ANLAGE 5

Stadt Germering,
eingegangen am:
14. JULI 2021

An Große Kreisstadt Germering
zu Hd. Herrn Oberbürgermeister Andreas Haas
Rathausplatz 1
82110 Germering

en 13. Juli 2021

Betreff: Fristgerechte Einreichung von Einwendungen zur Bebauung des Kreuzlinger Feldes gemäß der Bekanntmachung über die Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB Bebauungspläne „Kreuzlinger Feld, 1. BA, „Wohnen" und 2. BA „Sondergebiet Einzelhandel/Wohnen und Gemeinbedarf Schule/Kita" sowie 8. Änderung des Flächennutzungsplanes"

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Haas,

Die Planungen zur Bebauung des Kreuzlinger Feldes gemäß den von der Stadt Germering bekannt gegebenen Entwürfen zu den Bebauungsplänen in den Bauabschnitten BA1 (WA1, WA2 und MU) sowie BA2 2, Sondergebiet Einzelhandel/Wohnen und Gemeinbedarf Schule/Kita, basieren auf lücken- und fehlerhaften Verkehrsgutachten. Die Einschätzungen zur Verkehrsentwicklung sind unter anderem zu niedrig und bedürfen der Überarbeitung bzw. der Neuerstellung der, oder zumindest eines verwertbaren Gutachtens. Die Details meiner Einwendungen entnehmen Sie bitte der Anlage zu diesem Anschreiben.

Anlage: Detaillierte Ausführung zu den Einwendungen

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung 3

2 Grundsätzliches 3

3 Neuverkehr, Wohnbebauung (WA+SO1 + Gebiet III) 4

4 Verkehrserzeugung Einzelhandel 5

5 Verkehrsverteilung Wohnbebauung 7

6 Verkehrsverteilung Einzelhandel 9

7 Zunahme des Verkehrsaufkommens durch die Bebauung des Kreuzlinger Felds im Kontext der Gesamtentwicklung der Stadt Germering. 10

8 Erschließungsstraße südlich der Bahnstrecke und Kreuzungspunkte mit den bestehenden Straßen. 11

9 Referenzen 12

1 Zusammenfassung

Das als zweites, vergleichendes Verkehrsgutachten zur Überprüfung der Ergebnisse des Büros Schlothauer&Wauer präsentierte Werk der Modus Consult Ulm, weist an vielen Stellen Unzulänglichkeiten und für eine vergleichende Untersuchung unzulässige Anpassungen der Eingangsparameter auf. Damit wird bewusst eine deutlich zu niedrige Prognose der Verkehrsentwicklung abgegeben. Anderseits beruft sich das Modus-Werk an entscheidenden Stellen auf des Erstgutachten, das aber nicht Bestandteil der im Rahmen der Öffentlichen Auslegung bereit gestellten Unterlagen ist. Die erstellten Ausarbeitungen und insbesondere die Stellungnahmen zu den Einwendungen zu den Planentwürfen der Phase der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, widersprechen sich gegenseitig, beziehen sich aber andererseits wieder aufeinander und sind aufgrund der heute geränderten Planinhalte im Vergleich zum Erstellungszeitpunkt der Arbeiten, nicht geeignet, als Grundlage für tragfähige Entscheidungen eines Stadtrates.

2 Grundsätzliches

Ganz grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich das im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit präsentierte Verkehrsgutachten des Büros „Modus-Consult" aus Ulm mit Datum vom 08.01.2020 in wesentlichen Passagen auf die vorangegangen Ergebnisse der Untersuchungen des Büros „Schlothauer&Wauer" vom November 2018 bezieht. Dieser Bezug ist in Kap. 1.2 des „Modus-Gutachtens" explizit benannt. Somit ist das „Modus-Gutachten" eigenständig nicht verwertbar. Insofern hätte parallel zur Veröffentlichung des Gutachtens von Modus-Consult auch jenes von Schlothauer&Wauer mit veröffentlicht werden müssen. Die ausgelegten Unterlagen sind also nicht vollständig. Zudem fehlen in den ausgelegten Unterlagen wesentliche Angaben zum Beispiel die Anzahl und die Lage von Tiefgaragenausfahrten.

