

Anlage 4

Auszüge aus dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2090 vom 06.12.2017:

1. Aus der Behandlung der Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern:

Verkehrssituation Niederalmstraße:

Gemäß der Stellungnahme zu Ziffer I, A) 3,1 der Beschlussvorlage soll der Anschluss für den Baustellenverkehr ausschließlich über die beiden Anschlüsse an den Karl-Marx-Ring erfolgen. Es werde davon ausgegangen, dass der Baustellenverkehr dann ausschließlich über diese Anschlüsse und keinesfalls durch die Niederalmstraße verlaufe und dass wirksame Maßnahmen vorgesehen und durchgesetzt werden, dies sicherzustellen.

Stellungnahme:

Wie im Billigungsbeschluss (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/ V 09067) bereits ausgeführt, wird der Anschluss für den Baustellenverkehr nur über die beiden Anschlüsse am Karl-Marx-Ring und die Ständlerstraße abgewickelt werden. Eine entsprechende Regelung wurde auch in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.

Verkehrsüberwachung:

Die Friedrich-Creuzer-Straße diene trotz Tempo 30 Zone als Rennstrecke, dadurch werden Kinder gefährdet. In den letzten Jahren seien keine Geschwindigkeitskontrollen wahrgenommen worden. Die Friedrich-Creuzer-Straße werde sehr oft mit zu hoher Geschwindigkeit durchfahren, was für sämtliche anderen Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Kinder eine große Gefahr darstelle.

Stellungnahme:

Die Friedrich-Creuzer-Straße ist mit Einschränkungen bereits seit mehreren Jahren Bestandteil des regelmäßigen Messprogramms und wird kontinuierlich zu Messzwecken angefahren. Bedauerlicherweise sind dort nur in Teilbereichen die messtechnischen und messrechtlichen Vorgaben für die Durchführung von gerichtsverwertbaren Geschwindigkeitskontrollen erfüllt. Um gerichtsverwertbare Geschwindigkeitsmessungen durchführen zu können, wird - sehr vereinfacht dargestellt - eine gerade Messstrecke von mindestens 45 Metern (mit Bordstein oder Fahrbahnmarkierung zur Ausrichtung des Messfahrzeugs) und zu Beginn oder am Ende dieses Bereichs eine Parklücke von ca. 10-11 Metern Länge mit einem Mindestabstand von 200 Meter (100 Meter nur in bestimmten Ausnahmefällen) zu den Tempo-30-Zonenanfangs- und -endbeschilderungen zum Aufstellen der Messeinrichtung benötigt. Diese Kombination ist auf Grund der baulichen Gestaltung und der eher geringen bzw. teils ständig wechselnden Beparkung (durch häufige Beeinträchtigung der parallelen Vorbeifahrt der Verkehrsteilnehmer am Messfahrzeug) leider selten anzutreffen.

Dennoch wird die Kommunale Verkehrsüberwachung die Friedrich-Creuzer-Straße auch weiterhin im Rahmen der bestehenden messtechnischen, messrechtlichen und organisatorischen Möglichkeiten zwecks Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen anfahren.

Verkehrssicherheit und Verkehrsführung:

Mehrfach wurde nachgefragt, wie der Sicherheitsbeauftragte der Stadt diese massive Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Friedenspromenade bewerte, wo sich 2 Kindergärten, 1 Kindergrube sowie das Gymnasium Trudering befinden, und die außerdem Schulweg für sehr viele Kinder sei.

Die KFZ-Fahrten-Zahlen aus dem Verkehrsgutachten erscheinen kaum plausibel:

1. In der Friedrich-Creuzer-Str., sollen 9680 KFZ Fahrten aufkommen. Auf der Friedenspromenade

nur noch 9180 KFZ Fahrten. Nun stelle sich die Frage, wohin die restlichen 500 Fahrten gehen würden.

2. In der Friedenspromenade sollen es 5000 KFZ Fahrten mehr als 2013 geben, in der Friedrich-Creuzer-Str. aber 6100 Fahrten mehr. Es stelle sich nun die Frage, wohin die restlichen 1000 Fahrten gehen würden. In der Zehntfeldstraße sollen es laut Verkehrsgutachten sogar 500 Fahrten weniger werden. Evtl. gehen diese 1000 Fahrten zum „Am Hochacker“ oder es sei möglich, dass doch mehr Kfz-Fahrten in die Friedenspromenade gehen.

In der Friedenspromenade seien mehrere tödliche Unfälle (trotz Ampeln) geschehen. Außerdem raste ein PKW in eine Bushaltestelle am Truderinger Gymnasium, welches sich genau an der Friedenspromenade befindet.

