

Beschluss-Vorlage 2020/0351 zur Sitzung am 24.09.2020  
des PLANUNGS- UND BAUAUSSCHUSSES

TOP 1

öffentlich

**Betreff:** Bebauungsplan "Kreuzlinger Feld", 1. BA "Wohnen"  
Teil 2 - Vorberatung der während der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1  
BauGB eingegangenen Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Kosten laut Beschlussvorschlag:

Euro

Kosten lt. Kostenschätzung

Euro

Kosten der Gesamtmaßnahme

(nur bei Teilvergaben)

Euro

Folgekosten

einmalig

lfd. jährl.

Euro

Veranschlagt

im Ergebnis-HH

2020

im Investitions-HH

2020

mit

Euro

Produktkonto

Haushaltsansatz

Bereits vergeben

Der zuständige Referent / Die zuständige Referentin  
wurde gehört

hat zugestimmt

hat nicht zugestimmt

### **Sachverhalt:**

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 14.01.2020 den Bebauungsplanvorentwurf „Kreuzlinger Feld, 1. BA, Wohnen“ befürwortet und beschlossen, mit diesem Plan die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden/Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

Der Bebauungsplanvorentwurf konnte in der Zeit vom 12.03.2020 bis 24.04.2020 im Eingangsbereich des Rathauses eingesehen werden. Die Planunterlagen konnten ebenfalls auf der städtischen Homepage eingesehen werden. Die Behörden/Träger öffentlicher Belange wurden parallel beteiligt.

Die Stellungnahmen der Behörden/Träger öffentlicher Belange wurden in der Sitzung am 15.09.2020 behandelt.

Von Bürgerinnen und Bürgern gingen 83 teils gleichlautende Schreiben ein. Exemplarisch liegen zwei dieser Schreiben bei. Den Fraktionen wurden alle Schreiben elektronisch übermittelt.

Aus den Schreiben ergeben sich Themenkomplexe, die nachfolgend behandelt werden.

## 1. Städtebau

Anregungen/Einwendungen sind zu folgenden Themen eingegangen:

- *Gebäudehöhe*
- *Blockstrukturen (Wohnhöfe)*
- *Höhenlage der Wohnungen*
- *Gestaltungsfestsetzungen / Dachaufbauten*
- *Überschreitung der nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässigen Grundflächenzahl (GRZ)*
- *Bevölkerungsdichte*

### Stellungnahme:

Die Festsetzungen ergeben sich aus dem städtebaulichen Entwicklungskonzept, welches aus dem Rahmenplan entwickelt wurde. Seitens des Landratsamts Fürstenfeldbruck, Ortsplanung, wird das Konzept begrüßt.

Die Gebäudehöhen wurden so gewählt, dass ein verträgliches Nebeneinander zwischen der bestehenden Bebauung an den Rändern des Planungsgebiets entsteht. Dabei werden Gebäudehöhen so festgesetzt, dass eine Höhe von max. 10,75 m (gemessen von der Geländeoberkante bis Oberkante Dachhaut) nicht überschritten wird. Dies entspricht in etwa der Höhe der in mindestens 20 m Abstand entfernten angrenzenden Bebauung.

Die Blockstrukturen dienen als Wohnhöfe und sind Grundvoraussetzung für die Entwicklung von parkartigen Strukturen und der Bepflanzung mit Großbäumen und Sträuchern. Vorteil ist auch die Größe der gewählten Blockstrukturen, die eine flächige, zusammenhängende Bepflanzung zulassen. Die Typologie der Blockbebauung mit ruhigen und qualitätsvollen, halb öffentlichen begrünten Wohnhöfen (z.B. Mischung zwischen allgemein öffentlich zugänglichen Flächen und kleineren privaten Gartenanteilen bei Erdgeschosswohnungen) wertet das direkte Wohnumfeld und die Nachbarschaft auf und bildet Ansätze eines urbanen Stadtquartiers.

Insbesondere bei der Gestaltung der Freiraum- und Erschließungsflächen in den Wohnhöfen soll es möglich sein, auf unterschiedliche Höhenlagen der Wohnungen im Verhältnis zum Außenbereich flexibel reagieren zu können (z.B. gegenüber den öffentlich zugänglichen Flächen leicht erhöhte Lage privater Gartenanteile)

Gestaltungsspielräume sollen nicht durch einen überdimensionierten Festsetzungskatalog stark eingeschränkt werden. Insbesondere eine energetisch weiter optimierte Bauweise soll möglich sein (z.B. durch kontrollierte Belüftung mithilfe von Luftkanälen und damit verbundenen angepassten Deckenhöhen). Mit den Festsetzungen zu den Dachaufbauten soll sichergestellt sein, dass sich Dachflächen begrünen oder als Dachgärten nutzen lassen und sich architektonisch in das geplante Baugebiet einfügen.

Bei der Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 für Hauptgebäude im allgemeinen Wohngebiet (WA) wurde berücksichtigt, dass sich möglicherweise aufgrund von Grundstücksteilungen der Bedarf größerer Grundflächen ergibt. Gleichzeitig wurde berücksichtigt, dass gemäß § 17 BauNVO die Obergrenze für ein WA mit einer GRZ von 0,4, aus städtebaulichen Gründen überschritten werden

kann, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die Fläche für Gebäude und versiegelte Flächen im allgemeinen Wohngebiet (WA) beträgt ca. 48.960 m<sup>2</sup>, davon sind etwa 9.800 m<sup>2</sup> in der Planzeichnung als zu begrünende Fläche festgesetzt, welche nicht über- bzw. unterbaubar ist. Dies entspricht einem Anteil von knapp unter 80 % (GRZ von 0,8). Betrachtet man das Baugebiet als Ganzes, entspricht dies den Vorgaben der BauNVO und ist darstellbar. Darin enthalten sind jedoch auch die inneren Erschließungswege, Zufahrten, Terrassen usw.

Insgesamt kann bei der geplanten Bebauung ein Grünflächenanteil von ca. 25 % angenommen werden, da noch ca. 8.000 m<sup>2</sup> festgesetzte Grünflächen auf den Dächern und unbebauten Flächen wie z. B. private Hausgärten, Grüninseln in und begleitend zu den Erschließungsflächen hinzukommen.

Die GRZ für das WA wurde bereits im Rahmen der Stellungnahme des Landratsamts Fürstenfeldbruck von GRZ 0,9 auf eine GRZ von 0,4 für Hauptgebäude mit einer Überschreitung bis GRZ 0,8 durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO (wie Garagen, Stellplätze mit Zufahrten, Nebenanlagen), festgesetzt. Zur Zeit wird geprüft, ob die Überschreitung auf eine GRZ von 0,7 reduziert werden kann und die Promenade von einer Unterbauung frei gehalten werden kann.

Der sparsame Umgang mit Flächen spiegelt sich maßgeblich auch in der Bevölkerungsdichte und Ausformulierung des vorgeschlagenen Quartiers wieder. Der nicht selten geäußerte Wunsch nach weniger dicht bebauten Gebieten mit Einfamilienhäusern und Reihenhäusern kann nicht Ziel einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Stadtentwicklung sein. Das Land und die Fläche als eine der kostbarsten Ressourcen, muss hinsichtlich der Dichte wohlbedacht überplant werden, um auch die folgenden Generationen vorausschauend zu berücksichtigen und im Sinne einer nachhaltigen Zukunft zu handeln. Eine Bebauung mit Einfamilien- und Reihenhäusern ist hinsichtlich des Flächenverbrauchs (Versiegelung durch Gebäude und Erschließung) im Verhältnis zur gewonnenen Wohnfläche unwirtschaftlich.

Die zweckgebundene Festsetzung von gefördertem Wohnraum (z.B. EOF-Förderung, Mehrgenerationenwohnen, Wohnungen für einheimische Bevölkerung) mit einem Anteil von 30 % der Geschossfläche ist im Bebauungsplan nicht vorgesehen. Die Stadt wird dies in städtebaulichen Verträgen angemessen regeln.

Die großflächige, mit Ausnahme der Innenhöfe, Unterbauung zum Unterbringen von PKWs und komfortabel zu erreichenden Fahrradabstellanlagen führt zu einer damit verbundenen Qualität eines autofreien Quartiers an der Oberfläche. Flächen, die im Regelfall Straßen und Stellplätzen zum Opfer fallen, meistens hochversiegelt und unattraktiv sind, können begrünt und intensiv gestaltet werden. Sie dienen der Allgemeinheit als Aufenthaltsbereiche und verbessern die Qualität des gesamten Stadtumfeldes. Der erforderliche Nachweis von PKW- und Fahrradabstellplätzen für die Bewohner\*innen kann entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Germering erfüllt werden.

Insbesondere die zukünftigen Bewohner\*innen des Gebietes sollen animiert werden, auf das eigene Fahrzeug zu verzichten und alternativ Carsharing-Angebote, das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

In der laufenden Quartiersentwicklung sollen das Busliniennetz angepasst und mögliche neue Haltepunkte mit Mobilitätsstationen verknüpft werden.

Auch spielen neben der Grundversorgung der Bevölkerung mit Wohnraum natürlich auch Aspekte der Ökologie und der Umwelt und der angemessene Umgang mit dem direkten baulichen Umfeld eine zentrale Rolle. Planung ist immer Abwägung und das Finden einer Balance aus verschiedenen Anforderungen, die berücksichtigt werden wollen.

