Garagenentwicklungs-konzept der Lutherstadt Eisleben

Fassung: April 2022

Impressum

Lutherstadt Eisleben
Fachbereich 3
SG Stadtplanung / -sanierung
Markt 1
06295 Lutherstadt Eisleben

Vertreten durch
Sven Kassik, Leiter FB 3, Kommunalentwicklung / Bau
Pia Ryll, Leiterin SG Stadtplanung /-sanierung

Bearbeitung
SG Stadtplanung /-sanierung
Alexander Raksi
Markt 1
06295 Lutherstadt Eisleben

Lutherstadt Eisleben, April 2022

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung....4

1.1 Anlass und Zielstellung....4

1.2 Vorgehensweise....5

2 Rahmenbedingungen....7

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen....9

2.2 Einflussgrößen der zukünftigen Garagennachfrage....11

2.2.1 Demografische Entwicklung in der Lutherstadt Eisleben....12

2.2.2 Entwicklung des Verkehrs in der Gesellschaft....13

3 Bestandserfassung und Bewertung....15

3.1 Bestandserfassung....15

3.2 Bewertung der Garagenstandorte - Kriterien und Kategorien....16

3.2.1 Bewertung und Kriterien....16

3.2.2 Kategorien der Handlungsempfehlungen für eine zukünftige Nutzung....20

3.3 Nachfrage und Zustand der Garagenstandorte (Steckbriefe)....22

3.4 Zusammenfassung der Steckbrief-Bewertungen....80

4 Umsetzungsstrategien für die Handlungsempfehlungen....82

4.1 Handlungsstrategien als Entwicklungsperspektive für Garagenstandorte....82

4.2 Kostenrahmen der Handlungsempfehlungen....91

4.3 Maßnahmenkatalog....94

1 Einleitung

1.1 Anlass und Zielstellung

Die Lutherstadt Eisleben verfügt über mehrere Garagenkomplexe, welche mit ihren markanten Zeilen in den Gemeinden der östlichen Bundesländer häufig zum Stadt- und Ortsbild dazugehören. Ihren Ursprung in der Form haben sie meist in der DDR-Zeit. Diese Anlagen sind häufig mit der Errichtung von Geschosswohnungsbaugebieten einhergegangen. Dort sollten die Bewohner der Neubaugebiete ihre motorisierten Fortbewegungsmittel unterbringen können, aber auch reparieren und Ersatzteile sowie Saisonzubehör lagern. Bis heute haben diese Garagen insbesondere bei den langjährigen Bewohnern der Neubaugebiete eine hohe Bedeutung. Darüber hinaus gibt es in der Lutherstadt Eisleben neben den markanten großen Komplexen weitere kleine bis mittelgroße Garagenstandorte innerhalb der innerstädtischen Wohngebiete und an Randlagen der Kernstadt.

Grundsätzlich verfügt die Lutherstadt Eisleben über einen sehr vielfältigen Bestand an Garagenstandorten. Davon sind im ersten Schritt die Garagen für die Stadtentwicklung von hohem Interesse, die sich auf kommunalen Grundstücken befinden. Zum einen besteht dadurch ein direkter städteplanerischer Zugriff. Zum anderen weisen die meisten dieser Garagen eine Besonderheit auf: Sie wurden in der Regel durch die Nutzer eigenständig errichtet, allerdings auf städtischem Grund und Boden. Dies stellt eine Besonderheit dar, die nach der Wiedervereinigung Deutschlands einer neuen Regelung bedurfte, auf die in diesem Konzept eingegangen wird. Heute stellen die Garagenstandorte sich als überwiegende Funktionalbauten ohne besondere städtebauliche Qualität dar. Vielmehr zeigen sich an einigen Standorten zunehmend städtebauliche Missstände, da die Nutzer weniger werden und die Bausubstanz teilweise ihren Zenit überschritten hat.

Der Hauptgrund für das zunehmende Handlungserfordernis ist die Nutzungsabnahme. Zwar liegt die Annahme nahe, dass dies aus dem Rückgang der Bewohnerzahl in den ursprünglich dicht besiedelten Geschosswohnungsbaugebieten resultiert. Jedoch hat sich der Anteil der Pkw pro Einwohner deutlich erhöht im Vergleich zu der Zeit vor dem Jahr 1990. Die Gründe sind andere: So hat sich der Stellenwert des Autos dahingehen verändert, dass das Abstellen am Straßenrand unproblematischer gesehen wird, als dies vor einigen Jahrzehnten der Fall war. Hier sind Diebstahlschutzausstattungen zu nennen. Auch hat sich die Verfügbarkeit eines neuen Fahrzeuges gravierend geändert, mehrjährige Wartezeiten auf ein Pkw gibt es nicht mehr. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Wertschätzung aus, so dass ein sicher verschlossenes Unterbringen des leicht verfügbaren Alltagsgegenstandes weniger notwendig gesehen wird. Zudem hat die Garage als Ort für Reparaturen an Bedeutung verloren. Die meisten modernen Fahrzeuge erlauben den „Laien“ nur noch stark reduzierte Reparaturmöglichkeiten.

Die erste Generation der Garageneigentümer, für die ab 1960 kommunaler bzw. volkseigener Boden zum Bau der Garagen zur Verfügung gestellt wurde, hat inzwischen in etlichen Fällen die Nutzung der nachfolgenden jüngeren Generation überlassen. Hierbei wurde das Sondereigentum an den Garagen von den neuen Nutzern übernommen, geregelt mittels sogenanntem Dreiseitenvertrag. Insbesondere die jüngeren Nutzer haben einen anderen, geringeren Bezug zu den vor Jahrzehnten errichteten Bauwerken und den damit verbunden Werten. So liegt zunehmend das Interesse darin, die Garage wenn überhaupt nur zu nutzen, weniger die mit dem Eigentum verbundenen Pflichten sowie darüberhinausgehendes Engagement für eine Garagengemeinschaft. Anderer Garageneigentümer der ersten Generation finden hingegen kei-

nen Nachfolger, da die Kinder weggezogen sind oder keine Verwendung dafür haben. Häufig wird die Pacht weiter bezahlt, wenngleich die Nutzung für die Eigentümer aufgrund des zum Teil hohen Alters mehr Nachteile mit sich bringt (weitere Wege, schmale Zufahrten, erforderliche Reparaturen).

Auf der anderen Seite kann die Nachfrage nach zeitgemäßen Garagen durch den Bestand in den Standorten auch weniger entsprochen werden. Dies liegt insbesondere an der Bausubstanz, welche teilweise aufwendig saniert werden muss oder sogar Ersatzbauten erfordern würden, da moderne Pkw größer sind.

Ziel des Garagenentwicklungskonzeptes ist die Zusammenstellung, Bewertung und Entwicklungsplanung der Garagenstandorte auf kommunalen Grundstücken konzeptionell vorauszudenken, um im Ergebnis einen Leitfaden mit einem Maßnahmenkatalog als Entscheidungshilfe für die Verwaltungsarbeit zu erhalten.

1.2 Vorgehensweise

Aufgrund der ungleichen Nachfrage nach Pacht-/Mietgaragen in den einzelnen Stadtgebieten und den großen Unterschieden der baulichen Zustände der Anlagen, wurde deutlich, dass eine aktuelle Zusammenstellung der Garagen auf Grundstücken der Lutherstadt Eisleben erforderlich wird. Es ist nicht das Ziel, die zweckmäßig in Nutzung befindlichen Garagen kurzfristig abreißen zu lassen. Vielmehr soll der sich abzeichnende Rückbaubedarf strukturiert und entsprechend der bestehenden Probleme priorisiert erfolgen. Die einzelnen Standorte sind durch unterschiedliche Qualitäten gekennzeichnet. Während demnach einige Standorte noch in einem Jahrzehnt eine Nachfrage erfahren könnten, sind andere Garagen bereits heute nicht mehr in dem Zustand, die sichere Unterbringung von Fahrzeugen zu ermöglichen. Hier sind die Qualitäten in einer anderen Nutzung zu finden. Dies kann als Neubebauung erfolgen oder auch in städtischen Randlagen eine naturschutzrechtliche Aufwertungsmaßnahme werden. Daher sollen Entwicklungsperspektiven für die einzelnen Standorte sowie Handlungsziele für die kommenden Jahre erarbeitet werden.

Die Erfassung des Bestandes erfolgt für privat errichtete Garagen auf kommunalen Grundstücken. Hierbei liegt der Fokus auf größeren, den städtischen Raum prägenden Garagenstandorten. Von einer vollständigen Betrachtung aller Garagen auf städtischen Grundstücken wird abgesehen, da es in der Lutherstadt Eisleben eine Vielzahl an Einzel- und Doppelgaragenstandorte gibt, die sich in den Bebauungszusammenhang einordnen und keine konzeptionellen Untersuchung erfordern. Einzelne kleinere Standorte sind dennoch Bestandteil des Garagenentwicklungskonzeptes der Lutherstadt Eisleben, wenn ein Handlungsbedarf durch diese Kleinststandorte oder durch das Umfeld gesehen wird. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn im angrenzenden Umfeld weitere Garagen stehen, die sich jedoch auf privaten Grundstücken befinden.

Da sich die deutliche Mehrheit dieser Garagenstandorte in der Kernstadt befindet, werden mit vorliegendem Konzept zunächst nur die Standorte der Lutherstadt Eisleben auf ihr Entwicklungspotenzial hin untersucht. Da es auch kleinere Standorte in den weiteren Ortsteilen der Lutherstadt Eisleben gibt, werden diese bei einer entsprechenden Erforderlichkeit im Rahmen einer Fortschreibung des vorliegenden Konzeptes beurteilt. Für jene Garagenstandorte kann auch bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine individuelle Entwicklungsstrategie mit

den involvierten Akteuren oder potenziellen Interessenten für eine Nach-/Neunutzung verfolgt werden.

Der mit Hilfe des vorliegenden Konzeptes erfasste Bestand dient demnach als Entscheidungshilfe, welche Prioritäten bestehen und an welchen Standorten welche Maßnahmen für die kommenden Jahre sinnvoll sind bzw. erforderlich werden. Dafür wird im nächsten Schritt die Bestandserfassung anhand eines Kriterienkatalogs bewertet und hinsichtlich der resultierten Handlungspotenziale kategorisiert. Im Ergebnis soll ein Maßnahmenkatalog erstellt werden, der Empfehlungen beinhaltet, wie mit den einzelnen Garagenstandorten zukünftig umgegangen werden kann. Dabei soll grundsätzlich die Fragestellung erfolgen, welche Standorte erhaltenswert sind, welche verkleinert oder veräußert werden sollen und welche Standorte aufgegeben werden können. Für die verbleibenden Grundstücke sollen zudem Ideen formuliert werden, wie eine jeweilige Nachnutzung aussehen kann. Hierzu ist auch eine Aufstellung der zeitlichen Priorisierung zielführend.

Die resultierende Prioritätenliste und der Maßnahmenkatalog sollen einen objektiven Maßstab abbilden. Da dieses Konzept einschließlich Empfehlungen zur Priorisierung und zur Definition von Maßnahmen, die politischen Ausschüsse durchlaufen und vom Stadtrat der Lutherstadt Eisleben beschlossen werden sollen, besteht für die zukünftige Verwaltungsarbeit eine gewisse Verlässlichkeit bzw. Verbindlichkeit für zukünftige einzelne Vorhaben.

Zugleich schafft ein solches Konzept einen verlässlichen Planungsleitfaden für weitere verwaltungsexterne Akteure (Wohnungsunternehmen, potenzielle Garagengemeinschaften etc.), um sich auch zukünftig in abgestimmter Weise für Garagenstandorte zu engagieren. Insbesondere für Wohnungsunternehmen können Garagenstandorte ein wichtiges Element eines Wohngebietes sein. Mit einer entsprechenden Ertüchtigung, können diese wichtige Elemente der Stadtentwicklung und -gestaltung werden. Damit signalisiert die Lutherstadt Eisleben auch eine Form der Wertschätzung der Leistung dieser privaten Akteure für das Stadtentwicklungsgeschehen.

Darüber hinaus soll dies die Verwaltung sowie die vorgenannten Akteure in die Lage versetzen, verlässlichere Entwicklungsabsichten den Bürgern als Nutzer oder Interessierte benennen zu können.

Es ist empfehlenswert das Konzept regelmäßig fortzuschreiben bzw. insbesondere die „veränderlichen“ Kapitel (Bestandserfassung, baulicher Zustand, Maßnahmenkatalog mit Prioritätenliste) zu aktualisieren (im Sinne eines Monitorings), um zuverlässig auf veränderte Bestandssituationen reagieren zu können. Hierfür ist es erforderlich, jede abgeschlossene Maßnahme entsprechend im Konzept „abzuhaken“. Für die Nutzbarkeit des Konzeptes ist es ratsam, circa aller fünf Jahre die Bestandsanlagen vollständig mit der vorliegenden Erhebung auf Abweichungen (z.B. Zustand, Nutzbarkeit, Nachfrageentwicklung) abzugleichen. Des Weiteren sollte im Rahmen der städtischen Haushaltsplanungen aller zwei Jahre (Doppelhaushalt) die gesetzten Prioritäten und (anstehenden) konkreten Maßnahmen (Kostenschätzung) geprüft werden.

2 Rahmenbedingungen

Situation in der Lutherstadt Eisleben

Für die Garagenstandorte, insbesondere die planmäßig errichteten Garagenkomplexe in Zugehörigkeit zu den Neubaugebieten mit Geschosswohngebäuden, erfolgte die Verpachtung sowie die Vermietung bis 1990 durch den Volkseigenen Betrieb „VEB Gebäudewirtschaft“. Zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung Deutschlands waren ca. 400 Garagen im Bestand der Stadtverwaltung. Durch die Übergabe von Altverträgen von dem VEB Gebäudewirtschaft bzw. der Eislebener Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH an die Stadtverwaltung, stieg die Anzahl bis 1994 auf ca. 1.050 Garagen. Die Altverträge (ab 1962) wurden vollständig neu erfasst und aktualisiert. Damit einhergehend waren umfangreiche Recherchen notwendig, so wurden dabei vermehrt ungenehmigte Nutzerwechsel durch Erbfälle oder durch Wegzug insbesondere in der Zeit nach der deutschen Wiedervereinigung festgestellt.

Hinzu kommt, dass nach einer bis über 50-jährigen Nutzung die meisten Garagen hohe bauliche Mängel aufweisen. Insbesondere für die Mietgaragen ist eine Vermietung mit zunehmenden Baumängeln *schwieriger bis nicht mehr möglich*. Da der Lutherstadt Eisleben die Unterhaltungs- und Versicherungspflicht für alle Objekte im Eigentum obliegt und neben dem baulichen Zustand das Problem der Instandhaltung der Zufahrtswege besteht, ist eine darüber hinaus gehende grundlegende Ertüchtigung / Schaffung von Ersatzbauten finanziell in derzeitigen Bedingungen nicht wirtschaftlich im städtischen Haushalt darstellbar.

Bedeutung von Garagenkomplexen in der Stadtentwicklung

In der gegenwärtigen Stadtentwicklung spielen Garagenkomplexe, also jene größeren Standorte mit einer verdichteten Aufreihung von Garagen in funktionaler Abgrenzung zu der Wohnbebauung eine geringe Rolle. Das gilt insbesondere mit Blick auf das Einfamilienhaus, als den in der Region dominierenden Neubautyp. Bei der Neuerrichtung von Einfamilienhäuser, aber auch in Neubaugebieten mit mehrgeschossigen Wohngebäuden erfolgt die Unterbringung der Fahrzeuge fast ausschließlich auf dem jeweiligen Grundstück oder im direkten Umfeld. Die Bewohner wollen ihre Pkws in unmittelbarer Nähe zum Wohnhaus abstellen. Hier gibt es zudem unterschiedliche Vorstellungen, ob überhaupt eine Überdachung notwendig ist (zumindest nicht für alle Pkw eines Haushaltes) und in welcher Form dies geschehen soll (z.B. Carport, freistehende Garage, Tiefgarage etc.). Bisherige Garagenkomplexe können i.d.R. weder die Nähe, noch die Individualisierungsvorstellungen (z.B. Doppelgarage) ermöglichen. Dadurch sind Garagenkomplexe an einem konzentrierten Standort des Siedlungsbereiches für die Anwohner nicht attraktiv. Resultierend ist eine wohngebietsbezogene zentrale Pkw-Unterbringung kein Element der gegenwärtigen Stadtentwicklung in der Lutherstadt Eisleben.

Damit zeigt sich, dass die teilweise für die Bestandsanlagen (noch) bestehende Nachfrage dauerhaft nicht ausreichend ist, um gegebenenfalls sogar neue Standorte vorzusehen. Ein aktives Vorhalten der Bestandsanlagen in kommunaler Trägerschaft ist nur bedingt sinnvoll, die Neuerrichtung im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge für eine geordnete städtebauliche Entwicklung ist gegenwärtig für die Lutherstadt Eisleben nicht mehr erforderlich.

Dies gilt insbesondere für die größeren Garagenstandorte, also jenen Garagenkomplexen mit mehr als 50 Garagen, die im Umfeld der Geschosswohnungsbaugebiete errichtet worden sind.

Diese befinden sich oft in randstädtischer Lage, als Ergebnis der zeitlichen Bebauungsabfolge der Stadtentwicklung im letzten Jahrhundert. Dies gilt für die Standorte an der Gerbstedter Chaussee und an der Helbraer Straße im Norden der Lutherstadt Eisleben. Weitere Komplexe befinden sich südlich der Innenstadt an der Diesterwegstraße und im Bereich Sonnenweg / Raismeser Straße. Letztere Standorte sind durch den baulichen Übergang in den Ortsteil Helfta nicht grundsätzlich dem abgeschiedenen Stadtrand zuzuordnen, würden aber dennoch nach einem Rückbau mit der Lage angrenzend zur Bahnhauptstrecke keine große Lücke im Siedlungsbereich hinterlassen.

In den Garagenkomplexen (also die größeren Garagenstandorte) befinden sich über 80% aller Pacht-/Mietgaragen auf kommunalem Grund in der Lutherstadt Eisleben. Wenngleich diese Garagenkomplexe noch eine teilweise gute Nutzungsauslastung vorweisen können, befinden sich diese Bereiche in Umstrukturierungsgebieten. Die dort befindlichen Geschosswohngebäude sind perspektivisch stärker vom Leerstand bedroht als innerstädtische Siedlungsbereiche. Die Innenstadt bietet aufgrund einer abwechslungsreicheren Bebauung vielfältige Wohnungstypen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen an. Zudem wird die Infrastrukturausstattung in den Randlagen der Kernstadt stärker abnehmen. Insbesondere Einrichtungen zur Versorgung oder auch medizinische und soziale Angebote werden stärker in innerstädtischen Lagen präsent sein. Mittlerweile ist der Ruf der sogenannten Plattenbausiedlungen und ihrer Vorgängerwohnquartiere nach einem Tief ab der Zeit der deutschen Wiedervereinigung wieder stärker positiv besetzt. Dort befindet sich noch Wohnraum für verhältnismäßig günstige Mietpreise. Perspektivisch haben diese Gebiete eine Schwäche in der mangelnden Funktionsmischung. Es sind reine Wohnnutzungen in weiter Entfernung zur Altstadt oder anderen Versorgungs-/Funktionsbereichen der Lutherstadt Eisleben. Zentrale Wohngebiete für die einen, Wohneigentum im peripheren Bereich der Ortsteile für die anderen Einwohner der Lutherstadt Eisleben, werden bevorzugt werden.

Für eine Stadt mit abnehmender oder im Idealfall stabiler Einwohnerzahl werden diese Bereiche auch zukünftig als potenzielle Rückbaubereiche zu diskutieren sein. Hier wird es nicht zu einer vollständigen Beseitigung kommen, aber einzelne Gebäude werden wahrscheinlich entbehrlich werden, insbesondere aus wirtschaftlichen und infrastrukturellen Aspekten. Dies wirkt sich auf die Entwicklungen der Nachfrage nach Garagen aus. So wohnen weniger potenzielle Nutzer in den Wohngebieten. Da diese absehbare Entwicklung ein Prozess über Jahre ist, sollte auch der Rückbau der Garagenkomplexe nicht als Hauruckaktion erfolgen. Zurzeit gibt es noch ausreichende Nutzerzahlen, um Strategien entwickeln zu können, bspw. durch Teilrückbau der äußeren, schlechter einsehbaren Zeilen.

Grundsätzlich sollte die Verpachtung von Garagen durch die Lutherstadt Eisleben nicht auf Dauer erfolgen. Hier ist eine Überführung der Verträge in Mietverhältnisse zu prüfen, vorrangig für Standorte mit Erhaltungsperspektive. Eine besondere Schwierigkeit ergibt sich hieraus aus der Zunahme an Garagen mit baufälliger Substanz. Während Pachtgaragen durch die privaten Eigentümer selbstständig zu reparieren sind, ist für die Mietgaragen die Lutherstadt Eisleben zuständig. Aufgrund der städtischen Haushaltslage ist eine umfassende Ertüchtigung der Garagenbestände kommunalpolitisch nicht gewollt und wirtschaftlich nicht darstellbar. Die Nachfrageentwicklung der letzten Jahre rechtfertigt solche Vorgehensweisen nicht.

Zusammenfassend ist es für die Stadtentwicklung der Lutherstadt Eisleben wichtig, bereits jetzt einen Ausblick auf die kommenden Jahrzehnte zu wagen. Eine grundlegende Frage ist, soll diese Form der Fahrzeugunterbringung auch im Jahr 2035 noch bestehen? Für die meisten Garagen wäre damit eine vollumfängliche Sanierung verbunden, prinzipiell sogar meist ein

Neubau notwendig. Dies wird aber nicht mehr unter den ursprünglichen Voraussetzungen möglich sein. Zudem sind diese Standorte perspektivisch auch für andere Nutzungen bedeutsam. Aus der Sicht der Stadtentwicklung der Lutherstadt Eisleben ist es nachhaltiger, Rückbaustandorte weiterzuentwickeln anstatt neue unversiegelte Flächen am Stadtrand in Anspruch zu nehmen. Die in der Regel gut erschlossenen Flächen können entsprechend der gegenwärtig hohen Nachfrage als Grundstücke für den Einfamilienhausbau entwickelt werden. Diese Nachnutzung ist als geeignet im Sinne der nachhaltigen Stadtentwicklung zu sehen, da die gegenwärtig vorhandenen Garagenstandorte im Umfeld von Wohngebieten dem Einfügungsgebot gerecht werden.

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Garagen unterliegen verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen und Normen, es sind unterschiedliche gesetzliche Vorschriften zu beachten. Die für das Garagenentwicklungskonzept relevanten Vorgaben sind nachfolgend benannt. Vorab wird darauf hingewiesen, dass die im vorliegenden Konzept betrachteten Garagenstandorte jedoch unter anderen rechtlichen Rahmenbedingungen entstanden sind, da sie zu DDR-Zeit errichtet wurden.

Grundsätzlich übernimmt die Funktion der Einordnung von Garagen im Sinne des Städtebaus das Baugesetzbuch (BauGB) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO). Dort sind die planungsrechtlichen Regelungen vorgegeben und auf Länderebene zu konkretisieren, so in der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA). Dortige Festsetzungen betreffen u. a. die Anforderungen an Garagen, die „zum Abstellen von Kraftfahrzeugen [dienen]. Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerräume für Kraftfahrzeuge sind keine […] Garagen“. (§ 2 Abs. 7 Satz 2 BauO LSA). Konkretere Regelungen ergeben sich aus der Garagenverordnung (GaVO) des Landes Sachsen-Anhalt. Diese Verordnung beinhaltet vor allem Bau- und Betriebsvorschriften.

So sind die Garagenstandorte der Lutherstadt Eisleben mit Bauten aus DDR-Zeiten besetzt und damit gelten die Mindestgrößen des Einstellplatzes nach GaVO nicht (mindestens 5 Meter lang und 2,30 Meter breit, vgl. § 5 Abs. 1 GaVO, Bestandsschutz). Jedoch sind damit einzelne Garagen für heutige Ansprüche nicht mehr geeignet, da die Fahrzeuge in den letzten Jahrzehnten größer geworden sind. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Nutzbarkeit aus.

<u>Städtebauliche / planungsrechtliche Einordnung</u>

Aus Sicht der Stadtentwicklung der Lutherstadt Eisleben ist die planungsrechtliche Einordnung der Garagenstandorte bedeutsam. Dabei spielt die Einzelgarage keine Rolle, sondern vielmehr ob diese bisherige Nutzung auch zukünftig städtebaulich geordnete Verhältnisse mit sich bringt, oder bei dauerhaftem Leerstand mit Vandalismus Handlungserfordernisse für die betroffenen Stadträume bestehen. Diese Fragestellung ist für jeden einzelnen Garagenstandort zu prüfen, dies erfolgt mit der Bestandserfassung (vergl. Kapitel 3).

Diese Prüfung ist auch entscheidend für eine perspektivische Nachnutzung der Standorte. Für kleinere Garagenstandorte im Stadtgebiet ist in der Regel eine bauliche Nutzung problemlos möglich. Hierfür kann meist eine Nachnutzung als Bauvorhaben im Innenbereich erfolgen, geregelt im § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile). Aber insbesondere die größeren Garagenkomplexe in Stadtrandlagen bedürfen einer planungsrechtlichen Einordnung hinsichtlich der zukünftigen Art der Nutzung. Hier können Teilflächen oder ein gesamter Standort nach einer Beräumung dem Außenbereich zuzuordnen sein. Dies resultiert neben der Stadtrandlage auch aus der Flächengröße dieser Gara-

genstandorte, die bei einer Nutzungsaufgabe deutlich über eine Baulücken-Größe hinausgeht. Ausführungen zur planungsrechtlichen Einordnung erfolgen im Kapitel 4.1 „Handlungsstrategien als Entwicklungsperspektive für Garagenstandorte“ unter Nr. 3 Rückbau / Teilrückbau, im Abschnitt zur Nachnutzung (S. 89/90).

Für jene Standorte im perspektivischen Außenbereich ist eine bauliche Nachnutzung dennoch möglich, dafür bedarf es jedoch eines Bebauungsplanes oder einer Einbeziehungssatzung zur Schaffung von Baurecht. Eine wichtige Voraussetzung besteht bereits durch die grundsätzliche Erfüllung des Entwicklungsgebotes aus dem Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben. Die im vorliegenden Garagenentwicklungskonzept betrachteten Garagenstandorte befinden sich fast alle in Bauflächendarstellungen (Wohnbauflächen oder gemischte Bauflächen).

Eigentumsrechtliche Situation

Ein zentraler Faktor für das Garagenentwicklungskonzept ist die eigentumsrechtliche Einordnung der Garagen an den Standorten. Diese Garagen wurden von den (damaligen) Nutzern selbst errichtet, und das meist unter den damals bestehenden besonderen Umständen, wie die vielerorts herrschende Knappheit an Baumaterialien. Während damit die baulichen Anlagen den Nutzern gehört, gilt dies nicht für den Grund, auf dem die Garagen errichtet wurden sind. Die Nutzung des Grundstücks für die Garagen wurde mittels Pachtverträgen rechtlich geregelt.

Mit der deutschen Wiedervereinigung wurden entsprechende Übergangsgesetze erlassen, um die eigentumsrechtliche Situation neu regeln zu können. Dies resultiert auch daraus, dass es kaum vergleichbares in der damaligen Bundesrepublik Deutschland gab, also privates Eigentum auf fremden Grund.

Die Rechtsgrundlage für die Nutzungsverhältnisse bildet das Schuldrechtsanpassungsgesetz (SchuldRAnpG) i.V. mit der Nutzungsentgeltverordnung (NutzEV) und ist gültig für Pacht-Verträge vom 07.10.1949 bis zum 02.10.1990. Das Schuldrechtsanpassungsgesetz (SchuldRAnpG) vom 21.09.1994 (in Kraft getreten am 01.01.1995) regelt die Rechtsverhältnisse an Grundstücken in den sogenannten neuen Bundesländern, die unter anderem aufgrund eines Vertrages zur Errichtung von Garagen oder anderen persönlichen, jedoch nicht Wohnzwecken dienenden Bauwerken überlassen worden sind. Das Schuldrechtsanpassungsgesetz sicherte einen Kündigungsschutz bis 31.12.1999 zu. Für ab dem 03.10.1990 geschlossene Verträge gelten die Rechtsvorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches. Der im Rahmen der Wiedervereinigung Deutschlands geschlossene Einigungsvertrag enthält erste Regelungen zur Angleichung der vorherigen Rechtsverhältnisse an das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB). Das vom Grund und Boden unabhängige Eigentum u. a. an Baulichkeiten, wie Pachtgaragen sind in Artikel 231 § 5 Abs. 1 BGBEG (Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche) enthalten.

Ziel des Gesetzes ist die Regelung zur Vermeidung von Konflikten der Garagennutzer mit den Grundstückseigentümern. Neben Inhalten zum Kündigungsschutz, regelt das Gesetz Nutzungsentgeltgrenzen und etwaige Ansprüche auf Entschädigung bei Auflösung von Verträgen.

So ist beispielsweise der Nutzer bei Vertragsbeendigung zur Beseitigung eines entsprechend den Rechtsvorschriften der DDR errichteten Bauwerks nicht verpflichtet. Er hat jedoch die Hälfte der Kosten für den Abbruch des Bauwerks zu tragen, sofern der Abbruch innerhalb eines Jahres nach Besitzübergang vorgenommen wird. Die andere Hälfte trägt der Grundstückseigentümer (Vergl. § 15 Abs. 1 SchuldRAnpG). Wenn das Vertragsverhältnis nach Ablauf des

31. Dezember 2022 endet, muss der Garagennutzer die Beseitigung baulicher Anlagen auf dem Grundstück vollständig tragen (Vgl § 15 Abs. 3 SchuldRAnpG).

Detaillierter soll jedoch auf die Gesetzlichkeiten im Rahmen dieses Konzeptes nicht eingegangen werden. Regelungen bspw. zum Bau und zur Unterhaltung von Garagen und der angrenzenden Infrastruktur sind im Zuge konkreter (baulicher) Maßnahmen beachtlich. Dies gilt auch für den (Teil-)Rückbau von Standorten.

