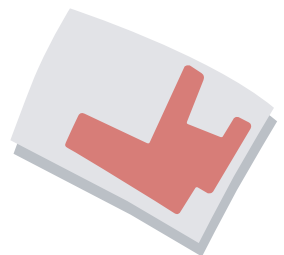




Quartier  
**UNTERDORF**



# Teilräumliche Entwicklungskonzepte

## **Auftraggeber**

Stand: 14. Oktober 2019,

Stadt Lampertheim  
Römerstraße 102  
68623 Lampertheim

## **Projektbearbeitung**

### **Städtebauliche Planung**

UmbauStadt PartGmbB  
Flinschstraße 8  
60388 Frankfurt am Main

fon 069 / 4260 2606  
fax 069 / 4260 2610  
email mail@umbaustadt.de  
net www.umbaustadt.de

Martin Fladt, Alexander Breit, Fabian Düsterdiek

### **Wirtschaftliche Betrachtung**

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG  
Frankfurter Straße 39  
65189 Wiesbaden

fon 0611 / 34110  
fax 0611 / 3411 3299  
email info@dsk-gmbh.de  
net www.dsk-gmbh.de

Michael Stoll, Christoph Boeffel

# Inhaltsverzeichnis

<b>I. Aufgabenstellung &amp; Bearbeitungsprozess</b> .....	<b>4</b>
Aufgabenstellung .....	4
Bearbeitungsprozess .....	4
Beteiligung .....	4
Aufbau des Berichts .....	4
<b>II. Bestandsanalyse</b> .....	<b>6</b>
Verortung und Kontext .....	6
Rahmenbedingungen .....	8
Plangebietsstruktur .....	10
Umgebende Nutzungen .....	10
Erschließung & Verkehr .....	12
Gebäude- und sonstiger Bestand .....	16
Freiflächen und Grünstrukturen .....	16
Gebäude- und Parzellenstruktur / Eigentum .....	16
Besondere Orte .....	16
Umweltbelastungen .....	16
<b>III. Übergeordnete Ziele</b> .....	<b>20</b>
<b>IV. Entwurfsüberlegungen</b> .....	<b>22</b>
Städtebauliche Struktur .....	22
Erschließung & Verkehr .....	22
Wohnen .....	23
Parken .....	24
Grünflächen .....	26
<b>V. Entwürfe</b> .....	<b>28</b>
Varianten .....	28
<b>Variante 1 // 48 Wohneinheiten</b> .....	<b>32</b>
<b>Variante 2 // 60 Wohneinheiten</b> .....	<b>34</b>
Rückmeldungen aus der Gläsernen Werkstatt .....	36
<b>VI. Wirtschaftlichkeit</b> .....	<b>38</b>
Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Erschließungsmaßnahmen .....	38
Parameterdiskussion und Cash-Flow-Struktur .....	40
Ergebnis der Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Bauvorhaben .....	41
Zusammenfassung und Handlungsempfehlung .....	43
<b>VII. Anhang</b> .....	<b>44</b>
Abkürzungsverzeichnis .....	44
Literaturverzeichnis .....	44
Ausführliche Berechnung, Entwurf 1 .....	45
Ausführliche Berechnung, Entwurf 2 .....	50

# I. Aufgabenstellung & Bearbeitungsprozess

## Aufgabenstellung

In den Jahren 2017 und 2018 ließ die Stadt Lampertheim im Rahmen des Förderprogramms „Stadtumbau in Hessen“ ein integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (kurz ISEK) erstellen. Grund hierfür sind die vielfältigen Herausforderungen, die eine Kleinstadt wie Lampertheim bewältigen muss; dazu gehören der Klimawandel, der demographische Wandel, die Energie- sowie die Mobilitätswende. Das ISEK bietet Leitplanken für die Gemeindeentwicklung der nächsten Jahrzehnte.

Eine der im ISEK vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Ausarbeitung teilträumlicher Entwicklungskonzepte für ausgewählte Gebiete im Lampertheimer Stadtgebiet, um Optionen für deren zukünftige Entwicklung zu prüfen. Als erste Anwendungsfälle hierfür wurden durch die Stadt die Gebiete „Unterdorf“ und „Emilienstraße/Domgasse“ ausgewählt. Für die beiden Gebiete sollte jeweils ein Konzept erstellt werden, das sowohl den Städtebau als auch die Nutzungsmöglichkeiten und Wirtschaftlichkeit betrachtet und so der Stadt als Entscheidungsgrundlage für die konkrete Entwicklung dient.

Dieser Bericht stellt das Konzept für das Quartier „Unterdorf“ vor, ein zweiter Bericht beschäftigt sich mit dem Quartier „Emilienstraße/Domgasse“. Für die beiden Gebiete gelten

ähnliche Rahmenbedingungen (z.B. das ISEK), die inhaltlichen Anforderungen unterscheiden sich aber natürlich.

Dieser Bericht stellt ein Konzept dar; d.h. viele Fragen sind noch offen und müssen in der weiteren Entwicklung des Gebiets geklärt werden. Dieser Bericht soll die Frage beantworten, welche Art und welcher Umfang von Entwicklung grundsätzlich im Unterdorf möglich ist und welche Knackpunkte und Weichenstellungen es zu beachten gibt.

## Bearbeitungsprozess

Die beiden Konzepte entstanden in enger Abstimmung mit der Lampertheimer Verwaltung, in Abstimmung mit den Ämtern für Planen & Bauen sowie Umwelt. Darüber hinaus wurden die Konzepte in zwei Sitzungen der Lokalen Partnerschaft (07.11.2018 und 19.03.2019), einem Gremium zur Abstimmung zwischen Politik und Bürgerschaft, vorgestellt und diskutiert.

Darüber hinaus fand zusätzlich eine Beteiligung der Öffentlichkeit statt, die im folgenden Absatz vorgestellt wird.

## Beteiligung

Da im Rahmen der ISEK-Erstellung bereits eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt worden ist, wurde für die teilträumlichen Entwicklungskonzepte nur eine öffentli-

che Veranstaltung durchgeführt: am 4. Mai 2019 wurden die damaligen Arbeitsstände für beide Planungsgebiete im Schillercafé auf dem Schillerplatz ausgestellt, um so die Laufkundschaft des Wochenmarkts einzubinden.

Die Veranstaltung wurde mit Plakaten und über die Presse im Vorfeld angekündigt; Grundstückseigentümer im Gebiet „Unterdorf“ wurden aufgrund ihrer unmittelbaren Betroffenheit postalisch persönlich eingeladen. Insgesamt nahmen ca. 40 Bürgerinnen und Bürger an der Veranstaltung teil.

Zwischen dem 3. und dem 19. Mai waren die Materialien zusätzlich auf dem Bürgerportal der Stadt Lampertheim, „Sag’s doch mal“, zur Ansicht und Kommentierung veröffentlicht.

Die Rückmeldungen aus der Gläsernen Werkstatt und Online-Beteiligung werden am Ende der Entwurfsvorstellung (Seite 36) dargestellt.

## Aufbau des Berichts

In den folgenden fünf Kapiteln werden die Analyseergebnisse, Vorüberlegungen und konkreten Entwürfe für das Unterdorf vorgestellt.

Kapitel II. *Bestandsanalyse* präsentiert ausführlich die Rahmenbedingungen, die im und um das Planungsgebiet zu finden sind und den Entwurf beeinflussen, im Hinblick auf verschiedene Themenbereiche.

Abb. I.1. Eindruck aus der Gläsernen Werkstatt am 4. Mai 2019 // © UmbauStadt



Kapitel *III. Übergeordnete Ziele* stellt auf der Grundlage der Bestandsanalyse sowie genereller Planungsziele der Stadt Lampertheim die übergeordneten Ziele für die Entwürfe dar.

Daraufhin führt Kapitel *IV.* die Ergebnisse der Analyse, sowie die übergeordneten Ziele zusammen, um darzustellen, was das für die baulichen Strukturen vor Ort konkret bedeutet.

Kapitel *V. Entwürfe* stellt daraufhin die tatsächlichen Planungen in Plan und Text vor, im Bezug auf die verschiedenen relevanten Themen (bauliche Dichte, Grünstrukturen, ruhender Verkehr, etc.). Auch die Ergebnisse der Gläsernen Werkstatt und der Online-Beteiligung werden hier vorgestellt.

Das Kapitel *VI. Wirtschaftlichkeit* stellt die ökonomischen Konsequenzen der verschiedenen Entwurfsvarianten dar, im Bezug auf Bau- und Erschließungskosten sowie laufende Kosten.

## II. Bestandsanalyse

Im Folgenden sollen die relevanten Rahmenbedingungen für die Bebauung des Unterdorfs dargestellt werden, im Bezug auf vorhandene planerische Festsetzungen, rechtliche Rahmenbedingungen sowie den bereits vorhandenen Bestand auf dem Gelände, der entweder entfernt oder in den Entwurf integriert werden muss. Am Ende dieses Kapitels findet sich eine nach Themen gegliederte Zusammenfassung der Kernaussagen und Konsequenzen für den Entwurf.

### Verortung und Kontext

Die Stadt Lampertheim befindet sich im hessischen Kreis Bergstraße, direkt an der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz und damit dem Rhein. Geprägt ist sie durch ihre Lage zwischen den Oberzentren Worms und Mannheim, die beide sowohl mit dem ÖPNV als auch mit dem Auto sehr schnell zu erreichen sind.

Das Plangebiet Unterdorf befindet sich im Ortsteil Lampertheim, dem größten Ortsteil der Stadt Lampertheim. Das Unterdorf befindet sich im Kontext des Ortsteils am südlichen Ortsrand, in einer Zwischenzone zwischen Innenstadt (nördlich der Römerstraße) und dem aufgelockerten Ortsrand (südlich der Straße Am Graben).

Der Wirkungsbereich der Planungen ist der Block, der durch Mannheimer Straße (B44), Römerstraße, Am Graben und

Riesengasse begrenzt wird. Bei der Mannheimer Straße und Römerstraße handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen, die für Lampertheim wichtige Funktionen einnehmen. Insbesondere die Mannheimer Straße (B44) stellt die wichtigste Nord-Süd-Verkehrsachse durch Lampertheim dar. Die Straßen Am Graben und Riesengasse hingegen sind Erschließungsstraßen für Wohngebiete; insbesondere die Riesengasse als Sackgasse mit sehr engem Querschnitt erfüllt nur eine Erschließungsfunktion für die unmittelbaren Anlieger.

Zu unterscheiden ist damit zwischen dem Wirkungsbereich des ganzen Blockes und dem enger definierten Planungsbereich, in dem tatsächlich durch die Verfasser bauliche Veränderungen geplant werden sollen. Dieser Bereich wurde im Vorfeld dieser Studie durch die Stadt Lampertheim definiert und wird nur in geringem Maße angepasst.

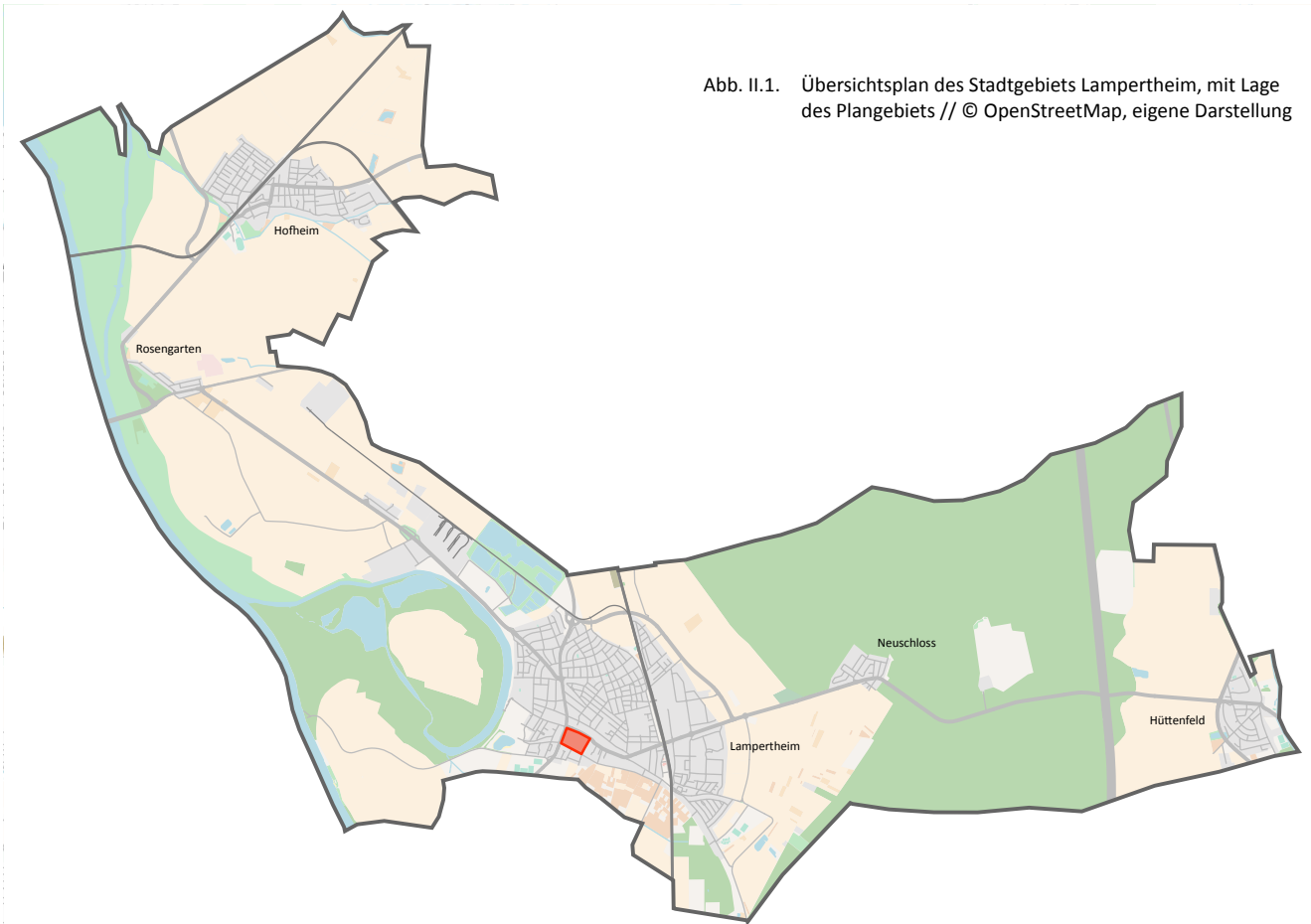


Abb. II.1. Übersichtsplan des Stadtgebiets Lampertheim, mit Lage des Plangebiets // © OpenStreetMap, eigene Darstellung



Abb. II.2. Luftbild mit Lage des Plangebiets Unterdorf // © Stadt Lampertheim

## Rahmenbedingungen

### Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Das ISEK für Lampertheim wurde 2017 und 2018 erstellt und gibt die Rahmenbedingungen für die Teilräumlichen Entwicklungskonzepte vor. Die Stadt Lampertheim befindet sich dabei im Förderprogramm „Stadtumbau in Hessen“. Laut Selbstbeschreibung hat dieses Programm das Ziel, „städtebauliche Maßnahmen zu Klimaschutz, Klimaanpassung sowie zur Anpassung an demografische und wirtschaftsstrukturelle Veränderungen in einem integrierten Ansatz zu vereinen.“<sup>1</sup> Diesen Ansprüchen muss das ISEK und damit auch die aus ihm abgeleiteten Teilräumlichen Entwicklungskonzepte genügen. Das Planungsgebiet Unterdorf ist dabei Teil des beantragten Fördergebietes, Maßnahmen dort sind also unter Umständen über die Städtebauförderung förderfähig.

Als übergeordnete Themenschwerpunkte für die Stadtentwicklung Lampertheims definiert das ISEK die örtliche Wohnraumversorgung sowie die Stärkung der grünen und blauen Infrastruktur; beides Themen, die in den Entwicklungskonzepten berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus beschäftigt sich das ISEK auch mit der Frage des demographischen Wandels. Für den

Entwurf spielt die Demographie insofern eine Rolle, dass sich die unterzubringende Wohnnutzung an die Bedürfnisse der Stadt Lampertheim zu orientieren hat. Das ISEK prognostiziert für die kommenden Jahre zunächst noch einen leichten Bevölkerungsanstieg, der also zusätzlichen Wohnraumbedarf verursacht; dieser wird im Seniorenbereich und insbesondere auch bei hochbetagten Menschen (älter als 80 Jahre) erwartet und hat Auswirkungen auf Daseins- und Gesundheitsvorsorge. Darüber hinaus ist laut ISEK auch von einer zunehmenden Multinationalität der Bevölkerung auszugehen.

Spezifisch definiert das ISEK in Maßnahme „K\_12“, dass das Unterdorf als innerstädtisches Wohnquartier zu entwickeln ist, um den steigenden Wohnbedarf in Lampertheim zu decken: „Die Innenentwicklung in den jeweiligen Quartieren ist sorgsam in Bezug auf städtebauliche Dichte, Typologie und Gestaltung, Grünstrukturen, Eigentumsstrukturen, Erschließung sowie Wirtschaftlichkeit durchzuführen.“

Für das Quartier Unterdorf ist insbesondere das Thema der grünen Infrastruktur relevant; Momentan finden sich im Plangebiet große Grünflächen (private Gärten), die einen wichtigen grünen Trittstein im Lampertheimer Stadtgefüge darstellen. Das ISEK benennt diese Grünstrukturen (d.h. zusammenhängende Garten-

bereiche auf tief reichenden Grundstücken) sogar explizit als erhaltenswert. Eine Neugestaltung des Gebiets muss also die Grünqualitäten nach Möglichkeit erhalten, trotz einer Nachverdichtung. Wie im nebenstehenden Grünstrukturplan zu sehen ist, ist das Unterdorf von Grünachsen entlang der Mannheimer Straße, Römerstraße und Am Graben umgeben.

In Konkretisierung des Wohnraumbedarfs fordert das ISEK einen Fokus auf Familien als Zielgruppe. Dies sollte aber trotzdem im verdichteten urbanen Kontext stattfinden und nicht in Form von freistehenden Einfamilienhäusern. Auch weist das ISEK explizit darauf hin, dass andere Zielgruppen, insb. Senioren, WGs und Singles nicht in Vergessenheit geraten dürfen.

### Bebauungspläne

Das Plangebiet wird derzeit durch den Bebauungsplan „Unterdorf“ aus dem Jahr 1999 planrechtlich definiert. Der Bebauungsplan sieht bereits eine Bebauung des Innenbereichs vor, diese wurde aber nie umgesetzt. Es wird eine Planstraße festgesetzt, mit zwei zusätzlichen Zugängen über Am Graben (zwischen den Hausnummern 21 und 23 bzw. 43 und 45). Aufgrund sich inzwischen veränderter Ansprüche und Rahmenbedingungen weicht die Planung in diesem Konzept vom Bebauungsplan ab, damit wird eine Überarbeitung notwendig.