Das vorgeschlagene Maß der Versiegelung ist vor allem auch hinsichtlich eines autofreien Quartiers und der ausgedehnten qualitätvollen Begrünung der unterbauten Flächen zu bewerten. Sowohl die öffentliche Verbindungsachse, die so genannte Promenade, als auch die Innenhöfe folgen dem Prinzip der optimierten Begrünung. Versiegelte Flächen werden, wenn möglich immer als durchlässige und offene Beläge ausgebildet. Die GRZ resultiert aus der großflächigen Unterbauung zum Unterbringen von PKWs und komfortabel zu erreichenden Fahrradabstellanlagen und der damit verbundenen Qualität eines autofreien Quartiers.

## 2. Grünordnung, Klima, Umwelt, Niederschlagswasser

Anregungen/Einwendungen sind zu folgenden Themen eingegangen

- *Hohe Flächenversiegelung, grüner Charakter*
- *Durchlüftung des Gebiets, Verweis auf Windgutachten und die darin formulierten Vorgaben, Durchlüftungsachsen Landsberger Straße und Kleinfeldstraße, Stadtklima*
- *Durchlüftung der Höfe „Hitzestaugefahr“, Mikroklima*
- *öffentliche Flächen, Spielplätze, Promenade*
- *Bodenaufbau auf den unterbauten Flächen mit 60 cm*
- *Festsetzungen zu Pflanzgrößen und Pflanzqualität und Fassadenbegrünung*
- *Umgang mit Niederschlagswasser, versickerungsfähige Flächen*
- *Feuerwehr und geplante Baumpflanzungen*

### Stellungnahme:

Die Flächenversiegelung soll sich nach dem städtebaulichen Konzept auf ein Mindestmaß beschränken. Die Versiegelung in den Grünhöfen ist durch Festsetzung von nicht über- und unterbaubaren Bereichen ausgeschlossen. Durch die begleitenden Grünflächen entlang und innerhalb der Wegebeziehungen erhält das Gebiet erlebbar Grünverbindungen. Das vorgeschlagene Maß der Versiegelung ist vor allem auch hinsichtlich der Vorzüge eines autofreien Quartiers und der intensiven Begrünung der unterbauten Flächen zu bewerten.

Sowohl die öffentliche Verbindungsachse, die so genannte Promenade, als auch die Innenhöfe folgen dem Prinzip der optimierten Begrünung. Versiegelte Flächen werden, wenn möglich, als durchlässige und offene Beläge ausgebildet. Durch die kompakte Bauweise kann zudem eine weitere Inanspruchnahme von Flächen, die aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum zu erwarten wäre, im Außenbereich vermieden werden.

Bereits bei der Entwicklung des Rahmenplanes und dem daraus folgenden städtebaulichen Konzept wurden die Ergebnisse des Windgutachtens aus dem Jahr 1998 berücksichtigt und den Empfehlungen gefolgt. Die maßgeblichen Durchlüftungsachsen finden sich, soweit im Bauungsplan enthalten, in der Bebauungsstruktur wieder. Sie liegen entlang der sog. Promenade und werden in den Wohnhöfen durch eine unterschiedliche Höhenstaffelung und unterbrochene Hofstrukturen an den Ostseiten der Wohnhöfe ermöglicht.

Die Innenhofstrukturen werden kleinklimatisch vor allem durch die angedachten parkartigen Strukturen mit Baumpflanzungen und Sträuchern positiv beeinflusst. Durch die fehlende Unterbauung in diesen Bereichen ist in Verbindung mit der ausgeprägten Beschattung und der Wasserspeicherkapazität des Bodens von einem sehr positiven Effekt (Verdunstungskälte) auf das Mikroklima auszugehen. Als Beispiel kann die Nachkriegsbebauung in Laim entlang der Agnes-Bernauer Straße/ Höhe Sandrartstraße in München genannt werden. Hier können komplett geschlossene Blockstrukturen mit ähnlichen Proportionen und parkartigen Innenhofstrukturen, ohne Tiefgarage besichtigt werden.

Grundsätzlich verfolgt das Konzept einen offenen und durchlässigen Städtebau, jedoch mit dem notwendigen Maß an Abstufung zwischen öffentlichen und halböffentlichen Bereichen (z.B. Mischung zwischen allgemein öffentlichen zugänglichen Flächen und kleineren privaten Gartenanteilen). Dies ist ein wichtiger Grundsatz für ein funktionierendes, konfliktfreies Wohnumfeld. Die Promenade bildet das Rückgrat des gesamten Quartiers und ist als öffentlich zugängliche Erschließungsachse konzipiert ebenso wie die Nord-Süd-Achsen. Sie kombinieren dabei notwendige Flächen für die Feuerwehr und versiegelte Wege der Erschließung. Flächen, die im Regelfall Straßen und Stellplätzen zum Opfer fallen, meistens hochversiegelt und unattraktiv sind, können durch die Verlagerung der Stellplätze unterhalb der Gebäude und Erschließungsflächen begrünt und intensiv z.B. mit Spielmöglichkeiten gestaltet werden. Sie dienen der Allgemeinheit als Aufenthaltsbereiche und verbessern die Qualität des gesamten Stadtumfeldes.

Es ist eine Bodenaufbauhöhe oberhalb der Tiefgarage von mind. 60 cm verbindlich festgelegt. Die erforderlichen Aufbauhöhen und Pflanzquartiergrößen je nach Wuchsklasse werden über Aufkantungen und Modulationen erzeugt, so dass in allen Bereichen die geltenden Regeln der Vegetationstechnik eingehalten werden können. Nachdem das Gelände ansteigt und die Wegeverbindungen nicht parallel zur Decke der Tiefgarage verlaufen, bedeutet dies, dass die Überdeckung je nach Gefälle um bis zu 20 cm höher ausfallen kann.

Die Festsetzungen zu den Gehölzen bzgl. der Pflanzgrößen und Pflanzqualität werden aufgrund der Anregungen des Landratsamts Fürstentfeldbruck/Untere Naturschutzbehörde geprüft, überarbeitet und in den Bebauungsplan eingearbeitet.

Um die Begrünung mit einer sinnvollen Artenzusammensetzung zu sichern, wird eine Pflanzliste für Bäume und Sträucher mit Mindestpflanzqualitäten festgesetzt. Die Festsetzung von Fassadenbegrünungen an Wänden von Nebengebäuden, von Müllhäusern, von nicht ins Gebäude integrierten Tiefgaragenzufahrten, sowie an Einhausungen von oberirdischen Fahrradstellplätzen kann ebenfalls zur Verbesserung des Naturhaushaltes beitragen. Eine Fassadenbegrünung bei einer Wohnbebauung mit hohem Fensteranteil wird als nicht sinnvoll angesehen.

Flächen werden grundsätzlich möglichst entsiegelt oder in wasserdurchlässigen Materialien ausgebildet. Wichtiger Punkt für die Nachhaltigkeit eines Quartiers ist auch der Umgang mit anfallenden Niederschlagswässern. Das Wasser wird in die Bereiche im Baugebiet geleitet, wo eine Versickerung grundsätzlich stattfinden kann.

Dies erfolgt, wenn möglich, über offene Entwässerungssysteme, die in die landschaftsarchitektonische Gestaltung integriert werden. Dadurch soll bei den Bewohnern\*innen auch ein Bewusstsein für das Thema Wasserkreislauf entstehen und zusätzlich positive Synergieeffekte in Bezug auf Lebensräume und Arten entstehen. Durch weitere Maßnahmen wie ausgedehnte Dachbegrünungen, Mulden und Oberflächengestaltungen (Stichwort: Schwammstadt) können die anfallenden Regenmengen auch bei Starkregen effektiv im Gebiet zwischengespeichert werden.

Bereits im Vorentwurf des Bebauungsplanes wurden die Standorte der geplanten Bäume so ausgewählt, dass sowohl deren Pflanzung als auch die Zufahrten und Aufstellbereiche für die Feuerwehr und die Rettungswege funktionieren.

### **3. Ausgleich und CEF Maßnahmen:**

Anregungen/Einwendungen sind zu folgenden Themen eingegangen:

- *Entfernung der Ausgleichsflächen zum Eingriffsstandort*
- *Flächeneignung*
- *Standort in Alling*
- *Beschreibung und Sicherung der CEF-Maßnahmen*

### **Stellungnahme:**

Der Gesetzgeber lässt die Anlage von Ausgleichsflächen auch außerhalb der Baugebiete und in größerer Entfernung zu. Bei der Wahl der Ausgleichsflächen spielt auch die Auswirkung auf die Umgebung eine Rolle. Es stehen nicht an jeder Stelle Ausgleichsflächen zur Verfügung, welche unter Abwägung aller Belange geeignet sind. Die Flächen wurden mit der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Fürstenfeldbruck abgestimmt und entsprechend anerkannt.

Die Berechnung der Größe der Ausgleichsflächen ergibt sich aus dem Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ .

Aufgrund der überarbeiteten Festsetzungen zur Grünordnung (Baumstandorte, Fassadengrün etc.) wurde der Bedarf für die Ausgleichsflächen neu bewertet. Ein Bedarf an Flächen in der Gemeinde Alling erscheint nach derzeitigen Kenntnissen daher nicht mehr erforderlich. Die Ausgleichsflächen können im Stadtgebiet von Germering auf Fl.Nr. 1432/28 (Nähe Mooschwaige) und Fl.Nr. 1919 (westlich Schusterhäusl) nachgewiesen werden.

Die CEF Maßnahmen werden in Übereinstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Bebauungsplan festgesetzt.

