumangebot ausgestatteten Weißenburgstraße – noch ausgeprägter.

Die Notwendigkeit der Einführung von Parksonderrechten ist aus verkehrsfachlicher Sicht nach intensiver Prüfung nicht gegeben und sinnvoll. In Abwägung zur Dringlichkeit und zur faktischen Situation kann die Verwaltung die Einführung von auch immer mit Kosten und Nachteilen für die Besucher der Bewohnerinnen und Bewohner verbundene Einführung von Parksonderrechten weder im unmittelbaren noch im mittelbaren Umfeld der „Gartensiedlung Weißenburg“ empfehlen.

## **Fazit**

Die aus der rein rechtlichen Brille zu konstatierende Funktionslosigkeit der privatrechtlichen Regelungen zur Autofreiheit und die künftig rechtlich nicht mehr verpflichtend regelbare Sicherstellung der „persönlichen Autofreiheit“ der aktuellen sowie künftigen Bewohnerinnen und Bewohner berührt nicht die Sinnhaftigkeit der Planungsziele für die Wohnsiedlung in ihren inhaltlichen Grundgedanken, deren praktischer Ausfüllung und des grundsätzlichen Funktionierens über gut 20 Jahre. Das werbende Vorbild der der Bewohnerinnen und Bewohner selbst und das bisher Erreichte legen nahe, die Siedlung in ihrer besonderen inhaltlichen und städtebaulichen Grundkonfiguration weiterhin zu fördern, die Zielrichtung vor dem Hintergrund auch der städtebaulichen und Wohnqualitäten nicht anzuzweifeln oder durch Maßnahmen „rückabzuwickeln“.

Das Modellprojekt ist insofern auch zum heutigen Stand nicht gescheitert, sondern erfordert vor dem Hintergrund der Gerichtsentscheidungen eine Nejustierung im Umgang mit der Autofreiheit und neu fokussiertes gemeinschaftliches Agieren: Dies ist in ersten Schritten wie oben beschrieben aus Sicht der Verwaltung angemessen und sinnvoll eingeleitet.

Das Projekt mit rechtlichen Veränderungen oder Nachrüstung von Stellplätzen im Nachhinein zu belasten erscheint weder geboten noch sinnvoll und auch in der praktischen Umsetzbarkeit nicht bzw. wenig realistisch. Das bereits tragende Element der Freiwilligkeit der Autofreiheit für diese „vermeintlich besondere“ Wohn- und Lebensform ist weiterhin in den Vordergrund zu stellen. Die Wohn- und Wohnumfeldqualitäten in der Siedlung, die innerstädtische Lagegunst und

die gute Vernetzung zum ÖPNV und per Fahrrad bieten weiterhin gute Voraussetzungen, eine deutlich merkliche Erhöhung des Parkdrucks im Umfeld der Siedlung auszuschließen.

Mit Blick auf die vor diesem Hintergrund gleichwohl und erneut aufgelebten, verständlichen Befürchtungen der Anwohner der Weißenburgstraße (und Umfeld) wird die Verwaltung die Entwicklung im öffentlichen Verkehrsraum des Quartiers weiterhin sorgfältig beobachten. Unabhängig hiervon würde die Planungsverwaltung die Gremien über sich verändernde Entwicklungen auf dem Laufenden halten.

I.V.  
gez.

Schultheiß  
Stadtdirektor

**Anlagen:**

- (1) Bebauungsplan Nr. 428
- (2) Luftbild Bebauungsplangebiet und Umfeld
- (3) aktuell zur Bebauung anstehende Baufelder