<sup>1</sup> <https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/foerderprogramme/stadtumbau.html> (abgerufen am 14.01.19)



Abb. II.3. ISEK-Entwurf für einen Grünstrukturplan (S. 41) // © NH ProjektStadt

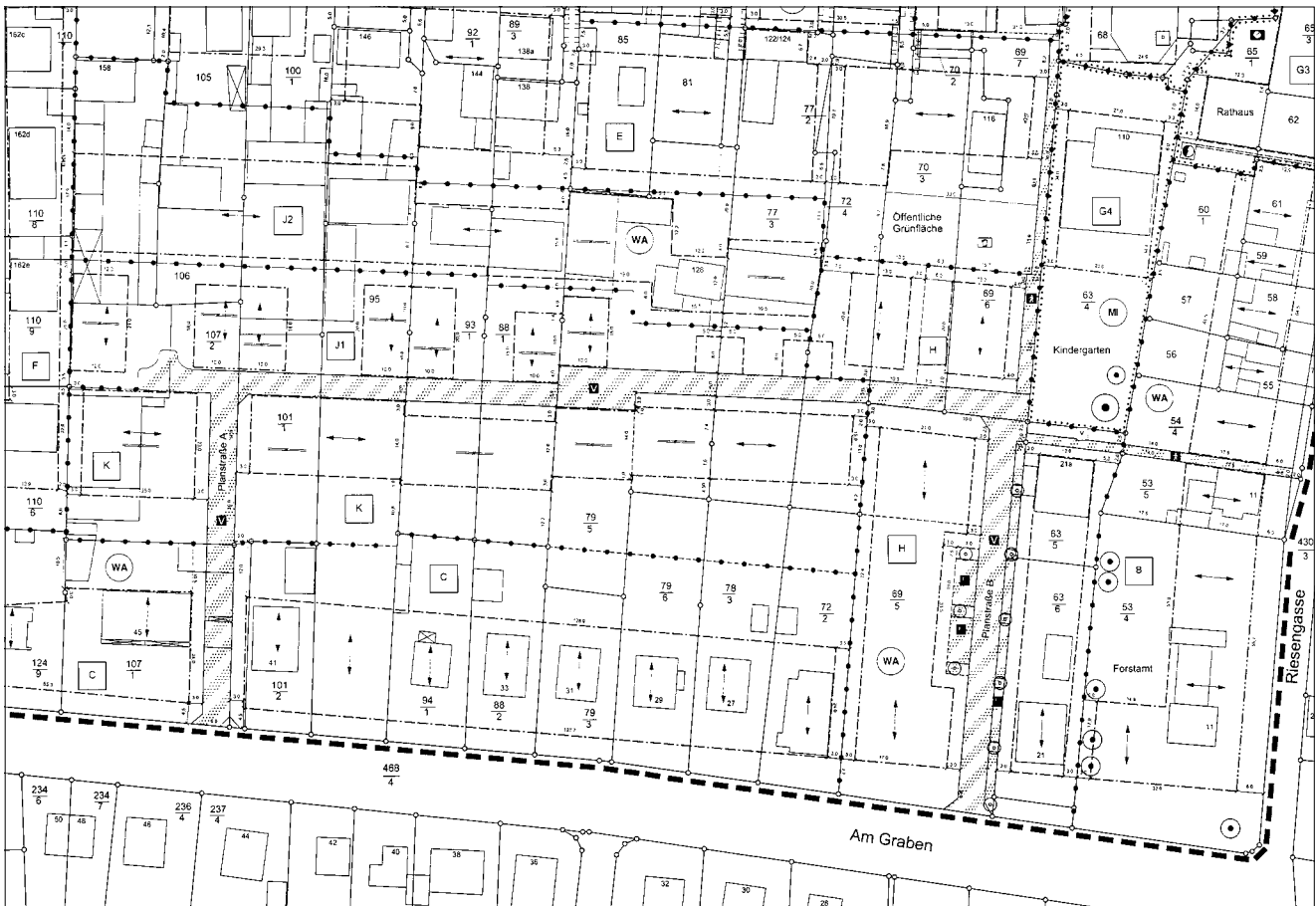
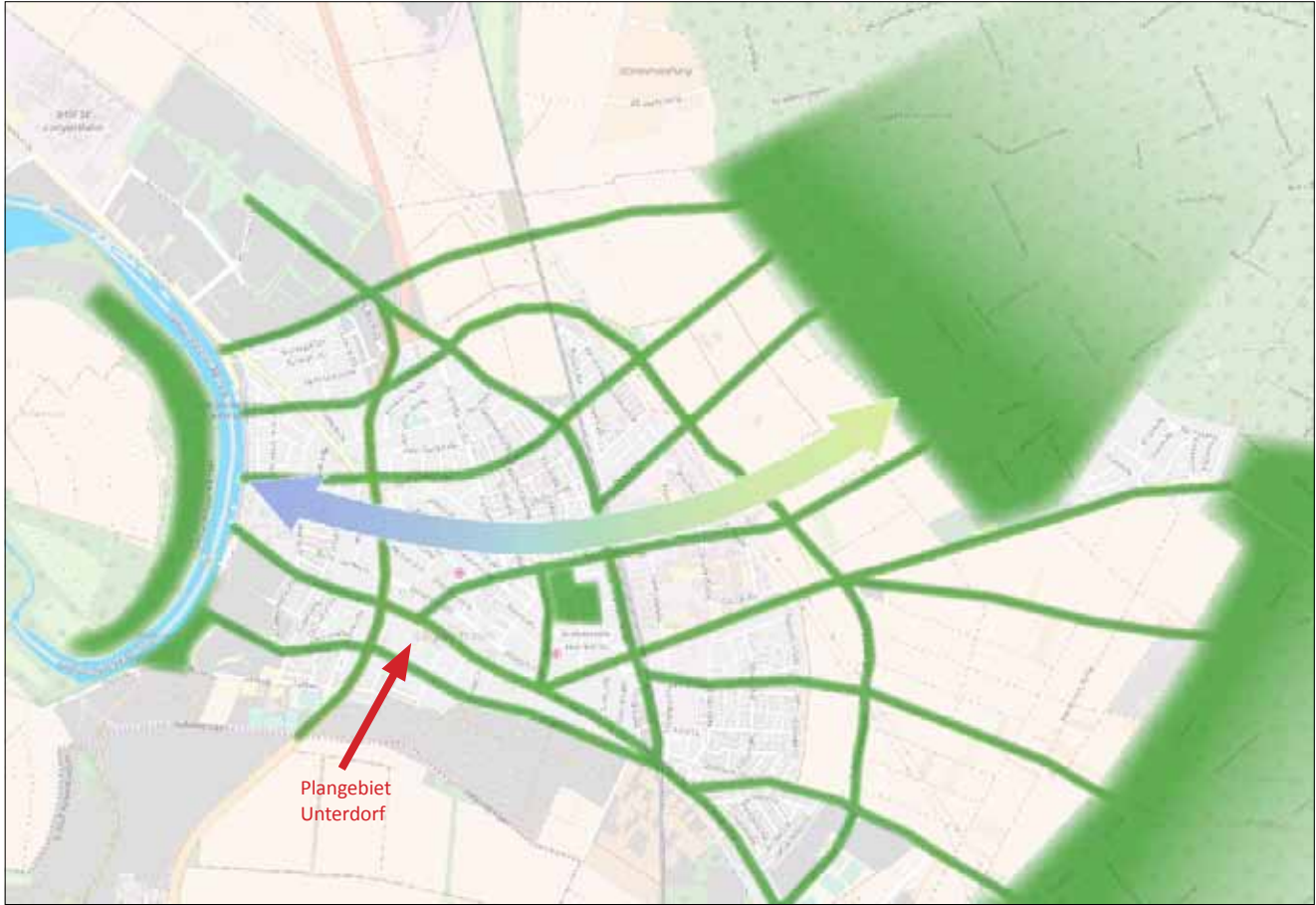


Abb. II.4. Ausschnitt aktuell gültiger Bebauungsplan für das Gebiet Unterdorf // © Stadt Lampertheim

## Plangebietsstruktur

Das Plangebiet Unterdorf befindet sich im Innenbereich eines großen Blocks (ca. 320x200 m) und weist einen sehr unregelmäßigen Zuschnitt auf; der sich aus den umgebenden Wohnnutzungen ergibt. Dabei reicht das Plangebiet entlang Römerstraße und Riesengasse teilweise an den Blockrand heran, ist aber ansonsten weitestgehend nicht direkt erschlossen. Das Plangebiet selbst umfasst eine Fläche von ca. 15.900 qm.

Das Plangebiet besteht zu großen Teilen aus rückwärtig gelegenen und zu Wohnhäusern gehörenden privaten Grünflächen, sowie Parkierungsflächen. Im Plangebiet findet sich lediglich entlang der Riesengasse sowie unmittelbar an der Römerstraße Bebauung. Zur genaueren Betrachtung des Gebäude- und Freiflächenbestandes siehe „Gebäude- und sonstiger Bestand“ auf Seite 16. Derzeit ist der größte Teil des Plangebiets nicht öffentlich zugänglich und ein Zugang zum öffentlichen Parkplatz ist nur über die Römerstraße möglich. Zu weiteren Details bzgl. der Zugänglichkeit siehe „Erschließung & Verkehr“ auf Seite 12.

Aufgrund der Parzellenstruktur und dem Zuschnitt der Flurstücke ergibt sich eine grobe Teilung des Gebiets zwischen dem östlichen Teil (Parkierungsflächen, Stadthaus, teilw. Gärten) sowie dem westlichen Teil, wel-

che durch eine Engstelle verbunden werden. Diese Engstelle wird Auswirkungen auf den Entwurf und die unterzubringenden Gebäude haben.

## Umgebende Nutzungen

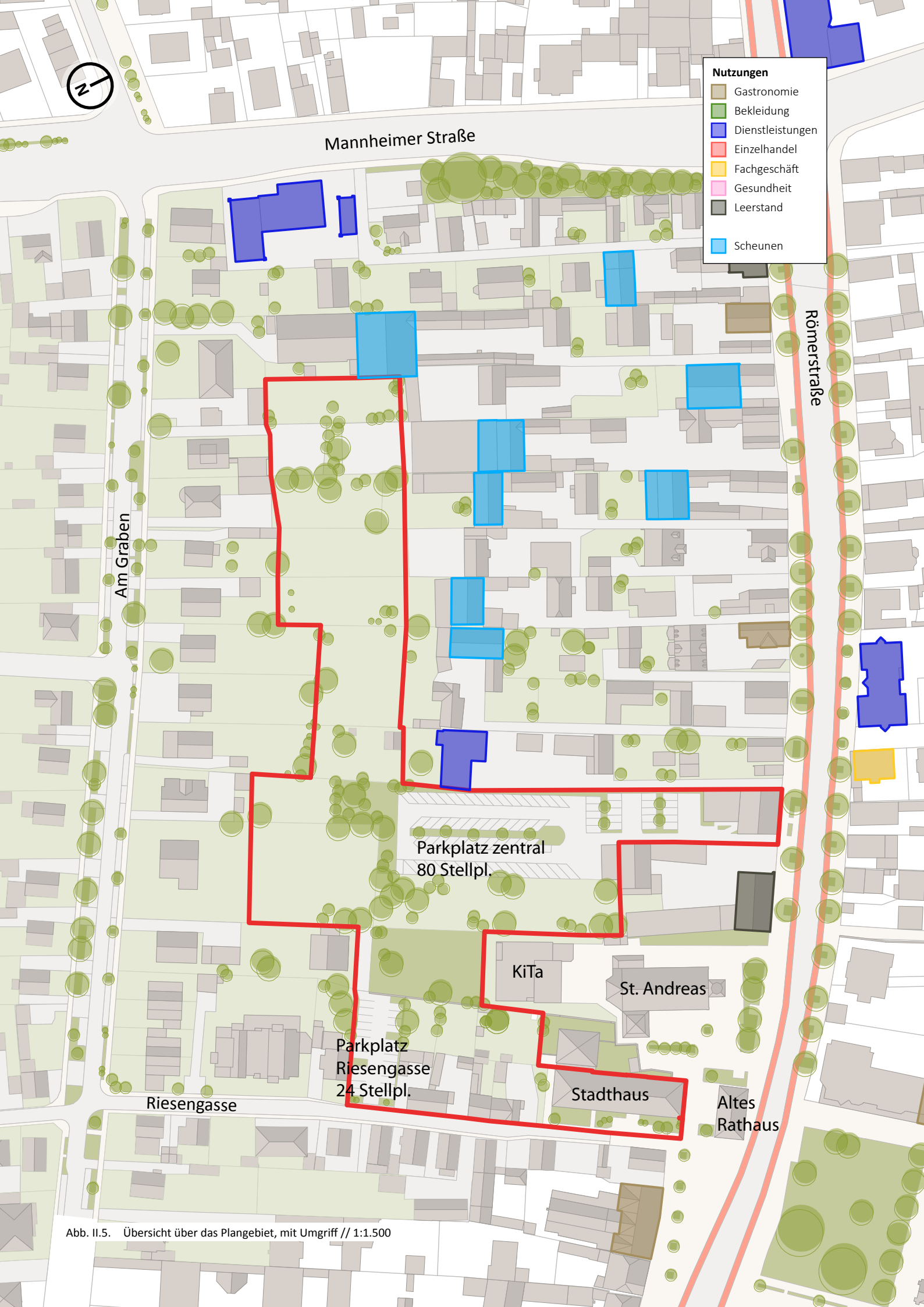
Das Gebiet und seine Umgebung sind fast ausschließlich durch Wohnnutzung geprägt; entlang der Römerstraße noch gekennzeichnet durch alte Hofstrukturen, entlang der Straße am Graben durch moderne freistehende Einfamilienhäuser (und teilweise Geschosswohnungsbau). Um den Europa-platz und in dessen Umgebung gruppieren sich einige öffentliche Nutzungen: KiTa, Kirche St. Andreas, Altes Rathaus und Stadthaus. Die Freiflächen der KiTa (Spielplatz) liegen im Plangebiet. Auf der gegenüberliegenden Seite der Römerstraße befindet sich die ev. Domkirche sowie die Verbindung zur Innenstadt (Einzelhandel & Nahversorgung). Auch entlang der Römerstraße finden sich vereinzelt Einrichtungen von Einzelhandel und Dienstleistungen.

Die umgebende Bebauung weist eine starke Gradierung auf: während die Gebäude nördlich der Römerstraße dicht stehen und höhere Geschossigkeiten aufweisen (sie gehören schon zur Innenstadt), weist die Bebauung im Gebiet und Richtung Süden eine viel geringere Dichte auf. Hier handelt es sich weitgehend um frei stehende Einfamilienhäuser. Das Plangebiet stellt

damit eine Grenz- und Übergangszone innerhalb des Lampertheimer Stadtkörpers dar.

Neben den öffentlichen Gebäuden, die zu großen Teilen denkmalgeschützt sind, finden sich in den Hofstrukturen entlang der Römerstraße einzelne Scheunen, die signifikante und ortsprägende Gebäude darstellen. Diese befinden sich in Privatbesitz. Sie sind in der nebenstehenden Karte gesondert gekennzeichnet.

An der Ecke Mannheimer Straße/ Römerstraße befindet sich ein dichter Baumbestand, der dort eine kleine Grünfläche formt.



Nutzungen	
<span style="color: brown;">■</span>	Gastronomie
<span style="color: green;">■</span>	Bekleidung
<span style="color: blue;">■</span>	Dienstleistungen
<span style="color: red;">■</span>	Einzelhandel
<span style="color: orange;">■</span>	Fachgeschäft
<span style="color: pink;">■</span>	Gesundheit
<span style="color: grey;">■</span>	Leerstand
<span style="color: lightblue;">■</span>	Scheunen

Mannheimer Straße

Römerstraße

Am Graben

Riesengasse

Parkplatz zentral  
80 Stellpl.

Parkplatz  
Riesengasse  
24 Stellpl.

KiTa

St. Andreas

Stadthaus

Altes  
Rathaus

Abb. II.5. Übersicht über das Plangebiet, mit Umgriff // 1:1.500

## Erschließung & Verkehr

### Erschließung

Das Plangebiet wird derzeit nur durch eine einzige Zufahrt von der Römerstraße aus erschlossen. Diese Zufahrt ist für KFZ und Fuß-/Radverkehr geeignet und wird in der Umgestaltung erhalten bleiben. Die Bebauung östlich der Zufahrt wird derzeit angepasst, das Gebäude Römerstraße 114 wurde bereits abgerissen und die dazugehörige rückwärtige Mauer wird versetzt werden, um die Zufahrt zum Plangebiet zu verbreitern. Aufgrund des Planungsgebiet-Zuschnitts wird diese Zufahrt voraussichtlich die einzige (oder zumindest die wichtigste) für den motorisierten Verkehr bleiben.

Es besteht die Möglichkeit, einen zusätzlichen KFZ-Zugang über die Riesengasse zu schaffen. Dazu ist eine Umgestaltung der KiTa-Grünflächen notwendig. Der Platz wäre vorhanden; da die Riesengasse aber für KFZ-Verkehr nicht direkt an die Römerstraße anschließt, wäre diese Zufahrt nur über Umwege zu erreichen und damit unattraktiv. Dieser Zugang sollte aber in jedem Fall für Fußgänger und Radfahrer hergestellt werden.

### Über das Plangebiet zu erschließende Grundstücke

Das Haus Riesengasse 9A wird derzeit über den Bestandsparkplatz erschlossen, diese Erschließung muss auch im Entwurf

gewährleistet sein. Auch das Grundstück Römergasse 112 muss rückwärtig über das Planareal erschlossen werden (Zugänglichkeit von Parkplätzen, Absprache mit dem Eigentümer).

### KiTa: Hol- und Bringverkehr

Der katholische Kindergarten Pater Alfred Delp befindet sich unmittelbar an das Gebiet angrenzend und verfügt über 70 Plätze für ganztägige Kinderbetreuung. Dadurch entsteht unter der Woche ein Hol- und Bringverkehr, der momentan über den zentralen Parkplatz sowie über die straßenbegleitenden Parkplätze an der Römerstraße abgewickelt wird. Die KiTa ist momentan in einer misslichen Lage, da der Zugang nur an Kirche und Stadthaus vorbei möglich ist. Ein direkter Zugang über das Plangebiet könnte hier Abhilfe schaffen.