2.2 Einflussgrößen der zukünftigen Garagennachfrage

Eine wichtige Einflussgröße für die zukünftige Nachfrage nach Garagen in den im vorliegenden Konzept thematisierten Komplexen und Standorten ist die Veränderung der Bewohnerstruktur im jeweiligen Umfeld. Dies zeigt sich exemplarisch an den größeren Garagenstandorten (Garagenkomplexe) im Umfeld der Wohngebiete an der Helbraer Straße / Gerbstedter Chaussee und an der Diesterwegstraße / Sonnenweg / Raismeserstraße. Die Bewohner dieser Gebiete werden älter und weniger. Diese verkürzte, verallgemeinernde Aussage benennt einen Trend, wonach diese Wohnlagen gegenüber einer lebendigeren Innenstadt an Attraktivität verlieren. Innenstadtnahe hochwertig sanierte Altbauwohnungen mit hohen Räumen oder moderne Neubauten mit großzügigeren Grundrissen werden zunehmend bevorzugt. Ebenso entsteht die Mehrzahl an altengerechten Wohnanlagen in Innenstadtnähe. Und nicht zuletzt spiegelt sich der Wunsch nach einem Eigenheim in der Entwicklung der Bewohnerzahl der Jüngeren in den Geschosswohnungssiedlungen wider.

Aus Sicht der Lutherstadt Eisleben ist es damit unstrittig, dass die Nachfrage nach Garagen in den bestehenden Komplexen in den Bereichen Helbraer Straße / Gerbstedter Chaussee und Diesterwegstraße / Sonnenweg / Raismeserstraße deutlich sinken wird. Dies ist zu differenzieren, einige Zeilen sind bereits faktisch nicht nutzbar, andere Abschnitte erscheinen sehr gepflegt und überwiegend in regelmäßiger sowie zweckmäßiger Nutzung. Jedoch gilt es hier einzuschränken, dass das Durchschnittsalter der Nutzer in diesen genutzten Garagenzeilen deutlich über dem Altersdurchschnitt der Einwohner der Lutherstadt Eisleben liegt. Jüngere Nutzer sind selten, von denen einige die Garagen zudem nicht für das Abstellen eines Fahrzeuges nutzen (beispielsweise als kostengünstiger Lagerort).

So bestehen auf der einen Seite ungenutzte, verwahrloste Anlagen und auf der anderen Seite gut genutzte Garagenzeilen, welche jedoch absehbar in den kommenden Jahren nach und nach aus Altersgründen auf- oder abgegeben werden. Eine Weiternutzung dieser Garagen durch beispielsweise jüngere Familienangehörige wird die Ausnahme bleiben, da eine mögliche Nachfrage bislang nicht erkennbar ist (durchschnittlicher Leerstand).

Für die kleineren Garagenstandorte im Stadtgebiet bestehen in der Regel andere, individuellere Situationen hinsichtlich der Nachfrage. Diese werden nachfolgend einzeln erfasst (vergl. Kapitel 3). Aufgrund der durchschnittlichen Größe der Anlage bzw. der Anzahl der Garagen der „kleinen“ Garagenstandorte bedarf es auch eines im Verhältnis geringeren Handlungsdruckes, abgesehen von Ausnahmen wie beispielsweise am Grünen Weg oder im Bereich der sogenannten Viehrampe am Bahnhofsring gelegen.

Es wird deutlich, dass zum einen demografische Entwicklungen eine Rolle spielen, zum anderen haben sich die Anforderungen des modernen Individualverkehrs geändert. Um dem Rechnung zu tragen, ist eine Anpassung des Bestandes an den zukünftigen Bedarf notwendig. An-

dererseits besteht die Gefahr, dass sich die städtebaulichen Missstände verstärken und weiter in die angrenzenden Wohngebiete ausstrahlen.

2.2.1 Demografische Entwicklung in der Lutherstadt Eisleben

Ein wichtiger Einflussfaktor für die zukünftige Nachfrage nach Miet-/Pachtgaragen auf den städtischen Grundstücken ist die demografische Entwicklung. Daraus resultieren Veränderungen beispielsweise in der Altersstruktur der Einwohner sowie bei den Haushaltsgrößen und dem Wohnungsmarkt. Mit Blick auf die Vergangenheit hat die Bevölkerungszahl der Stadt, aber auch in der Region Mansfeld-Südharz mehr oder weniger stark abgenommen. Zudem ist das Durchschnittsalter gestiegen. Grundsätzlich ist damit anzunehmen, dass daraus eine mittel- bis langfristige Abnahme an Privatfahrzeugen in der Lutherstadt Eisleben resultiert. Dies unterstreicht das Erfordernis, die bestehenden Garagenstandorte auf eine zukünftige Nachfrage zu prüfen, nicht zuletzt mit Blick auf die städtische Finanzausstattung. Ziel der Stadtverwaltung ist es, jene Standorte einer anderen Nutzung zuzuführen, welche bereits jetzt oder in naher Zukunft nicht mehr nachgefragt werden.

Der Blick in die vergangenen Jahre zeigt vor allem eine Bevölkerungsabnahme und die Zunahme des Altersdurchschnittes. Für die Lutherstadt Eisleben sind dafür insbesondere zwei Ursachen auszumachen: Zum einen die politische Wende mit der Wiedervereinigung und dem ökonomischen Umbruch sowie zum anderen der Demografische Wandel, also die Veränderung der Zusammensetzung der Bevölkerung insbesondere geprägt durch die Alterung. Der Demografische Wandel und die Folgen der Wiedervereinigung greifen zudem ineinander und verstärken sich zum Teil. So beschleunigt sich die (Über-)Alterung in betroffenen Regionen, wenn zur gesunkenen Geburtenrate eine gestiegene Abwanderung junger Menschen in der Familiengründungsphase hinzutritt.

Der Demografische Wandel beeinflusst viele Bereiche, auch die Stadtplanung und -entwicklung. Strategien und Entscheidungen zu Maßnahmen hängen oft davon ab, wie sich die Einwohnerzahl lokal verändert und welchen Anteil davon Jüngere und Ältere haben werden. Die Veränderung hängt vor allem vom Geburten-Sterbefall-Verhältnis und vom Wanderungsverhalten ab. Im Zutun zahlreicher weiterer Faktoren (Wirtschaft, Lebensqualität etc.) kann die zukünftige Einwohnerzahl für Gemeinden und Regionen vorausberechnet werden. Je kleiner die Gemeindegröße und je weiter der Blick in die Zukunft, desto unzuverlässiger werden die Prognosen jedoch. Trotzdem stellen Prognosen ein wichtiges Planungsinstrument dar. Daher werden Bevölkerungsprognosen kontinuierlich aufgestellt, um die eingangs formulierten Abhängigkeiten von der Anzahl an Einwohnern in den einzelnen Gemeinden planen zu können. Beispielsweise spielen für den Wohnraum- oder Baulandbedarf die mittel- bis langfristigen Einwohnerprognosen eine Rolle, um die Erfüllung der Nachfrage sicherstellen zu können. Bei langfristigen Vorausberechnungen bekommt neben Geburten- und Sterbezahlen die räumliche Migration, also Zu- und Wegzug über die Gemeindegrenze ein deutlich stärkeres Gewicht. Hinzu kommen Umzüge innerhalb der Stadtgrenzen, die sich markant niederschlagen können, welche aber in der Regel durch Prognosen nicht erfasst sind. Dies ist insbesondere in sanierten Altbaubeständen oder Neubaugebieten einerseits und in Großwohnsiedlungen am Stadtrand andererseits erkennbar. Mit entsprechenden Auswirkungen auf die Nachfragen an den Garagenstandorten.

Der Demografische Wandel ist in den Regionen unterschiedlich ausgeprägt und führt zusammenfassend in der Lutherstadt Eisleben dazu, dass wir weniger und älter werden. Folglich

müsste auch der Wohnraumbedarf sinken. Doch passiert dies nicht im gleichen Maß. Haben um 1990 im Schnitt 4 Personen auf 75 m² Wohnfläche gewohnt, haben heute 2 Personen im Schnitt 80 m². Damit wird deutlich, dass – verkürzt gesagt – trotz Bevölkerungsabnahme (Migration) und Demografischem Wandel der Siedlungsraum nicht in dem Maße abnimmt. Das heißt konkret im Einzugsgebiet der bestehenden Garagenstandorte – insbesondere für die größeren Garagenkomplexe – hat die Bewohnerzahl abgenommen, jedoch überwiegend die Anzahl an jüngeren Mietern. Das Durchschnittsalter insbesondere in den Geschosswohnungsbaugebieten nimmt zu. Grundsätzlich lässt sich daraus eine abnehmende Anzahl potenzieller Nutzer der Garagen in den Komplexen annehmen (weniger Einwohner), aber die Nachfrage wird in diesen Wohngebieten erst mit den kommenden Jahren sinken (höhere Anteil älterer Bürger, als Hauptgruppe der Nutzer).

Es zeigt sich, dass die Entwicklung der Einwohnerzahl in den jeweiligen Siedlungsbereichen der Lutherstadt Eisleben eine wichtige Einflussgröße auf die erwartbare Nachfrage nach Garagen ist, aber auch nur eine bedingte Voraussagekraft besitzt.

Diese Ausführungen zeigen die Relevanz von Bevölkerungsprognosen aber auch deren Schwächen für die Planung der zukünftigen Nachfrage an den Garagenstandorten. Sie zeigt aber auch, dass eine (im Idealfall geringe) Abnahme der Bevölkerung stattfinden wird. Prognostizierter Rückbau von Wohnungen kann bei einer Straßenweisen Zurücknahme die Notwendigkeit von Garagenstandorten in Frage stellen. Grundprämisse ist es, der weniger werdenden Nachfrage nach Garagenstandorten gerecht zu werden.

Diese Entwicklung wird nicht linear und räumlich gleich verteilt stattfinden, so ist die Auslastung des Garagenstandortes an der Gerbstedter Chaussee zurzeit noch deutlich höher als an der Helbraer Straße / Am Friedhof. Da das durchschnittliche Alter der Nutzer sich jedoch nicht signifikant unterscheidet, wird auch dort die Auslastung sehr wahrscheinlich mittelfristig sinken.

Insbesondere diese Standorte sind mit Blick auf die bestehenden demografischen Entwicklungen einerseits und die gegenwärtige Nachfrage bzw. Auslastung andererseits abwägend auf eine Zukunftsfähigkeit zu prüfen. Für die Lutherstadt Eisleben ist es wichtig, städtebauliche Perspektiven zu ermitteln und verlässliche Aussagen den meist langjährigen Nutzern der Garagen zu geben. Die sinnvollen Standorte sind nach zeitgemäßen Anforderungen in der Funktion zur Unterbringung von Fahrzeugen zu sichern, gegebenenfalls durch eine Übertragung an Private respektive vor Ort aktive Wohnungsunternehmen. Die Standorte ohne die erforderliche Nachfrage sollen in andere, stärker nachgefragte Nutzungen überführt werden können.

2.2.2 Entwicklung des Verkehrs in der Gesellschaft

Neben den Veränderungen in der Einwohnerstruktur sind Entwicklungen des Verkehrsverhaltens im Allgemein eine weitere wichtige Einflussgröße. Die Mobilität der Gesellschaft wandelt sich. Prognosen zur zukünftigen Motorisierung der Einwohner in den jeweiligen Stadtvierteln der Lutherstadt Eisleben sind sehr subjektiv. Aufgrund vieler Einflussfaktoren und unsicherer Annahmen zur Entwicklung, sind belastbare Aussagen zum Mobilitätsverhalten in der Lutherstadt Eisleben für die kommenden Jahre nicht möglich. Daher ist es nicht zielführend, aufgrund von Annahmen zum Mobilitätsverhalten Rückschlüsse auf die zukünftige Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs zu ziehen. Beispielhaft wird eine Verdopplung der Fahrgäste im Öffentlichen Personennahverkehr (Veränderungen des sogenannten Modal-Splits) nicht au-

tomatisch zu einer signifikanten Abnahme von Pkw pro Einwohner führen. Stattdessen wird sich eher die Standzeit der Pkw erhöhen. Dafür gibt es den Ansatz von Gemeinschaftsfahrzeugen. Es ist jedoch nicht ableitbar, dass ein Carsharing-Modell in den kommenden Jahren in der Lutherstadt Eisleben eine markante Rolle spielen wird. Grundsätzlich scheint dieses Modell, welches gegenwärtig vor allem in den Ballungsräumen und Metropolen verbreiteten ist, im ländlichen Raum verschiedene Etablierungshürden zu haben. Unmittelbare Auswirkungen auf die Nachfrage nach Garagen lassen sich daher nicht belegen.

Auch die Zunahme des Durchschnittsalters der Bewohner (siehe Kapitel 2.2.1 - Demografische Entwicklung in der Lutherstadt Eisleben) führt nicht zu sicheren Entwicklungsvorhersagen. Denn auch wenn Personen im Rentenalter weniger mit ihrem Pkw fahren als Erwerbstätige, führt das nicht automatisch zu weniger Autos oder der Abnahme des Stellplatz-/Garagenbedarfes. Daher können auf diese Weise keine Aussagen zum zukünftigen Bedarf der gegenwärtig vorhandenen Garagen auf städtischen Grundstücken getroffen werden.

Ein weiterer bedeutsamer Aspekt ist, dass moderne Pkw heute größer als die Fahrzeuge zur Zeit der Errichtung der Garagen sind. Zudem ist gegenwärtig kein Trend erkennbar, dass die durchschnittliche Autogröße wieder abnehmen wird. Es ist weiterhin Tatsache, dass sogenannte SUV (Sportnutzfahrzeuge bzw. Stadtgeländewagen) mittlerweile einen hohen Anteil an den Neuzulassungen einnehmen. Für diese Fahrzeuge sind die Garagen mit ihren Maßen nicht optimal, je nach Fahrzeugtyp ist teilweise das Hineinfahren (und Aussteigen) nicht möglich. Aufgrund der Bauweise der Garagen an den Garagenstandorten ist eine Vergrößerung meist ausgeschlossen. Hier wäre der Neubau von Zeilenabschnitten erforderlich.

Neben der Größe der Fahrzeuge sind auch Veränderungen hinsichtlich der Antriebsform absehbar. Der Anteil an Plug-In-Hybrid- und reinen Elektrofahrzeugen nimmt weiter zu. Zudem wird aus Klimaschutzgründen der Anteil anderer alternativer Antriebsformen oder Energieträgerarten den Pkw-Markt erweitern. Daraus können Chancen oder auch Nachteile resultieren. *Können einige Garagenstandorte der Lutherstadt Eisleben mit einer Erhaltungsperspektive mit Elektroladevorrichtungen nachgerüstet werden? Lässt sich das betriebssicher einbauen (Überlastungsschutz) und wirtschaftlich betreiben (Förderungsmöglichkeiten)? Können Pkw mit Wasserstoffbrennzellenantrieb problemlos in diese Garagen eingestellt werden? Welche Anforderungen werden andere synthetische Kraftstoffe mit sich bringen?* Auf diesem Gebiet deutet sich ein dynamischer Prozess an. Um in zehn Jahren attraktive Garagenstandorte als Mietobjekte anbieten zu können, sind diese vorgenannten Fragen vorzudenken. Hier kann sich die Lutherstadt Eisleben eine Strategie erarbeiten, ob hier eine Weiterentwicklung der Standorte gewollt und auch leistbar ist. Dafür können auch Kooperationen mit lokalen Energieversorgern oder Wohnungsunternehmen zielführend sein. Dazu eignen sich jedoch keine Garagenstandorte mit weiter Entfernung zu Wohngebäuden (Grüner Weg, obere Helbraer Straße). Generell kann im Rahmen des vorliegenden Garagenentwicklungskonzeptes noch nicht ermittelt werden, ob sich solch ein Projekt realisieren lässt und auch eine Nachfrage mitbringt. Für die kleineren Garagenstandorte im Stadtgebiet werden die Visionen nur eingeschränkt geeignet sein. Zumal für diese in der Regel nicht der hohe Handlungsdruck besteht. Sie können eher als ein Modellprojekt entwickelt werden. Für die größeren Garagenkomplexe bleibt das Defizit der konzentrieren Lage am Rand der Wohngebiete.

Die hier benannten möglichen Entwicklungen würden das heutige Verkehrs-/Mobilitätsverhalten maßgeblich ändern. Im Ergebnis dieses Kapitels wird aber auch deutlich, dass es die Entwicklungen, welche die zukünftige Nachfrage nach Garagen innerhalb der Garagenstandorte bzw. -komplexe signifikant beeinflussen können, nicht ausreichend voraussagbar sind. Und

auch verhältnismäßig zuverlässige Perspektiven (größere Autos, höhere Bedarf an Elektroladevorrichtungen) erfordern auch regelmäßig erhebliche finanzielle Aufwendungen, um die Bestandsgaragen für neue Nutzer attraktiv zu gestalten.

3 Bestandserfassung und Bewertung

3.1 Bestandserfassung

Die Garagen, die sich auf städtischen Grundstücken befinden, werden im Rahmen der laufenden Pacht- und Mietverträge kontinuierlich erfasst. Daher liegen detaillierte Aufstellungen vor, welche für das vorliegende Entwicklungskonzept im erforderlichen Umfang genutzt werden können. Diese Datenlage beinhaltet auch die nicht genutzten sowie die nicht nutzbaren Garagen. Demnach kann der Garage an den Garagenstandorten ein Status zugeordnet werden. Für die genutzten Garagen besteht entweder ein Miet- oder ein Pachtverhältnis. Für einige der Pachtgaragen wird jedoch nur der jährliche Beitrag von den Pächtern erbracht, eine faktische Nutzung scheint jedoch nicht mehr stattzufinden. Dies ist beispielsweise an defekten oder fehlenden Schließsystemen erkennbar, auch eine dichte Vegetation vor dem Einfahrtstor kann darauf hin deuten. Meist liegen hier persönliche Gründe der Pächter vor, warum diese faktisch nicht genutzten Garagen noch nicht abgegeben wurden.

Die ungenutzten Garagen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit. Sind diese nutzbar, stehen sie grundsätzlich für eine Vermietung zur Verfügung (vermietbar). Ausnahmen können sich ergeben, wenn die übrigen Garagen einer Zeile nicht mehr intakt sind und eine Nutzungsaufgabe für jenen Abschnitt vorbereitet werden soll. Hierzu zählt auch der Zustand der Zuwegung bzw. der Infrastruktur.

Nicht nutzbare Garagen sind nicht vermietbar, hier ist in der Regel die bauliche Anlage oder die Zuwegung nicht intakt und weist deutliche Mängel auf. Des Weiteren gibt es Garagen, die nicht erfasst sind. Diese nicht genutzten Garagen sind in der Regel als nicht vermietbar einzustufen, da noch keine fachliche Erfassung der Substanz u. ä. erfolgt ist. Eine Erfassung ist meist auch nicht vorgesehen, da aus oben genannten Gründen eine Vermietung nicht zielführend wäre.

Wenn eine Garage beispielsweise hohe bauliche Schäden aufweist und aufgrund der Lage bereits von Vandalismus betroffen ist, sollte meist aus Gründen der Gefahrenabwehr der Abbruch erfolgen.

Mit der Vorgehensweise der sukzessiven Erfassung steht ein Überblick zur Verfügung über die vorhandene Garagenstruktur mit Aussagen zum aktuellen Nutzungsstatus. Darauf aufbauend wurde eine zusammenfassende Beschreibung des derzeitigen Auslastungsgrades sowie des Zustandes der Anlage und dem Umfeld der einzelnen Garagenstandorte erstellt, verbunden mit einer Einschätzung zur Zukunftsfähigkeit der Anlage und zu ggf. erforderlichem Handlungsbedarf. So wurde für jeden der Garagenstandorte auf städtischem Grund und Boden der Kernstadt der Lutherstadt Eisleben ein Steckbrief erstellt. Mit diesen Steckbriefen sind die wichtigen Informationen zusammengefasst und bewertet. Wie eingangs erläutert, sind sogenannte Kleinststandorte mit Einzel- oder Doppelgaragen überwiegend kein Untersuchungsbestandteil des vorliegenden Konzeptes.

Die regelmäßige Erfassung der Standorte erfolgt durch Mitarbeiter des Sachgebietes Liegenschaften des Fachbereiches 3 Kommunalentwicklung/Bau der Lutherstadt Eisleben. Im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Garagenentwicklungskonzeptes fand zusätzlich im Sommer 2021 eine Begehung aller Standorte durch Mitarbeiter des Sachgebietes Stadtplanung / -sanierung des Fachbereiches 3 Kommunalentwicklung/Bau statt. Die Ergebnisse der jeweiligen Bestandsaufnahmen mit einer Beurteilung zum Zustand sind in die nachfolgenden Steckbriefe eingeflossen.

Zusätzliche Strukturdaten, wie die altersbezogene Anzahl der Einwohner im Einzugsbereich der Standorte, wurden nicht erfasst, da diese Schwankungen unterliegen können. Wie im Kapitel 2 dargelegt, lässt sich damit die potenzielle Nutzerzahl nicht zuverlässig ableiten. Ziel der Lutherstadt Eisleben ist es, die vorhandenen Garagenstandorte hinsichtlich ihrer Zukunftsfähigkeit zu beurteilen. Dies soll jedoch nicht bedeuten, dass Kriterien, wie hohe Bebauungsdichte oder ähnliches insbesondere bei den größeren Garagenkomplexen außen vor bleiben. Daher sind entsprechende Informationen zur Lage im Siedlungsgebiet, zur städtebaulichen Struktur des Einzugsbereiches benannt sowie weitere Garagenstandorte im näheren Umfeld dargestellt. Auf diese Weise sind Ableitungen zur Erforderlichkeit und einer potenziellen zukünftigen Nachfrage des betroffenen Garagenstandortes möglich. Mit Hilfe der einzelnen Steckbriefe zu dem jeweiligen Standort erfolgt neben dieser räumlichen Einordnung, einer Bestands- und Auslastungserfassung und der Beurteilung der siedlungsstrukturellen Funktion auch eine Bewertung. Im Ergebnis dessen werden für jeden Standort Perspektiven, Entwicklungspotenziale und gegebenenfalls Handlungserfordernisse formuliert. Dabei spielen neben dem Standort im Siedlungsgefüge und der resultierenden Erreichbarkeit, Einsehbarkeit und Sicherheit eine wichtige Rolle.

3.2 Bewertung der Garagenstandorte - Kriterien und Kategorien

Für die Bewertung der Garagenstandorte sind verschiedene Kriterien von Bedeutung. Diese Bewertungskriterien wurden für jeden einzelnen Standort erfasst bzw. ermittelt und auf dem Steckbrief in einer tabellarischen Form zusammengestellt. Im Ergebnis der Zusammenstellung sind die einzelnen Kriterien in einer entsprechenden Methode einer Gesamtbetrachtung und -bewertung zuzuführen. Mit der Methode werden auch jeweilige lokale Besonderheiten berücksichtigt.

3.2.1 Bewertung und Kriterien

Für die Bewertung der einzelnen Garagenstandorte findet sich auf jedem Steckbrief nachfolgende Tabelle. Diese umfasst acht Kriterien und deren Bewertung in farblicher Abstufung. Die vier Stufen erfolgen in grün, gelb, orange und rot.

Beispiel:

• Erreichbarkeit		• Nachfrage / Erforderlichkeit	
• Sicherheit / Vandalismusgefahr		• Größe / Ausstattung	
• baulicher Zustand		• Investitionsbedarf	
• Städtebauliche Ordnung		• Nutzungsalternativen	

Grün ist die positive Kategorie (gute Erreichbarkeit, hohe Nachfrage / Erforderlichkeit). Die Stufe gelb ist eine Durchschnittsbewertung, weder sehr gut noch schlecht. Es sind damit geringe Defizite verbunden, die als behebbar eingeschätzt werden. Mit orange sind deutliche Defizite verbunden (der bauliche Zustand erfordert hohe Aufwendungen, kaum Nutzungsalternativen für den Standort). Ist ein Kriterium gar nicht erfüllt bzw. in der negativen Ausprägung sehr hoch, erfolgt eine Einfärbung der Stufe in rot (kein Sicherheitsgefühl = Angstraum, hohe Vandalismusanfälligkeit, Investitionsbedarf deutlich über Wirtschaftlichkeit bzw. über Neubaukosten).

Erreichbarkeit

Ein für die Bewertung der Garagenstandorte bedeutsames Kriterium stellt die Erreichbarkeit dar. Wie gut ein Garagenstandort erreichbar ist, ergibt sich überwiegend aus der Entfernung zu den Wohnungen der Nutzer. Die Relevanz des Kriteriums zeigt sich darin, dass Nutzer im Regelfall nicht bereit sind weitere Distanzen für eine bessere Ausstattung der Garagen oder Sicherheitsaspekte zu akzeptieren. Dies liegt daran, dass die Garagen lediglich zum Unterbringen des Fahrzeuges dienen und darüber hinaus keinerlei Aufenthaltsqualitäten besitzen müssen. Die meisten Nutzer würden keine doppelte Wegstrecke von der Wohnung in Kauf nehmen, wenn dafür der Garagenstandort in ruhigerer Lage im erholsamen Naturraum wäre. Daher sind viele der Garagen Zweckbauten ohne baugestalterische Qualität und meist nur mit wenigen individuellen Merkmalen bedacht. Eine ästhetische Umfeldgestaltung war bei der Errichtung nicht vorgesehen und wurde auch durch die Garagenpächter nicht eigenständig vorgenommen. Diese Standorte – insbesondere die größeren Garagenkomplexe – sind damit auf die eine Funktion reduzierte Randlagen ohne städtebauliche Qualitäten für die Wohnquartiere (siehe Kriterium *Städtebauliche Ordnung*).

Daher hat sich die Lage, also die Erreichbarkeit der Garagenstandorte aus den Wohngebieten für die gegenwärtige und zukünftige Auslastung eine grundlegende Bedeutung. Der Weg zur Garage sollte für die Nutzer zu Fuß in angemessenen Zeit zu bewältigen sein. Trotz der individuell verschiedenen Auffassung sollte es unter zehn Minuten dauern. Garagenstandorte, die zum Erreichen deutlich mehr Zeit erfordern, widersprechen der eigentlichen Funktion und sind somit entbehrlich.

Nachfrage / Erforderlichkeit

Für dieses Kriterium resultiert eine geringe Überschneidung mit dem vorherigen Kriterium „Erreichbarkeit“. So ist ein vom Wohngebiet entfernt liegender Garagenkomplex in den allermeisten Fällen nicht erforderlich, wenngleich hier eine Nachfrage besteht.

Die Erforderlichkeit ergibt sich überwiegend aus der Nachfrage. Diese lässt sich über Anfragen nach Pacht oder Mietgaragen erfassen. Die gegenwärtige aktive Auslastung der Garagen an den Standorten ermöglicht es Aussagen zu treffen, wo und wie sich die Nachfrage in Zukunft entwickeln kann. Wenn bereits heute einzelne Standorte unterdurchschnittlich nachgefragt werden, ist auch zukünftig eine vergleichbare Nachfrageentwicklung ableitbar. Eine deutliche Zunahme kann aus der Realisierung von neuen Bauvorhaben mit mehrgeschossigem Wohnungsbau im Umfeld eines Garagenstandortes resultieren. Dies wird für die jeweiligen Standorte der Lutherstadt Eisleben mit geprüft.

Ein weiteres Maß ist der Leerstand, der sich für jeden Standort genau benennen lässt. Jedoch hat die reine Auslastung nur eine bedingte Aussagekraft. So können Garagenzeilen, die bislang noch einen geringen Leerstand aufweisen, in Zukunft aufgrund mangelnder Nachfrage

überwiegend leerstehen. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn es sich vor allem um langjährige Nutzer handelt, welche meist auch ihre Garage selbst errichtet haben. Selten findet sich im familiären Umfeld ein Nachfolger, der die Garage übernimmt, sodass bei altersbedingter Aufgabe oft der Leerstand folgt. Hinzu tritt häufig der Fall ein, dass zwar noch Pacht oder Miete gezahlt wird, aber die eigentlich vorgesehene Nutzung (Einstellen eines Pkw) selten (zu Silvester oder bei Unwetterwarnungen) oder gar nicht mehr aufrechterhalten wird. Zudem fällt es oft langjährigen Nutzern nicht leicht, ihre eigenständig errichtet Garage aufzugeben. Ein im Verhältnis moderates Nutzungsentgelt begünstigt somit einen scheinbar geringeren Leerstand, welcher nicht die tatsächliche Nachfrage widerspiegelt.

Daher spielt in die Bewertung des Kriteriums „Nachfrage / Erforderlichkeit“ neben gegenwärtigen Anfragen von neuen Nutzern und dem Leerstand auch die subjektive Einschätzung zur Erforderlichkeit in Verbindung mit einem Vor-Ort-Eindruck eine Rolle.

Sicherheit / Vandalismusgefahr

Dieses Kriterium ist ein wichtiges Argument, wenn die Lutherstadt Eisleben auch in der Zukunft den Einwohnern diese Garagen zur Nutzung anbieten möchte. Aufgrund der typischen Bauweise, parallel zu den Wohngebäuden, entstehen zwangsweise Seiten, die der Wahrnehmung durch das Umfeld entzogen werden. Diese schwer einsehbaren Abschnitte wirken sich auch bei guter Beleuchtung und erschwerter Zugänglichkeit (Einzäunung, welche in der Lutherstadt Eisleben meist quasi nicht vorhanden ist) negativ auf das subjektive Sicherheitsgefühl aus. Daraus resultiert eine absehbar geringere Nachfrage. Zudem verstärkt dies die Anfälligkeit für Vandalismus oder Einbruch. Bei einigen Standorten (insbesondere bei den größeren Garagenkomplexen) sind einzelne Zeilen oder Abschnitte durchaus als sogenannte städtische Angsträume zu bezeichnen. Dies ist häufig nicht so deutlich in der Wahrnehmung der Bewohner verankert, da diese Zeilen meist überdurchschnittlich hohe Leerstandquoten aufweisen. Damit ist auch die Frage der Erforderlichkeit dieser Zeilen zu stellen.