### **4. Verkehr, Verkehrsgutachten**

Anregungen/Einwendungen sind zu folgenden Themen eingegangen.:

- *Messdaten, Auswertung und Verkehrsgutachten*
- *Lichtsignalanlagen, Rückstau, Schleichverkehr*
- *Knotenpunktbelastung*
- *Auswirkung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das Baugebiet auf die Umgebung*
- *Verkehrsaufkommen*
- *Autobahnanschlussverkehr*
- *Plausibilität der Verkehrsgutachten*
- *Verwendete Quelldaten (Einwohnerzahlen, Einzelhandel)*
- *Anschluss an die vorhandenen Erschließungsstraßen*
- *Verkehrssicherheit, Radwegverkehr, benachbarte Schulen*

### **Stellungnahme**

Die Anregungen/Einwendungen aus der Öffentlichkeit, welche konkret zu den Verkehrsgutachten eingingen, wurden geprüft und erneut gutachterlich bewertet. Aufgabe des aktuellen Gutachtens von Modus-Consult ist es zu untersuchen, wie sich das Baugebiet und die zukünftige Planung, wie im Rahmenplan vorgesehen, auf die Umgebung auswirkt. Auch wenn das Verkehrsaufkommen zunehmen wird, ist das bestehende Verkehrsnetz geeignet, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

Bzgl. der Sicherheit des Verkehrs in Bezug auf die angrenzenden Schulen wird im Bebauungsplan die bestehende Alfons-Baumann-Straße um ca. 6 m verbreitert. Die dann entstehenden öffentlichen Verkehrsflächen geben bei der nachfolgenden Straßenplanung ausreichend Möglichkeit zur detaillierten Planung und Berücksichtigung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs. Auch die Einmündungsbereiche in die Kreuzlinger Straße und den Starnberger Weg können entsprechend berücksichtigt werden.

- a) *Messdaten sowie deren Auswertung und Darstellung in den Verkehrsgutachten von Modus-Consult und Schlothauer & Wauer.*

### Stellungnahme:

Nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, „Empfehlung für Verkehrserhebung (EVE)“ und dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)“ ist es zur Erfassung des DTV(W) (durchschnittlicher werktäglicher Verkehr) ausreichend, den Verkehr von Ende März bis Ende Oktober an einem Tag von 6:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00 Uhr zu erfassen. Dieser Tag muss ein Normalwerktag, sprich ein Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag außerhalb der Ferien sein, sowie außerhalb von Sonderereignissen (z.B. Großveranstaltungen) liegen.

Auf Grund dieser 2 x 4 Stunden Zählung kann über Faktoren auf den Tagesverkehr geschlossen werden. Bei der vorliegenden Untersuchung wurde der Verkehr über 24h erfasst, um eine hochrechnungsbedingte Ungenauigkeit des Tagesverkehrsaufkommens zu vermeiden.

Des Weiteren wurde, um den maßgebenden Tag im Wochenverlauf zu bestimmen, eine 7-Tages-Zählung durchgeführt. Die Identifizierung des Dienstags als maßgebender Tag erfolgte über die Auswertung der Knotenpunktbelastungen, die 7-Tage mittels Videodetektion erfasst worden sind. Hierbei ergaben sich an den Knotenpunkten im Wochenverlauf am Dienstag die Spitzenstunden mit den höchsten Belastungen im Kfz-Verkehr. Besondere Gegebenheiten wie Schulausflüge (Busverkehr) finden auf Grund ihrer sehr geringen Auswirkung auf den DTV(W) keine gesonderte verkehrliche Berücksichtigung und werden durch die Erfassung nach den allgemein anerkannten Regelwerken mit abgedeckt.

Die morgendliche Spitzenstunde an einem Normalwerktag ergibt sich erwartungsgemäß zwischen 6:00 - 10:00 Uhr, die abendliche Spitzenstunde zwischen 15:00 - 19:00 Uhr. Auf Grund der Videoerfassung (24h) der Verkehrsteilnehmer an den unterschiedlichen Knotenpunkten in einem 15-Minuten-Intervall, getrennt nach den Fahrzeugarten (Motorrad, Pkw, Bus, leichter Lkw, ...) kann die maßgebende Spitzenstunde für jeden Knotenpunkt einzeln und exakt über ein Tabellenkalkulationsprogramm ermittelt werden. Die Spitzenstunden können daher zeitlich versetzt auftreten. Beispielfhaft ist nachfolgend der Zeitpunkt der morgendlichen Spitzenstunde an 4 Knotenpunkten dargestellt.

K 11: 07:00 - 08:00 Uhr

K 12: 07:30 - 08:30 Uhr

K 25: 07:30 - 08:30 Uhr

K 26: 07:15 - 08:15 Uhr

Eine Erläuterung hierzu erfolgt in der Sitzung

Die Belastungen der maßgebenden Spitzenstunden der einzelnen Knotenpunkte sind im Gutachten zusammenfassend dargestellt.

Nach dem HBS werden für die Leistungsfähigkeitsberechnung für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage die erfassten Kraffahrzeuge der Spitzenstunde in sogenannte Personenkraftwagen-Einheiten (Pkw-E) zur Ermittlung der Bemessungsverkehrsstärke umgerechnet. Somit werden die Unterschiede der verschiedenen Fahrzeugarten (Fahrzeuflänge, Beschleunigungsverhalten,...) berücksichtigt.

b) *Berücksichtigung der Lichtsignalanlagen, deren Auswirkungen auf den Rückstau und dadurch entstehenden Schleichverkehr*

### Stellungnahme:

Die Bemessung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA) erfolgt nach den standardisierten Regelwerken. In diesem Fall nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Kapitel S4, Verfahren zur Berechnung eines Knotenpunktes mit LSA. Bei diesem Verfahren werden über verschiedene Algorithmen Parameter zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit einer LSA ermittelt.

Diese Parameter sind zum Beispiel die sogenannte Sättigungsverkehrsstärke, Kapazität eines Mischfahrstreifens, der Zeitbedarfswert, Auslastungsgrad, Abfluss pro Umlauf, Rückstaulänge, mittlere Wartezeit, ...

In den Berechnungsalgorithmen werden unterschiedliche Einflüsse wie die Aufteilung in einzelne Fahrspuren für die unterschiedlichen Verkehrsströme, die Nutzung von Mischspuren, die Räumzeit, die Freigabezeit, die Umlaufzeit, ein Anfahrzeitzuschlag etc. berücksichtigt.

Der freie Verkehrsfluss einer Straße wird durch Knotenpunkte gestört. An diesen Knotenpunkten kommt es auf Grund von Hierarchien (Vorfahrtsstraße) oder einer Lichtsignalregelung zu einer Wartezeit und somit zu einer Rückstausituation. Maßgebend an solchen Knotenpunkten ist die sogenannte mittlere Wartezeit über die sich die Qualitätsstufe und somit die Leistungsfähigkeit definiert. Die Knotenpunkte entlang der Landsberger Straße wurden für den Analysefall und den Planfall einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung unterzogen. Hierbei konnten auf Grund der mittleren Wartezeiten keine Defizite in der Leistungsfähigkeit festgestellt werden. Auch die ermittelten Rückstaulängen beeinflussen die Leistungsfähigkeit benachbarter Knotenpunkte nicht. Somit ist die Landsberger Straße grundsätzlich als leistungsfähig einzustufen.

c) *Vergleich zu dem bestehenden Verkehrsgutachten von Modus-Consult und dem vorherigen Gutachten von Schlothauer & Wauer*

Stellungnahme:

Für die Darstellung von Erhebungsdaten gibt es keine vorgeschriebene äußerliche Form. Die Information über die Verkehrsmengen und die räumliche Verteilung bleibt unabhängig von der gewählten Darstellung erhalten und ersichtlich.

Bei der gewählten Darstellung des vorliegenden Gutachtens können an den Knotenpunkten neben der Streckenbelastung zusätzlich die Abbiegerelationen getrennt nach den Fahrrichtungen entnommen werden. Um einen Vergleich der Gutachten herzustellen, muss lediglich der entsprechende Plan des jeweiligen Gutachtens (z.B. Plan 4 Modus mit Abbildung 3 Schlothauer) betrachtet werden.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde auf die Nennungen aller Belastungen und Querschnitte im Textteil verzichtet. Allgemein ist anzumerken, dass der Tagesverkehr werktäglichen Schwankungsbreiten unterliegt und somit die dargestellten Verkehrsbelastungen nicht 1:1 mit den Abbildungen von Schlothauer & Wauer übereinstimmen.

d) *Rückstau am Knotenpunkt Landsberger Str. / Starnberger Weg und Salzstraße / Starnberger Weg / Brückenstraße*

Stellungnahme:

*Knotenpunkt Landsberger Str. / Starnberger Weg*

Bei der Berechnung der Rückstaulänge an einem Knotenpunkt ist der sogenannte N-95-Percentil-Wert maßgebend. Dieser sagt aus, dass mit einer Wahrscheinlichkeit von 95% die angegebene Rückstaulänge nicht überschritten wird. Dieser Wert wird für jede Zufahrt eines Knotenpunktes nach den einschlägigen Vorschriften berechnet und kann der jeweiligen Anlage entnommen werden, so auch für die westliche Zufahrt am Knotenpunkt K 11.

Des Weiteren wurde für die betrachteten Knotenpunkte die jeweilige Qualitätsstufe in der Ist-Situation sowie für den Planungsfall berechnet.

Auf Grund der ermittelten Qualitätsstufen, der maßgeblichen Rückstaulängen sowie der Abstände zwischen den Knotenpunkten ist von keinem Schleichverkehr auszugehen. Beispielhaft beträgt der Rückstau der östlichen Zufahrt des Knotenpunktes K 11 auf der Landsberger Straße im Planungsfall rd. 77 m. Der Knotenpunkt K 12 Salzstr./Landsberger Str. / Oberfeldstraße ist rd. 550 m entfernt. Daher kommt es zu keiner gegenseitigen Beeinflussung der Knotenpunkte.

