



Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Jugend und Soziales
Fachbereich Umwelt und Bauen
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage

zu TOP

2021/0072

öffentlich

Integrierte Gesamtplanung "Auf dem Jakob" – Projektvorstellung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung

03.03.2021 Beratung

Rat der Stadt Beckum

25.03.2021 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

1. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Entwicklung des städtischen Grundstücks Gemarkung Beckum, Flur 6, Flurstücksnummer 1256 (ehemalige Overbergschule) die städtebauliche Zielsetzung der Ansiedlung einer Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte sowie die Schaffung eines Wohnstandortes mit rund 50 Wohneinheiten zu verfolgen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Planung und Umsetzung des Vorhabens ein offenes Investor(inn)enauswahlverfahren zu initiieren.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Die Kosten für das Investorenauswahlverfahren sind im Entwurf des Haushaltsplans 2021 bei dem Produktkonto 090101.542900/742900 – Sonstige Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten – veranschlagt.

Begründung: Rechtsgrundlagen

Die Aufstellung und Änderung von Bauleitplänen und Satzungen nach den §§ 34 und 35 Baugesetzbuch (BauGB) erfolgen im Rahmen der gemeindlichen Planungshoheit nach den Vorschriften des BauGB.

Demografischer Wandel

Seit einigen Jahren steigt die Geburten- und damit Kinderzahl; darüber hinaus verändert sich die Bevölkerungsstruktur.

Vor dem Hintergrund dieser Bevölkerungsentwicklung ist die Planung und Erschließung von Wohnbauflächen erforderlich, um die Wohnraumbedarfe abdecken zu können. Mit der Veräußerung des Grundstücks im Rahmen des Investorenauswahlverfahrens mit Bauverpflichtung entstehen zusätzliche Wohnungen.

Durch den hohen Bedarf an Kinderbetreuungsangeboten ist ein weiterer Ausbau der Plätze in Kindertageseinrichtungen erforderlich.

Erläuterungen

Durch den Umzug der Astrid-Lindgren-Schule in die ehemalige Paul-Gerhard-Schule wird der ehemalige Standort an der Straße „Auf dem Jakob“ vom Kreis Warendorf freigezogen. Das städtische Grundstück umfasst 8 338 Quadratmeter und soll entsprechend seiner exponierten Lage überplant und neu entwickelt werden (siehe Anlage 1 zur Vorlage).

Das Grundstück zeichnet sich insbesondere durch seine zentrale Lage mit direkter Nähe zur Innenstadt sowie der Einbindung in das angrenzende Wohngebiet aus (siehe Anlage 2 zur Vorlage). Durch die Lage des Grundstücks am Grünzug des renaturierten Kollenbachs weist das Areal eine hohe Wohnumfeldqualität auf.

Im Rahmen einer städtebaulichen Konzeption sollen auf dem Gelände städtebauliche Ziele der Innenentwicklung umgesetzt werden. Planungsrechtlich liegt das Grundstück nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, sondern ist zumindest in Teilen als unbeplanter Innenbereich gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Abhängig von einer städtebaulichen Konzeption soll das Planungsrecht im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) geschaffen werden.

Ziel ist es, das innerörtliche Quartier als Wohnstandort zu stärken und das Flächenpotenzial zur Ansiedlung einer Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte zu nutzen. Der Bedarf einer Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte ergibt sich aus der Situation der Kindertageseinrichtungen in der Stadt Beckum und der daraus resultierenden Bedarfsplanung zur Kindertagesbetreuung (siehe Vorlage 2021/0003 sowie 2021/0045).

Im Rahmen einer ersten Projektvorstellung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie am 06.10.2020 (Vorlage 2020/0295, nicht öffentlich) sind Bedenken gegen das Projekt geäußert worden. Die Bedenken bezogen sich sowohl auf das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen auf den Straßen Auf dem Jakob und Sonnenstraße sowie fehlende Park- und Wendemöglichkeiten und damit verbundene Konfliktsituationen als auch auf die Größe der geplanten Kindertagesstätte. Zur Abwägung der geäußerten Bedenken wurden die inhaltlichen Kritikpunkte zur Ausgestaltung der Grundvorgaben des Verfahrens überprüft. Im Weiteren werden daher ausführliche Informationen für eine Entscheidungsfindung vorgelegt.