Größe / Ausstattung

Moderne Pkw sind im Laufe der Jahre aufgrund sich weiter entwickelnden Komfortbedürfnissen in den Abmaßen breiter und länger geworden. Zudem hat der Anteil an Fahrzeugen mit erhöhter Sitzposition deutlich zugenommen, was sich auf die Höhe der Pkw auswirkt. Gründe hierfür werden vor allem der leichtere Zustieg und die bessere Übersicht benannt. Mit der zunehmenden Verbreitung sogenannter SUV (Sportnutzfahrzeuge bzw. Stadtgeländewagen) erhält das Kriterium der Garagengröße deutlich mehr Bedeutung. Größere Fahrzeuge brauchen mehr Platz innerhalb der Garagen, aber auch das Durchfahrtstor muss entsprechend dimensioniert sein. Zudem kann für das Rangieren zwischen den Garagenzeilen je nach Fahrzeug ein höherer Platzbedarf folgen. Daher wurde hierfür eine grundsätzliche Einschätzung im Rahmen der Vor-Ort-Besichtigung durchgeführt. Zwar liegen für viele Garagen teilweise Grundmaße vor, diese sind aber nur bedingt belastbar. Eine aktuelle Erfassung ist nicht zielführend, zumal diese vollständig nur von außen erfolgen könnte, was je nach Garagentor zu unterschiedlichen Abweichungen im Inneren führen kann.

Neben der zeitgemäßen Größe der Garagen ist die Ausstattung der Garagenstandorte für die Nutzbarkeit von Bedeutung. So sollte jeder Garage über einen Stromanschluss verfügen. Nur so können Innenbeleuchtung und der Einsatz elektrischer Geräte (Luftkompressor, Schraubendreher, Staubsauger etc.) sichergestellt werden. Dies ist auch perspektivisch für das Laden von Elektro- oder Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen von Bedeutung, wenngleich die vorhandenen Anschlüsse nur in den seltensten Fällen die Anforderungen für beispielsweise Schnellladen u.ä.

ermöglichen. Zwar sind die meisten im vorliegenden Konzept betrachteten Garagenstandorte nicht ohne weiteres für das Laden von Elektroautos umzurüsten. Dennoch sollte dies für die zukünftig zu erhaltenden Standorte nicht ausgeschlossen sein, da die meisten Garagennutzer Mieter einer Wohnung im nähren Umfeld ohne private Grundstücksflächen für eine Ladesäule sind.

Daher prüft das Kriterium ob grundsätzlich an den Garagenstandorten eine elektrische Versorgung besteht. Wie die Situation der Einzelanschlüsse aussieht, lässt sich jedoch nicht für jeden einzelnen Einstellplatz beurteilen.

baulicher Zustand

Ein weiteres wichtiges Kriterium bewertet den baulichen Zustand der Garagenstandorte. Die einzelnen Garagen wurden in der Regel zu DDR-Zeiten durch die Erstnutzer als Eigentümer selbstständig gebaut. Je nach verfügbarem Material, individuellen Ansprüchen und Fähigkeiten entstanden bauliche Anlagen unterschiedlicher Qualität. Die Garagen wurden im Laufe der Zeit ebenso unterschiedlich gepflegt und gewartet, Reparaturen mit variierendem Engagement durchgeführt. Die baulichen Zustände fallen damit unterschiedlich aus. Für die Bewertung des Kriteriums wurde der Schnitt der Einzelgaragen der jeweiligen Standorte ermittelt.

Neben den baulichen Anlagen zählt zum Kriterium „baulicher Zustand“ auch die Qualität und Beschaffenheit der Zuwegungen und Nebenanlagen. Die meisten Zufahrten und weiteren infrastrukturellen Anlagen der Garagenstandorte sind im selben Alter wie die Garagen und selten vollständig instandgesetzt worden. Rückwärtige Bereiche der Verkehrsflächen mit hohem Leerstand sind daher mehr und minder mit Vegetation überprägt.

Anders als bei den Zuwegungen und weiteren Nebenanlagen, kann für die Garagen der bauliche Zustand überwiegend nur von außen bewertet werden. Daher wird vorrangig das Erscheinungsbild von Vor-Ort-Besichtigungen mit bekannten Baumängeln (undichte Dächer, beschädigte Innenwände) für die Bewertung der baulichen Zustände herangezogen. Bei positiven Bewertungen sind die Garagen und Zuwegungen intakt, es gibt nur wenig Vegetation. Eine schlechte Bewertung resultiert aus einer hohen Anzahl an baufälligen, beschädigten Garagen, längere Zeilenabschnitte sind marode, vermüllt oder zugewachsen, Zuwegung mit vielen Unebenheiten sowie beispielsweise eine hohe Schlaglochdichte.

Investitionsbedarf

Das Kriterium des Investitionsbedarfs bewertet die absehbaren Kosten für die Herstellung von vermietbaren Garagen mit intakter Ausstattung, Zuwegung und Standortinfrastruktur (Beleuchtung, ggf. Einzäunung). Für überwiegend genutzte und gepflegte Anlagen mit intakter Bausubstanz wird für eine mittelfristige Nutzbarkeit ein niedriger Investitionsbedarf angenommen. Für Standorte mit verfallenen Garagen (beispielsweise zerstörten Dächern) wird ein hoher Investitionsbedarf erwartet, welcher sich nach gegenwärtiger Einschätzung nicht aus dem kommunalen Haushalt aufbringen lässt.

Städtebauliche Ordnung

Die Bewertung dieses Kriteriums orientiert auf die Fragestellung, ob sich der Garagenstandort am bestehenden Ort in den Stadtraum einfügt. Einige Garagenstandorte erfüllen die Anforderungen an geordnete städtebauliche Verhältnisse, andere Anlagen wirken wie Fremdkörper in

dem entsprechenden Bereich. Häufig resultiert die Wahrnehmung der Bauten als Fremdkörper, wenn sich das Umfeld in den letzten Jahren so entwickelt hat und gegenwärtig nicht mehr abgestimmt wirkt. Wird das Kriterium der städtebaulichen Ordnung für einen Standort als negativ bewertet, dann sollte die Lutherstadt Eisleben diese Garagen vom Grundsatz her nur erhalten, wenn beispielsweise eine überdurchschnittliche Nachfrage besteht und der bauliche Zustand im Mindesten gut ist.

Nutzungsalternativen

Die Fragestellung zu Nutzungsalternativen orientiert auf eine allgemeine Einschätzung hinsichtlich des Entwicklungspotenzials des jeweiligen Garagenstandortes. Dies wurde auch mit Blick auf bestehende städtebauliche Planungen, Satzungen und Entwicklungskonzepte bewertet. Eine positive Bewertung resultiert aus einer sehr klaren Alternativnutzung am Standort oder auch einer Flexibilität (Wohnbebauung, öffentlich nutzbare Grünfläche oder offene Stellplätze). Sollte sich nach dem Rückbau eines Garagenstandortes nur eine schwer umsetzbare Nachnutzung ergeben, wird das Kriterium Nutzungsalternativen schlecht bewertet. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die Rückbaukosten sehr hoch sind (Schadstoffbeseitigung) und keine bauliche Folgenutzung möglich ist, um jene Kosten zu kompensieren. So ist absehbar, dass einige Standorte sich „nur“ als Flächen für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen anderer Vorhaben eignen, jedoch aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für eine längere Zeit keine Maßnahmen durchgeführt werden, sodass der städtebauliche Missstand vorerst bestehen bleibt.

3.2.2 Kategorien der Handlungsempfehlungen für eine zukünftige Nutzung

Die Bewertung der einzelnen Kriterien führen in der Summe zu einer Einteilung der Standorte in erhaltenswert und Rückbau geeignet. Die Auswertung der einzelnen untersuchten Garagenstandorte bestätigt aber die Vorabeinschätzung, wonach es im Ergebnis keine klare Einteilung in Erhalt und Rückbau gibt. Die Kriterien ermöglichen eine weitgehend sachgerechte Kategorisierung mit vier Grundtendenzen. Damit ergibt sich für die Garagenstandorte des vorliegenden Garagenentwicklungskonzeptes der Lutherstadt Eisleben eine Zuordnung zu den vier Kategorien mit den Kernaussagen Erhalt, Beobachtung, Teilrückbau und vollständiger Rückbau (Standortaufgabe).

Erhaltungsstandort

Die Standort-Kategorie mit dem Entwicklungspotenzial Erhaltung umfasst jene Garagenstandorte, für die ein langfristiger Erhalt der Nutzung aus städteplanerischen Gründen vorgesehen werden soll. Diese Standorte wurden in den Kriterien zur Zukunftsfähigkeit hauptsächlich gut bewertet, einzelne Defizite sind dennoch möglich. Aufgrund der gegenwärtigen Rahmenbedingungen sind jene Garagenstandorte längerfristig nicht entbehrlich bzw. weiterhin nachgefragt. Dies kann der Fall sein, wenn alternative Abstellmöglichkeiten im näheren Wohnumfeld begrenzt sind und ausreichend potenzielle Nutzer für die kommenden Jahre erwartet werden. Des Weiteren bestehen keine Planungsabsichten für die Überführung in eine städtebaulich *höherwertige* Flächennutzung auf dem Grundstück des jeweiligen Garagenstandortes.

Geeignete Garagenstandorte sind in der Regel über dem Schnitt in Nutzung und weisen kaum bauliche Mängel auf. Zudem leisten sie auch in Zukunft einen relevanten Beitrag zur Entspannung der Parkraumsituation in den jeweiligen Wohngebieten.

Hierfür ist zu prüfen, ob die mit der Stadtverwaltung geschlossenen Nutzungsverträge bestehen bleiben oder für eine Übergangszeit gelten, um beispielsweise die baulichen Anlagen optional mit Grundstück an einen zu gründenden Garagenverein oder eine Garagengemeinschaft zu verkaufen und verpachtete Garagen zu übertragen. Für den Verbleib in städtischer Vermietung ist eine Finanzierungsabsicherung für die laufenden Kosten zu prüfen.

Beobachtungsstandort

Die Kategorie umfasst die Garagenstandorte, deren Entwicklungspotenzial einer weiteren Beobachtung bedürfen. In diesen Fällen wird sich erst mittelfristig die Zukunftsfähigkeit der Standorte zeigen und kann gegenwärtig noch nicht sachgerecht eingeschätzt werden. Beobachtungsstandorte zeichnen sich zudem darin aus, dass keine konkreten alternativen Entwicklungsabsichten bestehen, welche den Rückbau von Garagen beschleunigen könnte. Standorte dieser Kategorie sind überwiegend in einem funktional ausreichendem Zustand und weisen meist gegenwärtig noch genügend Nutzerzahlen auf, jedoch deutet sich ein Trend an, dass die Nachfrage in den kommenden Jahren deutlich abnehmen wird. Dies resultiert oft aus der Situation, dass die derzeitigen Nutzer mit langfristigen Nutzungsverträgen die Garagen aus Altersgründen abgeben, andere (jüngere) Nutzer jedoch nicht nachrücken. Dementsprechend ist für diese Standorte die mögliche Entwicklung noch nicht ausreichend klar, eine Perspektive kann gegenwärtig noch in beide Richtungen (Erhalt oder Rückbau) deuten. Diese Garagenstandorte sollen jedoch später den weiteren Standort-Kategorien zugeordnet werden. Dies kann beispielsweise im Zuge einer Fortschreibung erfolgen oder im Rahmen von Einzelstandort bezogenen Untersuchungen.

Damit geht jedoch eine unklare Entwicklungsperspektive der Garagenstandorte einher, welche auch die gegenwärtigen Nutzer Unsicherheit bedeutet. Die unsichere Perspektive wird sich auf die Investitionsbereitschaft bei baulichen Mängeln auswirken, aber auch neue Nutzer bzw. Nachfolger abschrecken. Trotz dieser Hemmnisse ist die Kategorie der Beobachtungsstandorte erforderlich, um Entwicklungen im Stadtgebiet sachgerecht zu bewerten. Vielmehr kann die Einstufung eines Standortes auch die Nutzer motivieren sich für ihre Garagen zu engagieren und gemeinsam mit der Lutherstadt Eisleben Lösungen für Defizite zu finden.

Konzentrationsstandort

An den Konzentrationsstandorten zeigt sich eine Zweiteilung der Entwicklungspotenziale. Während einzelne Garagenzeilen oder -abschnitte ein Bestandspotenzial haben und über ausreichend Nachfrage verfügen, sind Teilbereiche der Standorte aufgrund von baulichem Zustand und mangelnder Nachfrage für einen Erhalt nicht geeignet. Diese Situationen ergeben sich insbesondere bei größeren Garagenstandorten (Komplexen), an denen die vorderen Zeilen aufgrund guter Einsehbarkeit umfänglich genutzt werden, rückwärtige Zeilen fast vollständig leer stehen. Diese Standorte kurzfristig vollständig aufzugeben, wäre aufgrund der bestehenden Nutzungen schwer zu kommunizieren. Daher sollte an diesen Standorten die Nutzung auf Teilbereiche konzentriert werden und die übrigen Bereiche für einen kurz- oder langfristigen Rückbau vorbereitet werden (z.B. einzäunen zum Schutz vor Vandalismus). Für den zu erhaltenden Teilbereich gilt der Beobachtungsstatus. Hier ist mittelfristig zu prüfen, ob dieser (verkleinerte) Standort langfristig Bestand haben soll oder es geeignetere Nachnutzungen für den gesamten Standort gibt. Dies ist vor dem Hintergrund der Rückbaukosten für die Teilbereiche zu beachten, welche durch Nachnutzungen ggf. mitfinanziert werden können.

Rückbaustandort

Für Garagenstandorte der Kategorie mit dem Entwicklungspotenzial „Rückbau und Nachnutzung“ ist die bisherige Garagennutzung aufzugeben. Einige Standorte der Kategorie Rückbau können noch durch eine verhältnismäßig stabile Nutzung geprägt sein, jedoch aufgrund des Erscheinungsbildes oder der Lage im Stadtgebiet für eine andere Nutzung deutlich besser geeignet sein, sodass der Rückbau Raum dafür schaffen kann. Der Rückbau von Garagenstandorten kann durch ein höherwertiges Nutzungsziel (z.B. Neubebauung) ausgelöst werden. Diese der bisherigen Nutzung entgegenstehenden Entwicklungsabsichten sind für Standorte häufig, an denen die bisherige Garagennutzung bereits anteilig aufgegeben wurde. Infolge dessen sind städtebaulich geordnete Verhältnisse schwer zu wahren. Zunehmender Leerstand mit Auswirkungen auf ganze Garagenzeilen kann ebenfalls zu Rückbauabsichten führen, ohne eine konkrete bauliche Nachnutzung als Auslöser. Um so wichtiger sind Planungen für den Umgang mit den zu beräumenden Flächen: Soll an den Stellen zu einem späteren Zeitpunkt erneut eine Bebauung ermöglicht werden oder ist dauerhaft eine naturfachlich zu gestaltende Grünfläche zielführend (beispielsweise entlang der durch Immissionen belasteten Verkehrsstrecken).

Die meisten dieser Standorte weisen sehr hohe Leerstandquoten auf, sodass mit den verbliebenen Garagennutzern eine Lösung gefunden werden soll. Dabei kann ggf. eine alternative Garage an einem nahegelegenen Standort angeboten werden. Ziel dieser Standorte ist eine kurz- bis mittelfristige Beseitigung der baulichen Anlagen, um insbesondere Verwahrlosung oder (weiteren) Vandalismusschäden vorzubeugen.

3.3 Nachfrage und Zustand der Garagenstandorte (Steckbriefe)

Auf den nachfolgenden Seiten erfolgte für die Garagenstandorte der Lutherstadt Eisleben in der Kernstadt eine Erfassung und Bewertung insbesondere mit Blick auf die Nachfragesituation, dem baulichen Zustand und der Perspektive. Die Ergebnisse sind als Steckbriefe zusammengestellt. Die Steckbriefe setzen sich zusammen aus einer stadträumlichen Einordnung mit Kartenausschnitt, einer momentanen Kurzstatistik zur Nutzung, einer Beurteilung der siedlungsstrukturellen Funktion sowie einer Bewertung der unter Kapitel 3.2.1 ausgeführten Kriterien und einer sich daraus ergebenden Handlungsempfehlung gemäß Kapitel 3.2.2 (*Zuordnung zu den vier Kategorien Erhalt, Beobachtung, Konzentration/Teilrückbau und vollständiger Rückbau/Standortaufgabe*).

Übersicht der Garagenstandorte in der Lutherstadt Eisleben (Kernstadt) – Stand: Januar 2022

lfd. Nr.	Garagenstandort	Garagenzahl / Nutzung	Pacht-garage	Miet-garage	nicht nutzbar	Kategorie Standort
01	Am Hohlweg	12 / 12	10	2	0	Beobachtung
02	Am kalten Graben	11 / 11	8	3	0	Beobachtung
03	Am Wolfstor	6 / 3	3	0	0	Konzentration
04	An der Ebertbrücke	3 / 2	1	1	1	Rückbau
05	Borngasse	19 / 17	15	2	0	Beobachtung
06	Clara-Zetkin-Straße.	9 / 7	4	3	0	Beobachtung
07	Diesterwegstraße	181 / 144	88	56	35	Beobachtung
08	Ferdinand-Neißer-Straße	2 / 2	0	2	0	Erhaltung
09	Fritz-Wenck-Straße	3 / 3	3	0	0	Beobachtung
10	Gerbstedter Chaussee	146 / 140	0	140	6	Beobachtung
11	Glumestraße	90 / 84	74	10	4	Beobachtung
12	Grüner Weg	72 / 4	0	4	6	Rückbau
13	Heizhausweg	8 / 8	8	0	0	Erhaltung
14	Helbraer Straße	300 / 293	255	38	7	Beobachtung
15	Hohetorstraße	19 / 18	12	6	0	Beobachtung
16	Kasseler Straße	7 / 5	5	0	2	Rückbau
17	Mittelreihe oberhalb	3 / 1	1	0	0	Beobachtung
18	Mittelreihe unterhalb	6 / 5	4	1	1	Rückbau
19	Nußbreite	2 / 0	0	0	1	Rückbau
20	Obere Helbraer Straße	201 / 120	81	39	63	Rückbau
21	Schlangenweg	2 / 2	1	1	0	Beobachtung
22	Sonnenweg	272 / 249	188	61	23	Konzentration
23	Viehrampe	10 / 7	7	0	3	Konzentration
24	Vor der Kreisfelder Gasse	2 / 2	2	0	0	Beobachtung
25	Vordere Siebenhitze - Alte Feldstraße	20 / 19	16	3	0	Beobachtung
	Summe	1406 / 1158	786	372	152	

01 - Garagenstandort Am Hohlweg

Lage: Am Hohlweg
Gemarkung Eisleben, Flur 20, Flurstück: 29
Grundstücksgröße: ca. 400 m²

Anzahl: 12 Garagen, davon 12 in Nutzung - 100 % Auslastung

Zufahrt: Am Hohlweg, Fritz-Wenck-Straße, Friedensstraße

Flächennutzungsplan: Grünfläche „Kleingärten“

Beschreibung:	am Stadtrand, Siedlungsrandlage zwischen Mehrfamilienhäusern und Kleingartenanlage und Freiflächen, integriert in Kleingartenanlage, angrenzend an gastronomischer Einrichtung					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	2 10	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 1.280 EUR pro Jahr 12 Garagen → 2 zur Miete (20 EUR pro Monat) → 480 EUR p.J. → 10 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 800 EUR p.J. potenzielle Einnahmen= 4.320 EUR pro Jahr→ 12 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Der Standort ist für die Nutzer gut erreichbar. Die sehr gute Auslastung der Garagen spricht für eine hohe Nachfrage. Augenscheinlich werden die Garagen auch regelmäßig genutzt (kaum Vegetation im Bereich der Zufahrten). Der Standort ist gut einsehbar und durchschnittlich frequentiert. Der bauliche Zustand ist überwiegend in Ordnung, die Zufahrt und das Umfeld erfordern keinen dringenden Maßnahmen. Für eine mittelfristige Nutzung sind jedoch bauliche Ertüchtigen erforderlich, der Investitionsbedarf wird steigen. Der Standort fügt sich grundsätzlich in den Übergangsbereich zwischen Kleingartenanlage und Wohnbebauung ein und wahrt städtebaulich geordnete Verhältnisse. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld sowie den Nutzern der Kleingartenanlage. Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ können sich auch so entwickelt, dass zukünftig der Rückbau statt eines Erhaltes zu empfehlen ist. Zudem soll ein Verkauf geprüft werden So ist eine Veräußerung an das im Umfeld aktive Wohnungsunternehmen zu prüfen. Eine weitere Option stellt die Zuordnung zur die Garagenzeile umschließenden Kleingartenanlage dar. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Außenbereich (§ 35 BauGB, Kleingartenanlage) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Kleingärten“ dar. Eine Bebauung mit beispielsweise Wohngebäuden ist damit i.d.R. nicht ohne Bauleitplanverfahren möglich. Das reduziert das Nachnutzungspotenzial, eine Umwandlung in Gartenparzellen ist denkbar, aber wahrscheinlich nicht nachgefragt. Eine Herrichtung von Stellplätzen für die Kleingärtner ist eine weitere Option. Alternative Nutzungen drängen sich dadurch gegenwärtig nicht auf.					

Fotos

02 - Garagenstandort Am kalten Graben

Lage: Am kalten Graben
Gemarkung Eisleben, Flur 26, Flurstück: 173
Grundstücksgröße: ca. 370 m²

Anzahl: 11 Garagen, davon 11 in Nutzung - 100 % Auslastung

Zufahrt: Am kalten Graben, Straße des Aufbaus

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	innerhalb des Siedlungsgebietes zwischen Mehrfamilienhäusern und Freiflächen, angrenzend weitere Garagenzeile eines Wohnungsunternehmens (doppelgeschossig)				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	3 8	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 1.300 EUR pro Jahr 11 Garagen → 3 zur Miete (15 u. 20 EUR pro Monat) → 660 EUR p.J. → 8 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 640 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 3.960 EUR pro Jahr→ 11 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)				
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Der Standort ist aufgrund der Randlage für die Nutzer unterschiedlich gut erreichbar. Die gute Auslastungssituation der Garagen spricht für eine hohe Nachfrage. Augenscheinlich ist die Nutzung jedoch geringer, einige verpachtete Garagen weisen hohe Vegetation im Bereich der Zufahrt auf. Aufgrund der Garagenanordnung ist der Standort wenig einsehbar. Der bauliche Zustand ist überwiegend in Ordnung, die Zufahrt und das Umfeld erfordern keinen dringenden Maßnahmen. Einzelgaragen haben hohe Vegetation im Zufahrtsbereich. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind jedoch bauliche Ertüchtigen / Sanierungen erforderlich. Der Investitionsbedarf wird jedoch deutlich steigen. Der Standort wird durch eine private sanierte Garagenanlage ergänzt, zusammen wird die städtebauliche Ordnung im Bereich Schillerstraße/ Am kalten Graben gewahrt. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ können sich auch so entwickelt, dass zukünftig der Rückbau statt eines Erhaltes zu empfehlen ist. Aufgrund der Auslastung und der Größe der Anlage ist ein Erhalt grundsätzlich zu befürworten. Ein Potenzial wird vor allem in der Zusammenführung mit den angrenzenden privaten Garagen gesehen. Da unmittelbar angrenzend die doppelgeschossige Garagenzeile bereits im Eigentum eines Wohnungsunternehmens ist, könnte zukünftig eine gemeinsame Entwicklung erfolgen. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Bebauung mit beispielsweise Wohngebäuden ist damit i.d.R. auch ohne Bauleitplanverfahren möglich. Eine bauliche Nachnutzung nach einem eventuellen Rückbau wäre für das					

	Grundstück der Lutherstadt Eisleben ohne die Fläche der doppelgeschossigen Garagenziele (Wohnungsunternehmen) möglich. Eine Herrichtung von Stellplätzen / Carport-Anlage für die Anwohner ist eine weitere Option.

Garagenplan

Fotos

03 - Garagenstandort Am Wolfstor

Lage: Am Wolfstor
Gemarkung Eisleben, Flur 14, Flurstück: 212
Grundstücksgröße: ca. 340 m²

Anzahl: 6 Garagen, davon 3 in Nutzung - 50 % Auslastung

Zufahrt: Am Wolfstor, Kasseler Straße

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	am Stadtrand, Siedlungsrandlage zwischen Mehrfamilienhäusern, Kleingartenanlage und Verkehrs- und Freiflächen				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	0 3	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	3 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 240 EUR pro Jahr 3 Garagen → 3 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 240 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 2.160 EUR pro Jahr→ 6 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)				
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Konzentrationsstandort“ weisen für Teilbereiche ein mittelfristige Nachfrage auf. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort für Teilabschnitte als mittelfristig erhaltenswert ein, darüber hinaus ist ein Teilrückbau zu prüfen. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn der Standort auf den nachgefragten Umfang konzentriert wird.Für den zu erhaltenden Teilbereich gilt der Beobachtungsstatus, der zeigen soll, ob dieser (verkleinerte) Standort langfristig Bestand haben kann. Der Standort ist aufgrund der Randlage für die Nutzer unterschiedlich gut erreichbar. Aus dem Wohngebiet nordwestlich der Kasseler Straße ist die Erreichbarkeit aufgrund der Lage an einer Hauptverkehrsstraße teilweise unsicher. Die gegenwärtige Auslastung der Garagen deutet auf ein Überangebot am Standort hin. Dennoch haben die Garagen ein gepflegtes Erscheinungsbild und erscheinen regelmäßig in Nutzung. Der Standort ist gut einsehbar, aber wenig frequentiert. Die baulichen Anlagen erscheinen in einem guten Zustand, die Zufahrt und das Umfeld erfordern keinen dringenden Maßnahmen. Einige Garagen weisen bauliche Schäden vor allem im Dachbereich auf. Zudem wurden augenscheinlich einzelne kleinere Garagen zu einer größeren Garagen zusammengelegt. Der Investitionsbedarf wird als durchschnittlich bewertet. Moderne Tore wurden bereits verbaut. Aufgrund der Siedlungsrandlage, zwischen zwei zusammenführenden Straßen mit abfallendem Gelände ist die städtebauliche Ordnung des Standortes gegeben. • Es wird empfohlen, den Standort zu verkleinern. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Daher sollte an diesen Standorten die Nutzung auf Teilbereiche konzentriert werden und die übrigen Bereiche für einen kurz- oder langfristigen Rückbau vorbereitet werden. Für den zu erhaltenden Teilbereich gilt der Beobachtungsstatus. Hier ist mittelfristig zu prüfen, ob dieser (verkleinerte) Standort langfristig Bestand haben soll oder es geeignetere Nachnutzungen für den gesamten Standort gibt. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Damit verbunden ist zu prüfen, ob ein Verkauf möglich ist. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Eine solche Nachnutzung sollte im westlichen Bereich des Standortes vorgesehen werden. Daher eignen sich					

	die Flächen für den Rückbau auf der von der Straßenkreuzung (Kasseler Straße / Am Wolfstor / Fritz-Wenck-Straße) entfernten Seite. Eine Herrichtung von Stellplätzen / Carport-Anlage für Anwohner ist eine weitere Option.

Garagenplan

Fotos

04 - Garagenstandort An der Ebertbrücke

Lage: Fritz-Wenck-Straße
Gemarkung Eisleben, Flur 20, Flurstück: 217
Grundstücksgröße: ca. 70 m²

Anzahl: 3 Garagen, davon 2 in Nutzung - 67 % Auslastung

Zufahrt: Fritz-Wenck-Straße / Kleine Rammtorstraße

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	in innerörtlicher Siedlungsrandlage zwischen Mehrfamilienhäusern und Freiflächen, im Übergang zum Gewässer begleitenden Grünzug (entlang der *Bösen Sieben*)				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	1 1	nicht vermietbar leer	1 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 420 EUR pro Jahr 2 Garagen → 1 zur Miete (30 EUR pro Monat) → 360 EUR p.J. → 1 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 80 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 1.080 EUR pro Jahr→ 3 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)				
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Rückbaustandort“ weisen eine unzureichende Nachfrage auf, die nicht anderweitig gesteigert für den Standort werden kann. Daher ist der Erhalt nicht zwingend notwendig. Wenn zudem dringende Investitionen erforderlich sind oder eine Vandalismusgefahr besteht, ist ein baldiger Rückbau vorzusehen. Der Garagenstandort wird zukünftig nicht mehr benötigt, zudem bestehen aufgrund der Lage im Zufahrtsbereich zu einer Hauptverkehrsstraße Nutzungsdefizite. Für die gegenwärtigen Nutzer bestehen alternative Angebote, da es sich um einen kleinen Standort handelt. Ein vollständiger Rückbau ist empfehlenswert. Die Erreichbarkeit des Standortes ist für die Nutzer aufgrund der Lage an einer Hauptverkehrsstraße teilweise unsicher. Der Standort liegt für die Nutzer überwiegend nicht in fußläufiger Entfernung. Augenscheinlich ist die Nutzung gering, einige verpachtete Garagen weisen hohe Vegetation im Bereich der Zufahrten auf. Der Standort ist gut einsehbar und stark frequentiert. Der bauliche Zustand ist zum Teil in Ordnung, u.a. die Zufahrten über den Gehweg erfordern Maßnahmen. Der Investitionsbedarf übersteigt den potenziellen Nutzen deutlich. Für den Standort können keine städtebaulich geordneten Verhältnisse gesehen werden. Dies hat jedoch aufgrund der Größe der Anlage kaum ein Gewicht. • Es wird empfohlen, den Standort mittelfristig aufzugeben. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als nicht erhaltenswert ein. Dies begründet sich zum einen aus der mangelnden Nachfrage und der städtebaulich sowie verkehrlich ungünstigen Lage. Die Zufahrten zu den Garagen liegen teilweise im Fahrbahnbereich der frequentierten Landesstraße 151 (Fritz-Wenck-Straße – Kasseler Straße). Ein sicheres Ein- und Ausfahren ist nicht gewährleistet. Ein Verkauf der Anlage ist daher nicht empfehlenswert. Garagenstandorte der Kategorie „Rückbaustandort“ weisen eine unzureichende Nachfrage auf. Daher ist der Erhalt nicht zwingend notwendig. Der Rückbau muss nicht sofort erfolgen. Es besteht keine übermäßige Vandalismusgefahr, Ordnung und Sicherheit bleiben vorerst gewahrt. Bestehende Nutzung sollen dazu auslaufen, ggf. können Alternativen angeboten werden. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Bebauung ist beispielsweise mit einem Wohngebäude i.d.R. auch ohne Bauleitplanverfahren möglich. Hierbei sind jedoch planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschlie-					

	ßen (Gewässernähe, verkehrliche Erschließung u.ä.). Eine Herrichtung von Stellplätzen ist auf mögliche Behinderungen des fließenden Verkehrs der Landesstraße zu prüfen. Die Rückbauempfehlung kann mit einer Zuordnung zum Siedlungsgrün (als Teil einer wichtigen Kaltluftschneise entlang der Bösen Sieben für die Altstadt) in Verbindung mit einer Ausgleichsmaßnahme (für Eingriffe in Natur und Landschaft an anderer Stelle) erfolgen.