Im vorliegenden Gutachten wurde der komplette Ausbau des Kreuzlinger Feldes inklusive möglicher potentieller Entwicklungsflächen (Grundstück westlich CURANUM, Grundstücke nördlich der Landsberger Straße/Brückenstraße, Gärtnerei Dischinger) angesetzt. Die berücksichtigten Flächen können der Anlage 1 des Gutachtens entnommen werden.

### *Knotenpunkt Salzstraße / Starnberger Weg / Brückenstraße*

Auf Grund der ermittelten verkehrlichen Belastung im Ist-Zustand als auch im Planungsfall (siehe Knoten K 11, K 21 und K 26) ist an der Einmündung des Starnberger Wegs auf die Zufahrtsrampe der Landsberger Str. sowie an der Salzstraße / Starnberger Weg / Brückenstraße mit keinen verkehrlichen Qualitätseinbußen zu rechnen.

e) *Berücksichtigung der Belastung für die Anwohner durch die, durch das Baugebiet verursachte Verkehrszunahme*

#### Stellungnahme:

Aus der sich aus dem Rahmenplan ergebenden Gesamtbebauung des „Kreuzlinger Felds“ können Wohnungen für rd. 2.600 Einwohner entstehen (aktuelle Bebauung ca. 1.600 Einwohner). Diese werden mit den erzeugten Fahrten das nahe gelegene Straßennetz belasten. Dem Plan 6 des vorliegenden Gutachtens können die Tagesverkehrsbelastungen nach Fertigstellung des Baugebiets entnommen werden.

Nach der Definition der RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) können die Straßenzüge im näheren Umfeld des Kreuzlinger Feldes der Verbindungsfunktion "nahräumig" und "kleinräumig" und somit der Kategoriengruppe der Erschließungsstraßen (ES IV, ES V) zugeordnet werden. Die für solche Straßen empfohlene Höchstbelastung von 400 - 800 Kfz/h werden im Planungsfall nicht überschritten. So kann nicht von einer Überbelastung im nahräumigen Straßennetz des Kreuzlinger Feldes gesprochen werden.

Dem sogenannten "Kleinen Stachus" wird auch nach der Fertigstellung des Baugebiets eine ausreichende Qualitätsstufe "QSV = D" bescheinigt. Der Knotenpunkt ist somit nach Fertigstellung leistungsfähig. Jedoch kommt es auf Grund der Rückstaulängen, die sich in den Spitzenstunden ausbilden, zu einer Beeinflussung benachbarter Knotenpunkte. Auf Grund der anspruchsvollen Geometrie des Knotenpunktes wurde im Gutachten lediglich darauf hingewiesen, leistungssteigernde Maßnahmen (ggf. Anpassung der Umlaufzeiten an der Ampelanlage) rechtzeitig einzuplanen. Notwendig sind diese auf Grund der ausreichenden Leistungsfähigkeit aktuell noch nicht.

Die Kleinfeldstraße ist im vorliegenden Gutachten enthalten. Am Knotenpunkt K 24 kann für die Kleinfeldstraße eine Belastung des Querschnitts von rd. 2 800 Kfz /24h abgelesen werden. Im Planungsfall beträgt die Belastung des Gesamtverkehrs über 24h im Querschnitt rd. 3 100 Kfz/24h.

f) *Bestehendes Verkehrsaufkommen (Schulen und Kita), Befürchtung, dass das zusätzlich durch das Baugebiet entstehende Verkehrsaufkommen nicht bewältigt werden kann*

#### Stellungnahme:

Auf Grund der erfassten morgendlichen und abendlichen Belastungen im Querschnitt in der Kreuzlinger Straße, der Alfons-Baumann-Straße und der Kleinfeldstraße (< 800 Kfz/h) kann nach der Definition der RAS nicht von einer Überlastung des betroffenen Querschnittes gesprochen werden. Die erwähnte Konfliktsituation des Hol-/Bringverkehrs vor Schulen spielt sich in einem sehr begrenzten Zeitraum und in einem sehr begrenzten Raum im Bereich der Schule ab.

Zur Lösung der Problematik vor den betreffenden Schulen kann mit Beginn der Bebauung ein eigenes Verkehrskonzept (ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans) erarbeitet werden. Hierbei sind Alternativen wie eine gute Busanbindung, ein Radwegkonzept oder Hol-/Bring-Bereiche zu erstellen.

Grundsätzlich beeinflusst dies jedoch nicht die Aussage, ob das vorhandene Straßennetz der Stadt Germering den zusätzlichen Verkehr verträglich abwickeln kann.

Im Bebauungsplan wurde zur Sicherung für die Gestaltung von zusätzlichen Bereichen für Fußgänger, Radfahrer und Stellplätze zusätzlich zu den bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen eine Verbreiterung der Alfons-Baumann-Straße von ca. 6 m festgesetzt.

Dem Plan 2 des vorliegenden Gutachtens kann entlang der Kreuzlinger Straße eine Belastung von rd. 2.700 – 4.600 Kfz/24h entnommen werden (Analyse). Dem Plan 6 für den Planungsfall eine Belastung von rd. 3 200 - 5 800 Kfz/24h. Nach Bildung der Differenzen der Pläne 2 und 6 ist entlang der Kreuzlinger Straße mit einer Verkehrszunahme von rd. 500 - 1 200 Kfz/24h zu rechnen.

#### g) *Autoverkehr Richtung Autobahn*

##### Stellungnahme:

In dem vorliegenden Gutachten wurde ein Teil der Neuverkehre entlang der Kerschensteinerstraße orientiert. Die durch das Bauvorhaben bedingte Zunahme in der Kerschensteinerstraße beträgt rd. 300 - 900 Kfz /24h.

Auf Grund der ausreichenden Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte entlang der Landsberger Straße ist nicht mit einem Ausweichverkehr zu rechnen. Des Weiteren wird erwartet, dass der Verkehr aus Freiam die A 96 und die A 99 von Germering nutzt.

Die Annahme der Verteilung des Neuverkehrs am Knotenpunkt K 11 Landsberger Straße / Starnberger Weg beruht auf den mittels Videodetektion erfassten Daten vom 08.10.2019 - 14.10.2019 für den Ist-Zustand. Hierbei konnte sogar eine geringe Mehrbelastung der Abbiegerelation in Richtung Gilching festgestellt werden. Den Plänen 2, 3, 4 und 5 können die erfassten Abbiegeverhältnisse entnommen werden.

Bei der Ermittlung der Leistungsfähigkeit des signalisierten Knotenpunkts Landsberger Str. / Starnberger Weg ergab sich eine rechnerische Rückstaulänge (N-95) von rd. 62 m. Diese kann von der Auf-fahrtsrampe aufgenommen werden. Des Weiteren konnte für jede Knotenpunktzufahrt die gute Qualitätsstufe "B" oder besser im Planungsfall nachgewiesen werden. Aus diesen Gründen werden sich kein Rückstau auf den Starnberger Weg und somit keine Schleichverkehrsfahrten ergeben.

#### h) *Wertigkeit und Plausibilität der Gutachten von Modus – Consult und Schlothauer & Wauer*

##### Stellungnahme:

Die Datenbasis des ausgelegten Gutachtens wurde durch eine eigenständige Videozählung erarbeitet und plausibilisiert. Des Weiteren wurden eigene und selbstständige Neuverkehrsmengen erzeugt und auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Die aufgestellten Leistungsfähigkeitsnachweise basieren auf den Daten der bereits erwähnten Videoerfassung des Tagesverkehrsaufkommens in Germering. Im vorliegenden Gutachten zum Bebauungsplan des „Kreuzlinger Feldes“ wurden lediglich Vergleiche zum bestehenden Gutachten der Ingenieurgesellschaft Schlothauer & Wauer gezogen und die Arbeitsweise und das Vorgehen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik bestätigt. Ziel einer verkehrstechnischen Untersuchung oder eines Gutachtens ist es, in einem ersten Schritt die vorliegenden Verkehrsverhältnisse zu analysieren und eventuell auftretende Engstellen zu identifizieren.

In einem weiteren Schritt muss die verträgliche Abwicklung des Bauvorhabens bezogenen Neuverkehrsaufkommens untersucht und gewährleistet werden. Auf mögliche Defizite ist hinzuweisen. Dies wurde im vorliegenden Gutachten getan.

Die in der Literatur angegebenen Faktoren zur Erzeugung eines Neuverkehrs unterliegen Schwankungsbreiten (Minimum – Maximum). Hierbei kann ein Wert zwischen diesen Grenzen auf Basis vorliegender Randbedingungen, Erfahrungen oder ein Mittelwert angesetzt werden. Des Weiteren unterscheiden sich diese Faktoren, abhängig von der Flächengröße der geplanten Nutzung.

So ist zum Beispiel für die Abschätzung des möglichen Kundenaufkommens eines Supermarkts der Größe 800 – 1.499 m<sup>2</sup> ein Faktor zwischen 0,8 – 1,2 Kunden/m<sup>2</sup> zu wählen, bei einer Größe von 1.500 – 2.499 m<sup>2</sup> ein Faktor von 0,4 – 0,6 Kunden/m<sup>2</sup> anzusetzen.