Einplanung einer Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte

Die zu errichtende Kindertageseinrichtung „Auf dem Jakob“ ist mit 6 Gruppen erforderlich, um den Bedarf an strukturell hochwertigen Plätzen in Kindertageseinrichtungen zu decken und die bisherigen provisorischen oder nicht mehr den Anforderungen genügenden Plätze abzulösen.

Die Gebäude der Kindertageseinrichtungen „Rappelkiste“ und „Rumskedi“ genügen den Anforderungen an eine moderne Kindertageseinrichtung nicht mehr und sind auch nicht sinnvoll zu ertüchtigen. Darüber hinaus muss die Kindertageseinrichtung „Rappelkiste“ aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen und einer Auflage des Landesjugendamtes um 10 Plätze auf 1 Gruppe mit dann 20 Plätzen zurückgeführt werden. Kindertageseinrichtungen mit weniger als 4 Gruppen sind dauerhaft weder pädagogisch-strukturell noch wirtschaftlich zu führen, sodass die Kindertageseinrichtung ganz aufgegeben wird.

Die 31 provisorischen Zusatzplätze aus den Kindertageseinrichtungen „Die kleinen Strolche“, Windmühlenstraße 82 und „Großes Zwergenhaus“, Dechant-Schepers-Straße 3 sind nur durch eine befristete Betriebserlaubnis bis zur Fertigstellung von regulären Plätzen durch das Landesjugendamt genehmigt, zur Zeit bis zum 31.07.2022.

Durch die Aufgabe der Kindertageseinrichtungen „Rappelkiste“ (30 Plätze), Auf dem Völker 24, und „Rumskedi“ (45 Plätze), Alter Hammweg 36, werden insgesamt 75 Plätze aus dem gut versorgten Südwesten in den unterversorgten Norden verlagert. Dadurch wird die Erreichbarkeit aus den nördlichen Bereichen des Stadtteils Beckum insbesondere für Familien mit eingeschränkter Mobilität verbessert (siehe Anlage 3 zur Vorlage).

Mit der Kindertageseinrichtung „Auf dem Jakob“ in der geplanten Größe wird der augenblickliche Ausbaustand erhalten. Die Platzzahl steigt lediglich um 4 Plätze. Dabei ergibt sich eine Veränderung zwischen den Altersgruppen von 14 zusätzlichen Plätzen für Kinder unter 3 Jahren und eine Verringerung von 10 Plätzen für Kinder ab 3 Jahren (siehe Tabelle 1 der Vorlage).

Kindertageseinrichtung	Plätze gesamt	davon	
		U3	Ab 3
Rumskedi (Aufgabe)	45	6	39
Rappelkiste (Aufgabe)	30	10	20
Die kleinen Strolche (Zusatzplätze)	16	0	16
Großes Zwergenhaus (Zusatzplätze)	15	0	15
Gesamt	106	16	90
Auf dem Jakob (geplant)	110	30	80
Saldo	+4	+14	-10

Tabelle 1: Verschiebung der Kindertageseinrichtungsplätze in Beckum

Eine Kindertageseinrichtung mit 6 Gruppen bietet zudem mehrere Vorteile:

Die Mietpauschale für Kindertageseinrichtungen ist durch das Kinderbildungsgesetz sowohl der Höhe nach als auch in der Nutzfläche begrenzt. Pro altersgemischter Gruppe werden unabhängig von der Gruppenanzahl bis 185 Quadratmeter finanziert. Mit zunehmender Gruppenzahl wird der Anteil der Flächen für allgemeine Funktionsräume kleiner. Räume für Leitung, Personal, Bewegung, Küche und Mensa werden pro Kindertageseinrichtung nur einmal benötigt. Das schafft Raum für zusätzliche Gruppenneben- und Therapie-räume, was die pädagogische Qualität deutlich verbessert.