Einwand:

Das Werk der Modus Consult bezieht sich in wesentlichen Aspekten auf die Vorarbeiten von Schlothauer&Wauer. Eigene Schwerpunkte bei der Untersuchung von Straßen in der Umgebung des Baugebietes werden ohne Begründung und Herleitung gesetzt, andere Straßen werden dafür gar nicht betrachtet.

Das Werk der Modus Consult stellt eine oberflächliche und auf nicht belegten Annahmen beruhende Untersuchung der Verkehrsverhältnisse- und –entwicklungen dar, ohne den verbindlichen Charakter eines Fachgutachtens. Es ist deshalb ungeeignet als Grundlage wegweisender Entscheidungen des Germeringer Stadtrates.

Benötigt wird ein tatsächliches Fachgutachten auf dem aktuellen Stand der Planungen.

3 Neuverkehr, Wohnbebauung (WA+SO1 + Gebiet III)

In der Untersuchung von Modus-Consult, wird ohne Herleitung oder Begründung der Eingangsparameter für die Berechnung der Einwohnerzahl von 2,5 Einwohner/Wohneinheit auf 2,3 Einwohner/Wohneinheit reduziert. Richtigerweise wird immerhin der Wegfall von 50 Wohnungen durch den ersatzlosen Verzicht auf das 5.OG in der Wohnbebauung einberechnet, 1130 Wohnungen statt 1180. Modus Consult geht bei einer verringerten Anzahl von 50 Wohnungen von 360 Einwohnern weniger aus, 2.600 im Planungsstand von 29.11.2019 statt 2960 Menschen, die im Gutachten von Schlothauer&Wauer zugrunde gelegt wurden. Das bedeutet, dass in den weggefallenen Wohnungen jeweils **7,2** statt 2,5 Menschen hätten wohnen müssen.

Dem entsprechend würden laut Modus-Consult 500 KFZ-Fahrten/Tag weniger anfallen.

Einwand

Gegenüber den ersten vorgestellten Plänen vom Januar 2018 hat sich an der Anzahl der geplanten Wohnungen und der geplanten Bruttogeschossfläche für die Wohnnutzung nur einmal etwas verändert, nämlich als im Bereich WA (1.BA) der ersatzlose Verzicht auf das 5. OG in der Wohnbebauung beschlossen wurde. In diesem Zuge verringerte sich die Anzahl der geplanten Wohnungen um lediglich 50 Wohnungen. Die Berechnung der Verkehrsaufkommens beruht auf linearen Funktionen (Multiplikationen): Insofern ist auch nur eine anteilige Kalkulation mit der Verringerung um 50 Wohnungen zulässig.

Die Verringerung um 50 von 1175 entspricht einer Verringerung von 4,25 %.

Bezogen auf das durch Schlothauer&Wauer detailliert hergeleitete und berechnete Verkehrsaufkommen von 5100 KFZ-Fahrten/Tag beläuft sich die Abnahme des Aufkommens durch 4,25 % weniger Wohnungen auf lediglich 217 weniger KFZ-Fahrten. Im Ergebnis also immer noch 4880 Fahrten/Tag und damit mehr als **380 Fahrten mehr** als bei Modus zum Ansatz gebracht.

Da es sich bei dem Modus-Werk um eine vergleichende Betrachtung handelt, ist eine freihändige Veränderung der Eingangsparameter gegenüber dem Vergleichsdokument **unzulässig**, da hierdurch der vergleichende Charakter der Arbeit verfälscht wird.

Dafür stellt Modus-Consult ein um 200 Fahrten (800 statt 600 Fahrten) erhöhtes Aufkommen durch Schule, Kindergarten und Krippe fest.

Ferner stellt Modus-Consult unter Kap. 3.3 Zusammenfassung Verkehrsaufkommen fest, dass im Schlothauer&Wauer-Gutachten das Verkehrsaufkommen aus dem Güterverkehr mit 0,001 Fahren/je Einwohner als zu niedrig angesetzt ist und stattdessen mit 0,1 LKW-Fahrten je Einwohner und Tag zu rechnen wäre. Das entspricht dem **Faktor 100** und bedeutet, dass pro Tag je nach Berechnung der Einwohnerzahl zw. 260 und 300 LKW´s zu erwarten sind. Dieser Wert taucht aber in der Summierung des zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkommens nicht mehr auf.

Diese Fehler setzen sich in allen weiteren Betrachtungen zur Leistungsfähigkeit der umliegenden, Straßen fort. Die Untersuchung ist deshalb lücken- und fehlerhaft und in Gänze als verbindliches Gutachten neu zu erstellen.