Aus diesem Grund wurden in der ausgelegten Untersuchung nicht die Faktoren der Ing.gesellschaft

Schlothauer&Wauer übernommen, sondern auf Grund von eigenen Erfahrungswerten angepasst. Daher kann die Neuverkehrserzeugung nicht wie erwähnt auf Grund einer veränderten Fläche linear zurückgerechnet werden.

i) *Anbindung der Erschließungsstraßen an die bestehenden Straßen am Kreuzlinger Feld und die Starnberger Straße, Auswirkungen für den Radverkehr*

Stellungnahme:

Das vorliegende Gutachten hat sich mit grundsätzlichen Fragen der Erschließungsqualität des Baugebietes und den Auswirkungen der neu erzeugten Verkehre auf das nähräumige Straßennetz befasst. Für die bestehende Situation der Radverkehrsführung soll eine Anlage zum Ablauf des Fahrradverkehrs ergänzt werden. Für die gesamte Stadt Germering wird ein Fahrradverkehrskonzept durch das Institut für innovative Städte (INS) beauftragt.

Ausführungsdetails (Detailplanungen) wie Sichtdreiecke und Radwegekonzepte sind nicht Bestandteil eines Bebauungsplanes und daher nicht im Gutachten enthalten. Die Ausführung der Kreuzungsbereiche und die Radwegführung werden bei der nachfolgenden Erschließungsplanung zwingend berücksichtigt.

k) *Berücksichtigung der Einwohnerzahlen im Gutachten*

Stellungnahme:

Die Reduktion der Einwohner\*innen pro Wohneinheit im Vergleich zum Gutachten Schlothauer & Wauer erfolgte auf Grundlage des Flächennachweises des städtebaulichen Entwurfs (siehe Quelle /4/ im Gutachten). Des Weiteren kann von einer Reduktion an Wohneinheiten nicht prozentual auf das Neuverkehrsaufkommen zurückgerechnet werden. Das ermittelte Neuverkehrsaufkommen erfolgt über die Zahl der Einwohner\*innen und unterliegt den bereits genannten Schwankungsbreiten der verwendeten Erzeugerfaktoren.

Bei der Erzeugung der Neuverkehre wurde allgemein von den höheren Erzeugerfaktoren ausgegangen. Aus diesem Grund kann nicht von einem zu niedrig angesetzten Neuverkehr gesprochen werden. Die erzeugten Fahrten im Güterverkehr sind im Gesamtverkehrsaufkommen enthalten.

l) *Berücksichtigung der gesamten städtebaulichen Entwicklung über die Bauleitplanung hinaus (Rahmenplan), Tiefgaragenzufahrten*

Stellungnahme:

In der vorliegenden Untersuchung wurde die Rahmenplanung berücksichtigt.

Es wurde nicht von der Realisierung von Teilflächen, sondern von der Umsetzung des gesamten Baugebiets ausgegangen. So wurde eine Unterschätzung der Neuverkehrsmenge vermieden.

Des Weiteren wurden die Tiefgaragenzufahrten nach dem städtebaulichen Entwurf des Kreuzlinger Feldes vom 13.11.2019 übernommen.

Hierbei ist keine Tiefgaragenzufahrt in die Kreuzlinger Straße geplant.

m) *Einzugsbereich Einzelhandel*

Stellungnahme:

Bei der Verkehrserzeugung eines Einzelhandels wird über die Erzeugerfaktoren die großflächige Anziehungskraft und somit der Einzugsbereich mitberücksichtigt.

Die Zahl der neu erzeugten Fahrten ist, wie im vorliegenden Gutachten erwähnt (S. 8), abhängig von der Erschließungsqualität, der endgültigen Lage und des Parkraumangebots.

Um den erzeugten Neuverkehr nicht zu unterschätzen, wurde von einem Worst Case-Szenario ausge-

gangen. Das heißt, dass z.B. bei der Kundenerzeugung von 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ausgegangen worden ist.

Die prognostizierten und umgelegten Fahrten auf das Straßennetz (Plan 6), im speziellen Knotenpunkt K 12 und K 26, lassen keine Überbelastung der angesprochenen Straßenquerschnitte im Vergleich mit der RAS<sub>t</sub> erwarten.

Die Lage und Ausführung der Erschließungsstraße wurde wie im bestehenden Gutachten der Ing. gesellschaft Schlothauer & Wauer als Einbahnstraße im östlichen Bereich mit Anschluss an die Kreuzlinger Straße und den Starnberger Weg berücksichtigt.

n) *Verwendung von Quelldaten bzgl. der zu erwartenden Einwohnerzahlen*

#### Stellungnahme:

Aufgabe beider Gutachten war es, den lokalen Einfluss des Bebauungsplanes für das Kreuzlinger Feld zu werten. Hierbei sollte untersucht werden, ob die zusätzliche Belastung durch die neu erzeugten Fahrten grundsätzlich für das Straßennetz verträglich ist und ob Maßnahmen zur Leistungssteigerung getroffen werden müssen.

Die angesprochene Differenz der Einwohnerentwicklung für die Stadt Germering ist für die grundsätzliche Erschließungsqualität des Kreuzlinger Feldes nicht maßgebend. Die Einwohnerentwicklung in Germering erfolgt nicht punktuell um das Gebiet des Kreuzlinger Feldes sondern verteilt sich erwartungsgemäß über das gesamte Stadtgebiet und somit auch über das gesamte untergeordnete und übergeordnete Straßennetz. Somit ist auf den untersuchten Straßen und an den bewerteten Knotenpunkten mit keiner Verschlechterung der Qualität zu rechnen.

Die Bestätigung der Ergebnisse basieren auf eigenen erhobenen und plausibilisierten Daten, einer eigenständigen Verkehrserzeugung und Verteilung im Straßennetz sowie selbstständig durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweisen.

## **5. Immissionen**

Anregungen/Einwendungen sind im wesentlichen zu folgenden Themen eingegangen.:

- *Planbedingte Verkehrszunahme und Betroffenheit der Anwohner durch Verkehrslärm*
- *Verwendete Verkehrszahlen*
- *Verkaufsflächen im Sondergebiet*

#### Stellungnahme

Zu dem Verkehrsgutachten von Modus-Consult fanden ergänzende Untersuchungen und Auswertungen statt. Diese sind in die schalltechnische Untersuchung vom IB Greiner Bericht Nr. 219041 / 6 vom 10.09.2020 eingeflossen und berücksichtigt worden.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

„Durch den plangebietsbezogenen Verkehr kommt es an der Wohnbebauung nördlich der Landsberger Straße (IO 1, IO 2) zu Pegelerhöhungen von maximal 1,0 dB(A). Im Bereich der Wohnbebauung an der Kreuzlinger Straße (IO 3, IO 4, IO 5) betragen die Pegelerhöhungen maximal 1,0 dB(A). An der Seniorenresidenz südlich der Alfons-Baumann-Straße (IO 6) beträgt die Pegelerhöhung bis zu 1,9 dB(A), jedoch wird hier die Grenze zur schädlichen Umwelteinwirkung im Sinne der 16. BImSchV [7] (59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts) nicht überschritten.“

Die schalltechnischen Auswirkungen des plangebietsbezogenen Verkehrs auf die Bebauung außerhalb des Plangebietes sind als unkritisch einzustufen. Die Pegelerhöhungen liegen im Wesentlichen unter 1 dB(A) bzw. führen zu keiner schädlichen Umwelteinwirkung.

## 6. Infrastruktur

Anregungen/Einwendungen sind zu folgenden Themen eingegangen.:

- *Sozialverträglichkeit*
- *Baustoffe*
- *Energieversorgung*
- *Erschließung*
- *Bushaltestellen/ Öffentlicher Nahverkehr*
- *Autofreies Gebiet*

### Stellungnahme:

Die prognostizierte Einwohnerzahl im jetzt vorliegenden Bauabschnitt Wohnen liegt deutlich unter 2.000 Einwohnern\*innen. Eine genaue Anzahl kann jedoch nicht angegeben werden, da diese von der Anzahl der Wohneinheiten und der Wohnungsgröße abhängig ist.

Die Konstruktionsweise der Gebäude kann im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden, da diese Festsetzungsmöglichkeit nicht im § 9 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) vorgesehen ist. - Im Bebauungsplan sind Festsetzungen zur Begrünung von Flachdächern, soweit möglich, enthalten; allerdings sollen auch Dächer als Dachgärten genutzt werden können. Eine Fassadenbegrünung wird bei einer Wohnbebauung mit hohem Fensteranteil auch in der späteren Umsetzung und im Unterhalt (verschiedene Eigentümer) als nicht sinnvoll angesehen und ist daher auch städtebaulich schwer zu begründen. Eine Empfehlung wird unter den Hinweisen aufgenommen.

Die Art der Energieversorgung kann im Bebauungsplan wegen fehlender Rechtsgrundlage in § 9 Abs. 1 BauGB nicht festgesetzt werden. Es finden aber bereits Gespräche mit den Stadtwerken Germering und dem Investor über die vom Umweltbeirat vorgeschlagene Energieversorgung statt. Es wird geprüft, ob dies in einem städtebaulichen Vertrag vereinbart werden kann.

An der Einmündung vom Starnberger Weg in die Landsberger Straße wird vom Verkehrsplaner eine Ampelanlage vorgeschlagen. Das Verkehrskonzept ist eine Anlage zum Bebauungsplan. Der Verkehrsknoten ist im Übrigen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Der Bebauungsplan wird um eine Anlage zum Ablauf des Fahrradverkehrs ergänzt werden, in dem auch die Fahrradverbindung ggf. mit Fahrradwegen aufgezeigt werden sollen.

Unter den Wohngebäuden sind ausreichend Parkmöglichkeiten und Flächen für PKW und Fahrräder in Tiefgaragen vorgesehen, so dass oberirdisch das Quartier als „autofrei“ angesehen werden kann. E-Ladestationen für PKW und Fahrräder sind eingeplant. Weitere Festsetzungen z.B. zur Abschließbarkeit sind im Bebauungsplan nicht möglich.