Fotos

05 - Garagenstandort Borngasse

Lage: Borngasse
Gemarkung Eisleben, Flur 10, Flurstücke: 1162, 1163, 1164, 1165, 1167, 1168
Grundstücksgröße: ca. 1.800 m²

Anzahl: 19 Garagen, davon 17 in Nutzung – 89 % Auslastung

Zufahrt: Borngasse, Breiter Weg

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	im Siedlungsgefüge, Straßen begleitend zwischen Wohnbebauung, rückwärtig Grünflächen					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	2 15	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	2 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 1.380 EUR pro Jahr 16 Garagen → 2 zur Miete (5 u. 10 EUR pro Monat) → 180 EUR p.J. → 15 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 1.200 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 6.840 EUR pro Jahr→ 19 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Der Standort ist für die Nutzer durch die Lage im Wohngebiet gut erreichbar. Die gute Auslastung der Garagen spricht für eine Nachfrage. Augenscheinlich werden die vermieteten/verpachteten Garagen auch regelmäßig genutzt (kaum Vegetation im Bereich der Zufahrten). Der Standort ist gut einsehbar und durchschnittlich frequentiert. Garagen in zweiter Reihe sind nur teilweise sichtbar. Bei den genutzten Garagen ist der bauliche Zustand teilweise in Ordnung. Schäden im Bereich der Dächer und der Zufahrten sind erkennbar. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind jedoch bauliche Ertüchtigen / Sanierungen erforderlich. Der Standort wahrt städtebaulich geordnete Verhältnisse. Die Garagen geben den Eindruck von temporär genutzten Baulücken entlang einer sonst überwiegend geschlossenen straßenbegleitenden Wohnbebauung. Vorliegend ist dies aufgrund der Größe des Standortes jedoch kein städtebaulicher Missstand. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ können sich auch so entwickelt, dass zukünftig statt dem Erhalt ein (Teil-)Rückbau zu empfehlen ist. Daher ist für diesen Standort auch eine Konzentration auf einen Teilbereich zu prüfen, geeignet erscheint der westliche Teil. Für diesen würde der Beobachtungsstatus gelten. Hier ist mittelfristig zu prüfen, ob dieser (verkleinerte) Standort langfristig Bestand haben soll oder sich geeignetere Nachnutzungen für beide Teilstandort ergeben. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Eine Herrichtung von Stellplätzen / Carport-Anlage für die Anwohner ist eine weitere Option.					

Fotos

06 - Garagenstandort Clara-Zetkin-Straße

Lage: Clara-Zetkin-Straße Ecke Vordere Siebenhitze
Gemarkung Eisleben, Flur 10, Flurstück: 1814
Grundstücksgröße: ca. 450 m²

Anzahl: 9 Garagen, davon 7 in Nutzung – 78 % Auslastung

Zufahrt: Clara-Zetkin-Straße

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	im Siedlungsgefüge, Straßen begleitend zwischen Wohnbebauung und Grünflächen, gegenüber Freifläche				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	3 4	nicht vermietbar leer	0 1	nicht erfasst Abbruch (geplant) 1 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 920 EUR pro Jahr 7 Garagen → 3 zur Miete (15 u. 17,5 EUR pro Monat) → 600 EUR p.J. → 4 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 320 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 3.240 EUR pro Jahr→ 9 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)				
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen		
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten				
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Der Standort ist für die Nutzer durch die Lage im Wohngebiet gut erreichbar. Die gute Auslastung der Garagen spricht für eine Nachfrage. Augenscheinlich werden die vermieteten/verpachteten Garagen auch regelmäßig genutzt (kaum Vegetation im Bereich der Zufahrten). Der Standort ist gut einsehbar und durchschnittlich frequentiert. Der bauliche Zustand der Metallgaragen ist überwiegend in Ordnung. Für einen mittelfristigen Erhalt sind jedoch bauliche Maßnahmen, z.B. im Bereich der Zufahrten erforderlich. Der Standort wahrt städtebaulich geordnete Verhältnisse. Wenngleich das Erscheinungsbild der Garagen den Charakter einer temporären Anlage vermittelt. • Aufgrund der Auslastung und der Größe der Anlage ist ein Erhalt grundsätzlich zu befürworten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Damit verbunden ist zu prüfen, ob ein Verkauf zielführend ist. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Zwischenzeitlich ist neben dem Verkauf auch ein Rückbau für Teilbereiche möglich. Da es sich um Metallgaragen handelt, ist auch die Umwandlung von nicht überdachten Stellplätzen zu prüfen. Eine Herrichtung von Stellplätzen / Carport-Anlage für die Anwohner ist eine weitere Option.				

Garagenplan
Reinmtorstraße
Clara-Zetkin-Straße
Vordere Siebenhitze
Clara-Zetkin-Straße

Fotos

07 - Garagenstandort Diesterwegstraße

Lage: Diesterwegstraße
Gemarkung Eisleben, Flur 26,
Flurstücke: 146, 147, 169, 244
Grundstücksgröße: ca. 5.200 m²

Anzahl: 181 Garagen, davon 144 in Nutzung – 80 % Auslastung

Zufahrt: Diesterwegstraße (Schillerstraße/Rosenhöfe)

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	großer Komplex in Siedlungsrandlage zwischen Mehrfamilienhäusern (Neubaugebiet Ernst-Thälmannsiedlung) und Freiflächen, angrenzend an Bahnstrecke				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	56 88	nicht vermietbar leer	35 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	2 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 20.480 EUR pro Jahr 144 Garagen → 56 zur Miete (durchschnittlich 20 EUR pro Monat) → 13.440 EUR p.J. → 88 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 7.040 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 65.160 EUR pro Jahr→ 181 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)				
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Es ist ist auch möglich, dass langfristig nur eine Teilfläche benötigt wird. Für die übrigen Flächen ist der Erhalt nicht notwendig. Der Standort ist für die Nutzer durch die Lage zwischen den Wohngebieten unterschiedlich gut erreichbar. Die gute Auslastung der Garagen spricht für eine Nachfrage. Augenscheinlich ist die Nutzung jedoch geringer, einige verpachtete Garagen weisen hohe Vegetation im Bereich der Zufahrt auf. Der zunehmende Anteil ungenutzter Garagen deutet eine sinkende Nachfrage an. Der Standort weist eine unterschiedliche Einsehbarkeit auf. Die dem Wohngebiet abgewandten Garagenzeilen sind weniger frequentiert, teilweise als Sackgasse gebaut. Bei den genutzten Garagen ist der bauliche Zustand überwiegend in Ordnung. Einzelgaragen haben hohe Vegetation im Zufahrtsbereich. Einzelne Abschnitte der Garagenzeilen weisen bauliche Schäden vor allem im Dachbereich auf. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind bauliche Ertüchtigen Maßnahmen erforderlich. Der Standort stellt sich als ein räumlich zugeordneter Bestandteil einer geplanten Wohnsiedlung dar. Aufgrund der Größe der Anlage in Folge einer Funktionsteilung ergeben sich grundsätzlich städtebaulich geordnete Verhältnisse. Wenngleich die Erreichbarkeit Defizite aufweist. Der Standort wird durch private Garagenanlagen ergänzt (vergl. Karte „Garagenplan“ mit den gekennzeichneten Grundstücksgrenzen, deren Verlauf für weitere Planungen beachtlich ist). Zudem ergibt sich aus der Anlage eine gliedernde Funktion zwischen der Wohnnutzung und den angrenzenden Bahngleisen. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ können sich auch so entwickelt, dass zukünftig ein (Teil-)Rückbau statt eines Erhaltes zu empfehlen ist. Es ist möglich, dass perspektivisch					

der Standort in der Größe nicht mehr erforderlich ist. Durch die Rücknahme einzelner Garagenzeilen kann die Nutzungsquote in den übrigen Bereich erhöht werden. Im Rahmen einer aktiven Stadtraumgestaltung ist auch mittelfristig eine proaktive gestaffelte Rücknahme von Garagen zu prüfen. Die freiwerdenden Flächen können (temporär) als Stellplätze auch weiterhin den erforderlichen Parkraum für das Wohngebiet absichern. Grundsätzlich ist eine Strategie mit den privaten Garageneigentümern nördlich und nordöstlich des Standortes zu entwickeln. Eine nicht abgestimmte Rücknahme von Garagen würde sonst zu sehr ungeordneten Strukturen führen und die freiwerdenden Flächen wären für Folgenutzungen sehr eingeschränkt. Als eine Option dieser Strategie ist auch der Verkauf mit vorzusehen. So sollte eine Veräußerung an die im Umfeld aktiven Wohnungsunternehmen geprüft werden.

• Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist dennoch nur mit einem Bauleitplanverfahren möglich, insbesondere aufgrund der bisherigen Prägung am Ortsrand sind planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen (Nähe zur Bahntrasse – Immissionsschutz). Aufgrund der Lage innerhalb von Wohnbebauung ist die Entwicklung eines ergänzenden Wohngebietes (Mehrfamilienhäusern oder Einfamilienhausstandort) als mögliche Folgenutzung zu prüfen. Für westliche Teilflächen kann mit einer Zuordnung zum Siedlungsgrün (als Teil einer wichtigen Kaltluftschneise entlang der Bahntrasse) in Verbindung mit einer Ausgleichsmaßnahme (für Eingriffe in Natur und Landschaft an anderer Stelle) erfolgen. Eine Herrichtung von Stellplätzen / Carport-Anlage für die Anwohner ist eine weitere Option. Zudem ist eine Kombination der Folgenutzungen aufgrund der Größe des Bereiches zielführend.

Garagenplan

Fotos

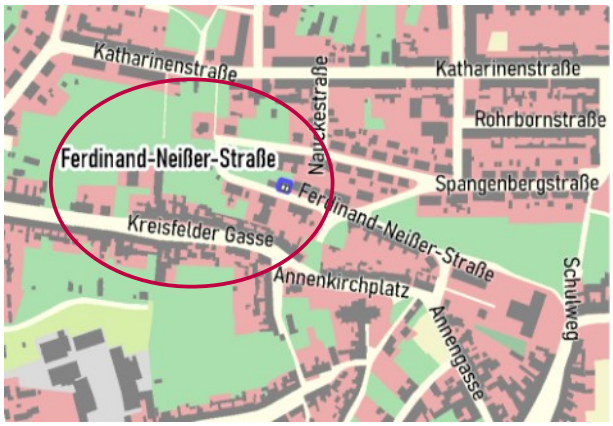
08 - Garagenstandort Ferdinand-Neißer-Straße

Lage: Ferdinand-Neißer-Straße
Gemarkung Eisleben, Flur 11, Flurstück: 422
Grundstücksgröße: ca. 220 m²

Anzahl: 2 Garagen, davon 2 in Nutzung – 100 % Auslastung

Zufahrt: Ferdinand-Neißer-Straße

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche



Beschreibung:	innerhalb des Siedlungsgebietes zwischen Mehrfamilienhäusern, angrenzend weitere private Garagen					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	2 0	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 600 EUR pro Jahr 2 Garagen → 2 zur Miete (25 EUR pro Monat) → 600 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 720 EUR pro Jahr→ 2 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr- baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Erhaltungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Nachfrage zur Nutzung der Garagen absehbar bleibt und sich keine städtebaulichen Missstände entwickeln. Der Garagenstandort hat aufgrund der gegenwärtigen Struktur der Umgebung ein langfristiges Erhaltungspotenzial. Der Standort ist für die Nutzer durch die Lage im Wohngebiet gut erreichbar. Die sehr gute Auslastung der Garagen spricht für eine hohe Nachfrage. Die Garagen haben ein gepflegtes Erscheinungsbild und erscheinen regelmäßig in Nutzung. Der bauliche Zustand ist überwiegend in Ordnung, die Zufahrt und das Umfeld erfordern keinen dringenden Maßnahmen. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind jedoch bauliche Maßnahmen erforderlich. Der Standort ist gut einsehbar und durchschnittlich frequentiert. Der Garagenstandort ist aufgrund der Größe und Lage städtebaulich geordnet. • Aufgrund der Auslastung und der Größe der Anlage ist ein Erhalt grundsätzlich zu befürworten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Damit verbunden ist zu prüfen, ob ein Verkauf möglich ist. Westlich angrenzend befinden sich weitere drei Garagen auf privaten Grundstücken. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Aufgrund der Größe der Anlage ist dies faktisch eine Nebenanlage der vorhandenen Wohnbebauung. Für eine Neubebauung eines Wohnhauses ist die Fläche grundsätzlich zu klein. Alternative Nutzungen drängen sich gegenwärtig nicht auf. Hingegen ist die Umgestaltung der Anlage zu Stellplätzen oder einer Carport-Anlage eine Option dar.					

Fotos

09 - Garagenstandort Fritz-Wenck-Straße

Lage: Fritz-Wenck-Straße
Gemarkung Eisleben, Flur 21, Flurstück: 91
Grundstücksgröße: ca. 410 m²

Anzahl: 3 Garagen, davon 3 in Nutzung – 100 % Auslastung

Zufahrt: Fritz-Wenck-Straße

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	in innerörtlicher Siedlungsrandlage zwischen Mehrfamilienhäusern und Freiflächen, indirekt angrenzend an Hauptstraße					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	Vermietet verpachtet	0 3	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 240 EUR pro Jahr 3 Garagen → 3 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 240 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 1.080 EUR pro Jahr→ 3 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Erhaltungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Nachfrage zur Nutzung der Garagen absehbar bleibt und sich keine städtebaulichen Missstände entwickeln. Der Garagenstandort hat aufgrund der gegenwärtigen Struktur der Umgebung ein langfristiges Erhaltungspotenzial. Der Standort ist trotz der Randlage für die Nutzer im durchschnitt gut erreichbar. Die gute Auslastung der Garagen spricht für eine Nachfrage. Die Garagen haben ein gepflegtes Erscheinungsbild und erscheinen regelmäßig in Nutzung. Der bauliche Zustand ist überwiegend in Ordnung. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind jedoch bauliche Maßnahmen beispielsweise im Bereich der Zufahrt erforderlich. Der Standort ist gut einsehbar und stark frequentiert. Der Garagenstandort ist aufgrund der Größe und Lage städtebaulich geordnet. Östlich grenzen weitere private Garagenanlagen an, die die Anlage ergänzen. • Aufgrund der Auslastung und der Größe der Anlage ist ein Erhalt grundsätzlich zu befürworten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Damit verbunden ist zu prüfen, ob ein Verkauf zielführend ist. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Aufgrund der Größe der Anlage ist dies faktisch eine Nebenanlage der vorhandenen Wohnbebauung. Da der Bereich zugleich Einfahrt für weitere rückwärtige Garagen ist, wirkt sich das für die Neubebauung eines Wohnhauses grundsätzlich einschränkend aus. Alternative Nutzungen drängen sich gegenwärtig nicht auf. Hingegen ist die Umgestaltung der Anlage zu Stellplätzen oder einer Carport-Anlage eine Option dar.					

Fotos

10 - Garagenstandort Gerbstedter Chaussee

Lage: Gerbstedter Chaussee
Gemarkung Eisleben, Flur 5,
Flurstücke: 35/16, 43/6, 48/3, 51/3
Grundstücksgröße: ca. 7.000 m²

Anzahl: 146 Garagen, davon 140 in Nutzung - 96 % Auslastung

Zufahrt: Gerbstedter Chaussee

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	großer Komplex in Siedlungsrandlage zwischen Mehrfamilienhäusern (Neubaugebiet Gerbstedter Straße) und Freiflächen, angrenzend an Hauptstraße					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	140 0	nicht vermietbar leer	6 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 50.400 EUR pro Jahr 140 Garagen → 140 zur Miete (30 EUR pro Monat) → 50.400 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 52.560 EUR pro Jahr→ 146 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Es ist ist auch möglich, dass zukünftig nur eine Teilfläche benötigt wird. Für die übrigen Flächen ist der Erhalt nicht notwendig. Der Standort ist für die Nutzer durch die Lage angrenzend an das Wohngebiet unterschiedlich gut erreichbar. Die sehr gute Auslastung der Garagen spricht für eine hohe Nachfrage. Augenscheinlich werden die Garagen auch regelmäßig genutzt (kaum Vegetation im Bereich der Zufahrten). Der Standort ist überwiegend gut sichtbar und durchschnittlich frequentiert, trotz der Lage am Rand des Siedlungszusammenhangs. Der bauliche Zustand ist überwiegend in Ordnung, die Zufahrt und das Umfeld erfordern keinen dringenden Maßnahmen. Die baulichen Anlagen erscheinen in einem guten Zustand, der Investitionsbedarf wird als durchschnittlich bewertet. Moderne Tore wurden bereits verbaut. Der Standort stellt sich als ein räumlich zugeordneter Bestandteil einer geplanten Wohnsiedlung dar. Aufgrund der Größe der Anlage in Folge einer Funktionsteilung ergeben sich grundsätzlich geordnete Verhältnisse. Wenngleich die Erreichbarkeit Defizite aufweist. Der Standort stellt einen strukturierten Übergang am bebauten Stadtrand dar. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld sowie den Nutzern der Kleingartenanlage. Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ können sich auch so entwickelt, dass zukünftig der Rückbau statt eines Erhaltes zu empfehlen ist. Der Verkauf des Standortes ist zu prüfen. Beispielsweise kommen die Eigentümer der westlich angrenzenden Wohngebäude in Frage, da deren Mieter auch Hauptnutzer der Garagen sind. Mittelfristig ist auch eine gestaffelte Rücknahme der Garagen zu prüfen. Die freiwerdenden Flächen können (temporär) als Stellplätze auch weiterhin den erforderlichen Parkraum für das Wohngebiet absichern. • Planungsrechtlich ist dieser Standort grundsätzlich dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Eine Wohnbebauung ist dennoch i.d.R. nicht ohne Bauleitplanverfahren möglich,					

	insbesondere aufgrund der bisherigen Prägung am Ortsrand sind planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar.

Fotos

11 - Garagenstandort Glumestraße

Lage: Glumestraße
Gemarkung Eisleben, Flur 11,
Flurstücke: 307, 312, 345, 1080/225
Grundstücksgröße: ca. 370 m²

Anzahl: 90 Garagen, davon 84 in Nutzung - 93 % Auslastung

Zufahrt: Glumestraße, Tölpestraße

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	im Siedlungsgefüge, Straßen begleitend zwischen Wohnbebauung und Halde (Bergbau)					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	10 74	nicht vermietbar leer	4 2	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 8.320 EUR pro Jahr 90 Garagen → 10 zur Miete (durchschnittlich 20 EUR pro Monat) → 2.400 EUR p.J. → 74 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 5.920 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 32.400 EUR pro Jahr→ 90 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Die zwei Teilstandorte sind aufgrund der Randlage zum Wohngebiet für die Nutzer unterschiedlich gut erreichbar. Die sehr gute Auslastung der Garagen spricht für eine hohe Nachfrage. Augenscheinlich ist die Nutzung jedoch geringer, einige verpachtete Garagen weisen hohe Vegetation im Bereich der Zufahrt auf. Die Standorte sind überwiegend gut sichtbar und durchschnittlich frequentiert. Einige dem Wohngebiet abgewandte Garagenzeilen sind weniger gut sichtbar. Bei den genutzten Garagen ist der bauliche Zustand überwiegend in Ordnung. Bei einzelnen Garagen sind Schäden im Bereich der Dächer und der Zufahrten sichtbar.Für eine mittelfristige Weiternutzung sind jedoch bauliche Ertüchtigen erforderlich. Die zwei Teilstandorte wahren städtebaulich geordnete Verhältnisse. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Daher stellt die Veräußerung an das im Umfeld aktive Wohnungsunternehmen eine weitere Option dar. Mittelfristig ist auch eine gestaffelte Rücknahme einzelnen Garagen zu prüfen. Die freiwerdenden Flächen können (temporär) als Stellplätze auch weiterhin den erforderlichen Parkraum für das Wohngebiet absichern. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Eine Herrichtung von Stellplätzen / Carport-Anlage für die Anwohner ist eine weitere Option.					

Fotos

12 - Garagenstandort Grüner Weg

Lage: Grüner Weg
Gemarkung Eisleben, Flur 18, Flurstücke: 107, 128/2; Flur 19, Flurstücke: 83, 84
Grundstücksgröße: ca. 6.000 m²

Anzahl: 72 Garagen, davon 4 in Nutzung - 14 % Auslastung

Zufahrt: Grüner Weg

Flächennutzungsplan: gemischte Baufläche, Wohnbaufläche

Beschreibung:	am Stadtrand entlang ehemaliger Verbindungsstraße zwischen Siedlungsgebiet, östlich und westlich Freiflächen, angrenzend weitere private Garagenzeile					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	4 0	nicht vermietbar leer	6 2	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 8 (52)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 240 EUR pro Jahr 4 Garagen → 4 zur Miete (5 EUR pro Monat) → 240 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 23.040 EUR pro Jahr→ 64 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Rückbaustandort“ weisen eine unzureichende Nachfrage auf, die für den Standort nicht anderweitig gesteigert werden kann. Daher ist der Erhalt nicht zwingend notwendig. Da eine Vandalismusgefahr besteht, ist ein baldiger Rückbau vorzusehen. Der Garagenstandort wird zukünftig nicht mehr benötigt. Für die gegenwärtigen Nutzer bestehen alternative Angebote. Ein vollständiger Rückbau ist empfehlenswert, aber auch der Erhalt einer einzeln stehenden Doppelgarage ist zu prüfen. Der Standort liegt für die Nutzer nicht in fußläufiger Entfernung. Die fehlende Nutzung zeigt die Entbehrlichkeit des Standortes an. Der Standort liegt am Rand des Siedlungszusammenhangs und ist aufgrund der geringen Frequentierung, ungewollt offener Garagen und hoher Vegetation überwiegend schlecht einsehbar. Die meisten Garagen sind in einem schlechten baulichen Zustand und überwiegend nicht sachgerecht nutzbar. Viele Tore wurden notdürftig verschlossen, zum Schutz vor Vandalismus. Der Straßenbegleitende Standort kann auch unter Einbeziehung der privaten Garagen keine städtebauliche Ordnung mehr wahren. Dieser Abschnitt des Grünen Weges stellt gegenwärtig einen städtebaulichen Missstand dar. • Es wird empfohlen, den Standort kurzfristig zurückzubauen, um den gegenwärtigen städtebaulichen Missstand zu entschärfen. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als nicht erhaltenswert ein. Dies begründet sich zum einen aus der mangelnden Nachfrage und der städtebaulich sowie verkehrlich ungünstigen Lage. Grundsätzlich ist eine Strategie mit den privaten Garageneigentümern im nördlichen Abschnitt der Garagenreihen des Grünen Weges zu entwickeln. Eine nicht abgestimmte Rücknahme von Garagen würde sonst zu sehr ungeordneten Strukturen führen und die freiwerdenden Flächen wären für Folgenutzungen sehr eingeschränkt. • Aufgrund der gegenwärtig prägenden Bebauungsstruktur ist dieser Standort planungsrechtlich überwiegend dem Außenbereich (§ 35 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als gemischte Baufläche (westlich des Grünen Weges) und als Wohnbaufläche (östlich) dar. Eine Bebauung mit beispielsweise Wohngebäuden ist damit nur mit einem Bauleitplanverfahren möglich, insbesondere aufgrund der bisherigen Prägung am Ortsrand sind planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen (artenschutzrechtlich). Aufgrund der Lage innerhalb von Wohnbebauung ist die Entwicklung eines ergänzenden Einfamilienhausgebietes eine zielführende Folgenutzung. Eine vollständige Umwandlung in Grünfläche ist ebenfalls denkbar, aber im Sinne der Stadtentwicklung nicht zu favorisieren. Zudem ist eine Grünfläche mit der Funktion als Kaltluftschneise in der räumlichen Lage kaum wirksam für das Stadtgebiet. Die Einordnung als Ausgleichsmaßnahme (für Eingriffe in Natur und Landschaft an anderer Stelle) würde sich aufgrund der verhältnismäßig geringen Versiegelung kaum eignen und infolge andere Nutzungen auf						

	Dauer ausschließen. Eine Herrichtung von Stellplätzen ist für die Anwohner wenig attraktiv, da diese zu Fuß kaum in angemessener Zeit erreichbar sind. Alternative Nutzungen drängen sich gegenwärtig nicht auf.

Fotos

13 - Garagenstandort Heizhausweg

Lage: Heizhausweg
Gemarkung Helfta, Flur 23, Flurstücke: 168, 195
Grundstücksgröße: ca. 800 m²

Anzahl: 8 Garagen, davon 8 in Nutzung – 100 % Auslastung

Zufahrt: Heizhausweg

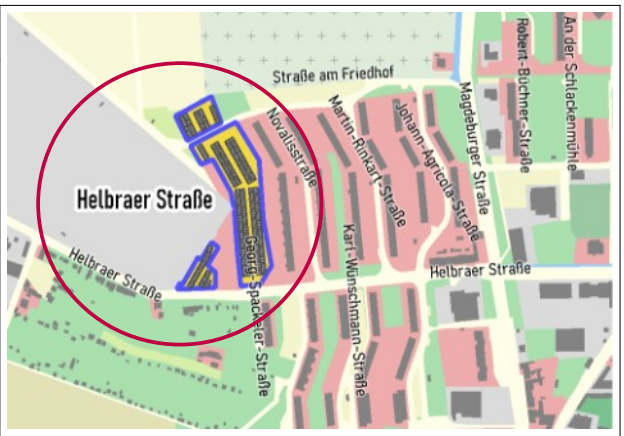
Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	im Siedlungsgefüge, Straßen begleitend zwischen Wohn- und gewerblicher Bebauung				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	0 8	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 640 EUR pro Jahr 8 Garagen → 8 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 640 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 2.880 EUR pro Jahr→ 8 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)				
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen		
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]				
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Erhaltungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Nachfrage zur Nutzung der Garagen absehbar bleibt und sich keine städtebaulichen Missstände entwickeln. Der Garagenstandort hat aufgrund der gegenwärtigen Struktur der Umgebung ein langfristiges Erhaltungspotenzial. Der Standort ist für die Nutzer unterschiedlich gut erreichbar. Die gute Auslastung der Garagen spricht für eine Nachfrage. Augenscheinlich werden die Garagen auch regelmäßig genutzt (kaum Vegetation im Bereich der Zufahrten). Der Standort ist gut einsehbar und durchschnittlich frequentiert. Der bauliche Zustand ist überwiegend in Ordnung, die Zufahrt und das Umfeld erfordern keinen dringenden Maßnahmen; auf dem Vorplatz erfolgen scheinbar nur unregelmäßig Pflegearbeiten, hier sind Zuständigkeiten zu prüfen. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind jedoch bauliche Sanierungen erforderlich. Der Standort wahrt städtebaulich geordnete Verhältnisse. Wenngleich die Erreichbarkeit Defizite aufweist. • Es wird die Erhaltung der Garagen-Nutzung am Standort empfohlen. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mindestens mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohn- und gewerblich genutzten Umfeld. Anteilig befinden sich Garagen auf privaten Flächen. Hier ist eine Abstimmung zur zukünftigen Entwicklung erforderlich. Damit verbunden ist zu prüfen, ob ein Verkauf eine Option darstellt. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohn- oder gemischte Bebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich.				