4 Verkehrserzeugung Einzelhandel

Die folgenden Einwendungen beziehen sich auf das Dokument, „BEBAUUNGSPLAN „Kreuzlinger Feld –BA2 „Sondergebiet Einzelhandel/Wohnen und Gemeinbedarf Schule/Kita“ Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 08.01.2020.

Der Verkehrsuntersuchung des Büros Modus-Consult aus Ulm, das den Unterlagen zum Verfahrensschritt „Öffentlich Auslegung“ beigefügt ist, liegt das vorangegangene Gutachten des Büros Schlothauer&Wauer mit Datum vom 22.11.2018 zugrunde.

Unter Kapitel 3.3.5 im Gutachten des Büros Schlothauer&Wauer findet sich eine detaillierte Herleitung der Berechnung des Verkehrsaufkommens durch den geplanten Nahversorger.

„Tabelle 7: Ergebnisse der Berechnung zur Verkehrserzeugung Nahversorger im Planungsareal Kreuzlinger Feld (Quelle: Ver_bau).

Ergebnis Programm Ver_Bau	Nahversorger	
Größe der Nutzung [m² BGF]	700	
Beschäftigtenverkehr		
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl
Kennwert für Beschäftigte	Beschäftigte	
m² VKF je Beschäftigtem	40	70
Anzahl Beschäftigte	10	18
Anwesenheit [%]	85	85
Wegehäufigkeit	2,0	2,5
Wege der Beschäftigten	17	37
MIV-Anteil [%]	55	75
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1
Pkw-Fahrten/Werktag	9	25
Kunden-/Besucherverkehr		
Kennwert für Kunden/Besucher	Kunden / Besucher	
Kunden/Besucher je qm VKF	0,60	1,15
Anzahl Kunden/Besucher	420	805
Wegehäufigkeit	2,0	2,0
Wege der Kunden/Besucher	840	1.610
MIV-Anteil [%]	65	75
Pkw-Besetzungsgrad	1,2	1,2
Mitnahmeeffekt [%]	10	10
Pkw-Fahrten/Werktag	410	905
Güterverkehr		
Kennwert für Güterverkehr	Lkw-Fahrten	
Lkw-Fahrten je 100 qm VKF	0,30	0,45
Lkw-Fahrten/Werktag	2	3
Gesamtverkehr je Werktag		
Kfz-Fahrten/Werktag	421	933
Quell- bzw. Zielverkehr	210	467
Mittelwert Kfz-Fahrten/Werktag	677	

Quelle: Ergebnisbericht „Fortschreibung des Verkehrsgutachtens zum Planungsgebiet „Kreuzlinger Feld“ in Germering, Schlothauer&Wauer, Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH

Aus der Tabelle ist auch für Nichtfachleute zu erkennen, dass die Berechnung des Verkehrsaufkommens durch den geplanten Nahversorger an der Verkaufsfläche in qm fest gemacht ist und **linear, proportional** mit den weiteren Einflussfaktoren hochgerechnet ist. Die genannte Quelle „Ver_Bau““ verwendet auch das Büro Modus-Consult nach eigenen Angaben.

In den vorliegenden Planungen, die aktuell zur Auslegung kommen, ist die Verkaufsfläche des Nahversorgers um den Faktor 3,57 größer als sie noch zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens von Schlothauer&Wauer war.

Einwand

Nachdem es sich bei beiden Gutachten, von Schlothauer&Wauer und der Untersuchung von Modus Consult um das Werk von Fachbüros handelt, die nach anerkannten und vergleichbaren Regeln ihres Fachs arbeiten sollten, sollte man auch davon ausgehen können, dass im vorliegenden Werk von Modus-Consult die gleichen Grundsätze zur Herleitung des Verkehrsaufkommens Anwendung finden wie bei Schlothauer&Wauer, zumal es sich dabei um eine vergleichende und überprüfende Arbeit handelt. Entsprechend der proportionalen Berechnungsformel müsste die Modus-Untersuchung auf einen Mittelwert an KFZ-Fahrten/Tag kommen, der um den Faktor 3,57 größer ist, als der im Gutachten von Schlothauer&Wauer, also:

677 Fahrten * 3,57 = 2.418 Fahrten/Tag.

Dem ist aber nicht so! Modus Consult nennt, ohne detaillierte Herleitung einen Wert von lediglich 1.450 Fahrten/Tag, also rd. 1.000 KFZ-Fahrten weniger pro Tag und dies ohne Begründung und Herleitung. Dieses Vorgehen ist bei einer vergleichenden Betrachtung schlicht **unzulässig** und stellt eine bewusste Verfälschung des Untersuchungsergebnisses dar.