Die vom Umweltbeirat im letzten Jahr propagierte Vision vom „Wohnen ohne Auto“ wurde bereits im zuständigen Ausschuss ausführlich behandelt. Die umsetzbaren Aspekte wurden in der Planung berücksichtigt. Der gänzliche Verzicht auf Abstellmöglichkeiten von Autos ist aus städtebaulichen Gründen nicht möglich und würde die benachbarten Quartiere mit Parksuchverkehr belasten.

### **Anregungen und Einwände von Bürgerinnen und Bürgern mit unterschiedlichem Inhalt:**

Aus Datenschutzgründen ist es nicht möglich, die Namen und Adressen der Bürgerinnen und Bürger anzugeben.

## Anregungen

Zur vorliegenden Planung wurden zusammengefasst nachfolgende Bedenken geäußert:

- *Die Bebauung des Kreuzlinger Felds ist zu dicht und entspricht nicht den Erfordernissen einer zu kunftsfähigen Stadtbebauung.*
- *Der Umweltbericht kommt zu einer falschen Einschätzung der Erheblichkeit der Auswirkungen auf die Schutzgüter.*
- *Herauszuheben ist das Schutzgut „Klima“, bei dem weder die massive CO<sub>2</sub> – Emission beachtet bzw. adäquat beschrieben wird*
- *Es bestehen Bedenken, dass die Trinkwasserversorgung in Bezug auf die stark anwachsende Bevölkerung und im Hinblick auf den deutlich reduzierten Niederschlag auch in Zukunft problemlos gewährleistet sein wird.*

Zum Umweltbericht wird eine ausführliche 19-seitige Stellungnahme vorgelegt.

### Stellungnahme:

Bezüglich des Einwandes einer zu dichten Bebauung wird auf die vorangegangenen Stellungnahmen Bezug genommen.

Im Baugesetzbuch wird im ersten Verfahrensschritt, der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden/Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB, weder eine Begründung noch ein Umweltbericht verbindlich gefordert. Dieser erste Verfahrensschritt dient dazu, die Behörden/Träger öffentlicher Belange deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden können, zu unterrichten. Sie werden aufgefordert, sich zu äußern, vor allem im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detailierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB. Dieser führt aus, dass eine Umweltprüfung durchzuführen ist, in dem die erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und im Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

Nach § 2 a BauGB hat die Stadt im Aufstellungsverfahren dem Entwurf des Bebauungsplans eine Begründung beizufügen. In ihr sind entsprechend dem Stand des Verfahrens die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen des Bebauungsplans und im Umweltbericht die aufgrund der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen.

Sowohl die Begründung wie auch der Umweltbericht werden derzeit überarbeitet und dem Stadtrat zum Billigungsbeschluss über den Bebauungsplan, dem die „öffentliche Auslegung“ nach § 3 Abs. 2 BauGB folgt, vorgelegt. Hieraus kann sich ergeben, dass Anregungen aus der umfangreichen Stellungnahme berücksichtigt werden bzw. durch Beschlüsse des Planungs- und Bauausschusses bereits überholt sind.

Bezüglich der Trinkwasserversorgung führen die Stadtwerke Germering Folgendes aus:

Die Wassergewinnung der Stadtwerke Germering erfolgt aus zwei eigenen Brunnen im ersten, quartären Grundwasserstockwerk. Mit einer Förderleistung von 150 bzw. 120 Liter/Sekunde sind diese Brunnen äußerst leistungsfähig. Um den durchschnittlichen Tagesbedarf zu bedienen, müssen die Brunnen zusammen rechnerisch nur 6 Stunden und 10 Minuten am Tag laufen.

Auch an Spitzentagen (ca. 30 % mehr Wasserbedarf) kann problemlos ausreichend Wasser gefördert werden.

Der Betrieb der Brunnen führt zu einer Absenkung des Grundwasserspiegels in den Brunnen um ca. 1,0 m, bei einer Stärke des Grundwasserleiters von ca. 14,0 m.

Der Grundwasserstand des Grundwasserleiters, aus dem das Trinkwasser entnommen wird, befindet sich trotz der drei vergangenen niederschlagsärmeren Jahre auf einem mittleren Niveau.

Um Versorgungsengpässen vorzubeugen, werden neben den bestehenden Verbänden zu anderen Wasserversorgern weitere Verbundleitungen (Wasserwerk Gilching, Zweckverband Wasserversorgung Ampergruppe) geprüft.

Die bestehende wasserrechtliche Erlaubnis des Landratsamts Fürstenfeldbruck für die beiden Brunnen genehmigt eine Entnahmemenge von 2,5 Mio. m<sup>3</sup> pro Jahr. Der Durchschnitt der vergangenen Jahre liegt bei einer Jahresförderung von 2,25 Mio. m<sup>3</sup> pro Jahr für ca. 40.000 Einwohner.

Die Germeringer Wasserversorgung kann ohne Schwierigkeiten einen Zuwachs der Wasserabnehmer aus dem „Kreuzlinger Feld“ verkraften.

## **Anregungen**

*Es werden Bedenken gegen die geplante Verkehrserschließung erhoben. Weiter werden Ausführungen zu den textlichen Festsetzungen, Hinweise durch Text sowie zur Begründung und zum Umweltbericht gemacht.*

*Weiter wird gefordert: Die Lärmemissionen aus dem um 140 % zunehmenden Verkehr und die daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen für die bestehenden Wohnhäuser in der Kreuzeckstraße, in der Wettersteinstraße, in der Salzstraße und am Starnberger Weg sind durch eine schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung zu ermitteln. Besonders betroffen sind die Wohnhäuser:*

- Kreuzeckstraße 9, 7, 5, 3, 1, 17, 15, 13, 11, 2, 4, 6 und 8
- Wettersteinstraße 22, 20, 18, 16, 1, 14, 12, 10, 8, 4 und 2
- Salzstraße 43, 39, 41, 45, 47, 49
- Starnberger Weg 13, 13a, 13b, 13c, 15, 15a, 15b, 15c, 15d, 11, 11a, 11b, 5, 5a, 5b, 5c, 5d, 7, 7a, 7b, 7c, 9, 9a, 9b, 9c, 1a, 1b, 1c, 3, 3a und 3b

*für die der Nachweis zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte geführt werden muss.*

## Stellungnahme:

Alle genannten Anwesen befinden sich außerhalb des Umgriffs der beiden Bebauungspläne (Wohngebiet und Sondergebiet / Gemeinbedarf) auf dem Kreuzlinger Feld.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind die schalltechnischen Auswirkungen des Plangebietsbezogenen Verkehrs (Verkehrserzeugung durch das Bebauungsplangebiet) jedoch auch auf die Bebauung außerhalb des Plangebietes zu beurteilen. Hierzu erfolgt ein Vergleich der Verkehrsgeräuschbelastung zwischen dem Prognoseplanfall 2035 und dem Prognose Nullfall 2035 (vgl. Punkte 3.2 und 3.4.3 unserer Untersuchung).

Gemäß den Berechnungen kommt es durch den plangebietsbezogenen Verkehr an der maßgeblich (d.h. am stärksten) betroffenen Wohnbebauung am Starnberger Weg zu Pegelerhöhungen von max. 1,0 dB(A).

Die Berechnungen in diesem Bereich basieren auf vorläufigen Daten der Verkehrsuntersuchung Schlotthauer & Wauer zum Rahmenplan für das Kreuzlinger Feld; sie wurden auf Basis aktualisierter Verkehrsuntersuchung des Büros Modus Consult auch die schalltechnischen Berechnungen aktualisiert, auf deren Basis dann eine erneute Beurteilung bzw. Abwägung der Auswirkungen des plangebietsbezogenen Verkehrs erfolgt. Beispielsweise ist die Erhöhung der zulässigen Verkaufsfläche des geplanten Verbrauchermarktes im Sondergebiet und das damit ggf. erhöhte Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.

Die erneute Berechnung und Beurteilung wird analog der Untersuchung Nr. 219041 / 3 für ausgewählte maßgebliche Immissionsorte in der Umgebung der beiden Bebauungspläne durchgeführt. Sofern sich für die maßgeblichen Immissionsorte keine relevante Verschlechterung der schalltechnischen Situation ergibt, ist auch in Bezug auf entferntere bzw. nicht unmittelbar betroffene Immissionsorte von keiner Verschlechterung auszugehen.

Da sich für den maßgeblichen Immissionsort IO 1 keine relevante Verschlechterung IO 1 der schalltechnischen Situation ergibt, ist auch in Bezug auf entferntere bzw. nicht unmittelbar betroffene Immissionsorte von keiner Verschlechterung auszugehen.

## Anregungen

Die nachfolgend zitierten Einwendungen beziehen sich auf die schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung zum Kreuzlinger Feld (1) wie auf die schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung zum Bebauungsplan IG 12.1. (Bereich Wiesenstraße) aus dem Jahr 2008 (2).