Durch das größere Team lassen sich zudem Personalausfälle und -veränderungen leichter auffangen. Darüber hinaus sind Wissenstransfer und Kontinuität leichter sicher zu stellen.

Bei einer guten architektonischen Planung und mit Hilfe einer differenzierten Konzeption bleiben die Gruppenbereiche auch für kleine Kinder überschaubar.

Verkehrssituation:

Das in Rede stehende Grundstück für die geplante Kindertagesstätte und Wohnbebauung sowie der neue Schulstandort werden im Bestand über die Straßen Auf dem Jakob und Sonnenstraße angebunden. Diese verbinden das Quartier über die Windmühlenstraße im Norden mit der innerstädtischen Hauptverkehrsstraße Zementstraße und im Süden mit der Hauptverkehrsstraße Stromberger Straße hin zum klassifizierten Straßennetz.

Bedingt durch die Ansiedlung der Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte und der Entwicklung des Wohnstandortes mit rund 50 Wohneinheiten wird es zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen kommen.

Da die verkehrstechnische Situation zu Zeiten der Vollausslastung der beiden Schulstandorten im Bereich der Straßen Auf dem Jakob und Sonnenstraße zu den Spitzenzeiten durch „Eltern-Taxis“, Schul- und Taxi-Busse angespannt war, wurde im Rahmen der konzeptionellen Vorplanung die derzeitige Situation (Astrid-Lindgren-Schule) mit der zu erwartenden Situation durch die Ansiedlung der Kindertagesstätte betrachtet.

Das Verkehrsaufkommen der Einrichtungen gliedert sich in unterschiedliche Wegezwecke, den Quell- und Zielverkehr. Den Großteil der Wege macht erfahrungsgemäß der Bring- und Abholverkehr aus. Eltern bringen ihre Kinder zur Schule oder Kindertagesstätte und holen sie anschließend wieder ab, soweit diese nicht zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad oder dem Bus fahren. Pro Kind ist davon auszugehen, dass sowohl morgens als auch nachmittags ein Bring- sowie Abholvorgang stattfindet. Daraus ergeben sich 4 Wege, die pro Kind täglich zurückgelegt werden. Zudem werden Wege durch die Beschäftigten der Einrichtungen zurückgelegt und es entsteht Wirtschaftsverkehr zur Ver- und Entsorgung der Einrichtungen.

Dem Beschäftigtenverkehr und dem Wirtschaftsverkehr wird im Folgenden eine untergeordnete Bedeutung zugerechnet. Zum einen erreichen/verlassen die Angestellten in der Regel vor/nach den Kindern den Standort, verfügen über feste Parkmöglichkeiten und beeinträchtigen somit nicht die Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Zum anderen würden Fahrten des Wirtschaftsverkehrs (wie zum Beispiel die der Müllabfuhr und von Paketdiensten) auf dieser Route vermutlich auch ohne die neue Nutzung stattfinden. Aus diesem Grund werden diese Verkehre in der Betrachtung nicht rechnerisch berücksichtigt.

Ausgangssituation:

Zur Analyse der Ausgangssituation und als Grundlage für die Folgenabschätzung wurden die derzeitigen Verkehrsbelastungen an den aufgeführten Messstellen der Tabelle 2 der Vorlage jeweils in beide Richtungen in den Zeiträumen von 0 bis 24 Uhr ermittelt. Die Ergebnisse der Messungen sind der Anlage 4 zur Vorlage zu entnehmen.

Entsprechend den Messungen gibt es derzeit ein Verkehrsaufkommen von circa 185 Kfz/24 Stunden (h) auf der Straße Auf dem Jakob und circa 350 Kfz/24 h auf der Sonnenstraße. Die tägliche Spitzenstunde liegt in der Zeit zwischen 07:00 und 08:00 Uhr mit einem Gesamtwert von circa 40 Fahrten in der Stunde auf der Sonnenstraße und circa 41 Fahrten in der Stunde auf der Straße Auf dem Jakob.