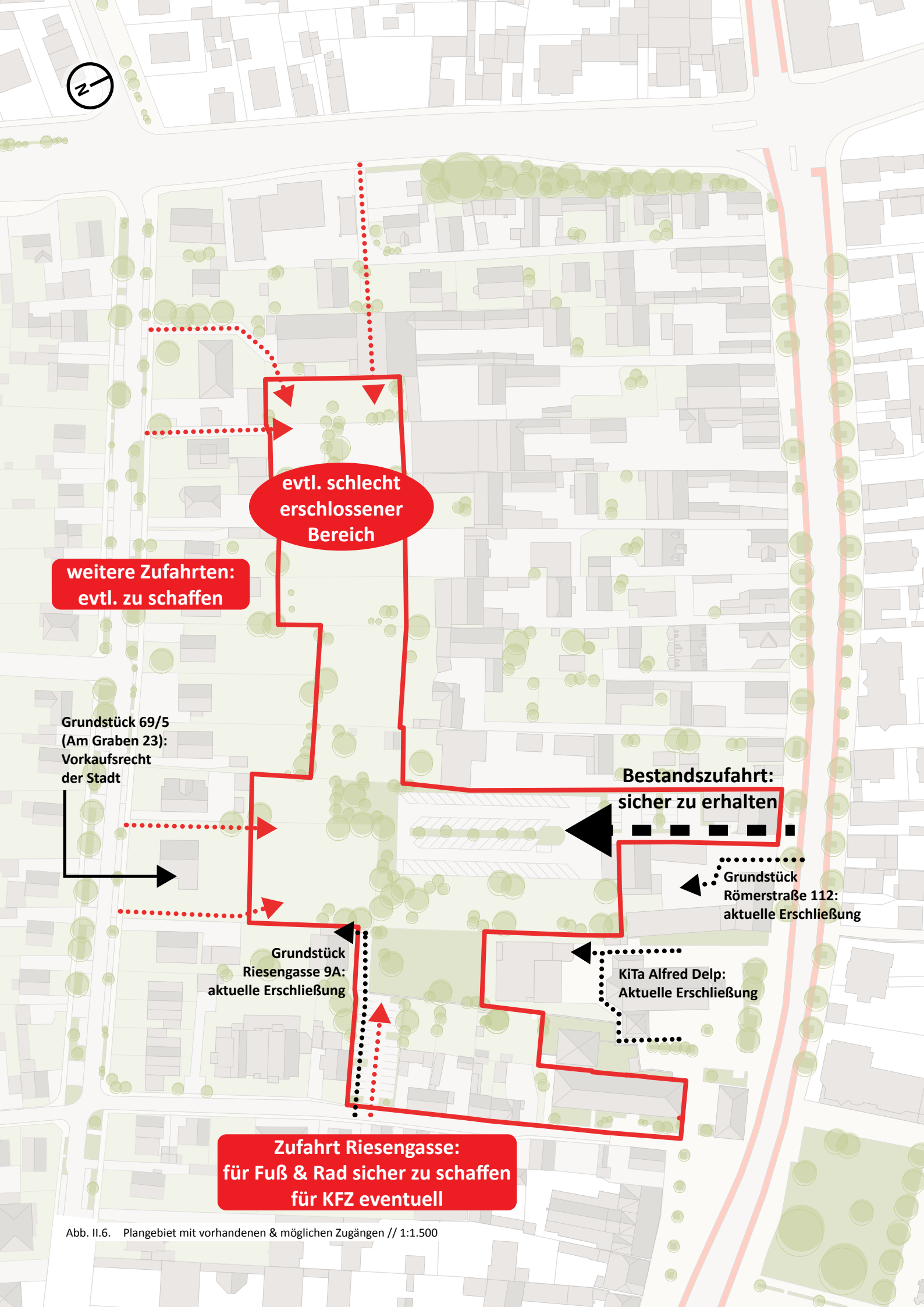
### Zusätzliche Zugänge

Darüber hinaus gibt es einige potenzielle Zugänge für Fußgänger und Radfahrer, die im Rahmen des Neubaus erstellt werden könnten: über Am Graben und die Mannheimer Straße (siehe Karte), diese befinden sich jedoch außerhalb des Planungsgebietes und betreffen private Grundstücke; sie wären somit schwieriger zu realisieren.

Die Funktionalität des Plangebiets hängt aufgrund seiner Lage im Blockinnenbereich sowie seines Zuschnitts von dessen Zu-

gänglichkeit ab. Ein zusätzlicher Zugang über Am Graben würde die Funktionalität des Plangebiets, insbesondere des westlichen Teils, stark verbessern. Deshalb ist es aus Sicht der Verfasser sehr empfehlenswert, einen dritten Zugang für Fuß und Rad zu schaffen und dementsprechend im weiteren Projektverlauf die potenziell betroffenen Grundstückseigentümer zu kontaktieren.

Diese zusätzlichen Zugänge sind momentan nicht über Baulasten auf den betreffenden Grundstücken abgesichert; insofern muss davon ausgegangen werden, dass eventuell kein zusätzlicher Zugang geschaffen werden kann. Für das Grundstück 69/5 (siehe Karte) verfügt die Stadt über ein Vorkaufsrecht.



**weitere Zufahrten:  
evtl. zu schaffen**

**evtl. schlecht  
erschlossener  
Bereich**

**Grundstück 69/5  
(Am Graben 23):  
Vorkaufsrecht  
der Stadt**

**Bestandszufahrt:  
sicher zu erhalten**

**Grundstück  
Römerstraße 112:  
aktuelle Erschließung**

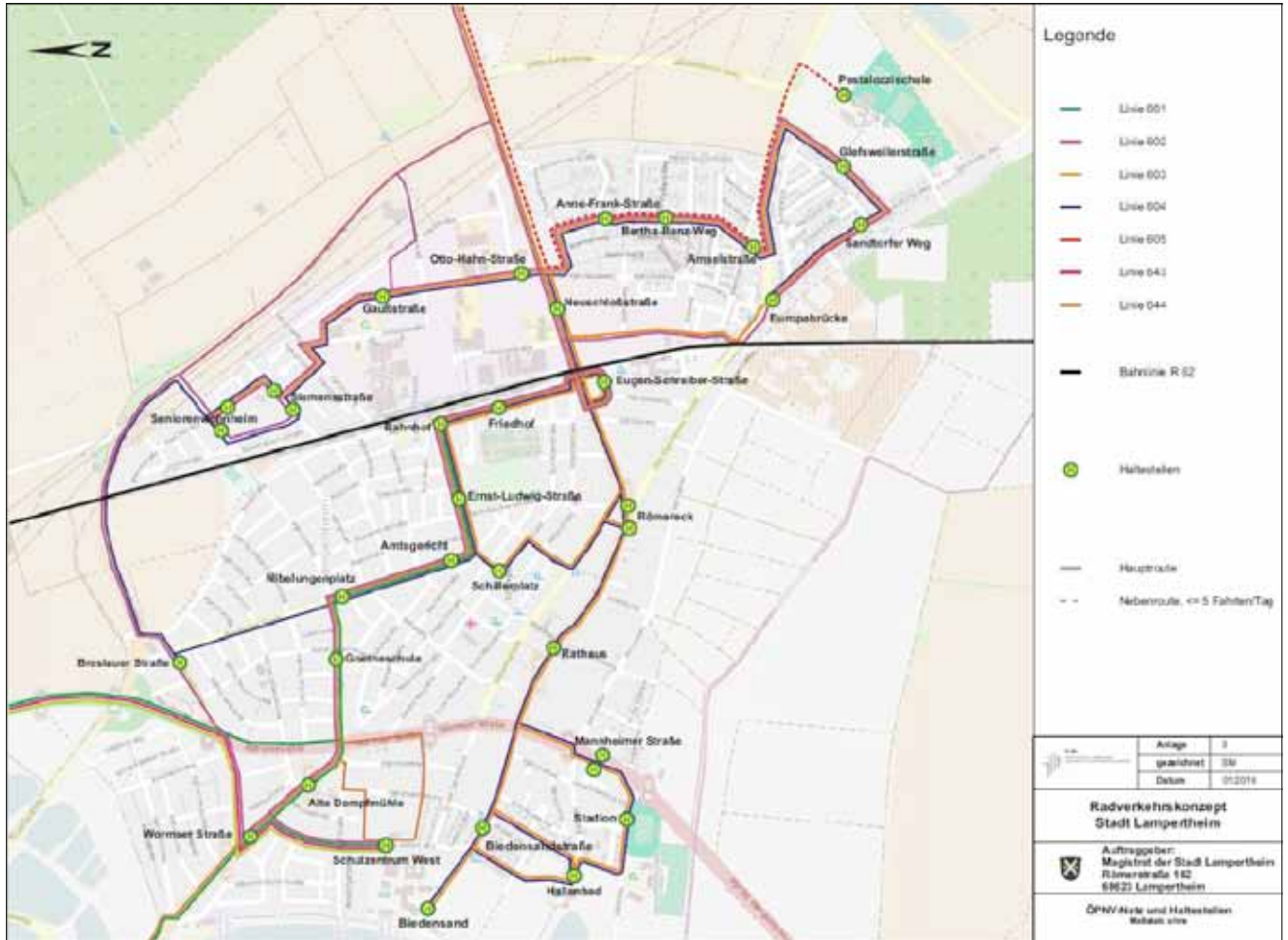
**Grundstück  
Riesengasse 9A:  
aktuelle Erschließung**

**KiTa Alfred Delp:  
Aktuelle Erschließung**

**Zufahrt Riesengasse:  
für Fuß & Rad sicher zu schaffen  
für KFZ eventuell**

Abb. II.6. Plangebiet mit vorhandenen & möglichen Zugängen // 1:1.500

Abb. II.7. Bushaltestellen in Lampertheim // © Radverkehrskonzept Stadt Lampertheim



### Anbindung an ÖPNV

Der Bahnhof Lampertheim ist fußläufig innerhalb von 10 Minuten erreichbar; die Bushaltestellen Rathaus, Schillerplatz und Amtsgericht befinden sich alle in unmittelbarer Nähe des Gebiets, somit besteht Anbindung an fast alle Lampertheimer Buslinien. Die ÖPNV-Anbindung des Gebiets ist damit sehr gut.

Züge verkehren in Richtung Mannheim halbstündlich, in Richtung Frankfurt stündlich. Die vier Stadtverkehrslinien weisen tagsüber einen 20-Minuten-Takt auf. In den Abendstunden und am Wochenende sinkt der Takt aber stark. Über den Busverkehr besteht auch keine Anbindung an relevante Nachbarkommunen.

Abb. II.8. Luftbilder Parkplätze Bestand // eigene Darstellung



### Parkraum

Auf dem Gelände befinden sich derzeit insgesamt 104 öffentliche Stellplätze, auf zwei Standorte verteilt. Diese sind sowohl für Besucher der Innenstadt als auch für Mitarbeiter der KiTa und der Stadtverwaltung relevant. Die umliegende Wohnbebauung verfügt über Stellplätze auf den eigenen Grundstücken. Darüber hinaus verfügen die Straßen Am Graben, Riesengasse und Römerstraße über straßenbegleitende Parkplätze.

Zusätzliche Nutzungen müssen gemäß Stellplatzsatzung mit Parkplätzen versorgt werden; für Wohnungen sind dies derzeit zwei Stellplätze für Wohnungen größer als 60 qm und ein Stellplatz für Wohnungen kleiner als 60 qm. Außerdem ist klare Maßgabe, die vorhandenen 104 Stellplätze zu erhalten. Eine Neukonzeption des Plangebiets muss also mindestens 104 Stellplätze vorsehen, zuzüglich den Stellplätzen, die für neue Nutzungen nötig sind.

Ort	Stellplätze
Parkplatz zentral	80
Parkplatz Riesengasse	24
<b>SUMME</b>	<b>104</b>

## **Gebäude- und sonstiger Bestand**

Das Plangebiet ist weitestgehend von Bebauung frei. Ausnahmen bilden das Stadthaus und die daran angrenzende Wohnbebauung entlang der Riesengasse sowie das Gebäude der Baptistengemeinde (Römerstraße 120). Die Bebauung entlang der Riesengasse befindet sich bereits im Rückbau (Riesengasse 3 ist bereits abgerissen, 3A und 5 wird bald folgen). Darüber hinaus befinden sich in den privaten Gärten einige Schuppen und kleinere Holzbauten, diese sind aber kaum von Bedeutung. In unmittelbarer Umgebung befindet sich mit der Kindertagesstätte und Kirchengemeinde St. Andreas sowie dem Alten Rathaus signifikante und auch denkmalgeschützte Bebauung; aufgrund ihrer Randlage ist aber davon auszugehen, dass diese Gebäude durch den Entwurf nicht betroffen sein werden (abgesehen von der Zugänglichkeit der KiTa).

Auf dem Anwesen Römerstraße 114+116 (Holz-Friedrich) findet sich eine unter Denkmalschutz stehende Mauer, die für die Entwicklung des Gebiets versetzt werden muss, um eine adäquate Erschließung zu gewährleisten. Nach Auskunft der Denkmal-schutzbehörde ist dies möglich.

Darüber hinaus befindet sich unter dem Anwesen ein Keller, welcher ebenfalls unter Denkmalschutz steht. Bei Baumaßnahmen muss dieser berücksichtigt

werden, vor Baubeginn sind also mögliche Folgen sorgfältig zu prüfen und evtl. entsprechende Schutzmaßnahmen zu treffen. Die Kosten hierfür sind in die Kalkulation bzgl. der Wirtschaftlichkeit mit einzubeziehen.

## **Freiflächen und Grünstrukturen**

Der größte Teil des Gebiets wird von derzeit privaten Gärten und Hinterhöfen eingenommen. Diese sind zwar nicht öffentlich zugänglich, erfüllen aber für den Naturraum eine wichtige Funktion als grüner Trittstein und Verbindung zum Altrhein. Insbesondere im zentralen Bereich findet sich zudem ein umfangreicher Baumbestand. Diese vorhandenen Strukturen können bei einer Bebauung voraussichtlich nicht erhalten werden, sollten aber dementsprechend im Entwurf ersetzt werden. Darüber hinaus befinden sich die Freiflächen der KiTa im Plangebiet. Diese müssen im Wesentlichen erhalten bleiben, Umwidmungen müssen anderweitig ausgeglichen werden.

Auf dem Gelände und in unmittelbarer Umgebung ist eine Fledermauskolonie heimisch. Auf deren Bedürfnisse muss im Entwurf Rücksicht genommen werden.

## **Gebäude- und Parzellenstruktur / Eigentum**

Im Planungsgebiet befinden sich bereits die meisten Grundstücke im Besitz der Gemeinde;

bei den verbleibenden Grundstücken wird kurzfristig ein Kauf angestrebt. Damit ist die Parzellenstruktur weitgehend irrelevant für den Entwurf.

Der Ankauf weiterer Grundstücke bzw. Teile von Grundstücken ist nicht ausgeschlossen; das vorliegende Konzept kann hier als Grundlage für die Verhandlungen mit den Eigentümern dienen.

## **Besondere Orte**

Die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Scheunen stellen Landmarken dar, die im Entwurf nach Möglichkeit nicht verstellt werden sollten. Sie sind Teil der Stadtgeschichte Lampertheims, wurden teilweise z.B. zum Tabaktrocknen verwendet. Außerdem sind sie baulich außergewöhnliche Gebäude, die dementsprechend Beachtung verdienen.

## **Umweltbelastungen**

Der Lärmaktionsplan Hessen identifiziert die Römerstraße aufgrund des starken KFZ-Verkehrs als Lärmschwerpunkt, weswegen es im Quartier u.U. zu Belastungen kommen kann. Durch die bestehende Bebauung entlang der Straße müsste aber der meiste Lärm abgehalten werden.



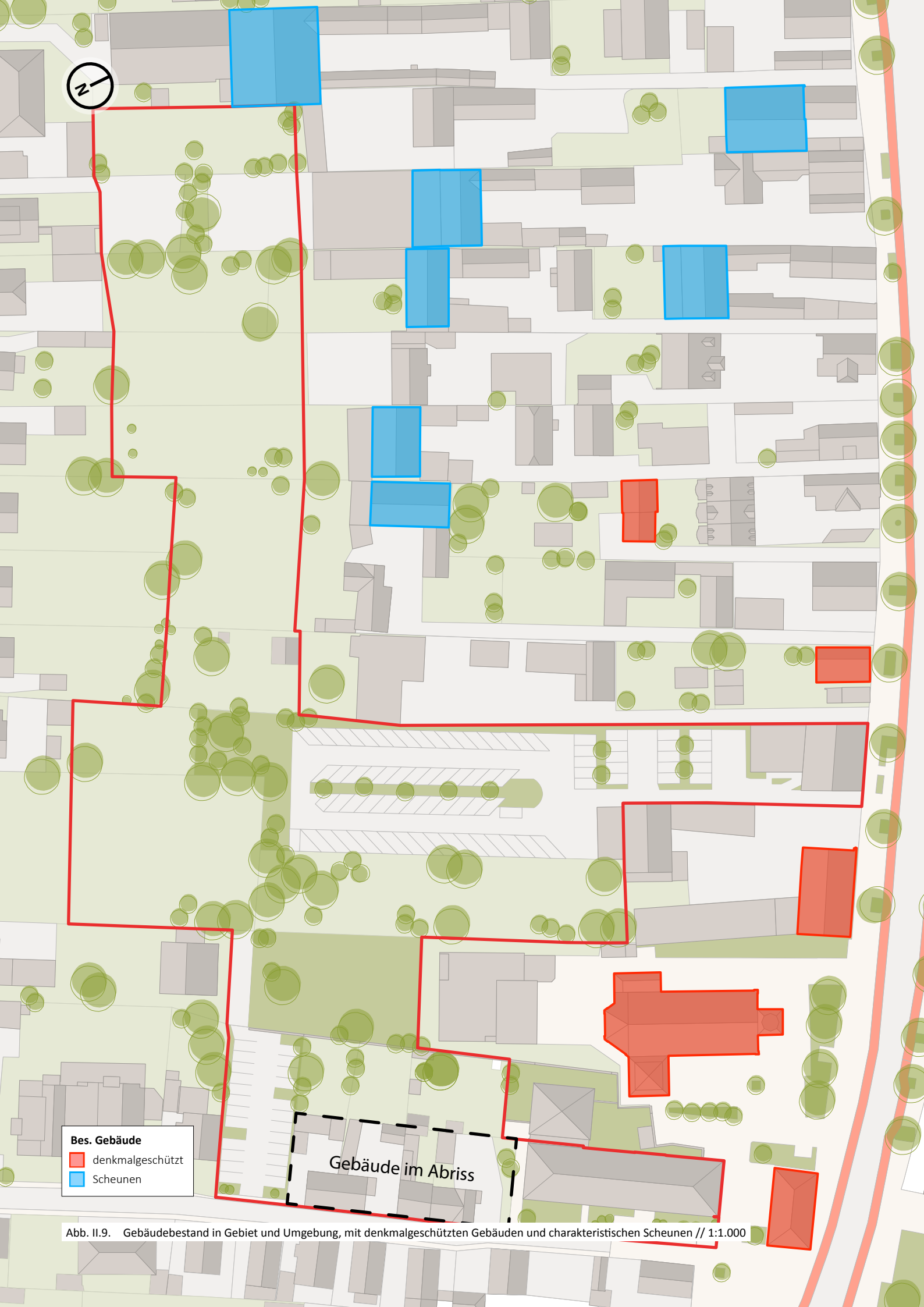


Abb. II.9. Gebäudebestand in Gebiet und Umgebung, mit denkmalgeschützten Gebäuden und charakteristischen Scheunen // 1:1.000

## Zusammenfassung Bestandsanalyse

Aus der Analyse des Gebietes lassen sich nun konkrete Anforderungen an den Entwurf formulieren. Unabhängig von der konkreten Nutzung des Gebietes (siehe nächstes Kapitel) sind diese immer einzuhalten.

## Verortung und Kontext

Lampertheim als Mittelzentrum zwischen den beiden Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar ist, wie auch durch das ISEK erkannt, ein Wohnstandort. Die Lage des Wirkungsbereichs zentral in Lampertheim, am Rand der Innenstadt, sowie die umgebende Bebauung (siehe auch „Umgebende Nutzungen“) geben für das Gebiet die Wohnnutzung schon vor. Mannheimer und Römerstraße binden das Gebiet gut an.

## Rahmenbedingungen

Das Unterdorf ist ein wichtiger Standort, um auf bereits erschlossenen Flächen Innenentwicklung zu betreiben und dort Wohnraum zu schaffen, wie das ISEK fordert. Gleichzeitig betont das ISEK aber auch die Bedeutung grüner Infrastruktur; dies muss im Entwurf auch einen Niederschlag finden.