Garagenplan
Raismeser Straße
Heizhausweg
Hallesche Straße
Hauptstraße
Auenblick

Fotos

14 - Garagenstandort Helbraer Straße



Lage: Helbraer Straße
Gemarkung Eisleben, Flur 4, Flurstücke: 69/5, 85/14, 97/15, 97/17, 107/2, 107/6, 107/10, 107/15, 117/2, 118/1, 119/1, 120/1, 121/1, 122/1, 123/1, 124/1, 125/1, 126/1, 127/1, 128/1, 145/1, 146/1, 147/1, 148/1, 149/1, 150/2, 157/1, 158/1, 175/1, 176/1, 177/1, 178/1, 179/2.
Grundstücksgröße: ca. 13.600 m²

Anzahl: 300 Garagen, davon 293 in Nutzung – 98 % Auslastung

Zufahrt: Helbraer Straße, Straße am Friedhof

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	großer Komplex in Siedlungsrandlage zwischen Mehrfamilienhäusern (Neubaugebiet Helbraer Straße) und Freiflächen					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet	38	nicht vermietbar	7	nicht erfasst	0
	verpachtet	255	leer	0	Abbruch (geplant)	0 (0)

Einnahmen:

gegenwärtige Einnahmen = 31.800 EUR pro Jahr
293 Garagen → 38 zur Miete (durchschnittlich 25 EUR pro Monat) → 11.400 EUR p.J.
→ 255 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 20.400 EUR p.J.

potenzielle Einnahmen = 108.000 EUR pro Jahr→ 300 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)

Bewertung:

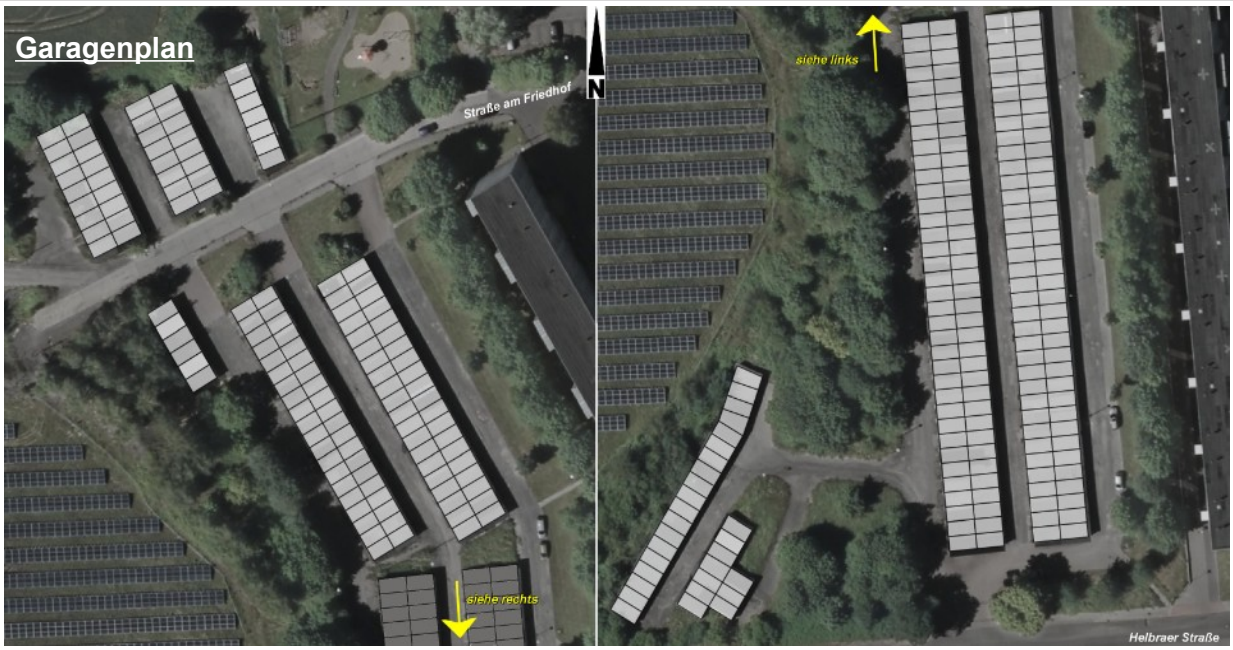
Erreichbarkeit		Nachfrage / Erforderlichkeit	
Sicherheit/Vandalismusgefahr		Größe / Ausstattung	
baulicher Zustand		Investitionsbedarf	
Städtebauliche Ordnung		Nutzungsalternativen	

rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]

Empfehlung:

• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Es ist ist auch möglich, dass langfristig nur eine Teilfläche benötigt wird und die übrigen Flächen zukünftig nicht mehr notwendig sind. Der Standort ist aufgrund der Randlage für die Nutzer unterschiedlich gut erreichbar. Die sehr gute Auslastung der Garagen spricht für eine hohe Nachfrage. Augenscheinlich werden die Garagen auch regelmäßig genutzt (kaum Vegetation im Bereich der Zufahrten). Der Standort weist eine unterschiedliche Einsehbarkeit auf. Die dem Wohngebiet abgewandten Garagenzeilen sind wenig frequentiert. Teilstandorte liegen abseits und sind aufgrund der Garagenanordnung weniger gut einsehbar. Bei den genutzten Garagen ist der bauliche Zustand überwiegend in Ordnung. Teilweise sind Schäden im Bereich der Dächer und der Zufahrten sichtbar. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind Investitionen erforderlich. Der Standort stellt sich als ein räumlich zugeordneter Bestandteil einer geplanten Wohnsiedlung dar. Aufgrund der Größe der Anlage in Folge einer Funktionsteilung ergeben sich grundsätzlich geordnete Verhältnisse. Wenngleich die Erreichbarkeit Defizite aufweist. Zudem ergibt sich aus der Anlage eine gliedernde Funktion zwischen der Wohnnutzung und dem Übergang in die freie Landschaft bzw. der Photovoltaikanlagen auf der ehemaligen Nordhalde des Max-Lademann-Schachts.
• Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich aus dem näheren Wohnumfeld. Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ können sich auch so entwickelt, dass zukünftig eine Verkleinerung des Bestandes statt eines Erhaltes zu empfehlen ist. Damit verbunden ist zu prüfen, ob ein Verkauf möglich ist. So wäre die Veräußerung an die im Umfeld aktiven Wohnungsunternehmen zielführend, da deren Mieter die Hauptnutzer der Garagen sind. Mittelfristig ist zudem eine gestaffelte Rücknahme der Garagen zu prüfen. Die freiwerdenden Flächen können (temporär) als Stellplätze auch weiterhin den erforderlichen Parkraum für das Wohngebiet absichern.
• Planungsrechtlich ist dieser Standort grundsätzlich dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Eine Wohnbebauung ist dennoch i.d.R. nicht ohne Bauleitplanverfahren möglich,

	insbesondere aufgrund der bisherigen Prägung am Ortsrand sind planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Alternative Nutzungen drängen sich dadurch gegenwärtig nicht auf.



Fotos

15 - Garagenstandort Hohetorstraße

Lage: Hohetorstraße
Gemarkung Eisleben, Flur 11,
Flurstücke: 139/7, 207/1, 207/2, 207/3, 207/4, 317, 319, 335
Grundstücksgröße: ca. 500 m²

Anzahl: 19 Garagen, davon 18 in Nutzung - 95 % Auslastung

Zufahrt: Hohetorstraße

Flächennutzungsplan: Sonstiges Sondergebiet mit Zweckbestimmung „Klinik“

Beschreibung:	im Siedlungsgefüge, Straßen begleitend zwischen Wohnbebauung und Krankenhausstandort					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	6 12	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	1 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 1.355,84 EUR pro Jahr 18 Garagen → 6 zur Miete (durchschnittlich 7,67 EUR pro Monat) → 552,24 EUR p.J. → 12 zur Pacht (40,90 EUR u. 80 EUR pro Jahr) → 803,6 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 6.840 EUR pro Jahr→ 19 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Für die Nutzer ist der Standort aufgrund der Lage unterschiedlich gut erreichbar. Die sehr gute Auslastung der Garagen spricht für eine hohe Nachfrage. Augenscheinlich werden die Garagen auch regelmäßig genutzt (kaum Vegetation im Bereich der Zufahrten). Der Standort ist gut einsehbar, aber wenig frequentiert. Der bauliche Zustand der Garagen (bspw. Tore und Schlösser) zeigt eine geringe Erforderlichkeit. Einzelne Garagen haben Schäden im Bereich der Dächer. Daher ist für eine mittelfristige Weiternutzung eine bauliche Sanierungen erforderlich. Im Umfeld des Standortes erfolgen scheinbar nur unregelmäßig Pflegearbeiten, hier sind Zuständigkeiten zu prüfen. Der Standort fügt sich grundsätzlich in den Übergangsbereich zwischen Krankenhausstandort und Wohnbebauung ein. Der Garagenstandort ist aufgrund der Größe und Lage städtebaulich geordnet und wird durch private Garagen ergänzt. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld sowie dem Krankenhausstandort. Damit verbunden ist zu prüfen, ob ein Verkauf möglich ist. Nordwestlich angrenzend befinden sich weitere Garagen auf privaten Grundstücken. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Klinik“ dar. Eine Bebauung in Vereinbarkeit mit der Zweckbestimmung der Sondernutzung als Klinikstandort ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren derzeit möglich. Im Rahmen der nächsten Überarbeitung des Flächennutzungsplanes 2025 der Lutherstadt Eisleben soll dieser Bereich geprüft und in eine Wohn- oder gemischte Baufläche geändert werden. Unabhängig davon ist eine Umwandlung in einen Stellplatz mit Carport-Anlage für Klinikmitarbeiter und Anwohner auch eine perspektivische Option.					

Garagenplan
Hohetorstraße
Von-Veltheim-Straße
Freieslebenstraße

Fotos

16 - Garagenstandort Kasseler Straße

Lage: Kasseler Straße
Gemarkung Eisleben, Flur 19, Flurstück: 236
Grundstücksgröße: ca. 300 m²

Anzahl: 7 Garagen, davon 5 in Nutzung - 71 % Auslastung

Zufahrt: Kasseler Straße

Flächennutzungsplan: gemischte Baufläche

Beschreibung:	am Siedlungsrand, Straßen begleitend zwischen offener Mischbebauung und Grünflächen					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	0 5	nicht vermietbar leer	2 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 400 EUR pro Jahr 5 Garagen → 5 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 400 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 2.520 EUR pro Jahr→ 7 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Rückbaustandort“ weisen eine unzureichende Nachfrage auf, die für den Standort nicht anderweitig gesteigert werden kann. Daher ist der Erhalt nicht zwingend notwendig. Wenn zudem dringende Investitionen erforderlich sind oder eine Vandalismusgefahr besteht, ist ein baldiger Rückbau vorzusehen. Der Garagenstandort wird perspektivisch seine Funktion verlieren, wenn die gegenwärtigen Nutzungen auslaufen. Ein vollständiger Rückbau empfehlenswert. Die Erreichbarkeit des Standortes ist für die Nutzer aufgrund der Lage an einer Hauptverkehrsstraße teilweise unsicher. Die mangelnde Nachfrage wird sich auf die zukünftige Auslastung der Garagen auswirken. Der Standort ist gut einsehbar und stark frequentiert. Bei den genutzten Garagen ist der bauliche Zustand überwiegend in Ordnung. Schäden im Bereich der Dächer sind sichtbar. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind bauliche Maßnahmen erforderlich. Der Investitionsbedarf übersteigt den potenziellen Nutzen deutlich. Aufgrund der heterogenen Bebauungsstruktur in diesem Abschnitt der Kasseler Straße, ist grundsätzlich keine gestörte städtebauliche Ordnung ableitbar. Dennoch wird das Straßenbild durch Anordnung aber auch Zustand der einzelnen Garagen beeinträchtigt. Dies hat jedoch aufgrund der Größe der Anlage kaum ein Gewicht. Wenngleich die Erreichbarkeit Defizite aufweist. • Es wird empfohlen, den Standort mittelfristig aufzugeben. Bestehende Nutzung sollen dazu auslaufen, ggf. können Alternativen angeboten werden. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als nicht erhaltenswert ein. Ein Verkauf mit dem Ziel der Bestandserhaltung ist aus städtebaulichen Gründen nicht zielführend. Der Rückbau muss nicht sofort erfolgen. Es besteht keine übermäßige Vandalismusgefahr, Ordnung und Sicherheit bleiben vorerst gewahrt. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als gemischte Baufläche dar. Eine der Eigenart gemischter Nutzungen entsprechende Bebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Die Option auf Errichtung von Stellplätzen ist auf mögliche Behinderungen des fließenden Verkehrs der Landesstraße zu prüfen.					

Fotos

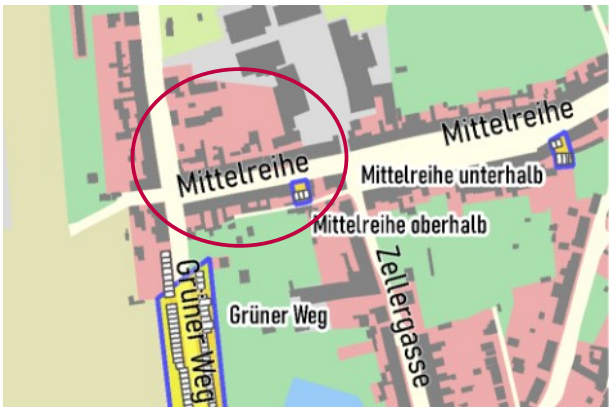
17 - Garagenstandort Mittelreihe oberhalb

Lage: Mittelreihe
Gemarkung Eisleben, Flur 18, Flurstück: 240
Grundstücksgröße: ca. 155 m²

Anzahl: 3 Garagen, davon 1 in Nutzung - 33 % Auslastung

Zufahrt: Mittelreihe

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche



Beschreibung:	im Siedlungsgefüge, Straßen begleitend zwischen Wohnbebauung, zurückgesetzt				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet< verpachtet	0 1	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	2 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 80 EUR pro Jahr 1 Garage → 1 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 80 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 1.080 EUR pro Jahr→ 3 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)				
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Der Standort ist für die Nutzer durch die Lage im Wohngebiet gut erreichbar. Die gegenwärtige Auslastung der Garagen deutet auf mangelnde Nachfrage hin. Der Standort ist durch die zurückgesetzte Anordnung nur teilweise gut einsehbar und durchschnittlich frequentiert. Der bauliche Zustand ist überwiegend in Ordnung, die Zufahrt und das Umfeld erfordern keinen dringenden Maßnahmen. Für einen mittelfristigen Erhalt sind jedoch bauliche Maßnahmen, z.B. im Bereich der Dachflächen erforderlich. Der Garagenstandort ist aufgrund der Größe und Lage städtebaulich geordnet. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ können sich auch so entwickelt, dass zukünftig der Rückbau oder der Erhalt zu empfehlen ist. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Damit verbunden ist zu prüfen, ob ein Verkauf möglich ist. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Eine bauliche Nachnutzung nach einem eventuellen Rückbau (wenn Sanierung zu teuer) wäre neben der Wohnnutzung auch die Herrichtung von Carport-Anlagen für die Anwohner.					

Fotos

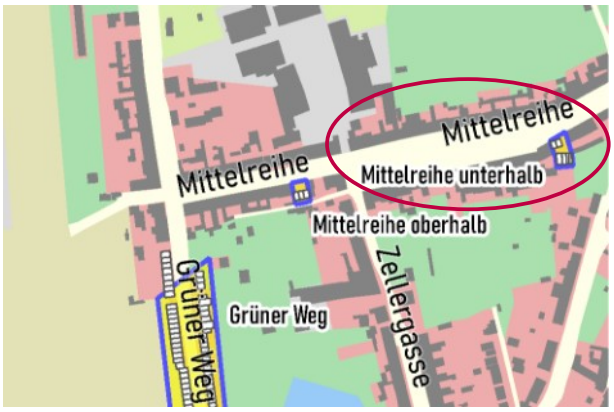
18 - Garagenstandort Mittelreihe unterhalb

Lage: Mittelreihe
Gemarkung Eisleben, Flur 10, Flurstück: 42/65
Grundstücksgröße: ca. 250 m²

Anzahl: 6 Garagen, davon 5 in Nutzung - 83 % Auslastung

Zufahrt: Mittelreihe

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche



Beschreibung:	im Siedlungsgefüge, Straßen begleitend zwischen Wohnbebauung, mit zweiter Reihe				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	1 4	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 1 (0)

Einnahmen:

gegenwärtige Einnahmen = 500 EUR pro Jahr
5 Garagen → 1 zur Miete (15 EUR pro Monat) → 180 EUR p.J.
→ 4 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 320 EUR p.J.

potenzielle Einnahmen = 1.800 EUR pro Jahr→ 5 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)

Bewertung:

Erreichbarkeit	orange	Nachfrage / Erforderlichkeit	orange
Sicherheit/Vandalismusgefahr	orange	Größe / Ausstattung	orange
baulicher Zustand	gelb	Investitionsbedarf	rot
Städtebauliche Ordnung	rot	Nutzungsalternativen	gelb

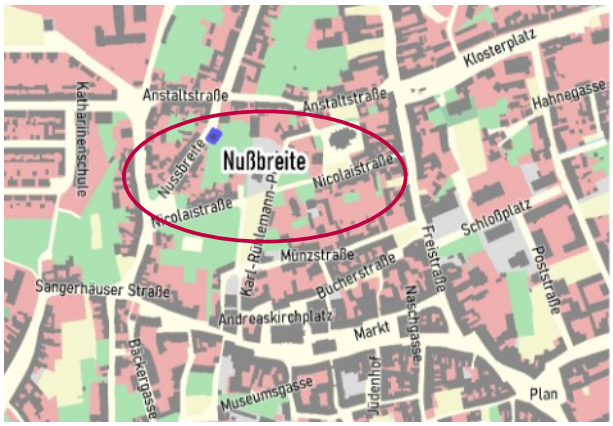
rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]

Empfehlung:

• Garagenstandorte der Kategorie „Rückbaustandort“ weisen eine unzureichende Nachfrage auf, die für den Standort nicht anderweitig gesteigert werden kann. Daher ist der Erhalt nicht zwingend notwendig. Wenn zudem dringende Investitionen erforderlich sind oder eine Vandalismusgefahr besteht, ist ein baldiger Rückbau vorzusehen. Der Garagenstandort wird zukünftig nicht mehr benötigt. Für die gegenwärtigen Nutzer bestehen alternative Angebote. Ein vollständiger Rückbau ist empfehlenswert. Der Standort ist für die Nutzer durch die Lage im Wohngebiet gut erreichbar. Die Auslastung der Garagen würde zwar für eine Nachfrage sprechen. Augenscheinlich ist die Nutzung jedoch geringer, einige verpachtete Garagen weisen hohe Vegetation im Bereich der Zufahrt auf. Die fehlende tatsächliche Inanspruchnahme zeigt die Entbehrlichkeit des Standortes an. Der Standort weist eine unterschiedliche Einsehbarkeit auf. Die Garagen in Straßenflucht sind gut sichtbar. Garagen in zweiter Reihe sind kaum einsehbar. Schäden sind im Bereich der Dächer und der Zufahrten erkennbar. Die Garagen sind überwiegend in einem schlechten baulichen Zustand. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind umfangreiche bauliche Maßnahmen erforderlich. Der Investitionsbedarf übersteigt den potenziellen Nutzen deutlich. Die Garagen geben den Eindruck von einer temporär genutzten Baulücke entlang einer ansonsten überwiegend geschlossenen Straßen begleitenden Wohnbebauung. Vorliegend ist aufgrund der Größe des Standortes kein städtebaulicher Missstand ableitbar.
• Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als nicht erhaltenswert ein. Es wird empfohlen, den Standort mittelfristig aufzugeben. Bestehende Nutzung sollen dazu auslaufen, ggf. können Alternativen angeboten werden. Dies begründet sich zum einen aus der sichtbaren seltenen Nutzung. Der Rückbau muss nicht sofort erfolgen. Es besteht keine übermäßige Vandalismusgefahr, Ordnung und Sicherheit bleiben vorerst gewahrt. Alternativ ist auch ein Verkauf zu prüfen, wodurch eine (verkleinerte) Garagen-Nutzung fortgeführt werden kann, sofern bauliche Maßnahmen durchgeführt werden.
• Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Die Umwandlung des Standortes in reine Stellplätze oder eine Carport-Anlage ist im Sinne einer geordneten Stadtentwicklung nicht zielführend.

Fotos

19 - Garagenstandort Nußbreite



Lage: Nußbreite
Gemarkung Eisleben, Flur 10, Flurstück: 56/1
Grundstücksgröße: ca. 145 m²

Anzahl: 2 Garagen, davon 0 in Nutzung - 0 % Auslastung

Zufahrt: Nussbreite

Flächennutzungsplan: gemischte Baufläche

Beschreibung:	im Siedlungsgefüge, Straßen begleitend zwischen Wohnbebauung und Freiflächen, in Hanglage gebaut		
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet 0 verpachtet 0	nicht vermietbar 1 leer 0	nicht erfasst 1 Abbruch (geplant) 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 0 EUR pro Jahr potenzielle Einnahmen = 720 EUR pro Jahr→ 2 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)		
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung	Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen	
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]		
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Rückbaustandort“ weisen eine unzureichende Nachfrage auf, die nicht anderweitig erfüllt werden kann. Daher ist der Erhalt nicht zwingend notwendig. Wenn zudem dringende Investitionen erforderlich sind oder eine Vandalismusgefahr besteht, ist ein baldiger Rückbau vorzusehen. Der Garagenstandort wird zukünftig nicht mehr benötigt. Für die gegenwärtigen Nutzer bestehen alternative Angebote. Ein vollständiger Rückbau ist empfehlenswert. Der Standort ist für die Nutzer durch die Lage im Wohngebiet gut erreichbar. Jedoch zeigt die fehlende Nutzung die Entbehrlichkeit des Standortes an. Der Standort ist gut einsehbar und stark frequentiert. Die Garagen weisen bauliche Mängel auf. Schäden im Bereich der Dachfläche und der Fassade sind sichtbar. Der Investitionsbedarf übersteigt den potenziellen Nutzen deutlich. Ein Grund ist die Errichtung in fallender Hanglage. Die Garagen geben den Eindruck von temporär genutzten Baulücken entlang einer sonst überwiegend geschlossenen straßenbegleitenden Wohnbebauung. Für den Standort können keine städtebaulich geordneten Verhältnisse gesehen werden. Aufgrund des großen Abstandes der „Baulücke“ zwischen der Wohngebäuden, liegt hier kein städtebaulicher Missstand vor. • Es wird empfohlen, den Standort kurzfristig aufzugeben, da die Nutzbarkeit eingeschränkt ist. Für potenzielle Interessenten können Alternativen angeboten werden. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als nicht erhaltenswert ein. Dies begründet sich zum einen aus der mangelnden Nachfrage und der städtebaulich sowie verkehrlich ungünstigen Lage. Die Zufahrten zu den Garagen liegen an der frequentierten Hauptstraße. Ein sicheres Ein- und Ausfahren ohne automatisches Tor ist nicht gewährleistet. Der Rückbau muss nicht sofort erfolgen. Es besteht keine übermäßige Vandalismusgefahr, Ordnung und Sicherheit bleiben vorerst gewahrt. Es wird empfohlen, den Standort zu verkaufen. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als gemischte Baufläche dar. Eine entsprechende Bebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Hierbei sind jedoch planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen, insbesondere durch den Zuschnitt des betroffenen Grundstückes i.V.m. der Hanglage bzw. dem		

	Gefälle. Auch ist eine Weiternutzung für den ruhenden Verkehr denkbar. Dafür ist jedoch die Bausubstanz des auf Straßenniveau gehobenen Podestes zu prüfen. Mit einer entsprechenden „Fallschutzeinfriedung“ ist die Herrichtung von Stellplätzen oder einer Carport-Anlage auch eine weitere Option. Dabei ist jedoch die Zweckmäßigkeit zu prüfen, da so kein zusätzlicher Parkraum geschaffen werden kann (durch Freihaltung des Zufahrtsbereiches). Alternative Nutzungen drängen sich dadurch gegenwärtig nicht auf.

Fotos

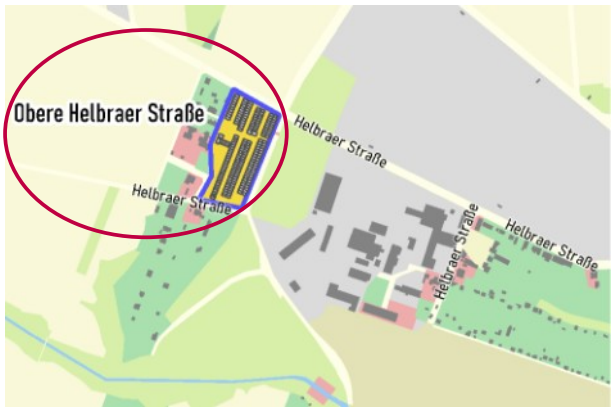
20 - Garagenstandort Obere Helbraer Straße

Lage: Helbraer Straße
Gemarkung Eisleben, Flur 11,
Flurstücke: 1/18, 2/4, 793/1
Grundstücksgröße: ca. 9.900 m²

Anzahl: 201 Garagen, davon 120 in Nutzung - 60 % Auslastung

Zufahrt: Helbraer Straße

Flächennutzungsplan: gemischte Baufläche



Beschreibung:	großer Komplex in Siedlungsrandlage im Übergang zur freien Landschaft, in Entfernung zu größeren Wohngebieten					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	39 81	nicht vermietbar leer	63 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	17 1 (0)

Einnahmen:

gegenwärtige Einnahmen = 13.500 EUR pro Jahr
120 Garagen → 39 zur Miete (15 EUR pro Monat) → 7.020 EUR p.J.
→ 81 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 6.480 EUR p.J.

potenzielle Einnahmen = 72.000 EUR pro Jahr→ 200 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)

Bewertung:

Erreichbarkeit		Nachfrage / Erforderlichkeit	
Sicherheit/Vandalismusgefahr		Größe / Ausstattung	
baulicher Zustand		Investitionsbedarf	
Städtebauliche Ordnung		Nutzungsalternativen	

rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]

Empfehlung:

• Garagenstandorte der Kategorie „Rückbaustandort“ weisen eine unzureichende Nachfrage auf, die nicht anderweitig gesteigert werden kann. Daher ist der Erhalt nicht zwingend notwendig. Wenn zudem dringende Investitionen erforderlich sind oder eine Vandalismusgefahr besteht, ist ein baldiger Rückbau vorzusehen. Der Garagenstandort wird zukünftig nicht mehr benötigt. Für die gegenwärtigen Nutzer bestehen alternative Angebote. Ein vollständiger Rückbau ist empfehlenswert. Der Standort liegt für die meisten Nutzer nicht in fußläufiger Entfernung. Die tatsächliche Auslastung der Garagen deutet auf eine geringe Erforderlichkeit des Standortes hin. Augenscheinlich ist die Nutzung gering, einige verpachtete Garagen weisen hohe Vegetation im Bereich der Zufahrt auf. Der Standort liegt abseits und ist aufgrund der geringen Frequentierung, ungewollt offener Garagen und hoher Vegetation überwiegend schlecht einsehbar. Garagen in zweiter Reihe sind kaum einsehbar. Viele Garagen sind in einem schlechten baulichen Zustand und überwiegend nicht sachgerecht nutzbar. Zufahrten teilweise zugewachsen. Etliche Tore wurden notdürftig verschlossen, zum Schutz vor Vandalismus. Einzelne Abschnitte der Garagenzeilen weisen bauliche Schäden vor allem im Dachbereich auf. Der Investitionsbedarf übersteigt den potenziellen Nutzen deutlich. Für den Standort können keine städtebaulich geordneten Verhältnisse gesehen werden. Die geringe Siedlungsdichte sowie der extensiv genutzte Gewerbestandort stehen im Widerspruch zu der Größe des Garagenstandorte und wirkt störend für den Übergang in die frei Landschaft.
• Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als nicht erhaltenswert ein. Es wird empfohlen, den Standort mittelfristig aufzugeben. Bestehende Nutzung sollen dazu auslaufen. Kurzfristig ist eine gestaffelte Rücknahme von einzelnen Garagenzeilen zu prüfen. Langfristig ist die Aufgabe des Gesamtstandortes in der jetzigen Form zu favorisieren. Dies begründet sich zum einen aus der mangelnden Nachfrage und der städtebaulich sowie verkehrlich ungünstigen Lage. Ein Verkauf mit dem Ziel der Bestandserhaltung ist aus städtebaulichen Gründen nicht zielführend.
• Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als gemischte Baufläche dar. Eine mischgebietstypische Bebauung ist dennoch i.d.R. nicht ohne Bauleitplan-

	verfahren möglich, insbesondere aufgrund der bisherigen Prägung am Ortsrand sind planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen. Die Rückbauempfehlung kann mit einer Zuordnung zum Siedlungsgrün in Verbindung mit einer Ausgleichsmaßnahme (für Eingriffe in Natur und Landschaft an anderer Stelle) erfolgen. Für Teilflächen ist auch die Herrichtung von Stellplätzen für die Kleingärtner eine weitere Option. Weitere Nutzungen drängen sich dadurch gegenwärtig nicht auf.

Fotos

20

21 - Garagenstandort Schlangenweg

Lage: Schlangenweg
Gemarkung Eisleben, Flur 14, Flurstücke: 1108, 1110
Grundstücksgröße: ca. 120 m²

Anzahl: 2 Garagen, davon 2 in Nutzung - 100 % Auslastung

Zufahrt: Kasseler Straßen, Schlangenweg

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	in Siedlungsrandlage angrenzend an Wohnbebauung, im Übergang zum Gewässer begleitenden Grünzug (entlang der Bösen Sieben)					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	1 1	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 200 EUR pro Jahr 2 Garagen → 1 zur Miete (10 EUR pro Monat) → 120 EUR p.J. → 1 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 80 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 720 EUR pro Jahr→ 2 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Es ist ist auch möglich, dass langfristig nur eine Teilfläche (eine der zwei Garagen) benötigt wird und die übrige Garagen zukünftig nicht mehr notwendig ist. Der Standort ist aufgrund der Randlage für die Nutzer unterschiedlich gut erreichbar. Die gute Auslastung der Garagen spricht für eine Nachfrage. Augenscheinlich werden die Garagen auch regelmäßig genutzt (gepflegte Zufahrten). Der Standort liegt am Rand des Siedlungszusammenhangs und ist durch die zurückgesetzte Anordnung wenig einsehbar. Der bauliche Zustand ist überwiegend in Ordnung, die Zufahrt und das Umfeld erfordern keinen dringenden Maßnahmen. Der Standort stellt einen strukturierten Übergang am bebauten Stadtrand dar. Der Garagenstandort ist aufgrund der Größe und Lage städtebaulich geordnet. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Aufgrund der Auslastung und der Größe der Anlage ist ein Erhalt grundsätzlich zu befürworten. Damit verbunden ist zu prüfen, ob ein Verkauf möglich ist. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Hierbei sind jedoch planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen (Gewässernähe, verkehrliche Erschließung u.ä.).Eine Herrichtung von Stellplätzen / Carport-Anlage für die Anwohner ist eine weitere Option.					

Fotos

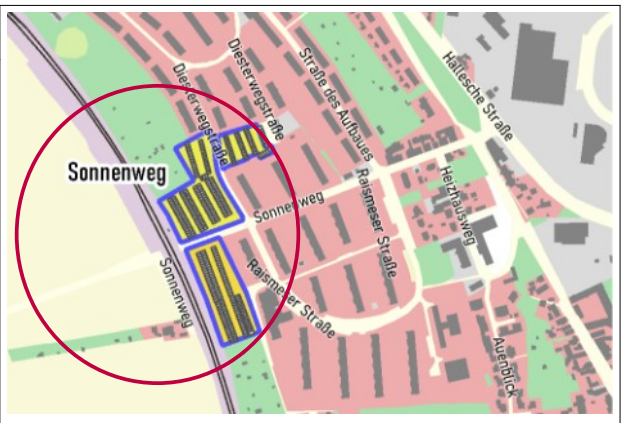
22 - Garagenstandort Sonnenweg

Lage: Sonnenweg
Gemarkung Eisleben - Helfta, Flur 26 – 23,
Flurstücke: 146, 147 - 134
Grundstücksgröße: ca. 18.800 m²

Anzahl: 272 Garagen, davon 249 in Nutzung - 91 % Auslastung

Zufahrt: Sonnenweg, Diesterwegstr., Raismeser Str.