Entgegen der vormittägliche Spitzenstunde, streut die nachmittägliche Spitzenstunde deutlicher: ihr Beginn schwankt zwischen 11:00 und 16:00 Uhr.

Die Spitzenstunde spiegelt dabei die relevante Bringzeit der Astrid-Lindgren-Schule wider.

Verkehrsmessungen

Messstelle		Datum
Sonnenstraße	Höhe Hausnummer 20	Mittwoch, 28.10.2020 Donnerstag, 29.10.2020
Auf dem Jakob	Halteverbotsschild gegenüber der Astrid-Lindgren-Schule	Dienstag, 03.11.2020 Mittwoch, 04.11.2020
Windmühlenstraße	Vorfahrtsschild gegenüber der Sekundarschule	Dienstag, 17.11.2020 Mittwoch, 18.11.2020
Windmühlenstraße	Höhe Hausnummer 127	Mittwoch, 25.11.2020 Donnerstag, 26.11.2020

Tabelle 2: Verkehrsmessungen

Die Astrid-Lindgren-Schule wird im Schuljahr 2020/2021 von 110 Schülerinnen und Schülern besucht. Eine Abfrage bezüglich der Schülerbeförderung ergab, dass derzeit 45 Schülerinnen und Schüler einen Schüler(innen)spezialtransport (SST) nutzen und 37 Schülerinnen und Schüler eine Fahrkarte für den ÖPNV besitzen, was einen Anteil von rund 75 Prozent ausmacht.

Unter der Annahme, dass rund 10 Prozent zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Schulweg bewältigen, verbleibt ein Anteil „gebrachter“ (und geholter) Schülerinnen und Schüler beziehungsweise am motorisierten Individualverkehr (MIV) von circa 15 Prozent.

Anzahl Schüler(innen)	Anwesenheit	MIV-Anteil		Hol-/Bring-Verkehr (Wege/Tag)	Kfz-Fahrten pro Tag
110	90 %	15 %		4,0	60
		SST-Anteil	Besetzungsgrad		
110	90 %	40 %	8 ohne Fahrer(in)	4,0	20
Fahrten gesamt					80
Quellverkehr					40
Zielverkehr					40

Tabelle 3: Verkehrserzeugung der Astrid-Lindgren-Schule (Tageswert) durch Bring- und Holverkehr der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2020/2021

Aktuell ergibt sich aufgerundet eine Gesamtanzahl von 60 Kfz-Wegen/24 h zuzüglich der Schüler(innen)spezialtransporte (20 Fahrten/24 h), die gleichmäßig auf den Quell- und Zielverkehr aufzuteilen sind. Diese ermittelte Zahl entspricht den dargestellten, aktuellen Verkehrszählungen zur Spitzenstunde (40 Kfz-Fahrten/Spitzenstunde).

Die Sonnenstraße wie auch die Straße Auf dem Jakob sind als Wohnstraßen zu charakterisieren. Gemäß der „Richtlinie für den Ausbau von Stadtstraßen (RASt 06)“ beträgt ein der Funktion der Wohnstraße angemessenes Verkehrsaufkommen bis zu 400 Kfz/h.

Umgerechnet auf eine tägliche Verkehrsstärke verträgt eine Wohnstraße damit 4 000 Fahrzeuge pro Tag (Multiplikation des Stundenwertes mit dem Faktor 10). Das heutige Belastungsniveau liegt deutlich unter diesem Wert.

Die Verkehrserhebungen lassen zwar deutlich die Existenz der Schule als typische Verkehrsquelle mit konzentrierten Anfangszeiten erkennen, ohne jedoch in der Gesamtheit außergewöhnlich hohe Verkehrsbelastungen herbeizuführen.