Bei den im Entwurfsgebiet zu schaffenden Wohnungen müssen die entsprechen-

den demographischen Entwicklungen berücksichtigt werden. Dies beinhaltet beispielsweise die Integration verschiedener Wohnformen für Senioren.

## Plangebietsstruktur

Der ungewöhnliche Umgriff verkompliziert die Bepanung des Gebiets maßgeblich (insb. im Hinblick auf Erschließung, siehe weiter unten). Zu beachten ist die Aufteilung in Ost- und Westteil, bedingt durch die Engstelle des Gebietszchnitts; dies wird sich in der Bebauung niederschlagen.

## Umgebende Nutzungen

Durch die umgebende Wohnnutzung sowie den Zuschnitt des Plangebiets macht hier eigentlich nur eine Wohnnutzung Sinn. Gleichzeitig leiten sich aus dem Kontext Konsequenzen für die Bebauungsdichte ab; diese muss sowohl auf die freistehenden Einfamilienhäuser entlang der Straße Am Graben als auch auf die Hofstrukturen entlang der Römerstraße reagieren. Das bedeutet nicht, dass diese kopiert werden müssen; das Gebiet kann und soll auch einen eigenständigen Charakter aufweisen.

Nach Möglichkeit sollte insbesondere die direkt an der nordwestlichen Ecke des Plangebiets gelegene Scheune

nicht durch Neubauten verdeckt werden.

## Erschließung & Verkehr

Die Erschließungssituation des Gebietes ist für motorisierten Verkehr schlecht: es gibt nur eine Zufahrt und voraussichtlich ist auch die Schaffung einer zweiten nicht möglich. Für den Fuß- und Radverkehr gibt es zwar potenzielle weitere Zugänge, diese führen aber über privaten Grund. Ohne weitere Zugänge wird es insbesondere für den westlichen, von der bestehenden Zufahrt weit entfernten Teil, schwierig.

Außerhalb des Planareals liegend müssen die Grundstücke Riesengasse 9A, Römerstraße 112 sowie die Kindertagesstätte über das zu beplanende Gebiet angedient werden; dies ist im Entwurf zu berücksichtigen. Gerade die Kindertagesstätte muss im Entwurf behandelt werden, aufgrund ihrer schlechten aktuellen Anbindung sowie des starken Hol- und Bringverkehrs in den Morgen- und Mittagsstunden.

Des Weiteren wird die Frage des Parkraums maßgeblich den Entwurf beeinflussen. Die Vorgaben der Stellplatzsatzung bedeuten, dass in der Planung viel Raum für Stellplätze verwendet werden muss. Die vorhandenen 104 Stellplätze müssen mengenmäßig erhalten bleiben; darüber hinaus müs-

sen für neue Wohneinheiten Stellplätze geschaffen werden. Dieser Platzbedarf wird den Entwurf maßgeblich beeinflussen. Momentan sind alle Stellplätze im Gebiet ebenerdig errichtet; aufgrund des hohen Platzbedarfs wird diese Bauform im Entwurf nur begrenzt zum Einsatz kommen.

### **Gebäude- und sonst. Bestand**

Das Stadthaus ist selbstverständlich zu erhalten; die restliche Bebauung weist keine besonderen Werte auf und kann darum ersetzt werden. Aufgrund der derzeitigen Nutzung sowie der Zufahrtssituation ist aber davon auszugehen, dass auch das Gebäude Römerstraße 120 erhalten werden kann; ein Neubau ist hier nicht notwendig.

Darüber hinaus ist der Bestand an 104 Parkplätzen relevant. Soweit diese erhalten werden können, können so Baukosten gespart werden.

### **Freiflächen & Grünstrukturen**

Der größte Teil des Geländes ist zwar nicht öffentlich zugänglich, weist aber große Grünraumqualitäten auf. Die Gärten sind dicht bewachsen und stellen wertvollen Lebensraum für Tiere und Pflanzen dar. Eine Bebauung des Gebiets wird notwendigerweise in diesen Grünraum eingreifen und muss daher Ersatz schaf-

fen. Dies bedeutet zum einen besondere Beachtung des Freiflächendesigns, zum anderen eine Integration von Fassaden- und Dachbegrünung in den Entwurf.

### **Gebäude und Parzellenstrukturen / Eigentum**

Die Eigentumsverhältnisse haben keine besondere Auswirkung auf den Entwurf; die Parzellenstruktur ist maßgeblich für den ungewöhnlichen Zuschnitt des Plangebiets und die damit verbundenen Herausforderungen verantwortlich (siehe auch Plangebietsstruktur).

### **Besondere Orte**

Die Scheunen in den Hofstrukturen entlang der Römerstraße sollten nach Möglichkeit nicht durch Entwurfsgebäude verstellt werden. Zusätzlich ist zu überlegen, ob Informationstafeln zur Stadtgeschichte (z.B. Tabakanbau, Tabaktrocknung) aufgestellt werden sollen.

### **Umweltbelastungen**

Es ist an der Zufahrt zur Römerstraße von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen, weswegen dieser unmittelbare Bereich von Wohnnutzung freizuhalten ist. Eventuell sollten bauliche Maßnahmen ergriffen werden, um den Rest des Gebietes vor Lärm zu schützen.

### III. Übergeordnete Ziele

Aus der Analyse und den generellen Anforderungen an den Entwurf (z.B. Zielsetzungen und Maßnahmenbeschreibung im ISEK) leiten sich aus der Sicht der Verfasser vier übergeordnete Ziele ab:

1. Innerstädtisches Wohnen für Alle
2. Hohe Grünqualität
3. Organisation des Parkraums
4. Regelung von Zugänglichkeit, Erschließung, Binnenverkehr

Das Quartier weist eine klare Nutzung auf – Wohnen. Aufgrund des ungewöhnlichen Zuschnitts und der eingeschränkten Zugänglichkeit stellt sich trotzdem eine diffizile Entwurfsaufgabe.

#### 1. Innerstädtisches Wohnen für Alle

Lampertheim steht unter Wohnungsdruck, und Wohnen ist die einzig sinnvolle Nutzung für das Plangebiet: die Lage im Blockinnenbereich lässt keine öffentliche Nutzung zu, die innenstadtnahe Lage prädestiniert das Gebiet für Wohnen.

Dabei müssen gemäß der Vorgaben des ISEK verschiedene Zielgruppen bedient werden, was sowohl unterschiedliche Grundrisse als auch Bauformen bedeutet. Das Unterdorf soll sowohl für allein lebende Senioren als auch für junge Familien eine Heimat sein können. Gleichzeitig sollte so viel Wohnraum wie möglich (und für das Gebiet verträglich) errichtet werden; zum einen, um die Wirtschaftlichkeit des Projekts zu verbessern, zum anderen, um dem generellen Wohnungsbedarf in Lampertheim zu begegnen.

In dieser frühen Projektphase können lediglich städtebauliche Parameter festgelegt werden; Grundrisse können erst später definiert werden.

#### 2. Hohe Grünqualität & ökologische Wertigkeit

Aktuell ist das Plangebiet zu großen Teilen begrünt, die wilde Wiese südlich des zentralen Parkplatzes, aber auch die privaten Gärten sind wertvolle Grünräume und Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Darüber hinaus fordert das ISEK auch die Förderung grüner Infrastruktur, insbesondere in Form durchgehender Grünverbindungen. Gerade hier kann das Plangebiet (mit der richtigen Erschließung, siehe dort) einen Beitrag leisten.

Grüne Infrastruktur ist, wie bereits erwähnt, wichtiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Darüber hinaus trägt sie zu einem guten Mikroklima und einem attraktiven Wohnumfeld bei.

Die hohe Wertigkeit der Grünflächen soll im Entwurf erhalten bleiben: auch wenn baulich eingegriffen wird, müssen die dadurch verlorenen Grünflächen qualitativ hochwertig ersetzt werden.

### 3. Organisation des Parkraums

Momentan wird ein großer Teil der Fläche von Parkplätzen eingenommen. Die Parkflächen müssen in der Menge auch im Entwurf erhalten bleiben, da sie für Stadthaus, KiTa und Innenstadt wichtig sind. Hinzu kommen weitere Parkplätze für die zu bauenden Wohnungen, die auch im Gebiet untergebracht werden müssen.

Parkplätze nehmen viel Platz ein und stellen auch eine gestalterische Herausforderung dar, da parkende Autos keine Aufenthaltsqualität erzeugen. Deshalb muss der Entwurf eine flächensparende und gestalterisch ansprechende Lösung finden, die gleichzeitig den verkehrlichen Anforderungen entspricht.

Ziel ist eine baulich ansprechende Lösung, die die Stellplätze räumlich konzentriert. Damit wird gleichzeitig das vierte Ziel unterstützt, indem das Gebiet von unnötigem Verkehr freigehalten wird.

### 4. Zugänglichkeit, Erschließung, Binnenverkehr

Über die bloße Menge an Parkplätzen hinaus muss auch die Erschließung des Gebiets für Fuß-, Rad- und KFZ-Verkehr angemessen gelöst werden. Momentan ist das Gebiet nur über die Römerstraße erschlossen; dieser eine Zugang ist nicht ausreichend für ein funktionierendes Gebiet.

Leitvorstellung für den Entwurf ist, den Autoverkehr aus dem Inneren des Gebietes so weit wie möglich fernzuhalten, um den ruhigen Charakter des Blockinnenbereichs zu erhalten. Gleichzeitig soll eine durchgehende Erschließung für Fuß- und Radverkehr geschaffen werden, nach Möglichkeit mit einem weiteren Zugang über die Straße Am Graben. So ist das ganze Gebiet öffentlich zugänglich (natürlich auch für Feuerwehr, Müllabfuhr, Umzüge, usw.), aber im Tagesbetrieb autofrei.

### Fazit

Alle vier Ziele stellen Ansprüche an Flächenverbrauch und Gestaltung und geraten damit notwendigerweise in Konflikt miteinander: dichte Bebauung ist nur bedingt mit weitläufigen Grünflächen vereinbar. Das heißt, dass die Entwürfe notwendigerweise Kompromisse darstellen und zwischen den vier Zielen abgewogen werden muss.

## IV. Entwurfsüberlegungen

Das Plangebiet Unterdorf soll also ein innenstadtnahes Wohnquartier werden, das gleichzeitig Ansprüchen an den Wohnraum (qualitativ hochwertig, bezahlbar, verschiedene Zielgruppen) als auch Ansprüchen an den Grünraum gerecht wird. Dazu kommen noch die generellen Ansprüche des Förderprogramms „Stadtumbau in Hessen“, d.h. ein Fokus auf nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung. Im Folgenden sollen Vorüberlegungen zu verschiedenen Themen dargestellt werden, die im nächsten Schritt in konkrete Entwürfe, d.h. Pläne übersetzt werden.

Die vorgestellten Überlegungen müssen auch für eine spätere Ausführungsplanung gelten; die konkrete bauliche Ausformung ist aber in verschiedenen Formen möglich; die später vorgestellten Plan-Varianten sind als Skizzen zu verstehen, von denen im weiteren Projektverlauf auch abgewichen werden kann.

### Städtebauliche Struktur

Im Quartier soll ruhiges Wohnen im Blockinnenbereich ermöglicht werden. Das Gebiet ist nur eingeschränkt öffentlich zugänglich. Durch die vorhandene städtebauliche Struktur weist das Quartier einen eher privaten Charakter auf.

Der Hauptzugang von der Römerstraße wird durch einen großen Baukörper verstellt (Quartiersgarage, siehe auch Erläuterungen

zum Parken), sodass eine visuelle Barriere entsteht (keine Blickbeziehung ins Gebiet). Die Wegführung ins Quartier ist durch mehrere Abknickungen gekennzeichnet.

Der zu schaffende Zugang in das Gebiet an der Riesengasse ist für KFZ nicht befahrbar und kann durch Baumstellungen gestalterisch betont werden (Schaffung einer Torsituation). Weitere mögliche Zugänge von Am Graben aus haben durch ihren Charakter als schmale Fuß- und Radwege zwischen Einfamilienhäusern bereits einen privaten Charakter. Für weitere Details zur Erschließung siehe das folgende Unterkapitel.

Baulich werden die Flächen entlang der Riesengasse mit Geschosswohnungsbau beplant, der sich in die dort bereits vorhandene Bebauung (insb. Riesengasse 13A) einfügt.

Der Innenbereich des Blocks wird mit einer Mischung aus Geschosswohnungsbau und Einfamilienhäusern beplant; das genaue Verhältnis ergibt sich aus der letztendlich gewünschten Dichte und Anzahl der Wohneinheiten (siehe hierzu auch Erläuterungen zum Wohnen). Hierbei können auch ungewöhnliche Gebäudeformen und Kubaturen zum Einsatz kommen, um den modernen Charakter des Gebiets zu betonen.

### Erschließung & Verkehr

Die Entwürfe erhalten den vorhandenen Hauptzugang von der Römerstraße aus. Dieser erschließt das Gesamtgebiet für KFZ, spezifisch insbesondere die Quartiersgarage, das Grundstück Römerstraße 112 sowie die Kindertagesstätte. Fußgänger und Radfahrer haben mindestens eine zusätzliche Möglichkeit: es besteht ein Zugang über den Parkplatz an der Riesengasse – der Parkplatz ist für KFZ natürlich befahrbar, es besteht aber keine Durchfahrt ins Gebiet oder zur Römerstraße durch das Gebiet.

Für die in diesem Bericht vorgestellten Entwürfe wird von einem zusätzlichen Weg zwischen den Häusern Am Graben 43 und 45 ausgegangen; prinzipiell sind auch andere Zugänge möglich. Wie in der Analyse erläutert, ist ein dritter Zugang für Fuß- und Radverkehr sehr zu empfehlen; sollte kein Zugriff auf die fraglichen Grundstücke möglich sein, kann aber auch auf ihn verzichtet werden.

Für KFZ ist das Gebiet öffentlich nur bis zur Quartiersgarage und dem Zugang zur Römerstraße 112 und Kita befahrbar; die restlichen Bereiche sind durch Poller abgetrennt. Diese können bei Bedarf entfernt werden (Umzüge, Entsorgungsfahrzeuge, Rettungsdienste). Die Wege sind baulich so gestaltet, dass sie ohne weiteres befahrbar

sind, auch Wendekreise sind eingeplant.

Auf diese Weise erhält das Gebiet seinen Charakter als ruhiges Wohngebiet: motorisierter Verkehr findet nur in Ausnahmefällen im Gebiet statt, Fuß- und Radverkehr dominieren das Bild. Gleichzeitig fungiert das Gebiet auch als Schleichweg für ortskundige Fußgänger und Radfahrer.

### **KiTa: Hol- und Bringverkehr**

Die in zweiter Reihe platzierte KiTa ist momentan schlecht erschlossen und verfügt über keinen komfortabel gelegenen Parkplatz. Bei einer Neuordnung des Plangebietes, bei der auch die Grün- und Spielflächen der KiTa neu gestaltet werden, sollte diese Thematik gleich mit behandelt werden.

Dafür muss eine neue Zuwegung über das Plangebiet geschaffen werden, die einen direkten Zugang zum Eingang der KiTa ermöglicht. Damit einher geht der Bedarf für Parkplätze für den Hol- und Bringverkehr, jeden Morgen und Mittag. Hierzu siehe das Thema „Parken“ weiter unten.

## **Wohnen**

Aus dem Kontext und den aktuellen Anforderungen an die Lambertheimer Stadtentwicklung ergibt sich, dass die Hauptnutzung für das Quartier Unterdorf Wohnen sein muss. Im Unterdorf sollten verschiedene Zielgruppen angesprochen werden,

so wie es auch im ISEK definiert worden ist (siehe ISEK, S. 137).

- Seniorenwohnen: ausgehend von dem steigenden Bevölkerungsanteil an Senioren wird hier der Bedarf steigen. Das Plangebiet eignet sich aufgrund seiner relativen Abgeschlossenheit im Innern des Blocks (Ruhe) und seiner trotzdem zentralen Lage (fußläufig zur Innenstadt) sehr gut für Seniorenwohnen. Hierfür bietet sich Geschosswohnungsbau an.
- Wohnraum für Familien: Um die Effekte des demographischen Wandels abzuschwächen, sollten Familien als Zielgruppe spezifisch angesprochen werden, über den Bau von Reihenhäusern mit eigenem Garten oder großen Eigentumswohnungen.
- Wohnungen für Singles und WGs: Darüber hinaus sollte auch ein Teil des Wohnraums in kleineren Einheiten zur Miete realisiert werden, d.h. als Geschosswohnungsbau. Sogar Studierende aus Mannheim könnten hier angesprochen werden, die ÖPNV-Verbindung ist sehr gut.

Diese verschiedenen Zielgruppen implizieren wie schon erwähnt auch unterschiedliche Bauformen, d.h. die Entwürfe schlagen eine Mischung von unterschiedlichen Grundrissen (in diesem Konzept nicht dargestellt) und Bautypologien vor:

- Doppelhäuser (nur in Entwurf 1): gut geeignet für Familien, mit eigenem Garten und in abgeschiedener, ruhiger Lage.
- Geschosswohnungsbau freistehend: im Gebietsinneren platziert, ungewöhnliche Gebäudeform, kann verschiedene Grundrissarten beherbergen (verschiedene Wohnungsgrößen, Maisonette-Wohnung, etc.)
- Geschosswohnungsbau, in Straßenkante integriert: Reguläre Bauform, integriert sich in die Bebauung entlang der Riesengasse. Unterstützt auch verschiedene Grundrisse. Mit Option für Tiefgarage (analog zum Gebäude Riesengasse 13A).

Dies spiegelt auch den Kontext wider; entlang der Straße Am Graben finden sich freistehende Einfamilienhäuser, entlang der Römerstraße dichtere Bebauung und alte Hofstrukturen; auf der Nordseite der Römerstraße findet sich sogar Zeilenbebauung. Die vorgeschlagene Bebauung reagiert darauf mit unterschiedlichen Dichten, sollte aber eine eigene Formensprache finden, um selbstbewusst den neuen Charakter des Gebiets zu markieren.

Eine Mischung an Typologien, die auch eine erhöhte Dichte im Gebiet nach sich zieht, ist somit vertretbar und wurde in internen Diskussionen auch bereits durch die Stadt bejaht.

Darüber hinaus muss auch das Thema bezahlbarer Wohnraum in Lampertheim behandelt werden. Zwar bewegen sich die Immobilienpreise noch unter dem Niveau von Großstädten in der Umgebung, aber trotzdem ist auch in Lampertheim ein Preisanstieg zu beobachten. Gerade bei Projekten, die durch die öffentliche Hand geplant werden und bei denen auch noch ein Großteil des Grundbesitzes bei der Stadt als Hauptakteur liegt, sollte deshalb auf eine preiswerte Wohnraumentwicklung geachtet werden. Die Stadtentwicklungsgesellschaft Lampertheim als städtisches Unternehmen kann hier als Partner eingebunden werden.