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche



Beschreibung:	großer Komplex in Siedlungsrandlage zwischen Mehrfamilienhäusern (Neubaugebiet Ernst-Thälmannsiedlung) und Freiflächen, angrenzend an Bahnstrecke					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	61 188	nicht vermietbar leer	23 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 29.680 EUR pro Jahr 249 Garagen → 61 zur Miete (durchschnittlich 20 EUR pro Monat) → 14.640 EUR p.J. → 188 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 15.040 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 97.920 EUR pro Jahr→ 272 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Konzentrationsstandort“ weisen für Teilbereiche ein mittelfristige Nachfrage auf. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn der Standort dem nachgefragten Umfang entsprechend verkleinert wird. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial für eine Teilfläche. Für die übrigen Flächen ist der Erhalt nicht notwendig. Der Standort ist aufgrund der Randlage für die Nutzer unterschiedlich gut erreichbar. Die gute Auslastung der Garagen spricht für eine Nachfrage. Augenscheinlich ist die Nutzung jedoch geringer, einige verpachtete Garagen weisen hohe Vegetation im Bereich der Zufahrt auf. Der zunehmende Anteil ungenutzter Garagen deutet eine sinkende Nachfrage an. Der Standort weist eine unterschiedliche Einsehbarkeit auf. Die dem Wohngebiet abgewandten Garagenzeilen sind kaum frequentiert. Aufgrund der Garagenanordnung ist der Standort wenig einsehbar. Bei den genutzten Garagen ist der bauliche Zustand überwiegend in Ordnung. Einzelgaragen haben hohe Vegetation im Zufahrtsbereich. Etliche Tore wurden notdürftig verschlossen, zum Schutz vor Vandalismus. Einzelne Abschnitte der Garagenzeilen weisen bauliche Schäden vor allem im Dachbereich auf. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind jedoch bauliche Maßnahmen erforderlich. Der Investitionsbedarf übersteigt den potenziellen Nutzen deutlich. Im Umfeld der Garagen erfolgen scheinbar nur unregelmäßig Pflegearbeiten, hier sind Zuständigkeiten zu prüfen. Der Standort stellt sich als ein räumlich zugeordneter Bestandteil einer geplanten Wohnsiedlung dar. Aufgrund der Größe der Anlage in Folge einer Funktionsteilung ergeben sich grundsätzlich geordnete Verhältnisse. Wenngleich die Erreichbarkeit Defizite aufweist. Zudem ergibt sich aus der Anlage eine gliedernde Funktion zwischen der Wohnnutzung und den angrenzenden Bahngleisen. • Es wird empfohlen, den Standort zu verkleinern. Daher sollte an diesen Standorten die Nutzung auf Teilbereiche konzentriert werden und die übrigen Bereiche für einen kurz- oder langfristigen Rückbau vorbereitet werden. Perspektivisch ist der Standort in der Größe nicht mehr erforderlich. Durch die Rücknahme einzelner Garagenzeilen kann die Nutzungsquote in den übrigen Bereich erhöht werden. Die freiwerdenden Flächen können (temporär) als Stellplätze auch weiterhin den erforderlichen Parkraum für das Wohngebiet absichern. Die Nachfrage ergibt sich aus dem Wohngebiet. Zudem ist auch eine Veräußerung an im Umfeld aktive Wohnungsunternehmen zu prüfen, da deren Mieter auch Hauptnutzer der Garagen sind. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist dennoch i.d.R. nicht ohne Bauleitplanverfahren möglich, insbesondere aufgrund der bisherigen Prägung am Ortsrand sind planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen. Hierbei sind jedoch planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszu-						

	schließen (Nähe zur Bahntrasse – Immissionsschutz, verkehrliche Erschließung u.ä.). Das reduziert das Nachnutzungspotenzial. Die Rückbauempfehlung kann mit einer Zuordnung zum Siedlungsgrün (als Teil einer wichtigen Kaltluftschneise) in Verbindung mit einer Ausgleichsmaßnahme (für Eingriffe in Natur und Landschaft an anderer Stelle) erfolgen. Eine Herrichtung von Stellplätzen / Carport-Anlage für die Anwohner ist eine weitere Option.

Fotos

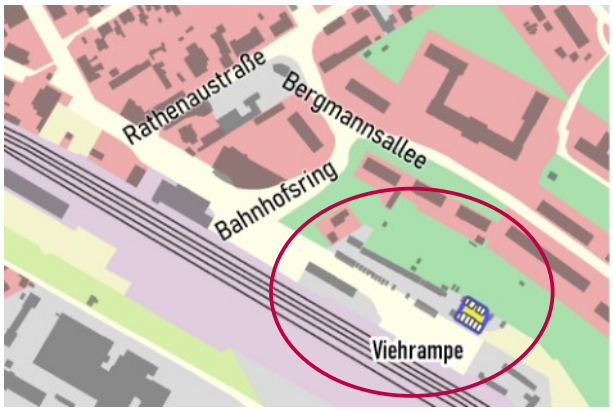
23 - Garagenstandort Viehrampe

Lage: Viehrampe
Gemarkung Eisleben, Flur 26,
Flurstücke 63/1, 193
Grundstücksgröße: ca. 2.000 m²

Anzahl: 10 Garagen, davon 7 in Nutzung - 70 % Auslastung

Zufahrt: Bahnhofsring

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche



Beschreibung:	in innerörtlicher Siedlungsrandlage zwischen Mehrfamilienhäusern und Freiflächen, angrenzend an Gleisanlagen des Bahnhofsgeländes					
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	0 7	nicht vermietbar leer	3 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 560 EUR pro Jahr 7 Garagen → 7 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 560 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 3.600 EUR pro Jahr→ 10 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)					
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Konzentrationsstandort“ weisen für Teilbereiche ein mittelfristige Nachfrage auf. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn der Standort auf den nachgefragten Umfang verkleinert wird. Die Anlage besteht überwiegend aus privaten Garagen auf nicht städtischen Grundstücken. Nur ein Teilbereich ist im Eigentum der Lutherstadt Eisleben. Eine Entwicklung für den gesamten Standort ist damit nur bedingt möglich. Aufgrund der gegenwärtigen Auslastung und der Größe der Anlage, wird derzeit eingeschätzt, dass langfristig nur eine Teilfläche benötigt wird. Der Erhalt aller Garagen ist nicht notwendig. Ein Großteil der Garagen befindet sich auf dem Grundstück eines im Bereich Bergmannsallee aktiven Wohnungsunternehmens. Daher ist im Sinne der Standortentwicklung ist eine Veräußerung oder ein Rückbau der Garagen auf städtischem Grund zu prüfen. Die gegenwärtige Auslastung der Garagen deutet auf eine Nachfrage hin. Augenscheinlich ist die Nutzung jedoch geringer, einige verpachtete Garagen weisen hohe Vegetation im Bereich der Zufahrt auf. Der zunehmende Anteil ungenutzter Garagen deutet eine sinkende Nachfrage an. Dies begründet sich aus der städtebaulich sowie verkehrlich ungünstigen Lage. Der Standort ist aufgrund der Randlage für die Nutzer unterschiedlich gut erreichbar. Kurze Wegeverbindungen zum Wohngebiet bestehen nur auf privaten Flächen, sind sehr schmal und dicht bewachsen. Der Standort ist aufgrund der Lage, der geringen Frequentierung, ungewollt offener Garagen und hoher Vegetation grundsätzlich schlecht einsehbar. Einzelne Garagen weisen bauliche Schäden vor allem im Dachbereich und der Tore auf. Einige Zufahrten sind zum Teil erheblich bewachsen. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind umfassende bauliche Maßnahmen erforderlich. Der Investitionsbedarf übersteigt den potenziellen Nutzen deutlich. Der Standort stellt sich als ein räumlich zugeordneter Bestandteil einer geplanten Wohnsiedlung dar. Aufgrund der heterogenen Bebauungsstruktur im Bereich des Bahnhofes der Lutherstadt Eisleben, ist grundsätzlich keine gestörte städtebauliche Ordnung von den Garagen auf städtischem und privatem Grund ableitbar. Dennoch wird das Straßenbild durch Anordnung aber auch Zustand der einzelnen Garagen erheblich beeinträchtigt. Zudem ergibt sich aus der Anlage eine gliedernde Funktion zwischen der Wohnnutzung und den angrenzenden Bahngleisen. • Es wird empfohlen, den Gesamtstandort zu verkleinern. Der Teilbereich auf städtischem Grund sollte daher veräußert oder zurück gebaut werden. Durch die Rücknahme einzelner Garagen kann die Nutzungsquote in den übrigen Bereich erhöht werden. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld sowie den Nutzern der Kleingärten. Daher ist eine Veräußerung an das im Umfeld aktive Wohnungsunternehmen zu prüfen, um zukünftig eine gemeinsame Entwicklung zu ermöglichen. Unabhängig davon ist eine Strategie mit den privaten Garageneigentümern westlich des Standortes zu entwickeln. Eine nicht abgestimmte Rücknahme von Garagen würde sonst zu sehr ungeordneten Strukturen führen und die freiwerdenden Flächen wären für Folgenutzungen sehr eingeschränkt. Freiwerdenden Flächen können (temporär) als Stellplätze auch weiterhin den erforderlichen Parkraum für das Wohngebiet absichern. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennut-						

	zungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine wohngebietstypische Bebauung ist dennoch i.d.R. nicht ohne Bauleitplanverfahren möglich, insbesondere aufgrund der bisherigen Prägung entlang der Bahngleis sind planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen. Das reduziert das Nachnutzungspotenzial. Eine Rückbauempfehlung kann mit einer Zuordnung zum Siedlungsgrün in Verbindung mit einer Ausgleichsmaßnahme (für Eingriffe in Natur und Landschaft an anderer Stelle) erfolgen. Für Teilflächen ist auch die Umwandlung in Stellplätze eine weitere Option. Eine Umwandlung in Gartenparzellen ist denkbar, aber wahrscheinlich nicht nachgefragt. Weitere Nutzungen drängen sich dadurch gegenwärtig nicht auf.

Fotos

24 - Garagenstandort Vor der Kreisfelder Gasse

Lage: Vor der Kreisfelder Gasse
Gemarkung Eisleben, Flur 17, Flurstücke: 47, 50
Grundstücksgröße: ca. 650 m²

Anzahl: 2 Garagen, davon 2 in Nutzung - 100 % Auslastung

Zufahrt: Vor der Kreisfelder Gasse

Flächennutzungsplan: gemischte Baufläche

Beschreibung:	am Stadtrand, Straßen begleitend zwischen lockerer Wohnbebauung, weiteren Garagen, Kleingärten und Grünflächen				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet< verpachtet	0 2	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant)	0 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 160 EUR pro Jahr 2 Garagen → 2 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 160 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 720 EUR pro Jahr→ 2 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)				
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen			
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]					
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Die gegenwärtige Auslastung der Garagen spricht für eine Nachfrage. Der Garagenstandort hat daher Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Augenscheinlich werden die Garagen auch regelmäßig genutzt (kaum Vegetation im Bereich der Zufahrten). Die Erreichbarkeit des Standortes ist aufgrund der dünnen Besiedlung in diesem Bereich der Lutherstadt Eisleben abhängig von den Zielorten der tatsächlichen Nutzer. Der Standort liegt am Rand des Siedlungszusammenhangs, ist aber gut einsehbar und durchschnittlich frequentiert. Der bauliche Zustand ist überwiegend in Ordnung, die Zufahrt und das Umfeld erfordern keinen dringenden Maßnahmen. Für eine mittelfristige Weiternutzung sind jedoch bauliche Ertüchtigen erforderlich. Die Garagen haben ein gepflegtes Erscheinungsbild und erscheinen regelmäßig in Nutzung. Auf die städtebaulichen Verhältnisse hat die Anlage aufgrund der Größe kaum ein Wirkung. Der Standort wird durch eine private Garagenanlage ergänzt, zusammen wird die städtebauliche Ordnung im Bereich „Vor der Kreisfelder Gasse“ jedoch gewahrt. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Aufgrund der Auslastung und der Größe der Anlage ist ein Erhalt grundsätzlich zu befürworten. Grundsätzlich ist eine Strategie mit den privaten Garageneigentümern westlich des Standortes zu entwickeln. Hierfür ist ein Verkauf an die Nutzer anzustreben. Dabei ist beachtlich, dass eine Teilfläche der baulichen Anlagen auf privatem Grund liegen. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als gemischte Baufläche dar. Eine Bebauung beispielsweise mit einem Wohnhaus ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Hierbei sind jedoch planungsrechtliche Einschränkungen beachtlich (im Bereich von „Flächen, unter denen der Bergbau umgeht“ nach § 5 Abs. 3 Nr. 2 und Abs. 4 BauGB). Eine Herrichtung von Stellplätzen oder einer Carport-Anlage für die Anwohner ist					

	eine weitere Option, jedoch aufgrund der Siedlungsstruktur im Umfeld absehbar kaum nachgefragt.

Fotos

25 - Garagenstandort Vordere Siebenhitze - Alte Feldstraße

Lage: Alte Feldstraße, Vordere Siebenhitze
Gemarkung Eisleben, Flur 22, Flurstück: 32/4
Grundstücksgröße: ca. 690 m²

Anzahl: 20 Garagen, davon 19 in Nutzung - 95 % Auslastung

Zufahrt: Vordere Siebenhitze, Alte Feldstraße

Flächennutzungsplan: Wohnbaufläche

Beschreibung:	im Siedlungsgefüge, Straßen begleitend zwischen Wohnbebauung und Grünflächen, gegenüber Freifläche				
Nutzungssituation Stand: Januar 2022	vermietet verpachtet	3 16	nicht vermietbar leer	0 0	nicht erfasst Abbruch (geplant) 1 0 (0)
Einnahmen:	gegenwärtige Einnahmen = 1.820 EUR pro Jahr 19 Garagen → 3 zur Miete (15 EUR pro Monat) → 540 EUR p.J. → 16 zur Pacht (80 EUR pro Jahr) → 1280 EUR p.J. potenzielle Einnahmen = 7.200 EUR pro Jahr→ 20 Garagen zur Miete (30 EUR pro Monat)				
Bewertung:	Erreichbarkeit Sicherheit/Vandalismusgefahr baulicher Zustand Städtebauliche Ordnung		Nachfrage / Erforderlichkeit Größe / Ausstattung Investitionsbedarf Nutzungsalternativen		
	rot [Nutzung auslaufen lassen, Rückbau], orange [Nutzung räumlich konzentrieren, Teilrückbau], gelb [Nutzung beobachten, Verkauf prüfen], grün [Standort erhalten]				
Empfehlung:	• Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ weisen eine stabile Nachfrage auf, verfügen jedoch über Defizite, die sich zukünftig auf die Nachfrage auswirken können. Daher ist der Erhalt zu empfehlen, wenn die Defizite beseitigt werden können. Die Nachfrageentwicklung der Garagennutzung ist zu beobachten. Der Garagenstandort hat Erhaltungspotenzial, kann jedoch gegenwärtig noch nicht eindeutig als langfristig zu erhalten eingestuft werden. Es ist ist auch möglich, dass langfristig nur eine Teilfläche benötigt wird. Für die übrige Fläche ist der Erhalt nicht notwendig. Der Standort ist für die Nutzer durch die Lage im Wohngebiet gut erreichbar. Die Garagen haben ein gepflegtes Erscheinungsbild und erscheinen regelmäßig in Nutzung. Die durchschnittliche Auslastung der Garagen spricht für eine Nachfrage, wenngleich die Garagengröße nur für kleinere moderne Pkw zum Einstellen geeignet ist. Augenscheinlich werden die Garagen auch regelmäßig genutzt (kaum Vegetation im Bereich der Zufahrten). Aufgrund der Garagenanordnung ist der Standort wenig einsehbar. Der Standort besteht aus Metallgaragen. Deren baulicher Zustand erscheint äußerlich durchweg gut. Die Zufahrt und das Umfeld erfordern keine dringenden Maßnahmen. Der Standort wahrt städtebaulich geordnete Verhältnisse. Zudem ergibt sich aus der Anlage eine gliedernde Funktion zwischen der Wohnnutzung und der angrenzenden Grünflächen im Bereich der Siebenhitze. • Es wird empfohlen, die Entwicklung der Garagen-Nutzung des Standortes weiter zu beobachten. Das Garagenentwicklungskonzept stuft den Garagenstandort als mittelfristig erhaltenswert ein. Die Nachfrage ergibt sich u. a. aus dem näheren Wohnumfeld. Eine Pachtgarage wurde bereits veräußert. Damit verbunden ist zu prüfen, ob es für einen Verkauf weiterer Garagen Interessenten gibt. Garagenstandorte der Kategorie „Beobachtungsstandort“ können sich auch so entwickelt, dass zukünftig der (Teil-)Rückbau statt eines Erhaltes zu empfehlen ist. Die freiwerdenden Flächen könnten (temporär) als Stellplätze auch weiterhin den erforderlichen Parkraum für das Wohngebiet absichern. • Planungsrechtlich ist dieser Standort dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen. Der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Eine Wohnbebauung ist damit i.d.R. ohne Bauleitplanverfahren möglich. Hierbei sind jedoch planungsrechtliche Einschränkungen nicht auszuschließen (unklare Tragfähigkeit der Unter-				

	grundes – Unweit historischer bergbaulicher Senkungsbereiche); dies reduziert das Nachnutzungspotenzial. Da die Mehrzahl Metallgaragen sind, ist auch die Umwandlung zu Stellplätzen oder einer Carport-Anlage für die Anwohner eine weitere Nutzungsoption.

Garagenplan

Fotos

3.4 Zusammenfassung der Steckbrief-Bewertungen

Mit den Steckbriefen liegen für diese Garagenstandorte im Ergebnis der Erhebung und Beurteilung eine zusammenfassende Bewertung mit der Aussage zu Zustand, Nutzungsnachfrage und Entwicklungspotenzial vor. Die daraus resultierenden Standortkategorien mit der Handlungsempfehlung wurden mit einem Farbschema (rot, orange, gelb und grün) versehen. Da die in den Steckbriefen erfassten Angaben zu Nutzungsumfang und Zustand der Garagenstandorte nur den Zeitpunkt der Erarbeitung des Konzeptes (Stand: Januar 2022) widerspiegelt, sind die Inhalte in diesem Kontext zu sehen. Um die hiermit beabsichtigten Fortschritte hinsichtlich der Handlungserfordernisse aufgrund der jeweiligen Entwicklungspotenziale der Garagenstandorte der Lutherstadt Eisleben zu dokumentieren, ist eine regelmäßige Fortschreibung bzw. ein Monitoring erforderlich. Als Hilfestellung zur Prioritätensetzung kann das Farbschema der zusammengefassten Bewertung dienlich sein. Auf der nachfolgenden Karte 1 „Handlungsempfehlung gemäß der Bewertung der Steckbriefe“ sind diese Bewertungen der Garagenstandorte hinsichtlich der Handlungsempfehlungen dargestellt.

Mit Blick auf die Ergebniskarte wird deutlich, dass für sechs Standorte die Handlungsempfehlung „Rückbau“ besteht (rote Punkte). Das betrifft zum einen die größeren Anlagen „Grüner Weg“ und „Obere Helbraer Straße“ und zum anderen die verhältnismäßig kleinen Standorte „An der Ebertbrücke“, „Kasseler Straße“, „Mittelreihe unterhalb“ und „Nußbreite“. Des Weiteren bestehen Handlungsempfehlungen im Sinne einer Prüfung zur Konzentration der Nutzung mit Teilrückbauempfehlungen bei drei Standorten (orange Punkte). Diese befinden sich in Bebauungsrandlagen („Am Wolfstor“, „Sonnenweg“ und „Viehrampe“) oder werden aufgrund der bisherigen Gesamtgröße perspektivisch nicht mehr in dem Umfang nachgefragt (ebenfalls „Sonnenweg“). Für 14 Garagenstandorte gilt ein Beobachtungsstatus (gelbe Punkte), also eine vorbehaltliche Erhaltungsperspektive. Hierbei entscheidet die zukünftige Entwicklung über Erhalt oder Entbehrlichkeit. Für die zwei übrigen Anlagen wird gegenwärtig eine grundsätzliche Erhaltungsperspektive gesehen. Diese beiden kleineren Standorte („Ferdinand-Neißer-Straße“ und „Heizhausweg“) sind damit aus heutiger Sicht für eine langfristige Nutzung geeignet.

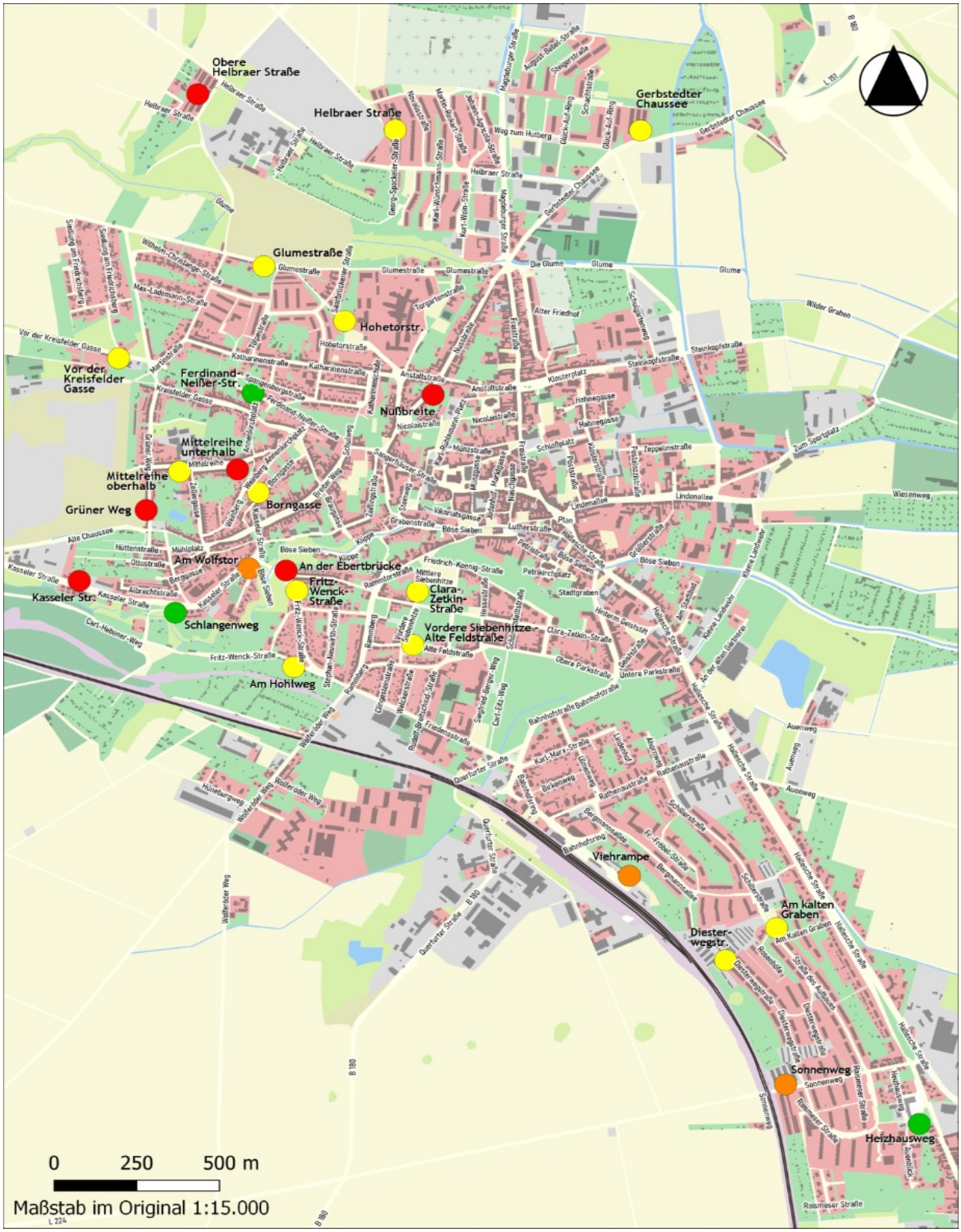
Diese Handlungsempfehlungen sind zunächst nur eine Entwicklungsperspektive für die jeweiligen Standorte, grundsätzlich kann ein Rückbaustandort auch durch privates Engagement erhalten bleiben und neu gestaltet werden. Ausnahmen sind in den jeweiligen Steckbriefen vermerkt, so wird beispielsweise für den Standort „Obere Helbraer Straße“ ein Verkauf der Anlage mit dem Ziel der Bestandserhaltung als Garagenstandort aus städtebaulichen Gründen seitens der Lutherstadt Eisleben nicht befürwortet.

In vergleichbarer Weise werden in den einzelnen Steckbriefen die Handlungskategorien für die Standorte konkretisiert. So sind an Konzentrationsstandorten Teilflächen entbehrlich und damit für den Rückbau vorzusehen. Konkretisiert wird dann, welche Bereiche es betreffen soll (rückwärtige Garagenzeilen oder bestimmte Teilstandorte) und wie die in Nutzung verbleibenden Flächen gehandhabt werden können.

Einen besonderen Spielraum wird der Hälfte aller untersuchten Garagenstandorte gegeben, jene die der Handlungskategorie „Beobachtung“ zugeordnet sind. Hier ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Entwicklung grundsätzlich offen, jedoch werden die Garagen als mittelfristig hinreichend nachgefragt gesehen. Häufig spielen verschiedenen Defizite eine Rolle mit Blick auf eine genaue Einordnung. Externe Einflüsse und privates Engagement können dabei ver-

schiedene Ziele (Erhalt, Verkauf, Neubau, Neunutzung etc.) ermöglichen. Auch hierbei beinhalten die Steckbriefe Konkretisierungen zu den möglichen Entwicklungspotenzialen entsprechend der örtlichen Situation.

Abschließend zeigt sich, dass für die meisten Garagenstandorte Verbesserungspotenziale bestehen, wie in den Steckbriefen benannt. Häufig sind auch räumliche und finanzielle Einflussfaktoren ausschlaggebend, welche Maßnahmen sinnvoll sind.



Karte 1: Handlungsbedarfe gemäß der Bewertung der Steckbriefe

4 Umsetzungsstrategien für die Handlungsempfehlungen

4.1 Handlungsstrategien als Entwicklungsperspektive für Garagenstandorte

Im Ergebnis der Erhebung und Bewertung der Garagenstandorte der Lutherstadt Eisleben zeigt sich ein deutliches Handlungserfordernis. Handlungserfordernisse unterscheiden sich je nach Standort deutlich, sie lassen sich aber grundsätzlich kategorisieren. Mit der Zuordnung der einzelnen Standorte in die vier Entwicklungskategorien (Erhaltungsstandort, Beobachtungsstandort, Konzentrationsstandort und Rückbaustandort), können diesen jeweils geeignete Handlungsstrategien als Maßnahmen zugeordnet werden. Handlungsstrategien sind grundsätzliche Vorgehensweisen, die auf bestimmte Zielentwicklungen oder auch Entwicklungsvermeidung ausgelegt sind. Sie entstehen in der Regel als theoretische Strategie im Rahmen der Auseinandersetzung mit den Entwicklungsperspektiven von Garagenstandorten, wie es vielerorts in den ostdeutschen Bundesländern erfolgt ist. Viele (ostdeutsche) Kommunen gingen mit stärker werdendem Verfall von Garagenkomplexen die Missstände aktiv an. Daraufhin wurden erste Maßnahmen durchgeführt, die im Ergebnis Erfahrungen und Hürden für generelle Handlungsstrategien brachten. Diese praktischen Erfahrungen zeichnen sich durch individuelle Vorgehensweisen aus, da verschiedene Akteure in verschiedenen Städten und Gemeinden einen Sachverhalt mit ähnlich gelagerten Problemen versuchen zu lösen. Dies führt häufig zum aktiven oder passiven Austausch von Ideen für die Umsetzung, die sich in vergleichbaren Situationen bewährt haben. Diese individuellen Strategieansätze ähneln sich trotz ihrer ortsangepassten Umsetzung und können den generellen Handlungsstrategien zugeordnet werden. Gerade diese ortsangepassten Problemlösungsansätze erhöhen mit jedem Praxisbeispiel die Anwendungsflexibilität einer Strategie.

Diese generellen Handlungsstrategien sind nachfolgend aufgeführt, ergänzt um Ansätze, die für die Gegebenheiten der Lutherstadt Eisleben relevant sind. So können für die Entwicklungskategorien geeignete generelle Handlungsstrategien zur Anwendung kommen. Für die einzelnen Garagenstandorte sind diese Strategien wie oben aufgezeigt, an die jeweilige Situation anzupassen. Entsprechende Ausführungen finden sich bereits als Empfehlung in den Steckbriefen wider. Zudem erfolgt eine weitere Präzisierung der Strategie im Maßnahmenkatalog, welche im Rahmen der dort benannten und zeitlich priorisierten Umsetzung weiter konkretisiert werden muss.

Nachfolgend aufgeführte Handlungsstrategien werden nach Zukunftsperspektive (z.B. „Rückbau“ oder „Erhalt“) geordnet kurz vorgestellt, um die Zielentwicklungen oder Entwicklungsvermeidung zu verdeutlichen. Die getroffene Auswahl spiegelt jene Strategien wider, die grundsätzlich für die Garagenstandorte der Lutherstadt Eisleben in Frage kommen können. Zukünftig sind weitere Ansätze sehr wahrscheinlich. Insbesondere städtebauliche Entwicklungen, Veränderungen im Mobilitätsverhalten oder Neuerungen beispielsweise in der Antriebstechnik würden zu abweichenden Voraussetzungen führen, aber auch neue rechtliche Bedingungen oder ähnlichem. Zudem wird überwiegend davon ausgegangen, dass Garagenstandorte und insbesondere größere Komplexe in der derzeitigen Form immer mehr aus den Städten und Gemeinden verschwinden werden. Prognosen gehen eher von kleineren und damit in den Wohngebieten weniger konzentrierten Standorten aus. Dabei wird sich das Erscheinungsbild ändern: Einstellgaragen können mit Carports und offenen Stellflächen kombiniert entstehen.

Somit wird die Lutherstadt Eisleben weiterhin offen für neue Handlungsstrategien, Entwicklungsformen und Trends sein, welche sich im vorliegenden Konzept noch nicht abbilden.

Handlungsstrategien für Garagenstandorte der Lutherstadt Eisleben

Nachfolgende Handlungsstrategien stellen mögliche Handlungsempfehlungen dar. Die jeweiligen Ausführungen verweisen entsprechend den verfolgten Zielen auf die in Frage kommenden Standortkategorien. Daher erfolgte eine Zuordnung der Strategie zu den übergeordneten Kategorien Weiternutzung, Umnutzung und Rückbau, welche für die Garagen der Garagenstandorte in Frage kommen. Für einen Garagenstandort können so verschiedene Strategien in Kombination in Betrachtung kommen.