Das Werk von Modus-Consult geht hier ohne fachliche Begründungen von einem um 1.000 Fahrten/Tag zu geringen Verkehrsaufkommen aus.

Damit ist festzuhalten, dass die Berechnungen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens insgesamt deutlich zu niedrig angesetzt sind.

Aus den dargestellten Berechnungen ergibt sich folgendes Bild:

- **+ 1.000 Fahrten durch die vergrößerte Verkaufsfläche des Supermarktes**
- **+ 200 Fahrten durch erhöhtes Aufkommen an Schulen/Kita/Krippe**
- **+ 300 LKW-Fahrten zur Zugrundelegung realistischer Annahmen;**
- **+ 380 Fahrten durch falsche Berechnung des Wegfalls von 5o Wohnungen;**

1.880 zusätzliche Fahrten / Tag

Dieser Fehler setzt sich in allen weiteren Betrachtungen zur Leistungsfähigkeit der umliegenden, Straßen fort. Die Untersuchung ist deshalb lücken- und fehlerhaft und in Gänze als verbindliches Gutachten neu zu erstellen.

5 Verkehrsverteilung Wohnbebauung

In der Untersuchung von Modus-Consult ist auf Seite 8 zu lesen:

„Unter Berücksichtigung der Netzstruktur und der geplanten Entwicklungsflächen wurde das zu erwartende Neuverkehrsaufkommen auf das angrenzende Straßennetz verteilt bzw. umgelegt. Hierbei wurde der Bau einer Erschließungsstraße nördlich des „Kreuzlinger Felds" und südlich der Bahngleise beachtet. Zudem wurden die geplanten Tiefgaragenzufahrten berücksichtigt und der geschätzte Neuverkehr entsprechend verteilt. Das gerundete Ergebnis der Umlegung kann dem Plan 6 entnommen werden….."

„Die angenommene Verkehrsverteilung sowie die Zunahmen der Verkehrsmenge deckt sich

im Wesentlichen mit den Annahmen der Ingenieurgesellschaft Schlothauer & Wauer.

Auch hier führt das erzeugte Neuverkehrsaufkommen zu erheblichen Zunahmen am Knotenpunkt K 11 sowie auf der gesamten Landsberger Straße.

Das Gutachten von Schlothauer&Wauer bezieht in seine Betrachtungen die Kleinfeldstraße als wesentliche Erschließungsstraße für das Kreuzlinger Feld ein.

Ca. 1.000 der prognostizierten rd. 7.000 zusätzlichen KFZ-Fahrten werden über die Kleinfeldstraße abgeführt. Diese Annahme ist auch realistisch. Immerhin stellt die Kleinfeldstraße einerseits die kürzeste Verbindung in die Stadtmitte von Germering dar. Andererseits bildet die Kleinfeldstraße und in der Fortsetzung die Planegger Straße die kürzeste Verbindung zur Autobahnanschlussstelle Germering Süd.

Die Kleinfeldstraße und die Kreuzung mit der Kreuzlinger Straße finden im Werk von Modus-Consult ohne eine Begründung keine Berücksichtigung mehr.

Einwand

Wo und wie viele Tiefgaragenausfahrten vorgesehen sind, ist weder aus den ausgelegten Plänen noch aus den Ausführungen der Verkehrsuntersuchung erkenntlich. Die der Verkehrsuntersuchung beigefügte Planunterlage (Plan Nr. 6) gibt keine Auskunft über die neu zu erstellende Erschließungsstraße südlich des Bahnkörpers. Sie ist dort genau so wenig eingezeichnet, wie die genannten Tiefgaragenausfahrten und die angenommene Verteilung der Verkehrsströme.