## Parken

Der limitierende Faktor für die Bebauung des Quartiers ist der nötige Parkraum. Der vorhandene Parkplatzbestand im Gebiet (104 Stellplätze) muss erhalten werden und darüber hinaus müssen für zu schaffende Wohneinheiten stellplatzsatzungskonform Parkplätze nachgewiesen werden: für Wohnungen unter 60 qm jeweils ein Stellplatz, für Wohnungen über 60 qm jeweils zwei Stellplätze. Generell kann man in Parkgebäuden (Parkhäusern/Tiefgaragen) von einem Platzbedarf von mindestens ca. 25 bis 30 qm pro Stellplatz ausgehen, in kleineren Parkhäusern eher mehr. Dieser Flächenbedarf ist maßgeblich für den Entwurf: eine Singlewohnung mit 40 qm Wohnraum benötigt

mindestens 25 qm und damit 60 % ihrer eigenen Größe in Parkraum. Prinzipiell ist über einen Bebauungsplan eine Abweichung von der Stellplatzsatzung möglich; die Entwicklung stellplatzreduzierter Entwürfe wurde durch die Stadtverordnetenversammlung aber ausgeschlossen.

### *Bauform der Stellplätze*

Drei Bauformen sind für die Stellplätze im Quartier möglich: oberirdische Stellplätze, ein Parkhaus oder eine Tiefgarage. Es ist zu beachten, dass Parkplätze häufig auch ein wesentlicher Kostenfaktor bei den Herstellungskosten von Wohnungen sind, insbesondere beim Bau einer Tiefgarage, die aufgrund der höheren technischen Anforderungen (Belüftung, Beleuchtung, etc.) höhere Kosten pro Stellplatz verursacht als ein oberirdisches Parkhaus. Für den Vergleich der Entwürfe müssen also die Varianten

- Erhalt oberirdische Parkplätze + Ergänzung zur Deckung des zusätzlichen Bedarfs,
  - Bau einer Quartiersgarage, oberirdisch,
  - Bau einer Tiefgarage
- verglichen werden.

Aufgrund des hohen Platzbedarfs kommen oberirdische ebenerdige Parkplätze für den Entwurf nicht in Frage. Tiefgaragen sind zum einen teuer, und erschweren zum anderen die Schaffung ansprechender Grünstrukturen, da auf ihnen keine tiefwurzeln Bepflanzung möglich ist. Außerdem sind sie kaum rückzubauen

oder umzunutzen, was bei sich zukünftig wandelnden Mobilitätsbedürfnissen wünschenswert werden könnte.

Die Verfasser empfehlen daher den Bau einer Quartiersgarage am Eingang des Gebiets, um den Stellplatzbedarf abzudecken. Die Quartiersgarage nimmt zwar Oberfläche in Anspruch (dies kann teilweise durch Begrünung von Wänden und Dach ausgeglichen werden), sie ist aber günstiger in Bau und Betrieb und ist baulich flexibler – bei sinkendem Bedarf können Parkdecks entfernt werden. Die Quartiersgarage erhält einen Hintereingang für Fußgänger, um die Zugänglichkeit für die Bewohner des Gebiets zu verbessern. Die Quartiersgarage sollte einen hohen architektonischen Anspruch haben und begrünt sein.

Der vorhandene Parkplatz in der Riesengasse kann entweder ertüchtigt und erweitert oder rückgebaut werden (in diesem Fall müssen die wegfallenden Stellplätze in der Quartiersgarage untergebracht werden).

### *Tiefgaragen Riesengasse*

Zusätzlich ist in den Entwürfen jeweils die Möglichkeit einer Tiefgarage für die neue Bebauung entlang der Riesengasse vorgesehen. Die Verfasser raten aus den vorher genannten Gründen von Tiefgaragen ab, erkennen aber an, dass für die Riesengasse eine Ausnahme gemacht werden kann. Die restlichen Gebäude in



Abb. IV.1. Gestaltungsbeispiel für hochwertige Parkhausarchitektur, Parkhaus in Darmstadt // © Lengfeld & Wilisch (Architekten), T. Eicken (Fotograph)



den Entwürfen orientieren sich zum Blockinneren, die Bebauung entlang der Riesengasse aber nach außen. Auch sind sich die Verfasser der üblichen Präferenzen von Investoren bewusst, die eher zu Tiefgaragen tendieren; die Option an der Riesengasse ist somit ein Kompromissangebot.

#### ***Kurzzeitparkplätze für KiTa***

Aktuell erfolgt der Zugang zur Alfred-Delp-KiTa ausschließlich über die Römerstraße; die KiTa befindet sich in zweiter Reihe und ist schlecht angebunden. Um diese Situation im Entwurf zu verbessern, besteht die Möglichkeit der Schaffung ei-

nes zweiten Zugangs zum KiTa-Gelände über das Planareal, im Zuge der Umgestaltung der Freiflächen der KiTa (s.o.).

Neben der Zugänglichkeit des Geländes muss auch die Frage der Stellplätze geklärt werden. Die KiTa verursacht Hol- und Bringverkehr, morgens und mitags, jeweils für einen kurzen Zeitraum.

In jedem Fall müssen Maßnahmen getroffen werden, um zu verhindern, dass die Parkplätze missbraucht werden und dauerhaft durch Angestellte der KiTa oder Anwohner der Römerstraße 112 beparkt werden, sodass sie

für den Hol- und Bringverkehr nicht zur Verfügung stehen.

Die Alfred-Delp-KiTa bietet 70 Plätze an; laut Stellplatzsatzung bedeutet das einen Bedarf von 4 Stellplätzen. Mit diesem Bedarf wird in den Entwürfen kalkuliert.

Für die Unterbringung der Parkplätze gibt es zwei Möglichkeiten: entweder in die Quartiersgarage integriert oder separat, direkt den KiTa-Flächen zugeordnet.

## Grünflächen

Im Plangebiet liegende Grünflächen werden zwei Zwecke haben:

1. Aufwertung des Wohnumfeldes (z.B. Spielplatz, attraktive Gestaltung der Verkehrsflächen)
2. Bereitstellung von Biotopflächen für Tier- und Pflanzenarten (insb. Fledermäuse), Erhalt der Biodiversität und der Ökosystem-Dienstleistungen

D.h. dass zum einen eine hohe Gestaltungs- und Nutzungsqualität für die Anwohner gewährleistet sein muss, es zum anderen gleichzeitig Flächen geben muss, die bewusst einer natürlichen Entwicklung überlassen werden und dementsprechend nur minimal gepflegt werden.

Ein hoher Grünanteil sorgt darüber hinaus auch für ein gutes Mikroklima, was insbesondere im Sommer wichtig ist und einen wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung in Lampertheim leisten kann. Deshalb müssen Fassaden und Dächer begrünt werden, soweit möglich.

Bei der Gestaltung der Grünflächen müssen insbesondere auch die Bedürfnisse des Artenschutzes bedacht werden; d.h. Auswahl heimischer und geeigneter Baum- und Pflanzenarten sowie Berücksichtigung der Bedürfnisse einheimischer Tierarten, insb. der Fledermäuse, die bereits im Gebiet ansässig sind.

Der Umgang mit den Grünflächen kann später auch entscheidend für die Umsetzbarkeit sein, falls zum Beispiel gefährdete Arten im Gebiet gefunden werden. Darüber kann in diesem Bericht, ohne spezifische Untersuchung, keine Aussage getroffen werden.

Im Gebiet werden verschiedene Arten von Grünflächen platziert:

- Öffentliche Freiflächen: Das Gebiet bietet nicht genug Platz, um weitläufige Parkanlage zusätzlich zum nötigen Wohnraum zu schaffen; trotzdem können und müssen die öffentlichen Flächen zwischen den Gebäuden ansprechend gestaltet werden. Dazu gehört ein dichter Baumbestand sowie ansprechend gestaltete Wegeverbindungen.
- Spielplätze: Die öffentlichen Freiflächen sollten für die umliegenden Bewohner auch Aufenthaltsmöglichkeiten bereitstellen; da auch insbesondere junge Familien als Zielgruppe angesprochen werden sollen, sind im Gebiet auch Spielflächen zu schaffen. Die Spielgeräte sollten eher für kleinere Kinder konzipiert sein.
- Mietergärten: In Entwurfsvariante 1 ist ausreichend Freiraum vorhanden, um auch einigen Mietern in den Geschosswohnungen eine eigene kleine Gartenparzelle anbieten zu können.
- private Gärten: In Variante 1 sind den Einfamilienhäusern

eigene Gärten zugeordnet; in beiden Varianten haben auch die Geschosswohnungsgebäude zugeordnete private Grünflächen. Diese können entweder den EG-Wohnungen direkt zugeordnet werden oder der gesamten Hausgemeinschaft zur Verfügung gestellt werden.

- Freiflächen der KiTa: diese liegen zu einem Teil außerhalb des Planbereichs, sind aber unmittelbar betroffen. Im Entwurf werden die Freiflächen umgeordnet (Vergrößerung und Verlagerung) und können in diesem Zuge gleich neu gestaltet werden. Die Details hierzu müssen mit der Kirchengemeinde als Betreiber der KiTa abgesprochen werden.

## Zusammenfassung Entwurfsüberlegungen

### Städtebauliche Struktur

Aufgrund seiner Lage im Blockinnenbereich und seines Zuschnitts wird das Planungsgebiet eher einen privaten, abgeschlossenen Charakter aufweisen. Dies gilt es durch einen entsprechenden Entwurf zu betonen; insbesondere sollte der Hauptzugang durch eine bauliche Struktur (Quartiersgarage) optisch geschlossen werden (wobei natürlich ein Zugang erhalten bleibt).

Baulich sollte unterschieden werden zwischen der Bebauung entlang der Riesengasse (Aufgreifen der Kante des Stadthauses sowie der Wohnbebauung weiter unten) sowie dem Blockinnenbereich, wo verschiedene und auch ungewöhnliche bauliche Strukturen zum Einsatz kommen können (Geschosswohnungsbau, Doppelhäuser, Einfamilienhäuser).

### Erschließung & Verkehr

Das Gebiet ist für KFZ nur über die Römerstraße zugänglich, dies wird auch im Entwurf nicht verändert werden. Für Fußgänger und Radfahrer wird mindestens ein zweiter Zugang über die Riesengasse geschaffen; ein dritter Zugang über Am Graben ist wünschenswert, kann aber aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht garantiert werden.

Das Innere des Gebiets ist normalerweise für motorisierten Verkehr durch Poller abgegrenzt, um im Inneren den ruhigen privaten Charakter zu stärken (Ausnahmen sind selbstverständlich möglich für Müllabfuhr, Umzüge, etc.).

Im Zuge der Neugestaltung muss auch die Zugänglichkeit der KiTa überdacht und verbessert werden, mit einem zusätzlichen Zugang über das Entwurfsgebiet.

### Wohnen

Der realisierte Wohnraum muss verschiedene Zielgruppen ansprechen, um im Gebiet eine Durchmischung der Wohnbevölkerung zu erreichen: Familien, Senioren, Singles, WGs. Daraus abgeleitet ergibt sich auch ein Bedarf nach unterschiedlichen Bauformen (siehe auch Städtebauliche Struktur). Diese Varianz wird sich auch in den Grundrissen äußern, diese Ebene wird aber in diesem Bericht nicht betrachtet werden.

Bei der Konzeption sollte auch beachtet werden, dass die Neubauten bezahlbar bleiben, und evtl. sogar öffentlich geförderte Wohnungen in den Planungen enthalten sind.

### Parken

Maßgabe für den Entwurf war der mengenmäßige Erhalt der vorhandenen Parkplätze und

die zusätzliche Schaffung der für die Wohnungen nötigen Stellplätze. Aus Sicht der Verfasser ist die einzige sinnvolle Bauform hierfür eine Quartiersgarage an der Zufahrt zur Römerstraße, attraktiv gestaltet, begrünt und bewirtschaftet.

Darüber hinaus muss der Umgang mit dem bestehenden Parkplatz an der Riesengasse geregelt werden; entweder eine bauliche Ertüchtigung und Erweiterung oder ein Rückbau. Als zusätzliche Option besteht die Möglichkeit, für die Bebauung an der Riesengasse eine Tiefgarage zu bauen.

Weiterhin müssen für den neuen Zugang zur KiTa auch Kurzzeit-Stellplätze geschaffen werden, entweder in der Quartiersgarage oder direkt an der KiTa.

### Grünflächen

Die im Gebiet platzierten Grünflächen werden zwei Funktionen erfüllen müssen: zum einen müssen sie ein attraktives Wohnumfeld schaffen, das Bewohner und Besucher gleichermaßen anspricht. Zum anderen müssen sie auch ein Teil der grünen Infrastruktur werden und ein Lebensraum für Pflanzen und Tiere aller Art sein. Dafür werden verschiedene Arten von Grünflächen nötig: öffentliche Grünflächen & Parks, Spielplätze, Mietergärten, private Gärten, und gesonderte Freiflächen für die Kindertagesstätte.

## V. Entwürfe

Aufgrund der klaren Nutzung und den vorgegebenen Parametern ist der grundsätzliche Charakter des Unterdorfs schon vorgegeben. Für den konkreten Entwurf wurden durch die Verfasser zwei verschiedene Varianten entwickelt, die von einer ähnlichen Grundkonfiguration ausgehen.

Die Varianten unterscheiden sich aber doch in verschiedenen Aspekten, die im Folgenden beschrieben werden. Diese verschiedenen Themen sind unabhängig voneinander, können also in beliebiger Kombination realisiert werden.

### Varianten

#### Bauliche Dichte

Die Entwürfe unterscheiden sich in der Größe der Quartiersgarage sowie der Gestaltung der Gebäude und Freiflächen. Die zwei Varianten sind:

- Variante 1: 48 Wohneinheiten, realisiert über Geschosswohnungsbau und Einfamilienhäuser; dazu Mietergärten und eine kleinere Quartiersgarage
- Variante 2: 60 Wohneinheiten, über Geschosswohnungsbau, keine Mietergärten, größere Quartiersgarage

Die Menge des zu realisierenden Wohnraums bewegt sich dabei im Spannungsfeld zwischen auf der einen Seite einer hohen zu realisierenden Menge, da in Lampertheim auch ein

Mangel an Wohnungen identifiziert wurde, sowie auf der anderen Seite dem Parkraum, der eine Obergrenze für mögliche Entwicklung festlegt, und der Notwendigkeit, den Zuschnitt des Gebiets sowie den Kontext zu beachten, die ebenfalls die maximal realisierbare Menge an Wohnraum einschränken.

Durch den Entwurf wurde eine Spannweite zwischen ungefähr 48 und 60 Wohneinheiten entwickelt. Ca. 60 Wohneinheiten (Variante 2) sind das Maximum, das aus Sicht der Verfasser noch im Gebiet platziert werden kann, ohne negative Auswirkungen auf die Umgebung und nicht hinnehmbare Einbußen bei der Grünraumqualität zu verursachen. Wesentlich niedrigere WE-Mengen als die 48 WE in Variante 1 werden dem in Lampertheim herrschenden Wohnungsdruck nicht gerecht; die innerörtliche Lage sowie die Tatsache, dass es sich um ein Nachverdichtungsprojekt handelt, rechtfertigen auch höhere Dichten.

#### Über Variante 1

Variante 1 schließt auch Einfamilienhäuser mit ein und bietet damit eine größere Varianz in den Bauformen als Variante 2 – zwar können auch in Geschosswohnungsbau große Wohnungen für Familien realisiert werden (z.B. als Maisonette-Wohnung); der Wunsch nach einem Eigenheim mit Garten wird aber nur über Einfamilienhäuser befriedigt.

Durch den geringeren Bebauungsgrad wird auch der Anteil der Grünflächen im Gebiet vergrößert, und diese können eine andere und bessere Qualität aufweisen; beispielsweise auch durch die Integration von Mietergärten, die auch den Bewohnern von Geschosswohnungen einen eigenen Garten ermöglichen.

#### Über Variante 2

Die höhere Anzahl der Wohnungen und höhere bauliche Dichte schlägt sich hauptsächlich in einer veränderten, besseren Kalkulation für Stadt und Investoren nieder – mehr Wohneinheiten bedeuten höhere Mieteinnahmen bzw. Verkaufspreise und machen damit die Entwicklung des Gebiets wirtschaftlich attraktiver bzw. einfacher. Für eine genauere Betrachtung der Kalkulation siehe Kapitel „VI. Wirtschaftlichkeit“ auf Seite 38.

Aufgrund des Gebietszuschnitts lässt sich bei höheren Dichten nicht vermeiden, dass (wie in Variante 2) nach HBO nötige Abstandsflächen teilweise außerhalb der Gebietsabgrenzung fallen. Dies ist grundsätzlich zulässig, zieht aber eine entsprechende Baulast in den Grundbucheinträgen der Nachbargrundstücke nach sich und wird es damit erschweren, die Zustimmung der Nachbarn zu erhalten.

#### Empfehlung

Im Sinne eines ausgewogenen Wohnungsangebots, einer an-

sprechenden Stadtgestalt sowie einer angemessenen grünen Infrastruktur in Lampertheim empfehlen die Verfasser die Variante 1. Es obliegt dem politischen Souverän abzuwägen, welchen Grad baulicher Dichte und folglich wieviele Wohneinheiten geschaffen werden. In einer an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientierten Abwägung werden soziale, ökologische und ökonomische Aspekte einfließen.

### **KiTa: Hol- und Bringverkehr**

Wie oben erläutert, gibt es für die Unterbringung der Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr der KiTa zwei Möglichkeiten:

- Variante 1: Organisation des Hol- und Bringverkehrs über Stellplätze in der Quartiersgarage, mit direktem Fußweg zur KiTa
- Variante 2: Bau von separaten Kurzzeitstellplätzen direkt am Eingang der KiTa

### **Über Variante 1**

Durch die Unterbringung der Stellplätze im Parkhaus wird zum einen Verkehr im Gebiet, direkt vor der Tür der KiTa, vermieden, sodass also der Fußweg vom Parkplatz zur KiTa sicherer ist. Gleichzeitig wird dadurch ermöglicht, dass der Hol- und Bringverkehr das gesamte Parkhaus nutzen kann, welches zu dieser Zeit noch nicht durch Besucherverkehr der Innenstadt belastet sein dürfte, und ist somit nicht auf die vorgeschriebenen 4 Stellplätze beschränkt.

Um die Mütter und Väter nicht unnötig zu belasten, muss bei der Bewirtschaftung des Parkhauses die Möglichkeit von günstigem oder kostenlosem Kurzzeitparken geschaffen werden.

### **Über Variante 2**

Für den Bau von zusätzlichen Parkplätzen direkt am Gebäude spricht primär die kürzere Distanz zur KiTa. Allerdings gestaltet sich die Parkraumbewirtschaftung dieser Parkplätze schwieriger.

Da die Stellplätze direkt befahrbar sind, muss ein hoher Aufwand betrieben werden, damit die Stellplätze auch tatsächlich als Kurzzeitparkplätze genutzt werden – gesonderte Regelungen für bestimmte Uhrzeiten sowie auch ein erhöhter Kontrollaufwand durch das Ordnungsamt, um diese Regelungen auch durchzusetzen.

Darüber hinaus nimmt diese Variante mehr Platz ein und versiegelt zusätzliche Fläche. Dadurch verkleinert sich die Grünfläche im Gebiet.

### **Empfehlung**

Auch wenn es einen kleinen Komfortverlust für die Eltern bedeutet, sind aus Sicht der Verfasser die einfachere Organisation im Parkhaus sowie der geringere Flächenverbrauch klare Argumente für Variante 1.