1. Nutzung erhalten

Wenn ein Garagenstandort gegenwärtig gut ausgelastet ist und die Lutherstadt Eisleben weiterhin neue Anfragen potenzieller Nutzer erhält, sollte dieser erhalten und die derzeitige Nutzung fortgeführt werden. Eine Voraussetzung für den weiteren Bestand ist, dass der Garagenstandort keinen stadträumlichen Missstand darstellt oder anderweitig die städtebauliche Ordnung nicht gewahrt werden kann. Grundsätzlich erfordern die meisten Standorte, die langfristig zur Garagennutzung geeignet sind, unterschiedliche Erhaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen.

Dies betrifft zum einen die Bausubstanz der Garagen. Die Herstellung eines guten baulichen Zustandes muss wirtschaftlich darstellbar sein, um die Nutzung am betreffenden Standort mittel- bis langfristig zu ermöglichen. Dafür sollten die Dächer und Fassaden ohne Mängel sein, um insbesondere Schäden durch die Witterung zu vermeiden. Die Einfahrtstore sind so zu ertüchtigen, dass sie Schutz vor Zugriff von Fremden bieten. Die Elektroversorgung muss überprüft und ggf. gewartet werden.

Neben der Bausubstanz erfordern zum anderen die weiteren infrastrukturellen Anlagen regelmäßige Aufwertungen für eine zeitgemäße Ausstattung. Hierzu zählen die Zuwegungen und Verkehrsflächen innerhalb des Standortes. Die Zufahrten sollten nicht mit Vegetation zugewachsen sein. Dafür sind regelmäßige Pflegearbeiten für jene Einfahrtsbereich der ungenutzten Garagen vorzusehen. Weitere wichtige Elemente eines Garagenstandortes sind zudem die Beleuchtung und gegebenenfalls eine Einzäunung.

In den Garagenstandorten besteht gegenwärtig ein Nebeneinander von Mietgaragen (im Besitz der Lutherstadt Eisleben) und Pachtgaragen (private bauliche Anlagen auf städtischem Grund).

Die Lutherstadt Eisleben kann jedoch nur aktiv handeln, wenn die Garagen in ihrem Eigentum sind; andererseits sind bauliche Maßnahmen zunächst im Grundsatz unzulässig. Die unterschiedlichen Eigentümer der einzelnen Garagen haben verschiedene Maßstäbe als Anspruch an den Zustand der eigenen baulichen Anlage. Zudem variieren die finanziellen Mittel, die jeder Eigentümer für Erhaltungsmaßnahmen investieren kann oder möchte. Dennoch werden Investitionen notwendig, um den Erhalt dieser Standorte zu ermöglichen. Die Gebäude sind im Schnitt über vierzig Jahre alt, die Schadstellen nehmen zu, da die Nutzungsdauer der damals eingesetzten Baumaterialien zunehmend überschritten wird. Ein einheitliches, abgestimmtes Vorgehen ist daher erstrebenswert. Grundsätzlich sollten die Besitzer der Pachtgaragen stärker dafür sensibilisiert werden, um sicherstellen zu können, dass die mit Eigentum verbunde-

nen Pflichten bekannt sind und eingehalten werden. Auch wenn es absehbar ist, dass nicht alle Pächter sich im gewünschten Maße engagieren, sollte dennoch der regelmäßige Kontakt zur Erinnerung genutzt werden. Für dringende Maßnahmen zur Erhaltung sind gegebenenfalls entgegenstehende rechtliche Konflikte hinsichtlich der Zugriffe auf einzelne Pachtgaragen einzelfallbezogen zu prüfen.

Eine Option zur Absicherung der Zugriffsrechte und der Stärkung der erforderlichen finanziellen Ausstattung ist die sukzessive Umstellung aller Pacht-Verträge auf Mietverhältnisse. Dabei sind die Mieten so festzulegen, dass sich laufende Kosten für die Instandhaltung mit Reparaturen beherrschen lassen. Andernfalls kann ein langfristiger Erhalt eines Garagenstandortes nicht sichergestellt werden, es muss im städtischen Haushalt darstellbar sein und von den politischen Gremien getragen werden.

Ein positiver Effekt einer sukzessiven Umstellung auf Mietverträge ist die verbesserte Absicherung, dass die Garagen tatsächlich nur für das Einstellen von Fahrzeugen genutzt werden. Alternative Nutzungen, beispielsweise als Lagerraum, sind durch eine höhere Miete im Vergleich mit der Pacht deutlich weniger attraktiv. Auch würden ungenutzte Pachtgaragen eher von ihrem Besitzern aufgegeben, wenn eine tatsächliche Nutzung nicht mehr stattfindet.

Auf diese Weise ist es auch leichter möglich, eine optimierte Belegung der Garagen strategisch zu steuern und die Nutzer zu konzentrieren. Damit lassen sich Rückbauten einzelner Garagenzeilen zeitlich eher umsetzen, wirtschaftlicher durchführen und die Standorte somit attraktiver gestalten. Zudem kann ein Garagenstandort mit Mietverträgen besser an einen anderen Betreiber veräußert werden. Solche Standorte können beispielsweise für Wohnungsunternehmen interessant sein.

Der Ansatz der sukzessiven Umstellung auf Mietverträge ist mit der Übertragung des privaten Eigentums auf den Grundstückseigentümer (in vorliegenden Fällen die Lutherstadt Eisleben) verbunden. Dies sollte vom Grundsatz her nur auf freiwilliger Basis erfolgen. Hier kann eine Überzeugungsarbeit die Vorzüge verdeutlichen, ohne Druck auf die Nutzer auszuüben. Gegebenenfalls sind Anreize zielführend, um auch zögernde Pachtgaragenbesitzer den Umstieg zu erleichtern.

Ein weitergehender Ansatz ist die Anpassung der Mieten. Die Anpassung kann unter den Aspekten einer höheren Wirtschaftlichkeit des Garagenbetriebes erfolgen. Eine vollständige Kostendeckung gerade mit Blick auf das Alter der baulichen Anlagen ist jedoch unwahrscheinlich, insbesondere wenn Ersatzbauten notwendig werden. Eine Miethöhenanpassung kann entweder einheitlich für alle (langfristig zu erhaltenden) Garagenstandorte erfolgen, oder es gibt eine Staffelung je nach Lage (Nachfrage), Ausstattung und baulichem Zustand. Die Anpassung wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Erhöhung der Miete sein. Daher sollte dies in einem vertretbaren, ortsüblichen Rahmen erfolgen. Denn mit jeder Mietpreissteigerung besteht die Gefahr, für bestehende aber auch potenzielle Nutzer unattraktiv zu werden.

Das Ziel eines langfristigen Erhaltes einzelner Garagenstandorte muss nicht nur aus städtebaulichen Gründen von der Lutherstadt Eisleben verfolgt werden. Ebenso können weitere Akteure vor Ort ein hohes Interesse an einer Absicherung der bestehenden verkehrsorganisatorischen Strukturen haben. Diese nicht städtischen Akteure in der Lutherstadt Eisleben stärker einbezogen werden. Hierfür kann eine Übertragung einzelner, erhaltenswerter Garagenstandorte an jene Akteure erfolgen. Dabei ist zu prüfen, ob ein Grundstücksverkauf zielführend ist.

Jene Akteure können Wohnungsunternehmen sein oder Grundstückseigentümer, die bereits Stellplätze u. ä. vermieten, aber auch Interessengemeinschaften. Letztere haben sich in anderen Städten und Gemeinen als eingetragene Vereine etabliert. Jene Garagengemeinschaften sind mit einem Kleingartenverein (e.V.) im Grundsatz vergleichbar. Eine als Verein eingetragene Garagengemeinschaft besteht in der Lutherstadt Eisleben noch nicht. Für einen solchen Verein wäre auch eine Übertragung bzw. ein Verkauf des Grundstückes sinnvoll. Die Garagengemeinschaft hätte damit als Verein die Rechte und Pflichten eines Grundstückseigentümers. Mittels der Vereinssatzung wären die Regelungen der Garagennutzung festzulegen und können für geordnete Verhältnisse sorgen.

Ob ein Interesse von Nutzern in der Lutherstadt Eisleben besteht, einen solchen Verein zu gründen, um „ihren“ Garagenstandort auch in Zukunft stärker selbstbestimmt erhalten können, kann vorliegend nicht eingeschätzt werden. Es stellt ein denkbares Szenario für einzelne Standorte im Stadtgebiet dar, wenngleich ein nicht sehr wahrscheinliches.

Ein aus gegenwärtiger Sicht wahrscheinlicheres Szenario ist die Verwaltung von Garagenstandorten durch Wohnungsunternehmen, welche ihre Mieter im Umfeld attraktive Einstellmöglichkeiten für Pkw anbieten wollen. Für die größeren Garagenkomplexe ist auch eine Verkleinerung der Bestände vorab zu prüfen. Damit kann der Standort attraktiver gestaltet werden und dient dem langfristigen Erhalt.

Garagenstandorte, die eine wichtige Funktion für die Parkraumsituation innerhalb eines Stadtviertels übernehmen (sollen), können in moderne Stellplatzanlagen umgestaltet werden. Dafür ist eine Weiterentwicklung der Garagenstandorte zielführend. Abhängig vom Zielstatus, Nachfragen einzelner Ausstattungsmerkmale oder der verfügbaren Flächen und Ressourcen, kann die Weiterentwicklung an den jeweilige Standorte unterschiedlich ausfallen. Auch der zeitliche Horizont kann jeweils variieren und in Etappen umgesetzt werden. Die neuen Elemente, welche einem Garagenstandort hinzugefügt werden können, sind vielfältig und sollen an dieser Stelle nicht abschließend benannt werden.

Als eines der häufigsten Weiterentwicklungselemente werden Ladestrukturen für Elektrofahrzeuge gesehen. Hier kann mit einer Zunahme der Nachfrage gerechnet werden. Lademöglichkeiten sind gegenwärtig für Mieter von Geschosswohnungen nur eingeschränkt gegeben. Diese Aufgabe ließe sich teilweise durch die Garagenstandorte übernehmen. Diese können zum einen in einzeln Garagen ergänzend eingebaut werden. Sollte keine geeigneten Garagen vorhanden sein (bspw. zu klein oder ungeeigneter baulicher Zustand), sollten Alternativen geprüft werden. Wenn die Garagen baulich nicht angepasst werden können, wie durch Zusammenlegung zu größeren Einheiten, ist ein Abbruch zu prüfen. Auf diesen Flächen können Ersatzbauten mit zeitgemäßen Einstellmaßen entstehen, oder durch Carports und nicht überdachte Stellplätzen ersetzt werden, welche entsprechende Ladeanschlüsse oder -säulen beinhalten. In dem Zusammenhang ist die Ergänzung von Photovoltaikanlagen in Dachbereichen zu prüfen. Ebenso eignen sich geräuscharme Kleinstwindkraftanlagen.

Die Weiterentwicklung kann auch durch eine Erweiterung der Auswahlmöglichkeit zum Abstellen des Pkw erfolgen. An bewährten Standorten könnten zukünftig die Nutzer zwischen einem offenen Stellplatz, einem Carport-Platz oder einer Einstellgarage wählen. Dafür sind einzelne Zeilenabschnitte zurückzubauen. Zudem würden auch abschließbare Boxen für (Elektro-)Fahrräder, Krafträder oder E-Roller das Angebot eines modernen Standortes des ruhenden Verkehres ergänzen.

Solche Investitionen müssen sich jedoch auch finanziell darstellen lassen. Dringende Erhaltungsmaßnahmen sollten deswegen nicht zurückgestellt werden. Dafür sind für die infrage kommenden Standorte vorab Projektstudien zur Nachfrage, Machbarkeit und Finanzierung erforderlich.

Diese Handlungsansätze eignen sich insbesondere für die Standort-Kategorien Erhaltungsstandort, Beobachtungsstandort und Konzentrationsstandort.

2. Umnutzung

Der Handlungsansatz „Umnutzung“ zielt auf die Erhaltung der baulichen Anlagen, um diese für eine andere Nutzung als das Einstellen von Pkw vorzubereiten. Vom Grundsatz her können einzelne Garagen, Garagenzeilen oder ein gesamter Garagenstandort umgenutzt werden. Die Gründe für ein in Betracht ziehen dieses Handlungsansatzes ist ein deutlicher Leerstand am Garagenstandort. Dabei sind mehrheitlich Garagen bereits längere Zeit leer, ohne dass diese von neuen Nutzern nachgefragt werden. Zwar ist es das Anliegen der Lutherstadt Eisleben im ersten Schritt potenzielle Pkw-Besitzer für die Anlagen zu interessieren, sofern der Erhalt der Anlage als städtebaulich zielführend eingeordnet wurde. Mangelnde Nachfrage würde grundsätzlich eine Aufgabe der Strukturen nahelegen, also den Rückbau nicht benötigter Garagen bedeuten. Rückbau ist mit Kosten verbunden. Sollte es bislang keine Interessenten für eine Nachnutzung geben, kann der Rückbau aller nicht notwendigen Garagen im Stadtgebiet mit Blick auf die finanziellen Möglichkeiten der Lutherstadt Eisleben nur in Etappen erfolgen. Priorität haben dabei jene Anlagen, die deutliche Schäden aufweisen oder sich in wenig frequentierten Lage befinden (Gefahr von Vandalismus). Zudem können neuere Investitionen in die Garagen (z.B. Neue Tore, Dachreparaturen etc.) eine längere Nutzung rechtfertigen. Daher ist zu prüfen, ob leerstehende Garagen mit guter baulicher Substanz mit neuer Funktion weiter nutzbar bleiben. Dies kann als Zwischennutzung erfolgen und so die Gefahr von Verfall und Vandalismus bis zum Rückbau minimieren. Positiver Effekt ist ein "Vorhalten" für höherwertige Folgenutzungen zu einem späteren Zeitpunkt. Die Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten von Garagen muss sich nicht auf potenzielle Rückbau-Standorte beschränken. Insbesondere größere Erhaltungsstandorte lassen sich damit beleben und im Idealfall wird ein derzeit geringer Leerstand nicht weiter erhöht. Wenn die Nachfrage deutlich zurückgeht, ist es das Ziel dieses Handlungsansatzes baulich intakte Anlagen für andere Nutzungen freizugeben - übergangsweise oder längerfristig.

Die Ursachen für den zunehmenden Leerstand wurden bereits benannt. Sie sind für eine potenzielle Umnutzung genauer zu betrachten. Leerstand in solchen Lagen ergeben sich häufig aus einem Überangebot an Pkw-Einstelloptionen oder Mängel bei den Garagen (zu klein, bauliche Mängel, schlecht einsehbare Zugänge). Sollten zudem keine städtebaulichen Gründe für eine andere bauliche Nutzung der betroffenen Grundstücke bestehen, kann eine Umnutzung zur Aufwertung von Standorten zielführend sein. Resultiert der Leerstand vor allem aus der Lage im Stadtgebiet, also in größerer Entfernung zu Wohngebäuden, schränkt das auch die Art der Umnutzung ein. Für private Nutzer ist die Entfernung zum Wohnhaus in der Regel mit beachtlich und daher meist ungeeignet. Diese Standorte eignen sich bei guter Verkehrsanbindung vorzugsweise für Gewerbetreibende (beispielsweise Handwerker oder vergleichbare Kleinunternehmer). Befindet sich der betreffende Garagenstandort innerhalb eines Wohngebietes, kann eine Umnutzung flexibler gestaltet werden.

Aufgrund der Bauweise der Garagen sind diese für die Umnutzung zu Lagerräumen geeignet. Diese nahe liegende Umnutzung wird teilweise bereits praktiziert, wenngleich dies in der Re-

gel nicht zulässig ist. Doch es zeigt sich damit der Bedarf für eine solche Nutzung. Überwiegend erfolgt die Lagerung durch private Personen. Die Gründe dafür sind vielfältig. Meistens sind solche Lagerräume begehrt, wenn den Nutzern im Wohnhaus nicht ausreichend Stauraum zur Verfügung steht, also kleine Wohnung die nur anteilig über Kellerräume verfügen. Manchmal ist es auch ein Ansammeln von Gegenständen, welche nicht mehr benötigt werden, aber eine Entsorgung vermieden wurde. Da die Nachfrage offensichtlich besteht, ist es ein Handlungsansatz, einzelne Garagen dafür umzugestalten.

Eine Variante sieht vor, diese Nutzung auf Privatpersonen ohne gewerblichen Hintergrund zu beschränken. Weitergehende Regelungen können die Zugangsberechtigten Nutzer stärken begrenzen. So ist es auch denkbar, dass nur Mieter angrenzender Straßen oder Gebäude eines Wohnungsunternehmens diese Nutzungsform in Anspruch nehmen können. Diese Einschränkungen ermöglichen eine Ordnung bei der Inanspruchnahme. Es können Missstände vermieden werden. Des Weiteren sind aus rechtlicher Sicht dieser Lager dann als Wohnraum bezogene Nebenanlage einordbar und nicht als gewerbliche Nutzung. Grundsätzlich ist die Umnutzung der zum Einstellen von Pkw vorgesehenen baulichen Anlagen bauordnungsrechtlich für die jeweiligen Standorte abzustimmen. Zudem kann eine zeitliche Begrenzung auf Monate oder wenige Jahre vorgesehen werden, um gegebenenfalls unerwünschte Entwicklungen abbrechen zu können. Auch lässt sich damit der Investitionsbedarf kalkulieren, Einbauten wie neue Tore, Regale etc. auf Wirtschaftlichkeit prüfen und Reparaturen besser koordinieren. Mit der Umfunktionierung zu Lagerräumen wird auch das Interesse von nicht Zugangsberechtigten geweckt. Daher sollte auch die Infrastruktur entsprechend angepasst werden. Dies können Sicherheitszäune, Beleuchtungen, Kameras und sichere Tore sein.

Neben privaten Nutzern können sich Lagerräume auch für kleingewerbliche Unternehmen eignen. Hierbei sind ähnliche vertragliche Regelungen zu bestimmen, um auch für diese Nutzung geordnete Verhältnisse bewahren zu können. Eine Vereinbarkeit mit der umgebenden Nutzung sollte hier insbesondere mit Blick auf mögliche Lärmimmission gegeben sein. Zu beachten ist, dass die Änderung der Nutzung als Lagerraum regelmäßig eine Baugenehmigung erfordert. Für die jeweiligen Standorte ist eine bauordnungsrechtliche Prüfung für die Umnutzungsabsichten und deren Zulässigkeitsrahmenbedingungen vorab zu prüfen. In Wohngebieten sind gewerbliche Lager von Bauunternehmen, kaum zulässig, da diese Nutzung i. d. R. die Kriterien von nicht störendem Gewerbe nach BauNVO nicht erfüllen. Zudem ist die äußert einfach gehaltene Bauweise kritisch, Anforderung an den Brandschutz aber auch an den Diebstahlschutz werden selten erreicht. Dies schränkt die in Frage kommenden, zu lagernden Materialen erheblich ein.

Dieser Handlungsansatz eignet sich insbesondere für die Standort-Kategorien Beobachtungsstandort und Konzentrationsstandort. Prinzipiell kämen auch Rückbaustandorte infrage. Wenngleich durch die Umnutzung eben kein Rückbau stattfinden würde, jedoch eine Nutzungsänderung. Dabei können einzelne Garagen einer Anlage umgenutzt werden, aber auch Garagenabschnitte ("Mischnutzung") oder für den gesamten Standort erfolgen.

3. Rückbau / Teilrückbau

Der Handlungsansatz „Rückbau / Teilrückbau“ sieht die bauliche Rücknahme von Einzelgaragen, Garagenzeilen oder eines gesamten Garagenstandortes vor. Eine der wahrscheinlichsten Ursachen des hohen Leerstandes von Garagenstandorten ist das Fehlen potenzieller Nutzern. Entscheidet ist hierfür häufig die räumliche Entfernung. Das heißt, entweder befinden sich nur wenige Wohnungen im nahen Umfeld oder es besteht aufgrund der Siedlungsform (bei-

spielsweise Einfamilienhausbebauung) kein Bedarf. Zudem kann ein räumliches Überangebot, bauliche Mängel an den Garagen oder schlecht einsehbare rückwärtig liegende Garagenzeilen die geringe Nutzung verstärken. Wenn trotz einer Beseitigung dieser Hemmnisse kein ausreichendes Nutzerpotenzial vorhanden ist, sind von Investitionen in die Aufwertung und Engagement für den Erhalt abzusehen. Auch ein vollständiger Verkauf der Garagen an einen privaten Investor würde die grundlegenden Probleme der mangelnden Nutzung kaum ändern. Sollten also keine städtebaulichen Gründe oder weitere Entwicklungsperspektiven im Umfeld der jeweiligen Garagenstandorte einen Erhalt begründen lassen, ist eine Standortaufgabe zielführend. Standortaufgaben bzw. Rückbaumaßnahmen sind zudem ein effektives Mittel zur Reduzierung des Garagenbestandes in Verfügung der Lutherstadt Eisleben. Idealerweise stärkt dies verbleibende Standorte. Dazu können ggf. verbleibenden Nutzer zum Umzug in Garagen mit Erhaltungsperspektive motiviert werden.

Im Ergebnis vorgenannter Erwägungen ist seitens der Lutherstadt Eisleben zu prüfen, ob der Rückbau von Garagen an einem Standort vorzunehmen ist. Weiter ist zu prüfen ob es nur Teilflächen eines Standortes betreffen soll und in welchem Zeithorizont die Garagenrücknahme für alle Beteiligten konfliktarm möglich ist. Daher ist zunächst mit Blick auf die besondere Eigentumssituation von anteilig privaten Pachtgaragen auf städtischen Grundstücksflächen, die Zulässigkeit von Abbrucharbeiten sicherzustellen. Damit verbunden sind ggf. Kündigungen noch verbliebener Nutzungsverträge. Für die meist wenigen verbliebenen Nutzer sind individuelle Lösungen zu finden, beispielsweise durch alternative Einstellmöglichkeiten im näheren Umfeld. Unter Umständen ist nicht bei jedem Pächter / Nutzer die Bereitschaft sofort da, die private Garage aufzugeben und rückzubauen. Mit dem 01.01.2023 entfällt nach dem Schuldrechtsanpassungsgesetz zudem die Kostenteilung für den Abbruch (§ 15 Abs. 3 SchuldRAnpG) bei Beendigung des Vertragsverhältnisses. Ab diesem Tag hat der Nutzer den Rückbau eigenständig zu finanzieren. Für Garagen, die sich im städtischen Eigentum befinden, ist der Abbruch besser zu organisieren, aber auch die vollständigen Kosten zu tragen.

Ein weiterer Aspekt ist die Planung der Reihenfolge, nach der die Rückbaumaßnahmen vorgenommen werden sollten. Dabei soll zum einen unterschieden werden, in welcher zeitlichen Abfolge Garagen abzubrechen sind, zum anderen spielt die räumliche Priorisierung eine Rolle. Einige Bereiche sind vorrangig rückzubauen, um beispielsweise weiteren Vandalismus zu vermeiden und bessere Einsehbarkeit für ggf. verbleibende Anlagen zu erreichen (Priorisierung nach Einschätzung des städtebaulichen Missstandes). Sind bereits Nachnutzungen konkret, sollte der Abbruch einschließlich der Umorientierung der gegebenenfalls verbliebenen Nutzer beschleunigt werden. Andere Standorte erfordern hingegen keine zeitnahe Maßnahme. Mit Blick auf die Kosten eines Rückbaus und der Haushaltssituation der Lutherstadt Eisleben, sollte eine Staffelung vorgesehen werden. Daher beinhaltet das vorliegende Garagenentwicklungskonzept mit dem Maßnahmenkatalog (Kapitel 4) auch eine zeitliche Reihenfolge, mit der Rückbau- und andere Maßnahmen erfolgen sollen.

Grundsätzlich ist diese zeitliche Priorisierung des Rückbaus jedoch eine Orientierungshilfe, welche den Sachstand zurzeit der Erarbeitung des Konzeptes widerspiegelt. Dies kann insbesondere durch eine wechselseitige Beeinflussung Veränderungen mit sich bringen. Unterschiedliche Interessenlagen können die vorgedachte Rückbaureihenfolge verändern. Bekennt sich die Lutherstadt Eisleben i.V.m. einem Beschluss des Stadtrates dazu, einzelne Garagenstandorte aufzugeben, können diese Flächen für neue Nutzungen bei Investoren interessant werden. Andererseits kann sich auch das angedachte Zugriffsrecht für den Rückbau der baulichen Anlagen durch zögerliche, beharrliche Nutzer erst deutlich später ergeben.

Eine zeitliche Priorisierung sollte zudem unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit / Effizienz erfolgen. Ist absehbar, dass in einer Garagenzeile erst in ein bis zwei Jahren die Nutzung vollständig aufgegeben wird, ist einem Abbruch von Teilbauten auch eine geringere Wirtschaftlichkeit zu unterstellen. Für den Abbruch ist es aus statischen Gründen zielführend, Garagenzeilen vollständig rückzubauen. Dafür muss ein vollständiger Leerstand bestehen. So kann vermieden werden, dass bei Teilrückbauten neue Außenwände an verbleibenden Garagen entstehen, welche zusätzliche Kosten verursachen (Witterungsschutz, Dachkonstruktionen anpassen u.ä.). Vorgenannte Punkte sollten Einfluss auf die Reihenfolge der Abbrucharbeiten von Garagenzeilen nehmen, welche für den Rückbau vorgesehen werden.

Mit dem Handlungsansatz des Rückbaus von Garagenstandorten geht die Frage der Nachnutzung einher. Grundsätzlich verfügen alle Standorte über ein positives Veränderungspotenzial im Sinn der Stadtentwicklung. Viele können für die nachfolgenden Nutzungen bebaut werden, entweder für den Wohnungsbau oder „nur“ als Stellplatz in Ersatz für zu kleine, baufällige Garagen. Weitere eigenen sich für eine Bepflanzung. Eine Grünflächennutzung kann vielfältig sein, auf Dauer vorgesehen oder als Zwischennutzung.

Wenn bereits konkrete Vorstellungen bestehen, wie das Grundstück zukünftig genutzt werden soll, kann der Ablauf gut geplant werden. Im ersten Schritt ist zunächst zu klären, ob das geplante Vorhaben planungsrechtlich zulässig ist und wie gegebenenfalls noch fehlendes Baurecht geschaffen werden kann. Dies ist vorab zielführend, um bei Eignung einzelne bauliche Anlagen für das geplante Vorhaben weiter zu nutzen. Das könnten Teile der Zuwegung, kurze Abschnitte einer Garagenzeile im guten baulichen Zustand oder ein rückwärtiger Grünstreifen mit Funktionen für den Immissions- oder Naturschutz sein. Zudem könnte eine frühzeitige Beräumung mit längerer Nutzungspause (bis Baurecht geschaffen werden kann) zu planungsrechtlichen oder artenschutzrechtlichen Hemmnissen führen. Dafür ist im nächsten Schritt der zeitliche Rahmen zu benennen, um den verbliebenen Nutzern klare Verhältnisse zu geben. Ein wichtiger Aspekt ist die Abstimmung zu finanziellen Verhältnissen. Es sollte vertraglich geregelt sein, wer die Kosten für den Rückbau trägt. Unter Umständen sind Altlasten kostspielig zu entsorgen (Bauschutt oder kontaminiertes Erdreich).

Ist der Rückbau aufgrund der mangelnden Garagennutzung oder einer städtebaulichen Missstandssituation vorgesehen, muss eine Nachnutzung nicht vorab bestimmt werden. Es ist nicht zielführend, leerstehende und verfallene Garagen nicht abzureißen, nur weil die Folgenutzung noch unklar ist. Es empfiehlt sich jedoch, bereits vorab eventuelle Nutzungspotenziale zu ermitteln, um Interesse bei möglichen Investoren zu schaffen. Hierzu ist ein erwartbarer Nutzungsrahmen aufzuzeigen: ist das Grundstück baulich nutzbar?, besteht Stellplatzbedarf?, ist eine Grünfläche mit Immissionschutzfunktionen für die Nachbarschaft notwendig? Letzteres kann erforderlich werden, wenn beispielsweise die Garagen bisher abschirmende Funktionen zu Straßen, Schienen oder beispielsweise Sportplätzen übernommen haben.

Für die Ermittlung des städtebaulichen Nutzungspotenzials ergeben sich nachfolgende Orientierungen, die für die Einzelstandorte jedoch individuell zu bewerten sind. Zunächst ist eine planungsrechtliche Einordnung zielführend. Dafür ist einerseits die Lage des Standortes im Bebauungszusammenhang („Innenbereich“ gemäß § 34 BauGB) oder außerhalb („Außenbereich“ gemäß § 35 BauGB) relevant. Im sogenannten Innenbereich kann eine Bebauung erfolgen, die sich Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist (vergl. § 34 Abs. 1 BauGB). Aufgrund der Lage vieler Garagenstandorte in Wohn-

gebieten, eignen sich die freiwerdenden Grundstücke dann häufig für den Neubau von Wohngebäuden oder für Wohnnutzung bezogene Nebenanlagen. Auch kleinere Gewerbeeinheiten, die das Wohnen nicht wesentlich stören, sind in der Regel im Siedlungszusammenhang zulässig. Hier sind auch Stellplätze oder ähnliches wieder möglich. Eine mangelnde Nachfrage nach Garagen steht nicht im Widerspruch zum Bedarf nach Stellplätzen.

Standorte im Außenbereich können zunächst nicht bebaut werden (Ausnahme sind privilegierte Bebauungen), dennoch kann auch hier eine Orientierung an der Eigenart der näheren Umgebung helfen. So kann eine Überführung in Garten- und Grabeland potenzielle Interessen ansprechen. Sollte dennoch eine Bebauung beabsichtigt sein, kann dies über ein Bauleitplanverfahren erfolgen. Dies ist insbesondere Erfolg versprechend, wenn der Flächennutzungsplan 2025 der Lutherstadt Eisleben für jenen Bereich eine Baufläche darstellt.

Daher ist auch andererseits die Aussage der Bauleitplanung der Lutherstadt Eisleben relevant. So befinden sich die meisten Garagenstandorte in Bauflächendarstellungen des Flächennutzungsplanes 2025 der Lutherstadt Eisleben. Dies resultiert aus der funktionalen Zuordnung zu Wohngebieten (Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen). Eine Sondergebietsdarstellung für Garagenkomplexe mit entsprechend eindeutiger (einschränkender) Nutzungszuordnung besteht für die Lutherstadt Eisleben nicht. Sollte ein zurückzubauender Garagenstandort im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes liegen, gelten die entsprechenden Festsetzungen. Dadurch bestehen klar geregelte Nutzungsarten.