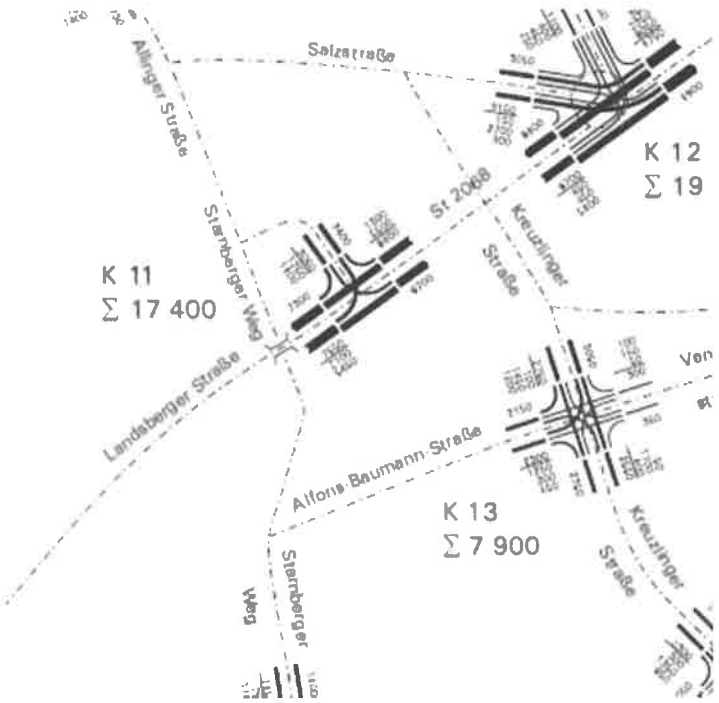

Abbildung 1: Ausschnitt Plan Nr.6, rund um das Kreuzlinger Feld;
(Quelle: Gutachten Modus-Consult vom 08.01.2020)

Das Gutachten von Schlothauer&Wauer setzte auf einem Stand der Rahmenplanung vom Januar 2018 auf, bei dem das gesamte Gelände als eine geschlossene Einheit berücksichtigt war. Dadurch waren Tiefgaragenausfahrten direkt zur Kreuzlingerstraße hin möglich, einberechnet und in dem damaligen Gutachten dargestellt. Die Situation ist heute eine andere. Aktuell werden nur Teilflächen betrachtet und der direkte Zugang zur Kreuzlinger Straße fehlt. Insofern kann auch die Verkehrsverteilung nicht mehr die gleiche sein wie damals.

Die Kleinfeldstraße ist bereits heute stark belastet. Sie führt an einer Grundschule und zwei Kindertagesstätten vorbei und ist eine der Hauptstrecken die von Schülern des Carl-Spitzweg-Gymnasiums, der neuen FOS und der Realschule zum bzw. vom S-Bahnhof Germering-Unterpfaffenhofen genutzt werden. Die Betrachtung und Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Kleinfeldstraße ist zwingend geboten, fehlt aber gänzlich.

Entgegen der Stellungnahme zu den Einwendungen gegen die Planentwürfe der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit ist die Kleinfeldstraße im Werk der Modus-Consult nicht berücksichtigt. Das Modus-Werk ist lückenhaft, oberflächlich, nicht eigenständig bewertbar und lesbar. Die Untersuchung ist deshalb in Gänze als verbindliches Gutachten neu zu erstellen.

6 Verkehrsverteilung Einzelhandel

Das Werk des Büros Modus-Consult geht einerseits von einem zu niedrigen Anstieg des Verkehrsaufkommens durch die Erweiterung der geplanten Einzelhandelsfläche aus, vergl. Kap. . Die Entstehung und Verteilung des Verkehrs wird zudem weitgehend aus dem Gutachten von Schlothauer&Wauer übernommen.

Die Ansiedlung einer Einzelhandelsfläche im Bebauungsplangebiet „Sondergebiet Einzelhandel/Wohnen und Gemeinbedarf Schule/Kita" wurde durch ein Fachgutachten des Büros Dr. Heider, Standort- und Wirtschaftsberatung im Gutachten „Auswirkungsanalyse und Verträglichkeitsprüfung zur Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes am „Kreuzlinger Feld" vom 04. März 2019 untersucht.

Unter Kap. 3.2 (Seite12) des Gutachtens ist der Starnberger Weg als nicht unbedeutende Erschließungsstraße in Nord-Süd-Richtung bezeichnet. Ferner wird die Erreichbarkeit des Vorhabenstandortes für den Individualverkehr als „relativ gut" bewertet.