Zukünftige Situation:

Zur Bewertung der verkehrlichen Situation ist neben der Kenntnis der oben ermittelten Verkehrszahlen eine Prognose zu erstellen, welche zu erwartenden Verkehre zukünftig von der Astrid-Lindgren-Schule ausgehen werden, da nach dem Umzug der Astrid-Lindgren-Schule in das ehemaligen Schulgebäude der Paul-Gerhard-Schule die Schüler(innen)anzahl ab dem Schuljahr 2021/2022 auf circa 160 Schülerinnen und Schüler ansteigen wird. Daraus ergibt sich eine Erhöhung der Schülerinnen und Schüler wie auch des Verkehres um circa 45 Prozent – von 80 Fahrten/24 h auf 116 Fahrten/24 h (Erhöhung um circa 36 Fahrten/24 h).

Anzahl Schüler(innen)	Anwesenheit	MIV-Anteil		Hol-/Bring-Verkehr (Wege/Tag)	Kfz-Fahrten pro Tag
160	90 %	15 %		4,0	87
		SST-Anteil	Besetzungsgrad		
160	90 %	40 %	8 ohne Fahrer(in)	4,0	29
Fahrten gesamt					116
Quellverkehr					58
Zielverkehr					58

Tabelle 4: Verkehrserzeugung der Astrid-Lindgren-Schule (Tageswerte) durch Bring- und Holverkehr der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2021/2022

Im Folgenden werden die durch den Kindertagesstätten-Bau zu erwartenden Neuverkehre prognostiziert sowie die entsprechenden Auswirkungen auf die Straßen auf dem Jakob und die Sonnenstraße dargestellt.

Die Planung sieht 110 Betreuungsplätze in 6 Gruppen für Kinder vor.

Aufgrund der räumlichen Nähe zahlreicher Wohngebäude ist davon auszugehen, dass ein Teil der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Dem ÖPNV wird bei der gegebenen Erschließung nur eine untergeordnete Bedeutung beigemessen, sodass insgesamt von einem Anteil des Umweltverbundes von nur 20 Prozent ausgegangen wird. Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften (beispielsweise Besuch der Kindertagesstätte durch mehrere Kinder einer Familie) ist außerdem davon auszugehen, dass im Durchschnitt mehr als ein Kind pro Bring- und Abholweg transportiert wird. Angenommen wird hier, ähnlich der üblicherweise angenommenen Mitnahmewirkungen im Berufsverkehr, ein durchschnittlicher Pkw-Besetzungsgrad von 1,2 [zuzüglich Fahrer(in)]. So ergibt sich aufgerundet eine Gesamtanzahl zurückgelegter Kfz-Wege von 250, die gleichmäßig auf den Quell- und Zielverkehr aufzuteilen sind (siehe Tabelle 5 der Vorlage).

Betreuungsplätze	Anwesenheit	Hol-/Bring-Verkehr (Wege/Tag)	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Kfz-Fahrten pro Tag
110 Kinder	85 %	4,0	80 %	1,2 ohne Fahrer(in)	250
Quellverkehr					125
Zielverkehr					125

Tabelle 5: Verkehrserzeugung der neuen Kindertagesstätte (Tageswerte) durch Bring- und Holverkehr

In einer Gesamtbetrachtung folgt daraus, dass sich bei zukünftig circa 160 Schülerinnen und Schülern und 110 Kindergarten-Kindern circa 366 Kfz-Fahrten/24 h durch Hol- und Bringverkehre ergeben.

Wohnbebauung

Neben der neuen Kindertagesstätte wird auch die neue Wohnbebauung zusätzliche Kfz-Fahrten erzeugen, die über die Straßen im Wohngebiet abgewickelt werden müssen.

Basierend auf anerkannten Berechnungsverfahren werden im Folgenden die zu erwartenden Kfz-Fahrten der neuen Bewohnerinnen und Bewohner sowie deren Besucherinnen und Besuchern berechnet.