Neben der baulichen Folgenutzung der zurückzubauenden Garagenstandorte, gibt es auch die Option einer Umwandlung als Grünfläche. Einige Standorte eignen sich nicht für eine Bebauung (z.B. Baugrund zu instabil, zu nah an der Bahntrasse etc.), sind zu weit abseits oder generell in einer städtischen Lage ohne derzeitige Nachfrage. Die Umwandlung als (extensive) Grünfläche kann als Ausgleichsfläche für andere Bauvorhaben mit Eingriffen in Natur und Landschaft dienen.

Hierbei finanziert in der Regel der Vorhabenträger die externe Ausgleichsmaßnahme, einschließlich vorheriger Beseitigung der baulichen Anlagen. Dabei erfolgt jedoch der Rückbau mit naturfachlicher Aufwertung erst, wenn ein Bauvorhaben eine externe Fläche sucht, die den erforderlichen Ausgleich flächenmäßig erreichen kann. Alternativ übernimmt eine Grünfläche auch stadtklimatische Aufgaben, dient der Retention (Niederschlagswassermanagement) oder für die Frischlufterzeugung in kompakten Siedlungsraum. Ist die Beseitigung der Garagen dringend notwendig oder bereits erfolgt, kann auch zunächst eine Bepflanzung als Zwischennutzung erfolgen. Hier sollten Gräser oder Blühwiesen bevorzugt ausgesät und Obststräucher gepflanzt werden. Diese Form der Zwischennutzung ist geeignet, falls eine bauliche Nutzung zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht ausgeschlossen werden soll und später keine Pflanzbindungen (beispielsweise durch höherwertigen Baumbestand) hemmend sind.

Welche Folgenutzungen in Frage kommen können, wurde in den einzelnen Steckbriefen formuliert. Dabei handelt es sich um gegenwärtige Einschätzungen zur Orientierung. Das umfassende Potenzial kann damit nicht aufgezeigt werden. Zusammenfassend kann jedoch festgehalten werden, dass insbesondere die kleineren Standorte der Lutherstadt Eisleben bessere Voraussetzungen für die Nachnutzung haben. Die größeren Standorte (Komplexe) im Norden und Süden der Kernstadt hingegen weisen deutliche Hemmnisse für eine Folgenutzung im Sinne des Städtebaus auf.

Diese Handlungsansätze eignen sich insbesondere für die Standort-Kategorien Konzentrationsstandort und Rückbaustandort.

4.2 Kostenrahmen der Handlungsempfehlungen

Mit dem Handlungserfordernis zur Anpassung des Garagenbestandes sind grundsätzlich Kosten verbunden. Sowohl die Erhaltung oder die Aufwertung als auch die Umnutzung sowie der Rückbau (ohne konkretes Nachnutzungsziel) erfordert eine Finanzierung der Maßnahmen.

Die meisten der im vorliegenden Garagenentwicklungskonzept untersuchten Garagenstandorte auf kommunalen Flächen der Lutherstadt Eisleben benötigen finanzielle Zuwendung. Häufig sind es Dachreparaturen oder neue Einfahrtstore, da viele der Bauten zwischen 40 und 60 Jahre alt sind und Schäden oft kleinteilig repariert wurden. Auch die Infrastruktur an den Standorten (u. a. Verkehrsflächen und Versorgungsleitungen) bedarf regelmäßiger Erhaltungsarbeiten.

Neben Maßnahmen zur Sicherung und der Instandsetzung für eine fortführende Nutzung, empfiehlt das Garagenentwicklungskonzept der Lutherstadt Eisleben auch den Rückbau für Teilbereiche einzelner Standorte oder die vollständige Beseitigung aller baulichen Anlagen von Garagenstandorten. Damit besteht für die meisten vorliegend untersuchten Garagen ein kurz- oder mittelfristiges Handlungserfordernis, wofür finanzielle Mittel in den städtischen Haushalt der Lutherstadt Eisleben einzuplanen und vorzuhalten sind. Der Zustand vieler Garagen lässt hier zudem nur wenig zeitlichen Spielraum.

Eine besondere Schwierigkeit bereitet die Bezifferung des notwendig werdenden finanziellen Rahmens für die untersuchten Garagenstandorte vor der projektbezogenen Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen. Ein Grund ist die in der Vergangenheit immer stärker werdende Dynamik der Kostenentwicklung sowohl für Sicherung und Instandsetzung als auch für Rückbau und Abbruch einschließlich der Entsorgung von Abbruchmaterial sowie Bodenaushub in Abhängigkeit der Schadstoffbelastungen, wie z.B. Kohlenwasserstoffe, PAK (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) usw. Hinzukommen gegenwärtig unzureichende Erhebungen zur baulichen Substanz, den Abmessungen und zum Zustand für jede einzelne Garage, so dass der zu erwartende Kostenaufwand für die im Garagenentwicklungskonzept der Lutherstadt Eisleben empfohlenen Maßnahmen mit Durchschnittswerten prognostiziert werden kann.

Für eine grobe Orientierung soll im Rahmen dieser konzeptionellen Untersuchung angenommen werden, dass typische Reparaturmaßnahmen einer Garagen (z.B. Sicherung des Daches, Austausch der Tore) im Schnitt 1.000 EUR kosten. Eine Wiedernutzbarmachung einer zwischenzeitlich nicht mehr nutzbaren Garage mit dem Ziel der Vermietung, kann deutlich teurer werden. Zusätzlich treten Kosten bei der Infrastruktur der Standorte auf. So müssen regelmäßig Zufahrten repariert, Schlaglöcher beseitigt und defektes Leuchtmittel getauscht werden.

Die Kosten für den Rückbau von Garagen werden gegenwärtig in der Größenordnung von 1.500 EUR pro Einheit deklariert. Wenngleich sich der Abbruch ebenfalls finanziell in einem sehr weitem Rahmen bewegen kann. Einflussfaktoren auf die Rückbaukosten pro Einheit sind vor allem die Anzahl der zusammenhängend betroffenen Garagen, Baustruktur (Metallgaragen, einheitliche Garagenzeile, individuelle Bauweise mit unterschiedlichen Baumaterialien) und das zu entsorgende Bau- und Bodenmaterial. Insbesondere die fachgerechte Entsorgung des Abbruchmaterials ist ein entscheidender finanzieller Faktor. Neben typischen Baustoffen sind Bitumen (Dachabdichtung), Asbest oder mit Treib- und Schmierstoffen verunreinigter Boden sowie Bodenplatten zu benennen. Gerade Asbest ist mit zunehmendem Alter und Zerfall

eine gefährliche Altlast und stark Umwelt schädigend. Diese Gefährdung ist kurzfristig zu beseitigen. Zudem beinhalten einige Garagen auch Sperr- und Sondermüll, vereinzelt auch zerlegte Autowracks. Die Folgen sind für die Entsorgungs- und Gesamtkosten erheblich. Daher sind die finanziellen Auswirkungen für den Rückbau vorab praktisch nur sehr grob bezifferbar.

Bei nachfolgender Beispielkalkulation wurden Kosten für Rückbaumaßnahmen der Infrastruktur um die einzelnen Garagen nicht berücksichtigt. Hierzu zählen insbesondere Zuwegungen, Vorplätze, Wendebereiche und Ausweichstellen. Während die bei kleineren Garagenstandorten kaum eine Rolle spielen, nehmen diese Bereiche in größeren Garagenkomplexen einen erheblichen Flächenanteil ein. Teilweise verfügen die Standorte auch über Leitungen zur Niederschlagswasserbeseitigung und größere Beleuchtungsanlagen. Daher sind die erforderlichen Finanzmittel stark abhängig vom jeweiligen Standort und der Handlungsempfehlung (bspw. vollständiger Rückbau oder Teilrückbau einer rückwärtigen Garagenzeile).

Beispielkalkulation

Gemäß der Handlungsempfehlungen (Standortkategorien im Kapitel 3.2.2, ab Seite 20) sind für einen Rückbau die Kategorien „Rückbau“ und „Konzentration“ relevant. Die Kategorie „Beobachtung“ orientiert gegenwärtig nicht auf Abbruch von Garagen. Auch wenn zu einem späteren Zeitpunkt doch Rückbaumaßnahmen empfehlenswert sein können, werden in vorliegender Beispielrechnung keine vorgesehen. Gleiches gilt für die Kategorie „Erhaltung“.

Kategorie Rückbau	Garagen Gesamtanzahl	davon Pachtgaragen	davon Mietgaragen	nicht nutzbar / nicht erfasst / leer	erfolgter Abbruch
04 An der Ebertbrücke	3	1	1	1	0
12 Grüner Weg	72	0	4	60	8
16 Kasseler Straße	7	5	0	2	0
18 Mittelreihe unterhalb	6	4	1	0	1
19 Nußbreite	2	0	0	2	0
20 Obere Helbraer Str.	201	81	39	63	1
Summe	290	91	173		9
Kosten *					
bei 1.000 EUR	290.000 EUR	91.000 EUR	173.000 EUR		
bei 1.500 EUR	435.000 EUR	136.500 EUR	**259.500 EUR**		
bei 2.000 EUR	580.000 EUR	182.000 EUR	346.000 EUR		

Stand: Januar 2022

* Bei den Kosten wurde der als Durchschnitt angenommene Wert und zusätzlich eine günstigere und eine teurere Kostenstufe aufgeführt, um einen Kostenrahmen mit Schwankungen darzustellen.

Kategorie Konzentration	Garagen Gesamtanzahl	davon Pachtgaragen	davon Mietgaragen	nicht nutzbar / nicht erfasst / leer	Rückbau-Varianten zur Konzentration
03 Am Wolfstor	6	3	0	3	3
22 Sonnenweg **	272	188	61	23	23 / 71 / 134 **
23 Viehrampe	10	7	0	3	5
Summe	288	198	87		31 / 79 / 142
Kosten* **					
bei 1.000 EUR	*für Teilrückbaumaßnahmen*		31.000 EUR / 79.000 EUR / 142.000 EUR		
bei 1.500 EUR			**46.500 EUR / 118.500 EUR / 213.000 EUR**		
bei 2.000 EUR			62.000 EUR / 158.000 EUR / 284.000 EUR		
bei 500 EUR	*für Sanierungsmaßnahmen der verbleibenden Garagen (je Variante** 257, 209 oder 146 Garagen)*		128.500 EUR / 104.500 EUR / 73.000 EUR		
bei 1.000 EUR			**257.000 EUR / 209.000 EUR / 146.000 EUR**		
bei 1.500 EUR			385.500 EUR / 313.500 EUR / 219.000 EUR		
Gesamtkosten bei 1.500 EUR Rückbau und 1000 EUR für Sanierung			**303.500 EUR / 327.500 EUR / 356.000 EUR**		

Stand: Januar 2022

** Für den Garagenstandort „22 Sonnenweg“ wurden 3 Konzentrationsstufen simuliert: 1. Rücknahme ungenutzter (mit ggf. Nutzerumverteilung zum sachgerechten Rückbau) – 2. Rücknahme äußerer Garagenzeilen und 3. Rücknahme weiterer Garagenzeilen.

*** Eine Unterscheidung der Kosten in städtische und private Maßnahme (Miet- und Pachtgaragen) erfolgt nicht, da durch die Konzentrationsstrategie bestehende Nutzungen erhalten bleiben soll, ggf. erhalten Pächter andere Garagen im Tausch für eine sachgerechte Rücknahme, eine Beteiligung an den Rückbau-Kosten ist daher nicht zielführend. Der Übersichtlichkeit halber wurden für die Sanierungskosten ebenfalls keine Unterscheidung in städtische und private Maßnahme (Miet- und Pachtgaragen) vorgenommen. Zudem gilt auch hier, wenn ein Tausch erfolgen soll, ist auch der Zustand der Zielgarage durch den Verursacher des Tausches (Lutherstadt Eisleben) in einen nutzbaren Zustand zu bringen.

Kategorie Erhaltung und Kategorie Beobachtung	Garagen Gesamtanzahl	davon Pachtgaragen	davon Mietgaragen	nicht nutzbar / nicht erfasst / leer
01 Am Hohlweg	12	10	2	0
02 Am kalten Graben	11	8	3	0
05 Borngasse	19	15	2	2
06 Clara-Zetkin-Straße	9	4	3	2
07 Diesterwegstraße	181	88	56	37
08 Ferdinand-Neißer-Straße	2	0	2	0
09 Fritz-Wenck-Straße	3	3	0	0
10 Gerbstedter Chaussee	146	0	140	6
11 Glumestraße	90	74	10	6
13 Heizhausweg	8	8	0	0
14 Helbraer Straße	300	255	38	7
15 Hohetorstraße	19	12	6	1
17 Mittelreihe oberhalb	3	1	0	2
21 Schlangenweg	2	1	1	0
24 Vor der Kreisfelder Gasse	2	2	0	0
25 Vordere Siebenhitze – Alte Feldstraße	20	16	3	1
Summe	827	497	266 + 64	
Kosten				
bei 500 EUR	413.500 EUR	248.500 EUR	165.000 EUR	
bei 1.000 EUR	827.000 EUR	497.000 EUR	**330.000 EUR**	
bei 1.500 EUR	1.240.500 EUR	745.500 EUR	495.000 EUR	

Stand: Januar 2022

Die Tabellen zeigen eine sehr grobe Kostenschätzung, die sich durch mehrere Variablen deutlich nach oben, aber auch nach unten konkretisieren lässt. Die nicht genau bezifferbaren Kosten für bauliche oder Abbruchmaßnahmen sind eine Einflussgröße, die Anzahl der dann tatsächlich betroffenen Garagen und die zeitliche Priorisierung eine weitere. Auch können private Investoren als Nachnutzer die vollständige Umsetzung von Maßnahmen eines der größeren Standorte in eigener Regie übernehmen und damit den städtischen Haushalt erheblich entlasten. Zudem kann sich privates Engagement an mehreren Kleinstandorten deutlich auf den Kostenrahmen für die Lutherstadt Eisleben auswirken.

Grundsätzlich kann für die ermittelten Handlungserfordernisse unter den jetzt benannten Gegebenheiten von einem finanziellen Rahmen ausgegangen werden, der zwischen einem *mittleren sechsstelligen und einem niedrigen siebenstelligen Betrag* liegt. Dies umfasst sowohl Maßnahmen zur Erhaltung der Garagennutzung als auch zur Rücknahme von (Teil-)Standorten.

4.3 Maßnahmenkatalog

Der tabellarische Maßnahmenkatalog ist eine kompakte Übersicht der im Garagenentwicklungskonzept empfohlenen Maßnahmen und Strukturanpassungen. Der Maßnahmenkatalog ist im Hinblick auf die Art der Handlungsempfehlung sortiert und mit Angaben zur sinnvollen Priorität bzw. Dringlichkeit versetzt. Der tabellarische Handlungskatalog beinhaltet zudem Werte zur Garagengesamtzahl je Standort und der aktuellen Auslastung (Januar 2022). Dies ist gerade für bauliche Veränderungen wie (Teil-)Rückbau essentiell zu beachten und Alternativen den Nutzern anzubieten. Die aufgeführten Maßnahmen stellen eine Kurzzusammenfassung der Empfehlungen der Steckbriefe dar, so dass bei Umsetzung auf diese verwiesen wird.

Zur besseren Übersichtlichkeit wurde der Maßnahmenkatalog nachfolgend als a) Kurztabellen (Maßnahmen nach Handlungsempfehlung) und als umfangreichere b) Detailtabellen (Maßnahmen nach zeitlicher Priorisierung) zusammengestellt. Die in den Detailtabellen benannten Kostenrahmen resultieren aus den Annahmen in Kapitel 4.2 Kostenrahmen der Handlungsempfehlungen und unterliegen daher ebenfalls den dort aufgeführten Einschränkungen zur Genauigkeit der finanziellen Auswirkungen von konkreten Maßnahmen.

a) Kurztabelle – Maßnahmen nach Handlungsempfehlung

Handlungsempfehlung - Rückbau			
Standort *(mit lfd.Nr.)*	**Bestand /Auslastung**	**Bemerkung**	**Priorität**
12-Grüner Weg	72 / < 15%		**kurzfristig** – ab 2022
19-Nußbreite	2 / 0 %	Rückbau im Zuge anstehender Straßensanierungsmaßnahmen	**kurzfristig** – ab 2022
20-Obere Helbraer Straße	201 / > 50 %	Rücknahme erster Abschnitte bereits kurzfristig zielführend	**kurzfristig** – ab 2022
04-An der Ebertbrücke	3 / > 66 %		**mittelfristig** - ab 2025
16-Kasseler Straße	7 / > 66 %		**mittelfristig** - ab 2025
18-Mittelreihe unterhalb	6 / > 75 %		**mittelfristig** - ab 2025

Handlungsempfehlung - Konzentration mit Teilrückbau			
Standort *(mit lfd.Nr.)*	**Bestand /Auslastung**	**Bemerkung**	**Priorität**
22-Sonnenweg	272 / > 90 %	Rücknahme erster Abschnitte bereits kurzfristig zielführend	**mittelfristig** - ab 2025
03-Am Wolfstor	6 / 50 %		**mittelfristig** - ab 2025
23-Viehrampe	10 / > 66 %	Abstimmung mit angrenzenden Garageneigentümern	**mittelfristig** - ab 2025

Handlungsempfehlung - Beobachtung der Nutzungsnachfrage			
Standort *(mit lfd.Nr.)*	**Bestand /Auslastung**	**Bemerkung**	**Priorität**
05-Borngasse	19 / > 75 %	Nachfrage abklären (Bestandsnutzer, potenzielle Neunutzer)	**kurzfristig** - ab 2022
06-Clara-Zetkin-Straße	9 / > 75 %	Nachfrage abklären (Bestandsnutzer, potenzielle Neunutzer)	**kurzfristig** - ab 2022
07-Diesterwegstraße	181 / > 75 %	Abstimmung zur Perspektive mit Wohnungsunternehmen	**kurzfristig** - ab 2022
14-Helbraer Straße	300 / > 90 %	Abstimmung zur Perspektive mit Wohnungsunternehmen	**kurzfristig** - ab 2022
17-Mittelreihe oberhalb	3 / 33 %	Nachfrage abklären (Bestandsnutzer, potenzielle Neunutzer)	**kurzfristig** - ab 2022
24-Vor der Kreisfelder Gasse	2 / 100 %	Nachfrage abklären - Lage zum Teil auf privatem Grund lösen	**kurzfristig** - ab 2022
25-Vordere Siebenhitze / Alte Feldstraße	20 / > 90 %	Nachfrage abklären (Bestandsnutzer, potenzielle Neunutzer)	**kurzfristig** - ab 2022
02-Am kalten Graben	11 / 100 %	Abstimmung zur Perspektive mit Wohnungsunternehmen	**mittelfristig** - ab 2025
10-Gerbstedter Chaussee	146 / > 90 %	Abstimmung zur Perspektive mit Wohnungsunternehmen	**mittelfristig** - ab 2025
11-Glumestraße	90 / > 90 %	Abstimmung zur Perspektive mit Wohnungsunternehmen	**mittelfristig** - ab 2025
15-Hohetorstraße	19 / > 90 %	Nachfrage abklären (Bestandsnutzer, potenzielle Neunutzer)	**mittelfristig** - ab 2025
21-Schlangenweg	2 / 100 %	Nachfrage abklären (Bestandsnutzer, potenzielle Neunutzer)	**mittelfristig** - ab 2025
01-Am Hohlweg	12 / 100 %	Abstimmung zur Perspektive mit Kleingartenanlage	**mittelfristig/langfristig**
09-Fritz-Wenck-Straße	3 / 100 %	Nachfrage abklären (Bestandsnutzer, potenzielle Neunutzer)	**mittelfristig/langfristig**

b) Detailtabelle – Maßnahmen nach zeitlicher Priorisierung

kurzfristig

12 – Grüner Weg	Rückbau	Kurzfristig - ab 2022
72 / 64 Garagen - 4 vermietet - 0 verpachtet		60 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: *vorläufiger* Erhalt der Mietgaragen, da Randlage, Rückbau dennoch möglich	Maßnahme: ab 2022, vollständiger Rückbau (ohne genutzte Garagen in Randlage), Nachnutzung prüfen	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 90.000 EUR → *60 Garagen zu je 1.500 EUR* → *zusätzliche Kosten durch Gegebenheiten anzunehmen*

19 – Nußbreite	Rückbau	Kurzfristig - ab 2022
2 Garagen - 0 vermietet - 0 verpachtet		2 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: -	Maßnahme: ab 2022, vollständiger Rückbau im Zuge der Straßensanierungsmaßnahmen	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 3.000 EUR → *2 Garagen zu je 1.500 EUR* → *zusätzliche Kosten anzunehmen, da in Hanglage errichtet*

20 – Obere Helbraer Straße	Rückbau	Kurzfristig - ab 2022
201 Garagen - 39 vermietet - 81 verpachtet		201 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungen vollständig auslaufen lassen, alternative Abstellflächen (offene Stellplätze) anbieten	Maßnahme: ab 2022, gestaffelter Rückbau, kurzfristige Rücknahme erster Garagenzeilen prüfen, Nachnutzungspotenzial ermitteln	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 180.000 EUR → *120 Garagen zu je 1.500 EUR* → *ohne Pachtgaragen*
		121.500 EUR → *Rückbau der 81 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

05 – Borngasse	Beobachtung	Kurzfristig - ab 2022
19 Garagen - 2 vermietet - 15 verpachtet		4 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Pachtgaragen untersuchen, Umstellung auf Mietverträge oder Verkauf prüfen	Maßnahme: ab 2022, Sanierungsumfang der Mietgaragen ermitteln, Nachfrage abklären (Bestand u. neue Mieter)	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 4.000 EUR → *4 Garagen zu je 1.000 EUR* → *ohne Pachtgaragen*
		15.000 EUR → *Sanierung der 15 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

06 - Clara-Zetkin-Straße	Beobachtung	Kurzfristig - ab 2022
9 Garagen - 3 vermietet - 4 verpachtet		5 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Pachtgaragen untersuchen, dazu auch Abstimmung mit Wohnungsunternehmen; Umstellung auf Mietverträge prüfen	Maßnahme: ab 2022, Sanierungsumfang der Mietgaragen ermitteln, Nachfrage abklären (Bestand u. neue Mieter)	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 5.000 EUR → *5 Garagen zu je 1.000 EUR* → *ohne Pachtgaragen*
		4.000 EUR → *Sanierung der 4 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

07 - Diesterwegstraße	Beobachtung	Kurzfristig - ab 2022
181 Garagen - 56 vermietet - 88 verpachtet		93 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Pachtgaragen untersuchen, dazu auch Abstimmung mit Wohnungsunternehmen; Umstellung auf Mietverträge prüfen	Maßnahme: ab 2022, Sanierungsumfang der Mietgaragen ermitteln, Nachfrage abklären (Bestand u. neue Mieter), Teilrücknahme prüfen	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 93.000 EUR → *93 Garagen zu je 1.000 EUR* → *ohne Pachtgaragen*
		88.000 EUR → *Sanierung der 88 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

14 - Helbraer Straße	Beobachtung	Kurzfristig - ab 2022
300 Garagen - 38 vermietet - 255 verpachtet		45 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Pachtgaragen untersuchen, dazu auch Abstimmung mit Wohnungsunternehmen; Umstellung auf Mietverträge prüfen	Maßnahme: ab 2022, Sanierungsumfang der Mietgaragen ermitteln, Nachfrage abklären (Bestand u. neue Mieter), Teilrücknahme prüfen	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 45.000 EUR → *45 Garagen zu je 1.000 EUR* → *ohne Pachtgaragen*
		255.000 EUR → *Sanierung der 255 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

17 - Mittelreihe oberhalb	Beobachtung	Kurzfristig - ab 2022
3 Garagen - 0 vermietet - 1 verpachtet		2 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Pachtgaragen untersuchen, Umstellung auf Mietverträge oder Verkauf prüfen	Maßnahme: ab 2022, Nachfrage abklären, Status der 2 nicht erfassten Garagen klären und ggf. sanieren	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 2.000 EUR → *2 Garagen zu je 1.000 EUR* → *ohne Pachtgaragen*
		1.000 EUR → *Sanierung der 1 Pachtgarage* → *grundsätzlich durch Pächter*

24 - Vor der Kreisfelder Gasse	Beobachtung	Kurzfristig - ab 2022
2 Garagen - 0 vermietet - 2 verpachtet		0 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Umstellung auf Mietverträge oder Verkauf des Grundstücks prüfen	Maßnahme: ab 2022, Kontakt zu Pächtern und abklären der Nutzungsperspektive	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 0 EUR → *0 Garagen* → *ohne Pachtgaragen*
		2.000 EUR → *Sanierung der 2 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

25 - Vordere Siebenhitze/Alte Feldstr.	Beobachtung	Kurzfristig - ab 2022
20 Garagen - 3 vermietet - 16 verpachtet		4 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Pachtgaragen untersuchen, Umstellung auf Mietverträge oder Verkauf prüfen	Maßnahme: ab 2022, Sanierungsumfang der Mietgaragen ermitteln, Nachfrage abklären (Bestand u. neue Mieter)	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 4.000 EUR → *4 Garagen zu je 1.000 EUR* → *ohne Pachtgaragen*
		16.000 EUR → *Sanierung der 16 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

mittelfristig

04 – An der Ebertbrücke	Rückbau	Mittelfristig - ab 2025
3 Garagen - 1 vermietet - 1 verpachtet		3 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungen vollständig auslaufen lassen, Erforderlichkeit alternativer Abstellflächen (offene Stellplätze) prüfen	Maßnahme: ab 2025, vollständiger Rückbau nach Nutzungsaufgabe, Nachnutzungspotenzial ermitteln	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 3.000 EUR → *2 Garagen zu je 1.500 EUR* → *ohne Pachtgaragen*
		1.500 EUR → *Rückbau der 1 Pachtgarage* → *grundsätzlich durch Pächter*

16 – Kasseler Straße	Rückbau	Mittelfristig - ab 2025
7 Garagen - 0 vermietet - 5 verpachtet		7 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungen vollständig auslaufen lassen, Erforderlichkeit alternativer Abstellflächen (offene Stellplätze) prüfen	Maßnahme: ab 2025, vollständiger Rückbau nach Nutzungsaufgabe, Nachnutzungspotenzial ermitteln	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 3.000 EUR → *2 Garagen zu je 1.500 EUR* → *ohne Pachtgaragen*
		7.500 EUR → *Rückbau der 5 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

18 - Mittelreihe unterhalb	Rückbau	Mittelfristig - ab 2025
6 Garagen - 1 vermietet - 4 verpachtet		5 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungen vollständig auslaufen lassen, Erforderlichkeit alternativer Abstellflächen prüfen	Maßnahme: ab 2025, vollständiger Rückbau nach Nutzungsaufgabe, Nachnutzungspotenzial ermitteln	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 1.500 EUR → 1 *Garage zu je 1.500 EUR* → *ohne Pachtgaragen* 6.000 EUR → *Rückbau der 4 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

03 - Am Wolfstor	Konzentration/Teilrückbau	Mittelfristig - ab 2025
6 Garagen - 0 vermietet - 3 verpachtet		3 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Pachtgaragen untersuchen, Umstellung auf Mietverträge oder Verkauf prüfen	Maßnahme: ab 2022, Nachfrage abklären, Teilrückbau von 3 ungenutzten Garagen, Sanierung der 3 Pacht-garagen	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): Rückbau: → *ohne Pachtgaragen* 4.500 EUR → *3 Garagen zu je 1.500 EUR* 3.000 EUR → *Sanierung der 3 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

22 - Sonnenweg	Konzentration/Teilrückbau	Mittelfristig - ab 2025
272 Garagen - 61 vermietet - 188 verpachtet		84 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Garagen untersuchen, dazu auch Abstimmung mit Wohnungsunternehmen; Umstellung auf Mietverträge, Garagennutzung räumlich konzentrieren	Maßnahme: ab 2025, Rückbauumfang ermitteln (Umlegung von Garagenplätzen zur Konzentration), kurzfristige Rücknahme erster Garagenzeilen prüfen, Nachnutzungspotenzial für Teilflächen ermitteln	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): Rückbau: → *ohne Pachtgaragen* von 34.500 EUR → *23 Garagen zu je 1.500 EUR* bis 126.000 EUR → *84 Garagen zu je 1.500 EUR* Sanierung: → *ohne Pachtgaragen* bis 61.000 EUR → *61 Garagen zu je 1.000 EUR* ggf. 75.000 EUR → *Rückbau von 50 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter* bis 188.000 EUR → *Sanierung der 188 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

23 - Viehrampe	Konzentration/Teilrückbau	Mittelfristig - ab 2025
10 Garagen - 0 vermietet - 7 verpachtet		3 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Pachtgaragen untersuchen, Umstellung auf Mietverträge oder Verkauf prüfen	Maßnahme: ab 2022, Nachfrage abklären, Teilrückbau von 3 ungenutzten Garagen, Abstimmung mit angrenzenden Garageneigentümern	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): Rückbau: 4.500 EUR → *3 Garagen zu je 1.500 EUR* → *ohne Pachtgaragen* 7.000 EUR → *Sanierung der 7 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*

02-Am kalten Graben 10-Gerbstedter Chaussee 11-Glumestraße 15-Hohetorstraße 21-Schlangenweg	Beobachtung	Mittelfristig - ab 2025
01-Am Hohlweg 09-Fritz-Wenck-Straße		Mittelfristig / Langfristig
insgesamt: 283 Garagen - 162 vermietet - 108 verpachtet		Insg.: 175 Garagen für Maßnahmen vorzusehen
Umgang mit genutzten Garagen: Nutzungsperspektive der Pachtgaragen untersuchen, dazu auch Abstimmung mit Wohnungsunternehmen; Umstellung auf Mietverträge oder Verkauf prüfen	Maßnahme: ab 2022, Kontakt zu Pächtern und abklären der Nutzungsperspektive, Sanierungsumfang der Mietgaragen ermitteln, Nachfrage abklären (Bestand u. neue Mieter) → für Standort 01 Am Hohlweg: Abstimmung zur Perspektive mit Kleingartenanlage	Kostenrahmen (*siehe Hinweise im Kapitel 4.2*): 175.000 EUR → Sanierung von *175 Garagen* → *ohne Pachtgaragen* 108.000 EUR → *Sanierung der 180 Pachtgaragen* → *grundsätzlich durch Pächter*