An anderer Stelle, zwei Absätze später wird dem geplanten Lebensmittel-/Supermarkt eine gewisse gesamtstädtische Versorgungsbedeutung zugeschrieben.

Einwand

Das Schlothauer&Wauer-Gutachten sah die Einzelhandelsfläche mit einer Größe von damals 700 qm als das was es war, ein Nahversorger mit lokaler Bedeutung für die Bewohner des Kreuzlinger Feldes, aber nicht darüber hinaus. Das oben referenzierte Gutachten „Auswirkungsanalyse und Verträglichkeitsprüfung zur Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes am „Kreuzlinger Feld" benennt dagegen sehr genau den neuen Einzugsbereich der geplanten und jetzt um den Faktor 3,57 vergrößerten Einzelhandelsfläche, der weit in die nordwestlichen Bereiche des Germeringer Stadtgebietes reicht. Damit verändern sich grundlegend die abzusehenden, entstehenden Verkehrsströme. In der Folge wird der westliche Abschnitt der Salzstraße, die Nebelerstraße und der nördliche Teil des Starnberger Weges nach der Anbindung an die Landsberger Straße eine wesentliche Rolle für die Erreichbarkeit des „großflächigen Einzelhandelsbetriebes„ spielen. Keiner dieser Straßenabschnitte taucht heute in den Untersuchungen und Prognosen der Untersuchung von Modus Consult auf. Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs aus dem gesamten Planungsgebiet, wird zu gut einem Drittel nur durch das Verkehrsaufkommen des großflächigen Einzelhandelsbetriebs begründet sein. Insofern ist diese Entwicklung in einem Fachgutachten entsprechend zu beleuchten. Das ist heute nicht der Fall.

Die Stellungnahme zu den Einwendungen gegen die Planentwürfe der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit geht nicht auf die in den Einwendungen angeführten Defizite ein und ist ebenfalls oberflächlich erstellt.

Die Verkehrs-Untersuchung der Modus Consult ist weiterhin als lücken- und fehlerhaft zu bewerten und in Gänze als verbindliches Gutachten neu zu erstellen.

7 Zunahme des Verkehrsaufkommens durch die Bebauung des Kreuzlinger Felds im Kontext der Gesamtentwicklung der Stadt Germering.

Das Werk des Büros Modus Consult bezieht sich bei der Frage der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung in Germering unverändert auf die Werte, die im Gutachten des Büros Schlothauer&Wauer zugrunde gelegt wurden. Das Büro Schlothauer&Wauer gibt in seinem Gutachten eigene Berechnungen als Basis für die Berechnung der Bevölkerungsentwicklung an.

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung von 2018 bis 2035 für den Regierungsbezirk Oberbayern mit ausgewählten Landkreisen, Städten und Gemeinden ([3],[4],[5])

(Quelle: regionalisierte Bevölkerungsentwicklung für Bayern und Demographie-Spiegel; Hrsg.: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Zugriff am 23.04.2018)

Reg. Bezirk / Region / Landkreis / Gemeinde	Bevölkerung		Veränderung	
	31.12.2017	31.12.2035	absolut	prozentual
Oberbayern (Reg. Bez.)	4.724.700	5.117.900	393.200	7,68%
Region München	2.948.700	3.238.100	289.400	8,94%
Fürstenfeldbruck (Landkreis)	218.900	241.700	22.800	9,43%
Germering	40.000	*43800* [3]	3.800	8,68%
Puchheim	21.700	*25000* [3]	3.300	13,20%
Alling	3.770	*4200* [4]	430	10,24%
Gilching	19.000	*21500* [3]	2.500	11,63%
Krailling	7.700	*8100* [3]	400	4,94%
Gräfelfing	13.700	*14800* [3]	1.100	7,43%
Planegg	10.800	*11300* [3]	500	4,42%
Aubing-Lochhausen-Langwied [5]	*45.571*	*49.384*	*3.813*	*8,37%*

(Quelle: Fortschreibung des Verkehrsgutachtens zum Planungsgebiet „Kreulinger Feld", Büro Schlothauer& Wauer vom 22.11.2018.

Danach würde die Einwohnerzahl in Germering bis zum Jahr 2035 auf 43.800 Einwohner steigen. Dieser Wert wurde in der Untersuchung des Büros Modus Consult 1:1 übernommen.