Für den Modal Split wird die Annahme getroffen, dass 64 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner und der Besucherinnen und Besucher ihre Wege mit dem Kfz als Fahrerin beziehungsweise Fahrer oder Mitfahrerin und Mitfahrer zurücklegen. Dieser Wert wurde aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 abgeleitet.

Darüber hinaus wird für die Verkehrserzeugung eine Wegehäufigkeit von 3,7 Wegen je Bewohnerin und Besucher und 2 Wegen je Besucherin und Besucher angenommen. Bei den Einwohnerinnen und Einwohnern muss außerdem berücksichtigt werden, dass teilweise Wege mit Quelle und Ziel außerhalb des Gebiets erfolgen. Daher werden die Gesamtwege um 15 Prozent abgemindert. Der Besetzungsgrad wird bei den Bewohnerinnen und Bewohnern mit 1,5 Personen/Kfz und bei den Besucherinnen und Besuchern mit 1,7 Personen/Kfz angenommen.

Durch den Neubau von 50 Wohneinheiten kann mit etwa 125 Bewohnerinnen und Bewohnern gerechnet werden.

Werden die zuvor angenommenen Eingangsgrößen berücksichtigt, so ergibt dies einen Tagesverkehr von 168 Kfz/24 h der Bewohnerinnen und Bewohner und 10 Kfz/24 h der Besucherinnen und Besucher. Zusammen resultieren daraus insgesamt 178 Kfz/24 h (siehe Tabelle 6 der Vorlage). Richtungsbezogen ergibt dies im Quell- sowie Zielverkehr jeweils 89 Kfz/24 h.

Von wesentlicher Bedeutung für die Beurteilung der künftig zu erwartenden Verkehrssituation im Straßennetz ist die zeitliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens über den Tagesverlauf. Zur Berechnung der Spitzenstunde wird der Divisor 10 in Ansatz gebracht. Dies entspricht in dieser Darstellung 18 Kfz-Fahrten/Spitzenstunde. Die neue Wohnbebauung ist für den fließenden Verkehr dementsprechend weniger bedeutsam, ein Augenmerk muss vielmehr auf den ruhenden Verkehr gelegt werden. Aus diesem Grund ist im Rahmen eines städtebaulichen Konzepts für die Verkehrserschließung der Wohnbebauung ein entsprechendes Stellplatzkonzept mit attraktiver Erschließungsanlage (Tiefgarage oder Garagengeschosse) zu entwickeln.

Nutzer(inne)-gruppen	Anzahl	Wege-häufigkeit	Wege	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Tagesverkehr
Wohneinheiten: 50		Wege/Person	Gesamt	64 %	Person/Kfz	Kfz/24 h
Bewohner(innen)	125	3,7	393 [85 %]	252	1,5	168
Besucher(innen)	12	2,0	24 [100 %]	16	1,7	10
KFZ-Fahrten gesamt						178
Quellverkehr						89
Zielverkehr						89
Kfz-Fahrten/Spitzenstunde [Divisor 10]						18

Tabelle 6: Verkehrserzeugung unter Berücksichtigung der vorgegebenen 50 Wohneinheiten

Fazit:

Die neue Kindertagesstätte wie auch die Wohnbebauung werden wie oben dargestellt zusätzliche Kfz-Fahrten erzeugen. Insgesamt kann mit circa 464 zusätzlichen Kfz-Fahrten/Tag sowie circa 201 Kfz-Fahrten/Spitzenstunde insgesamt gerechnet werden (siehe Tabelle 7). Den Großteil davon machen die Hol- und Bringverkehre der Kinder beziehungsweise ihrer Eltern aus. Schwerverkehr ist nahezu nicht zu erwarten.

Neben diesen Neubelastungen ergeben sich durch den Wegfall der Paul-Gerhard-Schule (189 Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2019/2020) auch Entlastungen im Straßennetz, insbesondere hinsichtlich des voraussichtlichen Wegfalls von großen Schulbussen. Bei einem Vergleich der Anzahl der Schülerinnen und Schüler beziehungsweise zukünftig Kindergartenkinder ist zu erkennen, dass die damalige maximale Auslastung durch die Neuplanung nicht erreicht wird (siehe Anlage 5 zur Vorlage).