## **Umgang mit dem Parkplatz Riesengasse**

Bei einer grundlegenden Neuorganisation des Parkraums im Gebiet besteht auch die Möglichkeit, den Parkplatz Riesengasse zu verändern – entweder per Rückbau und anderweitiger Nutzung der Fläche, oder per Erweiterung zwecks besserer Flächenausnutzung.

- Variante 1: Rückbau des Parkplatzes Riesengasse, Konsolidierung der Stellplätze in der Quartiersgarage; Erhalt der Zuwegung zum Gebiet für Fuß- und Radverkehr sowie der Anfahrbarkeit des Grundstücks Riesengasse 9A
- Variante: 2 Erhalt und Erweiterung des bestehenden Parkplatzes Riesengasse, Integration der Zuwegung für Fuß- und Radverkehr in den Parkplatz

### **Über Variante 1**

Die Verfasser kommen in der Analyse zu dem Ergebnis, dass Oberflächenparkplätze für das Quartier eigentlich nicht geeignet sind, aufgrund ihrer schlechten Flächeneffizienz. Insofern ist Variante 1 die konsequente Durchführung der Analyseergebnisse. Eine Konsolidierung der Parkplätze in der Quartiersgarage spart Flächen und eröffnet so Möglichkeiten für andere Nutzungen im Gebiet: mehr Wohneinheiten, mehr Spielplatz für die KiTa, mehr Grün.

Gleichzeitig ergibt sich durch den Rückbau die Möglichkeit einer attraktiven Bebauung entlang der Riesengasse, mit einer geschlossenen Kante. Diese wurde bisher durch den Parkplatz Riesengasse unterbrochen.

Andererseits ergeben sich durch den Rückbau zusätzliche Kosten, da die Parkplätze in der Quartiersgarage ersetzt werden müssen. Dies bedeutet eine höhere Geschossigkeit der Garage (siehe Entwurf), was hart an der Grenze dessen ist, was das Gebiet nach Ansicht der Verfasser verträgt.

Ein Teil des Parkplatz-Gebiets muss sowieso als Verkehrsfläche erhalten bleiben, um die Erschließung des Grundstücks Riesengasse 9A zu garantieren, außerdem muss eine Durchwegung für Fuß- und Radverkehr geschaffen werden.

Gleichzeitig müssen die benötigten Stellplätze für die neue Wohnbebauung in der Riesengasse bereitgestellt werden. Dies ist prinzipiell über die Quartiersgarage möglich, kann aber an der Akzeptanz der Bewohnerschaft aufgrund der Lage (Wohnung in der Riesengasse, Zufahrt zum Parkplatz erfolgt aber über die Römerstraße) scheitern. Grundsätzlich sind die Verfasser gegen Tiefgaragen (siehe Analyse weiter oben), für die Bebauung entlang der Riesengasse wäre es aber in diesem Fall eine mögliche Alternative, auch um das Areal für Investoren attraktiver zu machen.

**Über Variante 2**

Der vorhandene Parkplatz wird ertüchtigt und erweitert; dadurch wird das Spielareal der KiTa beeinträchtigt, dies wird aber anderswo ausgeglichen.

In dieser Variante können die Stellplätze für die Wohnbebauung in der Riesengasse auch über den Parkplatz Riesengasse abgegolten werden; der Anschluss des Grundstücks Riesengasse 9A erfolgt ebenfalls über den Parkplatz. So ist auch eine Zugänglichkeit des Gebiets für Fuß- und Radverkehr gewährleistet.

**Empfehlung**

Die Verfasser sprechen sich für den Erhalt des Parkplatzes Riesengasse (Variante 2) aus. Insgesamt sprechen zu viele Faktoren gegen den Rückbau des Parkplatzes.

**Wendekreise/Müllentsorgung**

Für die Müllfahrzeuge sind Wendekreise vorzusehen (entsprechend RAST 06 mit 22 m Durchmesser), sodass die Fahrzeuge nicht rückwärts rangieren müssen. Diese müssen befahrbar sein, müssen aber nicht versiegelt werden; sie sollten entsprechend wassergebunden ausführt werden, sodass sie noch als Spiel- und Aufenthaltsfläche genutzt werden können.

**Variante 1**

Aufgrund der geringeren baulichen Dichte ist in diesem Entwurf ausreichend Platz, um zwei vollumfängliche Wendekreise in den Entwurf einzubauen.

**Variante 2**

Wegen der erhöhten baulichen Dichte bietet der Entwurf weniger Platz für Wendekreise. Ein voller Kreis (22 m) findet sich am Parkplatz Riesengasse; an den Geschosswohnungsbauten im Westen findet sich nur ein verkleinerter Kreis (13 m Durchmesser) für private Fahrzeuge. Das bedeutet, dass in dieser Variante eine Sammelstelle für Mülltonnen am östlichen Wendekreis eingerichtet werden muss.

**Empfehlung**

Die Einrichtung von Wendeanlagen ist kein ausschlaggebendes Kriterium, muss aber auf jeden Fall im Entwurf berücksichtigt werden. Insofern sprechen die Verfasser keine Empfehlung aus.

Thema	Variante 1	Variante 2
Bauliche Dichte	Empfehlung	
KiTa: Bring- und Holverkehr	Empfehlung	
Umgang mit Parkplatz Riesengasse		Empfehlung



# Variante 1 // 48 Wohneinheiten







Zufahrt  
Römerstraße 112

Quartiersgarage  
199 Stellplätze

8 WE  
III+D

8 WE  
III+D

8 WE  
III+D

Option TG

IV

8 WE  
III+D

WE  
I+D

# Variante 2 // 60 Wohneinheiten





Zufahrt  
Römerstraße 112

4 Kurzzeit-  
parkplätze  
für KiTa

Option TG

8 WE  
III+D

8 WE  
III+D

42 Stellplätze

Quartiersgarage  
187 Stellplätze

11 WE  
III+D

## **Rückmeldungen aus der Gläsernen Werkstatt**

### **Zusammenfassung der Rückmeldungen**

Aus der Gläsernen Werkstatt und der Online-Beteiligung wurde deutlich, dass es divergierende Interessen zwischen den Grundstückseigentümern im Unterdorf und der breiteren Öffentlichkeit gibt.

Viele Teilnehmer, die nicht unmittelbar durch die Maßnahmen betroffen wären, erwähnten den Bedarf an bezahlbarem Wohnraum in Lampertheim und bewerteten die Planungen positiv als Beitrag zur Stadtentwicklung. Es wurde sogar der Wunsch nach einer noch intensiveren Ausnutzung des Gebiets (zulasten von Grünflächen) formuliert.

Demgegenüber stehen die Eigentümer und ihr berechtigtes Interesse, ihre Grundstücke in der jetzigen Wertigkeit, also mit großen Gärten und unverstelter Sicht, zu erhalten. Eine Bebauung des Innenbereichs stellt eine potenzielle Wertminderung dar. Im weiteren Realisierungsverlauf muss die Mitwirkungsbereitschaft der einzelnen Eigentümer nochmals erörtert werden. Dadurch kann sich u.U. auch der genaue Umgriff des Planungsgebiets noch ändern; die Entwürfe müssten entsprechend angepasst werden.

Generelle Skepsis wurde gegenüber des Verkehrskonzeptes mit ausschließlicher Erschließung über die Römerstraße sowie Konzentration der Stellplätze in einer Quartiersgarage geäußert. Insbesondere wurde auf die Schwierigkeiten von Familien (Kinderwägen, große Einkäufe) und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, z.B. Senioren, hingewiesen.

Auch wurde darauf hingewiesen, dass sich die vorgeschlagenen Mehrfamilienhäuser sowie die große Quartiersgarage nicht in den baulichen Kontext des Unterdorfs einfügen.

Ausführliche Protokolle der Gläsernen Werkstatt sowie der Online-Beteiligung liegen der Stadt Lampertheim vor.

### **Konsequenzen für das Konzept**

Die Stadt Lampertheim muss im weiteren Verlauf aufmerksam mit den Eigentümern kommunizieren, um potenzielle Konflikte frühzeitig zu erkennen und zu entschärfen. Die Stadt muss abwägen zwischen den (begründeten) Interessen der Eigentümer und den Interessen der Allgemeinheit; und muss diesen Konflikt auch offen benennen.

Im Bezug auf die für Lampertheime neue Verkehrskonzeption der Quartiersgarage ist es wichtig, auf die positiven Auswirkungen des Konzepts (verkehrsfrei Wege, gefahrloses Spielen für Kinder, höhere Frei-

raumqualität) hinzuweisen, und ggf. andere Ausnahmeregelungen festzulegen.

Darüber hinaus muss auch die Notwendigkeit einer Abwägung zwischen verschiedenen Zielen (z.B. Schaffung von viel Wohnraum vs. Einfügen in den Kontext und Erhalt von Grünstrukturen) sorgfältig kommuniziert werden. Das Unterdorf läuft sonst Gefahr, im Konfliktfeld zwischen diffusen Interessen der Allgemeinheit (günstiger Wohnraum) und konkreter Anliegen der unmittelbar Betroffenen zerrieben zu werden.

Abb. V.1. Impressionen aus der Gläsernen Werkstatt // © UmbauStadt



## VI. Wirtschaftlichkeit

Die vorliegenden Berechnungen betrachten die beiden vorgestellten Entwürfe hinsichtlich der relevanten Parameter für die Quartiersentwicklung. Dabei werden sowohl die Kosten für die Vorbereitung, die Bodenordnung, die Erschließung und die Planung als auch die Kosten für die technische Projektsteuerung (Betreuung), die Haftungsrisiken, die Finanzierung für eine Projektlaufzeit von 2 Jahren und die sonstigen Zahlungen berücksichtigt. Ziel ist es, sowohl die Kosten der Erschließungsmaßnahme als auch die Erlöse aus den Grundstücksveräußerungen darzustellen. Daraus wird der Überschuss bzw. das Defizit ermittelt, sodass Aussagen darüber getroffen werden können, wie viel Fördermittelbedarf besteht und zu welchem Preis die Grundstücke veräußert werden müssen, um die Erschließungskosten decken zu können.

Die Erschließung bildet die Voraussetzung der Stadt Lampertheim, öffentliche Bauvorhaben umsetzen zu können. Folgende Maßnahmen sind geplant:

1. Die Errichtung einer Quartiersgarage mit 187 Stellplätzen. Hiervon sind 94 Stellplätze (Entwurf 1) bzw. 73 Stellplätze (Entwurf 2) öffentlich.
2. Die Errichtung einer Tiefgarage mit 42 privaten Stellplätzen.
3. Die Errichtung eines Parkplatzes mit öffentlichen 46

Stellplätzen (Entwurf 1). Vier dieser Stellplätze sind als Kurzzeitparkplätze für die vorhandene Kindertagesstätte vorgesehen.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung betrachtet einerseits die Herstellungskosten der öffentlichen Stellplätze und andererseits die Folgekosten und die erzielbaren Erlöse, die durch den Betrieb der öffentlichen Stellplätze eingenommen werden.

Die – im Rahmen der Berechnungen – verwendeten Daten basieren auf den städtebaulichen Entwürfen, der Auswertung öffentlich zugänglicher Luftbilder<sup>1</sup> zur derzeitigen Landnutzung, den Angaben der Stadt Lampertheim (Altlastenkataster, Bodenrichtwerte, Eigentumsverhältnisse, Kulturangebot), der fachlichen Expertise der DSK und den Kostenkennwerten zu unterschiedlichen Bauleistungen (Baupreislexikon<sup>2</sup>, Mittag Baudatei<sup>3</sup>, NHK 2010<sup>4</sup>). Für die Berechnung der betriebsbedingten Erlöse und Folgekosten wurden die Angaben der II. Berechnungsverordnung<sup>5</sup> herangezogen.

### **Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Erschließungsmaßnahmen**

Das Quartier Unterdorf erstreckt sich über eine Fläche

1 Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, 2018

2 f:data GmbH, 2019

3 Mittag, o.J.

4 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2012

5 Wolters Kluwer Deutschland GmbH

von ca. 15.900 qm. Die - nach Neuordnung und Erschließung - zu vermarktende Nettobaulandfläche variiert zwischen 7.706 qm (Entwurf 1) und 7.400 qm (Entwurf 2).

Voraussetzung für die Durchführung der Erschließungsmaßnahmen ist der Ankauf von privaten Grundstücken durch die Stadt Lampertheim. Dies betrifft eine Fläche von 8.179 qm, von denen 758 qm zum aktuell gültigen Bodenrichtwert von 280 €/qm und 7.421 qm zum aktuell gültigen Bodenrichtwert von 230 €/qm erworben werden. Hiervon verbleiben 3.723 qm (Entwurf 1) bzw. 3.651 qm (Entwurf 2) nach der Erschließung im kommunalen Eigentum, die vorab für 280 €/qm erworben wurden. Daneben sind vorbereitende Untersuchungen durchzuführen und Planungsaufgaben wahrzunehmen, bevor die baulichen Erschließungsmaßnahmen begonnen werden können. Die Erschließungskosten umfassen die Freilegung von Flächen, den Abbruch von Gebäuden, die Altlastenbeseitigung sowie die Erdarbeiten. Darüber hinaus treten Kosten für die Errichtung von Ver- und Entsorgungsanlagen (Entwässerung, Wasserversorgung und Gasversorgung) sowie für Verkehrsanlagen und Grünanlagen auf. Aufwendungen für Naturschutzmaßnahmen fließen ebenfalls in die Berechnung ein. Die Erschließungskosten betragen zwischen 2.459.746 € und 2.338.949 €. Sie stellen bei allen Entwürfen die größ-

Tab. VI.1. Gesamtergebnis der Quartierserschließung

	Variante 1	Variante 2
Vorbereitung	13.217 €	13.221 €
Bodenordnung	2.145.059 €	2.145.059 €
Erschließung	2.459.746 €	2.338.949 €
Planung	263.027 €	249.491 €
Betreuung	217.821 €	207.075 €
Sonstige Zahlungen	290.000 €	290.000 €
Haftungsrisiken	1.020.000 €	1.020.000 €
Finanzierung	335.275 €	326.342 €
<b>Erschließungskosten gesamt</b>	<b>6.744.148 €</b>	<b>6.581.139 €</b>
<b>Erlöse</b>	<b>2.697.065 €</b>	<b>2.589.825 €</b>
<b>Projektmenge absolut</b>	<b>- 4.047.083 €</b>	<b>- 3.991.314 €</b>
<b>Projektmenge prozentual</b>	<b>- 60,01 %</b>	<b>- 60,65 %</b>

ten Kostenpositionen dar. Darüber hinaus werden Kosten für die Bauüberwachung, die technische Projektsteuerung, die Bauleitung, die Haftungsrisiken und die Finanzierung fällig. Eine Übersicht über die Höhe der einzelnen Kostenpositionen ist Tabelle VI.1. zu entnehmen. Eine detaillierte Darstellung ist als Anlage beigefügt.

Bei der Durchführung aller, mit der Erschließung zusammenhängenden Maßnahmen entstehen der Stadt Lampertheim Gesamtkosten in Höhe von 6,6 bis 6,7 Mio. € (Tabelle VI.1.). Demgegenüber stehen die Erlöse aus der Vermarktung des Baulands. Diese ergeben sich aus dem erzielbaren Bodenpreis, der i.d.R. dem gutachterlich ermittelten Wert der erschlossenen Grundstücke entspricht. Unter der Annahme, dass dieser Wert 350 €/qm beträgt, werden im Quartier zwischen 2,6 und

2,7 Mio. € an Erlösen erzielt. Es ergibt sich ein Defizit zwischen -3,9 und -4 Mio. €.

Umgerechnet auf die Nettobaulandfläche betragen die Erschließungskosten zwischen 1.400 €/qm und 1.428 €/qm Nettobaulandfläche. Um eine kostenneutrale Erschließung durchzuführen müssten Bodenpreise von 875,19 €/qm (Entwurf 1) bzw. 889,40 €/qm (Entwurf 2) erzielt werden.

Bei der Erschließung des Quartiers handelt es sich um eine unrentierliche Gesamtmaßnahme im öffentlichen Interesse, die grundsätzlich förderfähig ist. Es besteht Zuschussbedarf in Höhe der in Tabelle VI.1. dargestellten Projektmenge. Welche Programme für die Förderung in Frage kommen und ob alle mit den Kosten zusammenhängenden Einzelmaßnahmen förderfähig sind, muss im Einzelfall geprüft

werden. Gemäß der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung<sup>6</sup> sind Ausgaben für Ver- und Entsorgungsanlagen oder Ausgaben für die ausschließlichen Aufgaben der Denkmalpflege nicht zuwendungsfähig. Darüber hinaus sind etwaige mit der Umsetzung der Quartiersentwicklung zusammenhängende Einnahmen (bspw. Grundstücksverkauf, Grundstücksbewirtschaftung, etc.) oder nach Rechtsvorschriften zu erhebende Beiträge (BauGB, KAG, HBO) den Kosten gegenzurechnen. Daraus ist abzuleiten, dass das Defizit nicht vollständig aus den Förderprogrammen des Landes Hessen zur nachhaltigen Stadtentwicklung (bspw. Stadtumbau in Hessen) gedeckt werden kann.

<sup>6</sup> Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, 2017

## Parameterdiskussion und Cash-Flow-Struktur

Grundlage der durchgeführten Wirtschaftlichkeitsberechnung ist die Annahme, dass die Erschließung und Vermarktung des Quartiers innerhalb von 2 Jahren abgeschlossen wird (Projektlaufzeit), die Maßnahmen zu einem Zinssatz von 2 % finanziert werden, dass ein Verkaufserlös von 350 €/qm Nettobaufläche erzielt wird und dass die Stadt Lampertheim die Maßnahme eigenständig betreut.

Die Projektlaufzeit beeinflusst im Wesentlichen die Finanzierungslaufzeit und damit auch die Höhe der Finanzierungskosten. Einerseits werden die jährlichen Aufwendungen für die Finanzierung mit zunehmender Projektlaufzeit geringer. Andererseits steigen die Gesamtkosten für die Finanzierung an. Am Beispiel des städtebaulichen Entwurfs 1 wird deutlich, dass die Finanzierungskosten im Durchschnitt mit jedem Jahr um den Faktor 0,39 steigen (Abbildung VI.1.). Dagegen sinkt der durchschnittliche jährliche Finanzierungsaufwand mit zunehmender Projektlaufzeit von ca. 167.000 € auf ca. 139.000 €.

Analog zur Projektlaufzeit wirkt sich auch der Finanzierungszinssatz auf die Finanzierungskosten aus. Eine Reduktion des Zinssatzes um einen Prozentpunkt auf 1 % führt zu einer Verringerung der Finanzierungskosten um den Faktor 0,6. Eine Erhöhung des

Tab. VI.2. Erschließungskosten bezogen auf die Nettobaufläche

Kostenparameter alle in € / qm Nettobaufläche	Variante 1	Variante 2
Vorbereitung	1,72 €	1,79 €
Bodenordnung	278,37 €	288,68 €
Erschließung (Baumaßnahmen)	319,20 €	316,10 €
Planung	34,13 €	33,72 €
Betreuung	28,27 €	27,99 €
Sonstige Zahlungen	37,63 €	39,19 €
Haftungsrisiken	132,37 €	137,85 €
Finanzierung	43,51 €	44,10 €
Projektmenge	- 525,19 €	- 539,40 €
<b>Gesamtkosten</b>	<b>1.400,39 €</b>	<b>1.428,81 €</b>

Zinssatzes von 2 % auf 3 % führt zu einer Erhöhung der Finanzierungskosten um den Faktor 0,4.