Einwand:

Schon heute weist Germering lt. Angabe auf der Internetseite der Stadt Germering (Stand März 2021) 41.399 Einwohner auf. Das durch die Stadt Germering in Auftrag gegebene Gutachten zum Gesamtkonzept Folgekosten sozialer Infrastruktur, das im Mai 2019 veröffentlich wurde, geht von einer Einwohnerzahl von knapp 48.000 Einwohnern nur bis zum Jahr 2032 aus. Dabei berücksichtigt das Gutachten „Gesamtkonzept Folgekosten sozialer Infrastruktur" nur heute verbindlich absehbare Bauprojekte und noch nicht einmal das komplett bebaute Kreuzlinger Feld.

Hier liegen also eklatante Differenzen vor, die sich auf die Aussage zur Machbarkeit der verkehrstechnischen Erschließung des Kreuzlinger Feldes erheblich auswirken.

Die Verkehrsuntersuchung von Modus Consult und das Gutachten von Schlothauer&Wauer sind, nachdem sie sich auf die gleiche, unrealistische Berechnungsgrundlage zur Bevölkerungsentwicklung beziehen, fehlerhaft. Es ist ein neues, auf der heutigen Planung basierendes Fachgutachten zu erstellen.

8 Erschließungsstraße südlich der Bahnstrecke und Kreuzungspunkte mit den bestehenden Straßen.

Zur Erschließung des Bebauungsplangebietes WA1, WA2 und MU ist südlich der Bahnstrecke der Ausbau des heutigen Landwirtschaftsweges zu einer Erschließungsstraße vorgesehen. Die Erschließungsstraße ist im Westen an den Starnberger Weg angebunden und im Osten an die Kreuzlinger Straße. An beiden Enden trifft die Erschließungsstraße unmittelbar vor der jeweiligen Unterführung unter der Bahnstrecke bzw. Landsberger Straße auf die Querstraßen. Sowohl der Starnberger Weg als auch die Kreuzlinger Straße sind an den Einmündungspunkten mit einem Geh- und Radweg versehen.

In der Stellungnahme zur Einwendung gegen die Planentwürfe der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, (Punkt i) ist davon die Rede, dass die Detailplanung kein Bestandteil eines Bebauungsplanes sei. Andererseits ist die Erschließungsstraße Teil des Bebauungsplanes. Somit ist auch die Machbarkeit des Anschlusses dieser Straße, an das bestehende Verkehrsnetz auf Machbarkeit zu prüfen.

Einwand:

Die beiden Einmündungen der Erschließungsstraße liegen an absolut unübersichtlichen Stellen, jeweils unmittelbar hinter den Unterführungsbauwerken. Nutzer des Radweges sind an den jeweiligen Kreuzungspunkten mit der höchsten Geschwindigkeit, wegen der Abfahrt in die Unterführung, auf ihrer bevorrechtigten Fahrtrichtung unterwegs. Die Straßenführung ist an beiden Stellen, so wie sie geplant ist, für Nutzer der Radwege (Radfahrer, Inline-Skater, Skateboardfahrer etc.) wegen des Ausfahrts- bzw. Einbiegeverkehrs lebensgefährlich und nicht akzeptabel.

Die Verkehrsuntersuchung von Modus Consult und das Gutachten von Schlothauer&Wauer ignorieren diese Gefahrenstellen. Eine detaillierte Untersuchung bzw. die Vorgabe an die Planung, hier andere Optionen der Straßenführung zu finden, fehlen obwohl die Erschließungsstraße Bestandteil des Bebauungsplanes ist. Die vorliegende Straßenführung der Erschließungsstraße ist so nicht umsetzbar und muss umgestaltet werden!

9 Referenzen

1) Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan „Kreuzlinger Feld“ vom 08.01.2020,
Modus Consult GmbH, Ulm
2) Ergebnisbericht „Fortschreibung des Verkehrsgutachtens zum Planungsgebiet „Kreuzlinger Feld“ in Germering, vom 22.11.2018
Schlothauer&Wauer, Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH
3) „Auswirkungsanalyse und Verträglichkeitsprüfung zur Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes am „Kreuzlinger Feld“ vom 04. März 2019,
Dr. Heider, Standort- und Wirtschaftsberatungs GmbH
4) Gesamtkonzept Folgekosten Sozialer Infrastruktur, 14. Mai 2019,
AfA Hofmann & Greß, Salm & Stegen