Nutzer(innen)gruppen	Kfz-Fahrten/24 h – zusätzlich –	Kfz-Fahrten/24 h – gesamt –	Kfz-Fahrten/ Spitzenstunde
Astrid-Lindgren-Schule	36	116	58
Kindertagesstätte „Auf dem Jakob“	250	250	125
Wohnbebauung	178	178	18
Gesamt	464	544	201

Tabelle 7: Zusätzliche Verkehrserzeugung unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungen

Auch nach Verlagerung und Neuverkehr durch den neuen Kindertagesstätten-Standort werden die umliegenden Straßenräume nicht über ein der Straßenfunktion entsprechendes, zumutbares Maß hinausgehend belastet werden. Die Verkehrszunahmen durch den Hol- und Bringverkehr werden zwar insbesondere in der Spitzenstunde temporär für die Anliegerinnen und Anlieger bemerkbar sein, liegen jedoch auch mit über 200 Kfz-Fahrten/h immer noch deutlich unter dem für den Straßentyp der Wohnstraße empfohlenen Belastungsrahmen (angemessenes Verkehrsaufkommen bis zu 400 Kfz/h).

Um die Belastung dennoch möglichst gering zu halten, sind bauliche Maßnahmen umzusetzen. Vor der neuen Kindertagesstätte sind Flächen für Kurzzeitstellplätze in entsprechender Anzahl für die Hol- und Bringverkehre der Eltern anzubieten, so dass die Abstellmöglichkeiten im Straßenraum nur wenig durch die Kindertagesstätten-Nutzung beansprucht werden beziehungsweise wenn, dann auch nur als kurzzeitige Ausweichmöglichkeit genutzt werden würden.

Zudem wird der Bau einer Wendeanlage empfohlen (siehe Anlage 6 der Vorlage). Eine unmittelbare Notwendigkeit für ordnungsbehördliche Maßnahmen sind den Zahlen derzeit nicht abzuleiten.

Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen des Verfahrens der erforderliche Stellplatzbedarf für die Beschäftigten sowie für den Bring- und Holverkehr der Kinder zu ermitteln und in einer Entwurfsplanung zu berücksichtigen.

Generell bedeutet die Lage im Osten des Stadtteils Beckum, in direkt angrenzender Lage zur Wohnbebauung, ein gutes Potenzial für die nahmobile Erschließung. In einem Radius von 300 Metern befinden sich bereits zahlreiche Wohnhäuser (insbesondere im Bereich der Straßen Auf dem Jakob, Sonnenstraße, Gerhard-Gertheinrich-Straße, Benno-Happe-Weg und dem Ostwall); in einem Radius von 500 Metern ist bereits der östliche Innenstadtbereich sowie ein Großteil der Wohngebiete rund um die Wilhelmstraße und der Windmühlenstraße sowie der westliche Bereich der Stromberger Straße inklusive Wilhelmshöhe und Dr.-Max-Hagedorn-Straße angebunden. Darüber hinaus ist das Vorhaben, bei einer maximalen Distanz von 2,5 Kilometern, aus dem gesamten Stadtteil Beckum gut mit dem Fahrrad zu erreichen. Um diese Potenziale zu nutzen, ist insbesondere auch eine Ertüchtigung und Verbesserung der Zuwegung für den Fuß- und Radverkehr von der „Sternstraße“ aus im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklung zu Berücksichtigen.

Die Ansiedlung einer Kindertagesstätte mit 6 Gruppen sowie die Planung von 50 Wohneinheiten sind demnach in der Größenordnung machbar und städtebaulich an dieser integrierten Lage vertretbar.