1. *Überschreitung der Grenzwerte nach DIN 18005 in den Häusern in IO 3 (siehe [2], Tabelle 4 bzw. Anhang B).*
2. *Nicht korrekte Berechnung der  $L_m$ ,  $E$  Werte (siehe [2] Tabelle 1) für die Häuser aus dem Bebauungsplan IG 12.1 „Kreuzlinger Straße und Wiesenstraße“.  
In der Schalltechnischen Untersuchung [1] liegt  $L_m$ ,  $E$  bei DTV von 3000 bei 55,3 dB(A).  
Der Unterschied zwischen der Berechnung in [1] und [2] beträgt nur 0,8 dB bei einem Zuwachs von 2.130 Fahrten oder 71%.  
Der Unterschied sollte bei ca. 2,3 dB liegen statt bei 0,8 dB.*
3. *In [2] Anhang A, Abbildung „Verkehrsgeräusche Prognoseplanfall 2035: Gebäudelärmkarte Tageszeit, höchste Pegel in dB(A)“ Gewählter Immissionspunkt ist deutlich weiter weg von der Kreuzlinger Straße als die sonstigen Häuser in IO 3.  
So liegt der Unterschied im ungünstigsten Fall (bei den Häusern in der unmittelbaren Nähe zur Kreuzlinger Str. etwa 15 m).  
Dementsprechend muss man davon ausgehen, dass die Immissionswerte für die Häuser aus dem Bebauungsplan IG 12.1 deutlich über den Grenzwerten und in dem Bereich liegen, **die zum für den Aufenthalt im Außenbereich, gesundheitsschädlich sind.***
  - a) *Ist der gewählte Immissionspunkt aussagekräftig bzw. zulässig für die restlichen Häuser in der IO 3?*
  - b) *Wie sehen die Immissionswerte für die restlichen Häuser in IO 3 aus (z.B. Wiesenstr. 26-36) bzw. sind die Grenzwerte nach DIN 18005 überschritten worden?*
  - c) *Sind mit der Planung zur Bebauung des Kreuzlinger Feldes die Vorgaben zum Bebauungsplan IG 12.1 Bereich „Kreuzlinger Straße und Wiesenstraße“ nach wie vor erfüllt (siehe [1] Punkt 5.2, Punkt 6 sowie Anhang A)?*
4. *In [2] ist die Vergrößerung der zulässigen Verkaufsflächen und damit verbundener Verkehrserhöhung, gar nicht berücksichtigt worden (Verkehrsuntersuchung durchgeführt durch Modus Consult).*
  - a) *Zu welchem Zweck ist das zweite Verkehrsgutachten überhaupt im Auftrag gegeben worden?*
  - b) *Warum sind die gewählten Knoten in den beiden Verkehrsgutachten nicht identisch und somit die Ergebnisse für jeden vergleichbar und transparent?*
  - c) *Wird eine neue, überarbeitete schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung erstellt bzw. wann?*
  - d) *Ist es zulässig ein Bebauungsplanverfahren mit einer unvollständigen schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung anzustoßen?*
5. *Es fehlt die Begründung warum der Fluglärm nicht berücksichtigt worden ist.*

## Stellungnahme

Hierzu ergeht durch das Ing.büro Greiner nachfolgende Stellungnahme

Zu 1.

Im Rahmen der aktualisierten Berechnung und Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen des plangebietsbezogenen Verkehrs (Verkehrserzeugung durch das Bebauungsplangebiet) ergeben sich am Immissionsort IO 3 (Fl.Nr. 356/5 an der Kreuzlinger Straße) gemäß Tabelle 4 für den Prognosenullfall Beurteilungspegel in Höhe von ca. 63 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts. Die Pegelsteigerung für den Prognoseplanfall beträgt ca. 0,5 dB(A). Die Pegelsteigerung ist als unkritisch einzustufen.

#### Zu 2.

Die Bemängelung der Lm,E-Werte aus den beiden Gutachten ist nicht sachgerecht. Hierzu folgende Erläuterung:

Im Rahmen unserer Untersuchung Nr. 207137 / 1 vom 08.01.2008 zum Bebauungsplan IG 12.1 „Teilbereich Wiesenstraße“ lagen keine Verkehrsdaten für die Kreuzlinger Straße seitens der Stadt Germering vor. Daher wurde auf Basis einer Kurzzeitzählung eine DTV in Höhe von 3.000 Kfz/24h angesetzt. Der Schwerverkehrsanteil wurde auf der sicheren Seite liegend mit 5 % tags angenommen.

Die in unserer Untersuchung Nr. 219041 / 3 vom 30.12.2019 zum Kreuzlinger Feld angesetzten Verkehrsdaten für die Kreuzlinger Straße basieren auf der Verkehrsuntersuchung Schlothauer & Wauer zum Rahmenplan Kreuzlinger Feld. Für den Prognosenullfall wird eine DTV von 5.130 Kfz/24 bei einem Schwerverkehrsanteil von 2,1 % tags angesetzt.

Die Zunahme des Verkehrs (DTV) wird durch die Reduzierung des Schwerverkehrsanteils deutlich kompensiert. Die in den Tabellen genannten Lm,E-Werte bzw. die Steigerung des Lm,E-Wertes um 0,8 dB(A) tags sind korrekt.

Es ist ergänzend anzumerken, dass nun für den Prognosenullfall auf der Kreuzlinger Straße eine DTV von 4.700 Kfz/24 bei einem Schwerverkehrsanteil von 4,7 % tags angesetzt wird. Die Steigerung des Lm,E-Wertes gegenüber unserer Untersuchung Nr. 207137 / 1 vom 08.01.2008 zum Bebauungsplan IG 12.1 „Teilbereich Wiesenstraße“ beträgt nun tags 1,8 dB(A).

#### Zu 3a und b.

Der gewählte Immissionsort IO 3 ist in Bezug auf die Beurteilung des o.g. plangebietsbezogenen Verkehrs der maßgebliche Immissionsort.

Unsere Berechnungen an einem zusätzlichen repräsentativen Immissionsort für diesen Bereich (Wohngebäude Wiesenstraße 26, Fl.Nr. 356/3, 356) zeigen an der maßgeblichen Südwestfassade für den Prognosenullfall Beurteilungspegel von ca. 61 dB(A) tags und ca. 52 dB(A) nachts. Die Pegelsteigerung für den Prognoseplanfall beträgt hier ca. 0,2 dB(A). Die Pegelsteigerung ist als unkritisch einzustufen.

Auch hier liegt bereits im Bestand bzw. Prognoseplanfall eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 für WA-Gebiete sowie der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete vor.

Bei den aktualisierten Berechnungen wurde zusätzlich der Immissionsort IO 4 am Wohngebäude Wiesenstraße 26 (Fl.Nr. 356/3, 356) berücksichtigt. Für den Prognosenullfall ergeben sich hier Beurteilungspegel von bis zu ca. 63 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Die Pegelsteigerung für den Prognoseplanfall beträgt hier bis zu ca. 0,8 dB(A). Die Pegelsteigerung ist als unkritisch einzustufen.

Am Immissionsort IO 4 liegt bereits im Bestand bzw. Prognosenullfall eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 für WA-Gebiete sowie der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete vor.

#### Zu 3c)

Der Vergleich der Berechnungsergebnisse am o.g. Wohngebäude Wiesenstraße 26 (Immissionsort IO 4) auf Basis unserer Untersuchung Nr. 207137 / 1 vom 08.01.2008 zum Bebauungsplan IG 12.1 „Teilbereich Wiesenstraße“ sowie der aktualisierten Untersuchung Nr. 219041 / 6 vom 10.09.2020 zum Prognosenullfall (ohne Bebauung Kreuzlinger Feld) zeigen eine Zunahme der Geräuschbelastung um bis zu ca. 3 dB(A).

Diese Erhöhung ist im Wesentlichen auf die bereits erfolgte Zunahme der Verkehrsbelastung der Kreuzlinger Straße als auch die geänderten Berechnungen für die Bahnstrecke (u.a. Wegfall des Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A)) zurückzuführen.

Durch die Planungen auf dem Kreuzlinger Feld ist aufgrund des plangebietsbezogenen Verkehrs mit einer weiteren Erhöhung um ca. 0,8 dB(A) im Bebauungsplangebiet IG 12.1 „Teilbereich Wiesenstraße“ zu rechnen. Diese Erhöhung ist als unkritisch einzustufen.

#### Zu 4.

Die Berechnungen der Untersuchung Nr. 219041 / 3 zu den Auswirkungen des plangebietsbezogenen Verkehrs basieren auf vorläufigen Daten der Verkehrsuntersuchung Schlothauer & Wauer zum Rahmenplan für das Kreuzlinger Feld. Auf Basis einer noch zu aktualisierenden Verkehrsuntersuchung des Büros Modus Consult werden auch die schalltechnischen Berechnungen aktualisiert, auf deren Basis dann eine erneute Beurteilung bzw. Abwägung der Auswirkungen des plangebietsbezogenen Verkehrs erfolgte. Beispielsweise ist die Erhöhung der zulässigen Verkaufsfläche des geplanten Verbrauchermarktes im Sondergebiet und das damit ggf. erhöhte Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.

Die Daten der Verkehrsuntersuchung des Büros Modus Consult liegt nunmehr vor und wurden in den aktualisierten schalltechnischen Untersuchungen Bericht Nr. 219041 / 6 vom 10.09.2020 zum Bebauungsplan „Kreuzlinger Feld - 1. BA, Wohnen“ und Bericht Nr. 219042 / 5 vom 10.09.2020 zum Bebauungsplan „Kreuzlinger Feld - 2. BA, Sondergebiet Einzelhandel mit Wohnen und Gemeinbedarf Schule und KiTa“ entsprechend eingearbeitet. Die Erhöhung der zulässigen Verkaufsfläche des geplanten Verbrauchermarktes im Sondergebiet und das damit erhöhte Verkehrsaufkommen wurden berücksichtigt.

#### Zu 5.

In der Begründung sind keine Aussagen zum Fluglärm zu treffen. Die Flugzeuge, die den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen anfliegen, müssen die Stadt Germering in einer Flughöhe von 1000 Fuß, das sind 300 m überfliegen. Der Anflugkorridor liegt im nördlichen Bereich von Germering. Das Kreuzlinger Feld wird in der Regel nicht überflogen. Es sind keine schallschützenden Maßnahmen zu treffen.