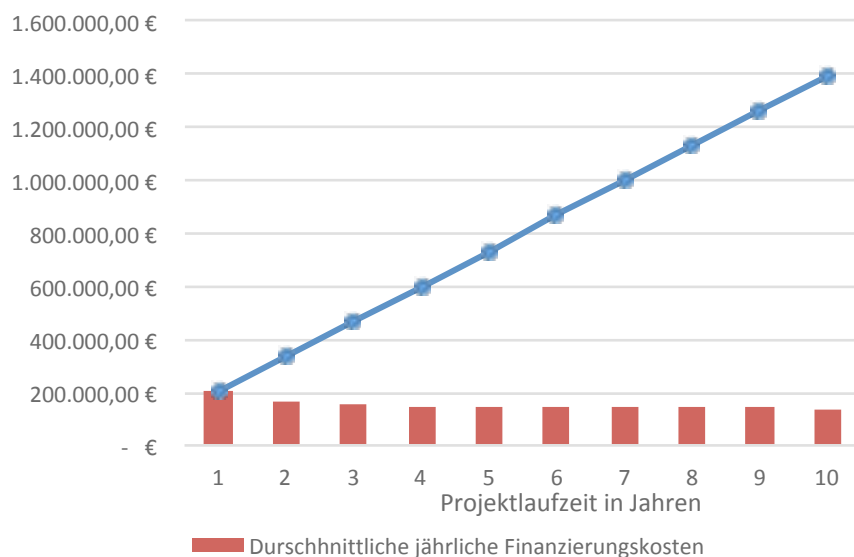
Ausschlaggebend für die Höhe der Veräußerungserlöse ist zum einen die Größe der Nettobaufläche und zum anderen der erzielbare Bodenpreis. Generell gilt, dass die Erlöse umso höher sind, je mehr Fläche als Bauland veräußert wird und desto höher der Bodenwert ist. Die Größe der Nettobaufläche ist das Ergebnis der städtebaulichen Entwürfe. Sie kann angepasst werden, wenn die politischen und städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt Lampertheim dies zulassen. Die Höhe des Bodenwerts wird gutachterlich bestimmt und ergibt sich aus dem Anfangswert des Bodens vor der Erschließung zzgl. des erschließungsbedingten Mehrwerts. In der vorliegenden Berechnung wurden erzielbare Bodenpreise von 350 €/qm angenommen. Dieser Wert war nach Angaben der Stadt Lampertheim in der Vergangenheit realistisch. Steigen die erzielbaren Grundstückserlöse an, steigert dies in erster Linie auch die Projektmenge. Eine Analyse von Bodenwerten zwischen 350 €/

qm und 600 €/qm ergibt, dass die Projektmenge je 50 €/qm Mehrerlös um ca. 385.295 € (Entwurf 1) bzw. 369.975 € (Entwurf 2) steigt. Allerdings gilt, dass die Mehreinnahmen etwaigen Fördermitteln gegengerechnet werden müssen, sofern die Grundstückserlöse über dem gutachterlich bestimmten Bodenwert liegen. Die Höhe der Erlöse reduziert demnach die Höhe der förderfähigen Kosten und trägt nicht ausnahmslos zu einem wirtschaftlicheren Ergebnis bei.

Es wird davon ausgegangen, dass die Betreuung der Maßnahme durch das Personal der Stadt Lampertheim erfolgt. Daneben ist es möglich, die Verfahrensbetreuung oder die Vermarktung der Grundstücke von einem Dritten ausführen zu lassen. Die Vergütung für die Verfahrensbetreuung beträgt erfahrungsgemäß bis zu 4 % der Ankaufskosten. Bei der Vermarktung können Kosten von bis zu 4,5 % der Verkaufserlöse entstehen. Die Beauftragung von Dritten kann einerseits die Qualität der Quartiersentwicklung erhöhen, da ein betriebswirtschaftliches Interesse des Dritten besteht,



Abb. VI.1. Finanzierungskosten in Abhängigkeit der Projektlaufzeit beim Entwurf 1



Kosten	2020	2021	2022
Vorbereitung	13.217,60 €		
Bodenordnung	2.145.059,31 €		
Planung	215.373,47 €		
Finanzierung	206.371,80 €	128.903,93 €	
Erschließung		2.459.746,41 €	
Bauüberwachung		47.654,29 €	
Betreuung	108.910,97 €	108.910,97 €	
Sonstige Zahlungen		290.000,00 €	
Haftungsrisiken		1.020.000,00 €	
Erlöse	2020	2021	2022
Veräußerung		593.413,00 €	2.157.652,00 €
Jahresergebnisse	2020	2021	2022
Summe	- 2.688.933,15 €	- 3.515.802,58 €	+ 2.157.652,00 €

Tab. VI.3. Cash-Flow-Struktur Variante 1

Kosten	2020	2021	2022
Vorbereitung			
Bodenordnung	13.221,31 €		
Planung	2.136.059,31 €		
Finanzierung	202.575,64 €		
Erschließung	202.840,92 €	123.501,51 €	
Bauüberwachung		2.338.949,67 €	
Betreuung		46.916,15 €	
Sonstige Zahlungen	103.537,66 €	103.537,66 €	
Haftungsrisiken		1.020.000,00 €	
Erlöse	2020	2021	2022
Veräußerung		517.965,00 €	2.071.860,00 €
Jahresergebnisse	2020	2021	2022
Summe	- 2.761.772,51 €	- 3.404.939,98 €	+ 2.071.860,00 €

Tab. VI.4. Cash-Flow-Struktur Variante 2

den Auftrag zu erfüllen. Zudem können die Projektlaufzeit verkürzt und Finanzierungskosten eingespart werden. Andererseits entstehen Mehrkosten durch die Vergütung des Dritten, die den Gesamtkosten der Erschließung hinzugerechnet werden müssen. Dies führt letztlich zu einem höheren Defizit.

Die Cash-Flow Struktur gibt Aufschluss über den Zeitpunkt und die Höhe der Kosten und Veräußerungserlöse. Dabei wird angenommen, dass im ersten Jahr die Vorbereitungs-, Bodenordnungs-, und Planungsmaßnahmen durchgeführt werden. Darauf folgen im zweiten Jahr die Erschließungsmaßnahmen. Die Einnahmen aus den Grundstücksveräußerungen erstrecken sich ebenfalls über 2 Jahre. Im Jahr der Erschließung fließen 20 % der Erlössumme. Die restlichen 80 % werden nach Fertigstellung der Erschließungsarbeiten fällig (Tabelle VI.3. und Tabelle VI.4.).

### Ergebnis der Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Bauvorhaben

Die Erschließung des Quartiers Unterdorf wird durch öffentliche Bauvorhaben ergänzt. Im Quartier Unterdorf handelt es sich dabei um die Errichtung einer Quartiersgarage als Hochgarage in Leichtbauweise, einer Tiefgarage und eines Parkplatzes (Entwurf 1). Tief- und Hochgaragen sind gemäß Sachwertrichtlinie<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2012

auf eine Gesamtnutzungsdauer von 40 Jahren ausgelegt. Da es sich bei der Hochgarage um eine Leichtbauweise handelt, werden Kostenkennwerte für den in Tabelle 5 dargestellten Ausstattungsstandard herangezogen:

Tab. VI.5. Ausstattungsstandards für die Quartiersgarage

Außenwände	Offene Konstruktion
Konstruktion	Stahl- und Betonfertigteile
Dach	Flachdach, Folienabdichtung
Fenster und Außentüren	Einfache Metallgitter
Fußböden	Beton
Sonstige technische Ausstattung	Strom- und Wasseranschluss; Löschwasseranlage; Treppenhaus; Brandmelder

Die Quartiersgarage besitzt eine BGF von 4.934 qm. Multipliziert mit den Kostenkennwerten aus den baustatistischen Veröffentlichungen i.H.v. 589 €/qm BGF (indexiert auf den Preisindex 2018<sup>8</sup>) entstehen Kosten von 2.906.126. Dies entspricht 1.460.833 € (Entwurf 1) und 1.134.476 € (Entwurf 2) für die Errichtung von öffentlichen Stellplätzen.

Tab. VI.6. Jährliche Folgekostenprognose und Erlöse für Stellplätze im Quartier (alle Angaben gerundet auf volle Euro)

	Variante 1	Variante 2
<b>Folgekosten Quartiersgarage gesamt</b>	30.421 €	30.421 €
davon öffentliche Stellplätze	15.292 €	11.875 €
<b>Erlöse Quartiersgarage gesamt</b>	179.520 €	179.520 €
davon öffentliche Stellplätze	90.240 €	70.080 €
<b>Folgekosten Parkplatz Riesengasse gesamt</b>	7.406 €	
davon öffentliche Stellplätze	7.406 €	
<b>Erlöse Parkplatz Riesengasse gesamt</b>	42.240 €	
davon öffentliche Stellplätze	42.240 €	
<b>Überschuss/ Defizit Parkanlage gesamt</b>	<b>+ 183.933 €</b>	<b>+ 149.099 €</b>
<b>davon öffentliche Stellplätze</b>	<b>+ 109.962</b>	<b>+ 58.205 €</b>

Die Errichtung einer Tiefgarage mit einer BGF von 1.229 qm und 42 Stellplätzen führt zu Gesamtkosten von gerundet 1.096.268 €. Der Preis ergibt sich aus der BGF von 6.734 qm multipliziert mit Kosten von 892,08 €/qm BGF<sup>9</sup> (indexiert auf den Preisindex 2018). In der Tiefgarage werden ausschließlich private Stellplätze realisiert, sodass die Kosten in der weiteren Berechnung nicht mehr berücksichtigt werden.

stätte reserviert. Die Kosten zur Herrichtung eines Stellplatzes betragen 3.180 € / Stellplatz<sup>10</sup>. Somit entstehen Gesamtkosten in Höhe von 146.280 €.

zur Erhaltung und um der Alterung und Abnutzung entgegenzuwirken. Das Mietausfallwagnis ist das Wagnis zur Ertragsminderung von Wirtschaftseinheiten.

Im städtebaulichen Entwurf 1 ist die Erweiterung und Sanierung eines bestehenden ebenerdigen Parkplatzes in der Riesengasse mit 46 öffentlichen Stellplätzen geplant. Vier dieser Stellplätze sind als Kurzzeitparkplätze für die nahe gelegene Kindertages-

Beim Betrieb von Stellflächen können nach der II. Berechnungsverordnung Verwaltungskosten i.H.v. 37,12 € pro Stellplatz, Instandhaltungskosten i.H.v. 87,16 € pro Stellplatz und ein Mietausfallwagnis von 4 % der jährlichen Mieterlöse angenommen werden. Zu den Verwaltungskosten zählen die Kosten für Arbeitskräfte, Einrichtungen, Kosten der Aufsicht und der vom Vermieter geleisteten Verwaltungsarbeit sowie die Kosten für freiwillige Prüfungen und den Jahresabschluss der Geschäftsführung. Die Instandhaltungskosten umfassen die Kosten

Die im Rahmen der Nutzung der öffentlichen Parkflächen entstehenden Erlöse werden auf 960 € pro Stellplatz und Jahr geschätzt. Dies entspricht einer Parkgebühr von 80 €/Stellplatz und Monat. Für die vier Kurzzeitparkplätze auf dem ebenerdigen Parkplatz in der Riesengasse werden die Erlöse halbiert, da diese Plätze nur außerhalb der Öffnungszeiten der Kindertagesstätte für die öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen.

Für die Stellplätze fallen die in Tabelle VI.6. aufgeführten Folgekosten und Erlöse an. Zu-

8 Statistisches Bundesamt, 2019  
9 Mittag, o.J.

10 LK Argus GmbH, 2015

Tab. VI.7. Kosten und Erlöse bei der Umsetzung und dem Betrieb öffentlicher Bauvorhaben

	Variante 1	Variante 2
Errichtung einer Quartiersgarage mit 187 Stellplätzen	2.906.126 €	2.906.126 €
Betrieblicher Überschuss/ Betriebliches Defizit	+ 74.948 €/ a	+ 58.205 €/ a
Errichtung eines ebenerdigen Parkplatzes mit 46 Stellplätzen	146.280 €	---
Betrieblicher Überschuss/ Betriebliches Defizit	+ 34.834 €/ a	---
<b>Ergebnis (Errichtung und Betrieb über die Gesamtnutzungsdauer*)</b>	<b>+ 642.194 €</b>	<b>+ 577.926 €</b>

\* Gesamtnutzungsdauer nach Sachwertrichtlinie: Parkhaus/ Tiefgarage 40 Jahre, Parkplatz 20 Jahre (eigene Annahme)

sammengefasst werden bei der Umsetzung der öffentlichen Bauvorhaben die in Tabelle VI.7. aufgeführten Kosten und Erlöse erzielt.

## Zusammenfassung und Handlungsempfehlung

Für die Entwicklung des Quartiers Unterdorf wurden zwei städtebauliche Entwürfe entwickelt. Die Entwürfe unterscheiden sich generell nach ihrem Anteil an öffentlicher und privater Nutzfläche. Letztere wird als Nettobaulandfläche zusammengefasst, die im Zuge der Erschließung vermarktet werden soll.

Die Erschließung des Gebietes führt zu Aufwendungen von 6,6 Mio. € bis 6,7 Mio. €. Demgegenüber stehen Einnahmen aus den Verkaufserlösen der Nettobaulandfläche von 2,6 Mio. € bis 2,7 Mio. €. Die Erschließungsmaßnahmen aller Entwürfe führen zu einem negativen Ergebnis. Das Defizit ist bei beiden städtebaulichen Entwürfen annähernd gleich. Der Unterschied beträgt gerundet -55.000 €. Das geringste Defizit entsteht bei der Umsetzung des städtebaulichen Entwurfs 1.

Neben dem allgemeinen Kostenrisiko wurden fünf Parameter identifiziert, die einen direkten Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Erschließung haben: Projektlaufzeit, Finanzierungszinssatz, Verkaufserlös, Nettobaulandfläche, Betreuungsdienstleistung. Um die Gesamtkosten zu verringern, wird empfohlen die Projektlaufzeit so kurz wie möglich zu halten. Das Zinsrisiko ist marktabhängig und nur bedingt zu beeinflussen, hat aber einen entscheidenden Einfluss auf die Höhe der Finanzierungskosten. Maßgebliche Einflussparameter sind die Finanzierungslaufzeit oder die Höhe des Eigenkapitals.

Die Erlöse sind abhängig vom Bodenwert und der Nettobaulandfläche. Eine Steigerung der Nettobaulandfläche ist generell möglich sofern die städtebauliche und politische Zielsetzung dies zulassen. Der Bodenwert wird dagegen gutachterlich bestimmt und kann nicht beeinflusst werden. Sofern der Verkaufserlös höher als der Bodenwert ist, muss der Mehrwert in der Regel etwaigen öffentlichen Fördermitteln gegen gerechnet werden.

Entscheidend ist zudem, ob das Verfahren von der Stadt Lampertheim oder durch ein dienstleistendes Unternehmen umgesetzt werden soll. Die Vergabe an einen Dritten hat einen entscheidenden Einfluss auf die Erschließungskosten und sollte im Sinne der Kostenreduktion vermieden werden.

Generell können unrentierliche öffentliche Vorhaben über Programme des Bundes oder des Landes gefördert werden. Es muss jedoch geprüft werden, welche Förderprogramme für die Finanzierung in Frage kommen und welche Maßnahmen damit umgesetzt werden können. Es ist auszuschließen, dass die gesamte Maßnahme über Fördermittel gedeckt werden kann.

Die Stadt Lampertheim beabsichtigt, nach erfolgter Erschließung, öffentliche Bauvorhaben umzusetzen. Die Analyse der Herrichtungs- und Folgekosten sowie der prognostizierten Betriebserlöse zeigt, dass die Baumaßnahmen in beiden Entwürfen wirtschaftlich sind. Aus den vorliegenden Ergebnissen wird empfohlen, den städtebaulichen Entwurf 1 umzusetzen. Bei den Erschließungsmaßnahmen für diesen Entwurf entsteht ein Defizit von ca. - 4,0 Mio. €. Dieses ist zwar um ca. 55.000 € höher als beim städtebaulichen Entwurf 2, allerdings werden Betriebsergebnisse generiert, die ungefähr 64.000 € über dem 2. Entwurf liegen.

### Abkürzungsverzeichnis

<b>BGF</b> . . . . .	Bruttogeschoßfläche
<b>GFZ</b> . . . . .	Geschoßflächenzahl
<b>GRZ</b> . . . . .	Grundflächenzahl
<b>ISEK</b> . . . . .	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept
<b>Stpl.</b> . . . . .	Stellplatz (für KFZ)
<b>StVV</b> . . . . .	Stadtverordnetenversammlung
<b>TG</b> . . . . .	Tiefgarage
<b>WE</b> . . . . .	Wohneinheiten

### Literaturverzeichnis

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (1. März 2006). Richtlinie für die Ermittlung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken. Wertermittlungsrichtlinie 2006 - WertR 2006. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (5. September 2012). Richtlinie zur Ermittlung des Sachwerts. Sachwertrichtlinie -S W-RL. Normalherstellungskosten 2010. Berlin.
- f:data GmbH. (2019). Baupreislexikon. Weimar. Abgerufen am 13. Mai 2019 von <https://www.baupreislexikon.de/>
- Geschäftsstelle der Gutachterausschüsse für Immobilienwerte beim Amt für Bodenmanagement Heppenheim. (2018). Immobilienmarktbericht. Daten des Immobilienmarktes Südhessen 2018. Heppenheim.
- Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation. (1. Juli 2018). Geobasisdaten: Digitale Orthofotos. Abgerufen am 13. Mai 2019
- Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. (2. Oktober 2017). Staatsanzeiger des Landes Hessen. Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung - RiLiSe, 40, 958 - 967. Wiesbaden.
- LK Argus GmbH. (2015). Untersuchung von Stellplatzsätzen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Berlin: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung und Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- Mittag, M. (o.J.). Mittag-Baudatei. Aktuelles Arbeits- und Kontrollhandbuch zur Planung und Kostenermittlung von Neubauten.
- Statistisches Bundesamt. (2019). Preisindizes für die Bauwirtschaft (Destatis), November 2018 (4. Vierteljahresausgabe). Wiesbaden.
- Wolters Kluwer Deutschland GmbH. (kein Datum). Bewirtschaftungskosten nach der II. Berechnungsverordnung ab 01.01.2017. O.O. Abgerufen am 3. April 2019 von <https://www.wolterskluwer.de/gug/aktuelle-daten/bewirtschaftungskosten-nach-ii-berechnungsverordnung-ab-01012011-copy-2/>