Investor(inn)enauswahlverfahren:

Auf Grund der vorgenannten wichtigen innerstädtischen Lage, der städtebaulichen Ziele aber auch verkehrlichen Herausforderungen wird an die Planung insbesondere ein hoher gestalterischer wie auch funktionaler Anspruch gestellt. Um auf die zukünftige Entwicklung maßgeblichen Einfluss nehmen zu können, soll die Veräußerung des städtischen Grundstücks (Flur 6, Flurstücksnummer 1256) mit der Verpflichtung zur Entwicklung von Wohnbebauung (50 Wohneinheiten) und einer ergänzenden Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte (30 U-3 Plätze und 75 Ü-3 Plätze) im Rahmen eines offenen Investor(inn)enauswahlverfahrens mit städtebaulicher Konzeption durchgeführt werden.

Im Rahmen dieses Investor(inn)enauswahlverfahrens können die städtebauliche Qualität, wohnungspolitische Ziele und die wirtschaftliche und fachliche Leistungsfähigkeit einer Investorin oder eines Investors neben dem Höchstgebot für das Grundstück berücksichtigt werden. So ist es möglich, erfahrene Teams aus Investorinnen und Investoren beziehungsweise Architektinnen und Architekten anzusprechen und zwischen mehreren Konzepten anhand eines vorher entwickelten Kriterienkatalogs auswählen zu können.

So kann die wirtschaftliche Veräußerung einer kommunalen Fläche mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung zusammenwirken und bei der Entscheidung über die Veräußerung neben dem fiskalischen Kriterium überwiegend die konzeptionelle Qualität und dessen Umsetzbarkeit in einem vorgegebenen Zeitraum berücksichtigt werden.

Die Durchführung des Verfahrens soll in einem 2-stufigen Investor(inn)enauswahlverfahren, welches sich in ein vorgeschaltetes Interessenbekundungsverfahren/Bewerbungsverfahren (1. Phase) und das eigentliche Auswahlverfahren (Konzeptvergabe, 2. Phase) gliedert, durchgeführt werden. Die Grundlagen der Auswahlentscheidung bilden das einzureichende städtebauliche und architektonische Konzept sowie das Kaufpreisangebot.

Eine Fachjury prüft und bewertet schließlich die eingereichten Unterlagen entsprechend einem Bewertungsschema und spricht eine Empfehlung an das zuständige Gremium der Stadt Beckum über den Zuschlag aus.

Die Gewichtung der Kriterien setzt sich – vergleichbar anderer Auswahlverfahren – wie folgt zusammen:

Integrierte Gesamtplanung/Quartiersentwicklung – 75 Prozent

1. Städtebauliches Gesamtkonzept – 30 Punkte
2. Gebäudekonzept/Nutzungskonzept – 30 Punkte
3. Konzept für verkehrliche und technische Infrastruktur – 15 Punkte

Wirtschaftlichkeit/Kaufpreis – 25 Prozent

4. Kaufpreis – 25 Punkte (Gebot x 25 ./.. höchstes Gebot)

Die Bewertung der oben genannten Oberkriterien erfolgt nach Unterkriterien und einem Punktesystem.

Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung schlägt vor, das Investorenauswahlverfahren für eine integrierte Gesamtplanung „Auf dem Jakob“ zu beginnen.

Nach Zustimmung des Beschlussvorschlages können die Ausschreibungsunterlagen für das Investorenauswahlverfahren vorbereitet und veröffentlicht werden.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass aufgrund der dann noch notwendigen Planungsschritte (Bauleitplanung, baurechtliche Genehmigungen) ungefähr 1 Jahr nach Vergabe mit den konkreten Baumaßnahmen begonnen werden könnte. Mit der Inbetriebnahme der Kindertagesstätte kann im August 2024 gerechnet werden.

Anlage(n):

1. Geltungsbereich „Auf dem Jakob“
2. Übersichtsplan „Auf dem Jakob“
3. Räumliche Verteilung der Kita-Standorte
4. Messergebnisse der Verkehrszählungen
5. Schüler- und Betreuungszahlen am Standort
6. Skizze möglicher baulicher Maßnahmen