#### Allgemein:

Die erhobenen Vorwürfe einer unzureichenden schalltechnischen Wirkung der Gabionenwand an der Kreuzlinger Straße betreffen den Bebauungsplan IG 12.1 „Teilbereich Wiesenstraße“ und sind im gegenständlichen Verfahren nicht zu beurteilen.

### **Senioren-WohnGenossenschaft**

Die Senioren-WohnGenossenschaft führt nachfolgend aus

In seiner Sitzung am 03.12.2019 hat der Bauausschuss seine Empfehlung für den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans „Wohngebiet Kreuzlinger Feld“ ausgesprochen. Dies begrüßen wir sehr, da wir als genossenschaftliches Senioren-Wohnprojekt im Rahmen dieses Bauvorhabens ein gemeinsames Dach für die Mitglieder unserer Genossenschaft realisieren wollen.

Die Stadt Germering bemüht sich hier in vorbildlicher Weise, ihrer stets wachsenden Bevölkerung Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Dies ist auch wichtig für die zukünftigen Einnahmen der Stadt, bevor die zu erwarteten und auch die bereits anwesenden Erwerbstätigen in den ländlichen Raum ausweichen und dort eine weitere Zersiedelung stattfindet.

In einer Stadt ist es eine Notwendigkeit, dass näher „zusammengerückt“ werden muss bei steigender Nachfrage auch von der jungen einheimischen Bevölkerung. In diesem Sinne wäre es sehr bedauerlich, wenn eine neue Bebauung aus sehr abstrakten Gründen wie „zu hoch“: „Neuperlach“ u. ä. viel teurer wird und die junge erwerbstätige Generation ausweichen müsste.

Aus den vergangenen Diskussionen wissen wir allerdings auch, dass Befürchtungen in Bezug auf die Auswirkungen dieser neu geplanten Bebauung und daher der Wunsch nach einer Beschränkung dieses Vorhabens dem Umfang nach besteht. Das Ergebnis war die Reduzierung der Höhe der geplanten Häuser auf maximal 4 (E+3) statt teilweise 5 Vollgeschosse.

Stadtrat Baumgartner hatte in der Sitzung bezüglich der Bauhöhe der Gebäude nochmals vorgeschlagen, doch 5 Geschosse für einen Teil der Wohngebäude möglich zu machen. Dies wurde abgelehnt, da die hiermit beabsichtigte Erhöhung des Bauvolumens nicht gewollt war.

Erklärtes Ziel ist, dass auf dem „Kreuzlinger Feld“ Wohnraum (laut SZ vom 04.12.2019 mit 60 Häusern) für ca. 1.400 Personen geschaffen werden soll (ein früherer Antrag auf Reduzierung um insgesamt 20% wurde abgelehnt). Außerdem soll der hierfür erforderliche Flächenverbrauch möglichst geringgehalten werden. In der bisherigen Diskussion wurden allerdings Bauvolumen und Bauhöhe als zwingend miteinander verknüpft behandelt, was nicht sachgerecht ist.

Wenn in bestimmtem Umfang Wohnraum geschaffen werden und dabei möglichst wenig Boden versiegelt werden soll, kann man nur in die Höhe bauen. Je höher die Gebäude sind, desto weniger Grundstücksfläche wird für die gleiche Anzahl an Wohnungen bzw. Wohnfläche benötigt und desto preiswerter wird die einzelne Wohnung (dies entspricht auch dem Geist der Förderbedingungen des sozialen Wohnungsbaus)

Wenn die Stadt Germering an ihrem Vorhaben wirklich festhalten will, in diesem Areal einerseits auch preiswerten Wohnraum zu schaffen und andererseits die Flächenversiegelung auf ein absolut notwendiges Maß zu beschränken (wie dies auch die Landesregierung anstrebt mit ihrem Vorhaben, die täglich neu versiegelte Fläche von ca. 13 ha auf unter 5 ha zu reduzieren), wäre es unseres Erachtens erforderlich, die Planung auch mit teilweise höheren Häusern vorzunehmen.

Wenn die Gebäudehöhe „zur Mitte hin“ auf 5 oder gar 6 Vollgeschosse angehoben wird bei gleichzeitiger entsprechender Reduzierung der Gesamtgrundfläche aller Baukörper, könnten alle angestrebten Ziele bei diesem Projekt realisiert werden:

- Es wird eine ungewollte Verteuerung der Wohnungen vermieden: es verteilen sich viele Elemente der Baukosten auf mehr Wohnungen (z. B. für die Fundamente, auch ein Fahrstuhl ist nur unwesentlich teurer, wenn er statt 4 Stockwerke 5 oder 6 Stockwerke bedient).
- Die versiegelte Fläche wird in erheblichem Maß reduziert, es bleibt mehr Grünfläche erhalten. Die angestrebte Wohndichte wird gesichert und gleichzeitig wird die Wohnqualität für alle Bewohner weiter angehoben.
- Die „Durchlüftung“ des Areals wird ebenfalls verbessert, da weitere Baulücken entstehen (statt der geplanten 60 Häuser vielleicht nur 50 — mit weiterhin etwa 600 geschaffenen Wohnungen und gleicher Gesamtwohnfläche für ca. 1.400 neue Bewohner).
- Die hier vorgesehene städtebaulich variantenreiche Gestaltung der Baukörper wird weiter ausgeprägt und hervorgehoben. Dies passt sich auch gut in die vorhandene Umgebungsbebauung ein, wenn die Höhenstaffelung sich zur Mitte dieses Areals hin erstreckt.

Wir bitten die Stadträte daher, diese Überlegungen für einen tatsächlich ökologisch und sozial vertretbaren Wohnungsbau in ihren Beratungen zu berücksichtigen und die bisherige Entscheidung zu einer Reduzierung der Bauhöhen nochmals zu überdenken.

P.S.: Die „Angst“ vor 5 oder gar 6 Stockwerken erscheint uns irrational: Das Rathaus selbst und auch das Gebäude gegenüber haben 6 Stockwerke – mit den Hochhäusern etwa in Neuperlach (9 bis 17 Stockwerke) hat das noch lange nichts zu tun. Dies ist vielmehr eine städtebauliche Frage des Gesamtbildes. Diese kann und sollte u. E. mit den oben angeführten ebenso wichtigen Zielen „unter einen Hut“ gebracht werden.

#### Stellungnahme:

Wie von der GermeRing eG richtig festgestellt, hat sich der Umwelt- Planungs- und Bauausschuss hinlänglich mit dem Thema der Nachverdichtung durch höhere Bebauung beschäftigt. Im städtebaulichen Entwurf, welcher die Grundlage für die Bauleitplanung bildet, wurden diese Belange füreinander und gegeneinander abgewogen und versucht, einen Konsens zwischen Verträglichkeit mit der Umwelt, der Infrastruktur, der Bevölkerungsstruktur und Wirtschaftlichkeit zu finden.

Die Entscheidung zu der im Bebauungsplan festgesetzten Bebauung ist wie oben unter Städtebau begründet.

**Weitere Anregungen/Einwände** von Bürgerinnen und Bürgern die einer gesonderten Stellungnahme bedürfen, liegen nach Auffassung der Verwaltung nicht vor. Die Beantwortung ihrer Anregungen/Einwände können aus den vorangegangenen Stellungnahmen genommen werden.

### **Beschlussvorschlag**

Die Ausführungen der Bürgerinnen und Bürger werden zur Kenntnis genommen. Es ergeben sich aus den oben genannten Ausführungen keine Änderungen an der Planung.

### **Abstimmungsergebnis**

Der Beschlussvorlage 2020/0332 zur Planungs- und Bauausschusssitzung am 15.09.2020 beiliegende Bebauungsplanvorentwurf gilt auch für diese Beschlussvorlage. .

### **Weitere Vorgehensweise zu den eingegangenen Schreiben von Bürgerinnen und Bürgern:**

Nach Überarbeitung des Bebauungsplans „Kreuzlinger Feld, 1. BA, Wohnen“ , der Begründung und des Umweltberichts, wird der Bebauungsplan dem Stadtrat zum Fassen des Billigungsbeschlusses sowie zur Beschlussfassung über die Durchführung der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB, vorgelegt. Im Zuge der öffentlichen Auslegung werden die Bürgerinnen und Bürger schriftlich informiert. Es besteht dann die Möglichkeit, nochmals Anregungen oder Einwände vorzubringen.

Zusammenfassend aus der Sitzung des Planungs- und Bauausschusssitzung am 15.09.2020 und der vorliegenden Beschlussvorlage ergeht nachfolgender

### **Beschlussvorschlag:**

- a) Bis zum Stadtrat sind die genannten Änderungen einzuarbeiten.  
Es ist des weiteren zu prüfen, ob die GRZ von 0,9 auf 0,7 reduziert werden kann und auf eine Unterbauung der Promenade verzichtet werden kann.

### **Abstimmungsergebnis**

- b) Der Planungs- und Bauausschuss empfiehlt dem Stadtrat, den aufgrund der getroffenen Beschlüsse sowie der aufgrund der fachlichen Stellungnahme überarbeiteten Bebauungsplan „Kreuzlinger Feld, 1. BA, Wohnen“ den Billigungsbeschluss zu fassen.

### **Abstimmungsergebnis**

S. Köppl  
Sachbearbeiterin  
genehmigt OB

J. Thum  
Stadtbaumeister

PBA24092020TOP1oeff AnregungenBuergerInnen  
PBA24092020TOP1oeff AnregungenBuergerInnen2  
PBA24092020TOP1oeff BPlan Planzeichnung  
PBA24092020TOP1oeff BPlan Text