# Ausführliche Berechnung, Entwurf 1

<b>Lampertheim, "Unterdorf" Entwurf 1</b>		<b>280,00 €/m<sup>2</sup> Ankaufspreis</b>	<b>350,00 €/m<sup>2</sup> Verkaufspreis</b>
Stand: 18.07.2019			
<b>Flächenbilanz</b>			
<b>Öffentliche Flächen</b>		Summe	
Straßenfläche Asphalt	Einzel	2.693 m <sup>2</sup>	
Wegflächen Pflaster		675 m <sup>2</sup>	
Summe Straßenflächen		3.367 m <sup>2</sup>	
Allg. öffentliche Fläche bzw Grünfläche		3.607 m <sup>2</sup>	
Überbaute Flächen öffentlich		1.247 m <sup>2</sup>	
<b>Öffentliche Flächen Gesamt</b>		<b>8.221 m<sup>2</sup></b>	
<b>Nettobauland</b>			
Überbaute Flächen privat		2.370 m <sup>2</sup>	
Private Grünfläche		5.336 m <sup>2</sup>	
<b>Nettobaulandflächen Gesamt</b>		<b>7.706 m<sup>2</sup></b>	
<b>Gesamt (öffentliche Flächen und private Flächen)</b>			
<b>A. Erschließung</b>			
	Ansätze	Massen/Flächen	Einzelkosten
<b>1. Vorbereitung</b>			<b>EUR brutto</b>
Städtebaulicher Ideenwettbewerb (Gesamtkosten)			- €
Rahmenplanung			- €
Sonstige Untersuchungen			
<i>Alliastuntersuchung</i>			- €
<i>Kampfmitteluntersuchung</i>			5.000,00 €
Umrissvermessung neu			5.000,00 €
Bodenwertgutachten			- €
Topographische Vermessung			3.217,60 €
Grundstücksvermarktungsgutachten			- €
<b>Gesamtsumme Vorbereitung</b>			<b>13.217,60 €</b>
<b>2. Bodenordnung</b>			
<b>Erwerb</b>			
Kauf			
Bodenrichtwert x Grundstücksfläche		758 m <sup>2</sup> Ankauf	212.206,40 €
Bodenrichtwert x Grundstücksfläche		7.421 m <sup>2</sup> Ankauf	1.706.830,00 €
<i>Davon Flächen, die nicht weiterveräußert werden</i>		3.723 m <sup>2</sup> Ankauf	1.042.440,00 €
Notar/Nebenkosten		1.919.036,40 €	38.380,73 €
Grundwerbsteuer		1.919.036,40 €	115.142,18 €
<b>Summe Erwerb</b>			<b>2.072.559,31 €</b>
<b>Vermessung</b>			
Grundstücksvermessung		15 Bauplätze	22.500,00 €
<b>Summe Vermessung</b>			<b>22.500,00 €</b>
<b>Entschädigungen</b>			
Annahme			50.000,00 €
<b>Summe Entschädigungen</b>			<b>50.000,00 €</b>
<b>Gesamtsumme Bodenordnungen</b>			<b>2.145.059,31 €</b>

<b>3. Erschließung</b>						
<b>Freilegungen</b>						
Öffentliche Flächen						
Planstraßen	3.367 m²			5,50 €/m² Straßentfläche		18.519,82 €
Rodungen bis 150 cm Bewuchshöhe (Luftbildauswertung, Angabe Stadt Lampertheim,	6.298 m²			6,50 €/m²		40.939,15 €
Rodung von Großräuchern (Luftbildauswertung, Angabe Stadt Lampertheim)	12 Stk			100,00 €/Stk		1.200,00 €
<b>Abbruch</b>						<b>60.658,97 €</b>
Abbruch von Gebäuden ohne Parkhaus (Luftbildauswertung)	746 m³			15,00 €/m³ Gebäudevolumen		11.190,00 €
Abbruch vorh. Asphaltflächen (Luftbildauswertung, Baupreislexikon)	5.692 m²			20,00 €/m² Straße		113.840,00 €
<b>Alliastentbeseitigung</b>						<b>125.030,00 €</b>
Alliastentbeseitigung (Alliastenkataster, Annahme	11.866 m³			60,00 €/m³ Aushubmasse		711.958,32 €
<b>Entwässerung</b>						<b>711.958,32 €</b>
Bankette/ Gräben/ Mulden (Baupreislexikon)	683 m			33,50 €/m		19.530,50 €
Schmutzwasser-, Regenwasser-, Mischwasserkanal (Angabe Stadt Lampertheim)	7.706 m			11,00 €/m² Nettoplanfläche		84.764,90 €
Grundstücksanschlüsse (neu) nur M-Kanal (Baupreislexikon)	15 Stk			2.500 €/Stk		37.500,00 €
<b>Summe Entwässerung</b>						<b>141.795,40 €</b>
<b>Wasserversorgung</b>						
Umlegung von Leitungen / Rückbau von Leitungen (Baupreislexikon, Annahme)	2.000 m			7,52 €/m		15.040,00 €
Wasserleitung (Angabe Stadt Lampertheim)	2.000 m			113 €/m		226.000,00 €
Grundstücksanschlüsse (Angabe Stadt Lampertheim)	15 Stk			952 €/Stk		14.280,00 €
<b>Summe Wasserversorgung</b>						<b>255.320,00 €</b>
<b>Gasversorgung</b>						
Hausanschluss (Angaben Stadt Lampertheim)	13 Stk			1.131 €/Stk		14.703,00 €
<b>Summe Gasversorgung</b>						<b>14.703,00 €</b>
<b>Verkehrsanlagen</b>						
Verkehrliche Erschließung (Straßen und Fußwege) komplett (Angabe Stadt Lampertheim,	3.367 m² Straßen			178,00 €/m²		599.388,72 €
Verkehrsschilderung	7.500,00 €			Annahme		7.500,00 €
Möblierung der Straßen	20.000,00 €			Annahme		20.000,00 €
Unterhaltung der Anlagen, Wiederherstellung, Prüfungen, Bestandspläne usw. Übergabeunterlagen	35.000,00 €			Annahme		35.000,00 €
<b>Summe Verkehrsanlagen</b>						<b>661.868,72 €</b>
<b>Beleuchtungsanlage</b>						
Technische Ausrüstung für die Beleuchtung einschl. Lampen (Angabe Stadt Lampertheim)	22 Anzahl Lampen			2.400,00 €/Lampe		52.800,00 €
<b>Summe Beleuchtungsanlage</b>						<b>52.800,00 €</b>



<b>Grün- und Freianlagenplanung</b>									
Grünanlagen	14,25 % der Bausumme	185.612,00 €						26.449,71 €	26.449,71 €
<b>Summe Grün- und Freianlagen</b>									
<b>Bauüberwachung</b>									
Kanalisation	3,00 % der Bausumme	141.795,40 €						4.253,86 €	
Wasserleitung (neu)	3,00 % der Bausumme	255.320,00 €						7.659,60 €	
Verkehrsanlagen	3,00 % der Bausumme	661.868,72 €						19.856,06 €	
Baukoordinator/Signe-Plan	1,50 % der Bausumme	1.088.984,12 €						15.884,76 €	
<b>Gesamtsumme Planungen</b>									47.654,29 €
<b>Gesamtsumme Planungen</b>									<b>263.027,76 €</b>
<b>5. Betreuung</b>									
Technische Projektsteuerung	8,00 % der EK	2.722.774,16 €						217.821,93 €	
Verfahrensbetreuung (Abschluss Erschließungskostenvereinbarungen)	0,00 % Ankaufskosten	2.145.059,31 €						- €	
Verkaufsaufwendungen	0,00 % der Erlöse	2.697.065,00 €						- €	
<b>Gesamtsumme Betreuung</b>									217.821,93 €
<b>6. Sonstige Zahlungen</b>									
Bauleiter über die Zeit der Erschließung, Dauer 20 Monate, einschli Container/km-Geld und Telefon	10.000,00 €		20 Monate					200.000,00 €	
Bürgerschaft stellen über 1.000.000 Euro	3 % pro Jahr über 3 Jahre		30.000,00 €					90.000,00 €	
<b>Gesamtsumme Zahlungen</b>									290.000,00 €
<b>7. Haftungsrisiken</b>									
Vertragsstrafe bei Überschreitung Bauzeit	- €							- €	
Haftung aus Mängelrügen (Infrastrukturbeitrag an Stadt)	1.000.000,00 €							1.000.000,00 €	
Zahlungsausfälle aus Kostenersatzungen	20.000,00 €							20.000,00 €	
<b>Gesamtsumme Haftungsrisiken</b>									1.020.000,00 €
<b>8. Finanzierung</b>									
Finanzierungskosten der Maßnahme									
Annahme 2 % pro Jahr									
Grundstücksankaufskosten von weiterzuz		2.145.059,31 €							
Grundstücksankaufskosten von öffentlich		1.125.635,20 €							
Baukosten		2.459.746,41 €							
Planungskosten		263.027,76 €							
Betreuung		217.821,93 €							
Sonstige Zahlungen		290.000,00 €							
Summe gesamt Finanzierung		6.501.490,61 €						260.059,62 €	
Abschlussgebühr 1,0 % der Kreditsumme		65.014,91 €						65.014,91 €	
Finanzierung der Zinsen		260.059,62 €						5.201,19 €	
Kontoführungsgebühren								5.000,00 €	
<b>Gesamtsumme Zinsen</b>									335.275,72 €
<b>9. Gesamtkosten Erschließung</b>									6.744.148,73
<b>10. Erlöse aus Verkauf der Grundstücke</b>									
Grundstücksverkauf			7.705,90 m²					2.697.065,00 €	
<b>Gesamtsumme Erlöse</b>									2.697.065,00 €
<b>11. Ergebnis Erschließung</b>									
Gesamtkosten Erschließung (Punkt Nr.9)								6.744.148,73 €	
Erlöse auf Beiträge und Kostenersatzungen (Punkt Nr. 10)								2.697.065,00 €	
<b>Ergebnis der Erschließung Überschuss Projektergebnis</b>									<b>-4.047.083,73 €</b>



<b>12. Zusammenstellung der Kosten</b>						
Vorbereitung			13.217,60 €			
Bodenordnung - Vermessung			2.145.059,31 €			
Erschließung			2.459.746,41 €			2.122.559,31 €
Planungen			263.027,76 €			
Betreuung			217.821,93 €			
Sonstige Zahlungen			290.000,00 €			
Haftungsriskien			1.020.000,00 €			
Finanzierung			335.275,72 €			
<b>Gesamtsumme Erschließung, Betreuung und Finanzierung</b>					brutto	<b>6.744.148,73 €</b>
<b>13. Umrechnung der Erschließungskosten auf Nettobaulandfläche</b>						
Nettobaulandfläche		7706 m²/Nettobaulandfläche				
Vorbereitung			13.217,60 €			Bruttbeträge
Bodenordnung - Vermessung			2.145.059,31 €			1,72 €/m² Nettobaulandfläche
Erschließung			2.459.746,41 €			278,37 €/m² Nettobaulandfläche
Planungen			263.027,76 €			319,20 €/m² Nettobaulandfläche
Betreuung			217.821,93 €			34,13 €/m² Nettobaulandfläche
Sonstige Zahlungen			290.000,00 €			28,27 €/m² Nettobaulandfläche
Haftungsriskien			1.020.000,00 €			37,63 €/m² Nettobaulandfläche
Finanzierung			335.275,72 €			132,37 €/m² Nettobaulandfläche
Projektmarge bzw. Überschuss			4.047.083,73 €			43,51 €/m² Nettobaulandfläche
<b>Gesamtkosten Erschließung und Betreuung und Finanzierung ohne Grundstücksankauf</b>					2.697.065,00 €	<b>1400,39 €/m² Nettobaulandfläche</b>

# Ausführliche Berechnung, Entwurf 2

<b>Lampertheim, "Unterdorf" Entwurf 2</b>		<b>280,00 €/m² Ankaufspreis</b>	<b>350,00 €/m² Verkaufspreis</b>
Stand 18.07.2019			
<b>Flächenbilanz</b>			
<b>Öffentliche Flächen</b>	Einzel	Summe	
Straßenfläche Asphalt	3.373 m²		
Wegflächen Pflaster	223 m²		
Summe Straßenflächen		3.596 m²	
Allg. öffentliche Fläche bzw Grünfläche	3.285 m²		
Überbaute Flächen öffentlich	1.665 m²		
<b>Öffentliche Flächen Gesamt</b>		<b>8.346 m²</b>	
<b>Nettobauland</b>			
Überbaute Flächen privat	2.912 m²		
Private Grünfläche	4.488 m²		
<b>Gesamt (öffentliche Flächen und private Flächen)</b>		<b>7.400 m²</b>	
<b>A. Erschließung</b>			
	Ansätze	Messenflächen	Einzelkosten
			EUR brutto
			- €
			- €
			- €
			5.000,00 €
			5.000,00 €
			- €
			3.221,31 €
			- €
			<b>13.221,31 €</b>
<b>1. Vorbereitung</b>			
Städtebaulicher Ideenwettbewerb (Gesamtkosten)			
Rahmenplanung			
Sonstige Untersuchungen			
Altlastenuntersuchung			
Kampfmitteluntersuchung			
Umringsvermessung neu			
Bodenwertgutachten			
Topographische Vermessung			
Grundstücksvermarktungsgutachten			
<b>Gesamtsumme Vorbereitung</b>			<b>13.221,31 €</b>
<b>2. Bodenordnung</b>			
<b>Erwerb</b>			
Kauf			
Bodenrichtwert x Grundstücksfläche	280,00 €/m² Ankaufspreis	758 m² Ankauf	212.206,40 €
Bodenrichtwert x Grundstücksfläche	230,00 €/m² Ankaufspreis	7.421 m² Ankauf	1.706.830,00 €
Davon Flächen, die nicht weiterveräußert werden	280,00 €/m² Ankaufspreis	3.651 m² Ankauf	1.022.280,00 €
Notar/Nebenkosten	2,00 % Ankauf	1.919.036,40 €	38.380,73 €
Grundsteuer	6,00 % Ankauf	1.919.036,40 €	115.142,18 €
<b>Summe Erwerb</b>			<b>2.072.559,31 €</b>
<b>Vermessung</b>			
Grundstücksvermessung	1.500 €/Bauplatz	9 Bauplätze	13.500,00 €
<b>Summe Vermessung</b>			<b>13.500,00 €</b>
<b>Entschädigungen</b>			
Annahme			
<b>Summe Entschädigungen</b>			<b>50.000,00 €</b>
<b>Gesamtsumme Bodenordnungen</b>			<b>2.136.059,31 €</b>

<b>3. Erschließung</b>						
<b>Freileitungen</b>						
Öffentliche Flächen						
Planstraßen			3.596 m <sup>2</sup>		19.778,00 €	
Rodungen bis 150 cm Bewuchshöhe (Luftbildauswertung, Angabe Stadt Lampertheim)			6.298 m <sup>2</sup>		40.939,15 €	
Rodung von Großstrüchern (Luftbildauswertung, Angabe Stadt Lampertheim)			12 Sk		1.200,00 €	61.917,15 €
<b>Abbruch</b>						
Abbruch von Gebäuden ohne Parkhaus (Luftbildauswertung)			746 m <sup>3</sup>		14.920,00 €	
Abbruch vorh. Asphaltflächen (Luftbildauswertung, Baupreislexikon)			5.692 m <sup>2</sup>		87.144,52 €	102.064,52 €
<b>Alliastenbeseitigung</b>						
Alliastenbeseitigung (Alliastenkataster, Annahme)			11.866 m <sup>3</sup>		711.960,00 €	711.960,00 €
<b>Entwässerung</b>						
Bankette/ Gräben/ Mulden (Baupreislexikon)			583 m		19.530,50 €	
Schmutzwasser-, Regenwasser-, Mischwasserkanal (Angabe Stadt Lampertheim)			7.400 m		81.394,50 €	
Grundstücksanschlüsse (neu) nur M-Kanal (Angabe Stadt Lampertheim)			9 Sk		2.500,00 €	
<b>Summe Entwässerung</b>						103.425,00 €
<b>Wasserversorgung</b>						
Umlegung von Leitungen / Rückbau von Leitungen (Baupreislexikon, Annahme)			2.000 m		2.000,00 €	
Wasserleitung (Angabe Stadt Lampertheim)			2.000 m		226.000,00 €	
Grundstücksanschlüsse (Angabe Stadt Lampertheim)			9 Sk		8.568,00 €	
<b>Summe Wasserversorgung</b>						236.568,00 €
<b>Gasversorgung</b>						
Hausanschluss (Angabe Stadt Lampertheim)			7 Sk		7.917,00 €	
<b>Summe Gasversorgung</b>						7.917,00 €
<b>Verkehrsanlagen</b>						
Verkehrliche Erschließung (Straßen und Fußwege) komplett (Angabe Stadt Lampertheim)			3.596 m <sup>2</sup> Straßen		640.088,00 €	
Verkehrsbeseitigung			7.500,00 €		7.500,00 €	
Möblierung der Straßen			20.000,00 €		20.000,00 €	
Unterhaltung der Anlagen, Wiederherstellung, Prüfungen, Bestandspläne usw. Übergabeunterlagen			35.000,00 €		35.000,00 €	
<b>Summe Verkehrsanlagen</b>						702.588,00 €
<b>Beleuchtungsanlage</b>						
Technische Ausrüstung für die Beleuchtung einschl. Lampen (Angabe Stadt Lampertheim)			14 Anzahl Lampen		33.600,00 €	
<b>Summe Beleuchtungsanlage</b>						33.600,00 €





<b>12. Zusammenstellung der Kosten</b>			
Vorbereitung	13.221,31 €		
Bodenordnung - Vermessung	2.136.059,31 €		
Erschließung	2.338.949,67 €		2.122.559,31 €
Planungen	249.491,79 €		
Betreuung	207.075,32 €		
Sonstige Zahlungen	290.000,00 €		
Haftungsrисiken	1.020.000,00 €		
Finanzierung	326.342,43 €		
<b>Gesamtsumme Erschließung, Betreuung und Finanzierung</b>			<b>6.581.139,93 €</b>
			brutto
<b>13. Umrechnung der Erschließungskosten auf Nettobaulandfläche</b>			
Nettobaulandfläche		7.400 m²/Nettobaulandfläche	
Vorbereitung	13.221,31 €		
Bodenordnung - Vermessung	2.136.059,31 €		
Erschließung	2.338.949,67 €		
Planungen	249.491,79 €		
Betreuung	207.075,32 €		
Sonstige Zahlungen	290.000,00 €		
Haftungsrисiken	1.020.000,00 €		
Finanzierung	326.342,43 €		
Projektmarge bzw. Überschuss			
<b>Gesamtkosten Erschließung und Betreuung und Finanzierung ohne Grundstücksankauf</b>			<b>2.569.825,00 €</b>
			<b>1428,81 €/m² Nettobaulandfläche</b>
			Bruttobeträge
			1,79 €/m² Nettobaulandfläche
			288,68 €/m² Nettobaulandfläche
			316,10 €/m² Nettobaulandfläche
			33,72 €/m² Nettobaulandfläche
			27,99 €/m² Nettobaulandfläche
			39,19 €/m² Nettobaulandfläche
			137,85 €/m² Nettobaulandfläche
			44,10 €/m² Nettobaulandfläche
			-539,40 €/m² Nettobaulandfläche
			<b>1428,81 €/m² Nettobaulandfläche</b>



## **Teilräumliches Entwicklungskonzept Quartier Unterdorf**

Stand: 14.10.19

### **Auftraggeber**

Stadt Lampertheim  
Römerstraße 102  
68623 Lampertheim

### **Projektbearbeitung**

#### **Städtebauliche Planung**

UmbauStadt PartGmbB  
Flinschstraße 8  
60388 Frankfurt am Main

#### **Wirtschaftliche Betrachtung**

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG  
Frankfurter Straße 39  
65189 Wiesbaden