Es sei um die Sicherheit und Gesundheit der Kinder zu fürchten. Auf ihrem Schulweg von der Grenzkolonie zur Markgrafenschule, zum Truderinger Gymnasium und zur Wilhelm Röntgen Realschule werde die Gefährdung durch die deutlichen Erhöhung des Verkehrs ansteigen. Die Friedenspromenade ist Schulweg für die Markgrafenschule, die Wilhelm Röntgen Realschule, für das Truderinger Gymnasium sowie auch Weg für die 2 Kindergärten und eine Kinderkrippe. Die Bürgersteige seien zum Teil so schmal, dass die Kinder nicht nebeneinander unbeaufsichtigt an der Straße entlang laufen sollten (auf der Strecke zwischen der Zehntfeldstr. und Markgrafenstr.).

Es seien 1300 Wohneinheiten geplant mit erwartenden 3000 Einwohnern und Hochhäusern mit 15 Stockwerken. Es werde eine Haupterschließungsstraße zwischen Karl-Marx Ring/Ständlerstraße und Friedrich-Creuzer-Str. gebaut. Das ziehe zusätzlichen Verkehr aus Perlach an, der weiter nach Trudering möchte. Zusatzverkehr wird somit nicht nur durch die in diesem Bauvorhaben geplanten Wohneinheiten sondern auch durch neuen Durchgangsverkehr aus Perlach nach Trudering sowie auch durch neuen Verkehr aus Trudering aufgrund des im Baugebiet geplanten Einzelhandels und der Kindertagesstätten. Zusätzlich werde die Friedenspromenade durch Verkehr aus dem Bauvorhaben Fauststraße 48 mit 20 im Bau befindlichen Wohneinheiten und der Fauststraße 80 mit geplanten 80 Wohneinheiten belastet werden. Somit werde das Verkehrsaufkommen auf der Friedenspromenade um 60% erhöht.

Wie oben beschrieben werden bei diesem Bauvorhaben viele Grenzwerte ohne wirkliche Not überschritten und das Verkehrsaufkommen verdreifacht.

Es wurde nachgefragt, wer die Anwohner der Bestandsimmobilien z. B. in der Friedenspromenade schützen würde.

Die Friedenspromenade sei mittlerweile durchgängig Zone 30, wie solle dieser Verkehr gestemmt werden. Schon jetzt sei die Friedenspromenade an der Belastungsgrenze. Auch die Anbindung an die Wasserburger Landstraße sei sehr problematisch. Desweiteren sei es jetzt schon schwierig aus den kleinen Anliegerstraßen wie Ottilienstraße, Markgrafestraße, Elfriedenstraße usw. auf die Friedenspromenade aufzufahren. Dies würde sich bei 60% mehr Verkehr noch verschlimmern.

Die geplante Verkehrsführung würde zwar die Niederalmstraße und den Hugo-Lang-Ring entlasten (allerdings nur im Vergleich zum für 2030 prognostizierten Wert), sich dafür aber das Verkehrsaufkommen in der Friedrich-Creuzer-Straße verdreifachen und damit zu einer 60% Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Friedenspromenade führen.

Die Verkehrsführung des Bauvorhabens B-Plan Nr. 2090 Friedrich-Creuzer-Straße werde eine Alternative zum Mittleren Ring schaffen und damit zu einer drastischen Steigerung des Verkehrsaufkommens führen. Es werde hierbei auf eine Veröffentlichung des Bundes Naturschutz Ortsgruppe München Ost verwiesen. Die Verbindung zwischen Karl-Marx-Ring und Friedrich-Creuzer-Straße / Alexisweg werde tatsächlich eine Verbindung zwischen der Ständlerstraße und der Friedenspromenade schaffen. Es wurden hier auch nachteilige Auswirkungen bezüglich des übergeordneten Grünzuges und dem angrenzenden Wald geäußert.

Es sei auch nicht nachvollziehbar, dass die Ständlerstraße so gut wie kein erhöhtes Verkehrsauf-

kommen ausweisen soll bzw. nach dem Planfall mit Planungsgebiet nur ca. 16% (=2500 KFZ-Fahrten pro Tag) zulegen soll, während die Friedenspromenade einen Anstieg ohne dieses Planungsgebiet von 7.800 auf 11.500 (schon dies ist schwer nachvollziehbar) und mit Planungsgebiet auf 12.500 haben soll (es wurde nachgefragt, warum dies so wenig mehr sein sollen). Diese Zahlen sehen nach einer Verharmlosung der Situation aus. Es wurde nachgefragt, woher ohne den Zubau des neuen Wohngebietes und die Verbindung von der Ständlerstraße zur Friedenspromenade über die Friedrich-Creuzer-Straße ein so deutliches Verkehrsaufkommen herrühren sollte.

Stellungnahme:

In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 2090 sind in den Kapiteln zum Verkehr (Kapitel 1.2.3 verkehrliche Erschließung und 3.10 Verkehr) die Verkehrsmengen des Prognose Nullfalls (ohne Neubaugebiet des Bebauungsplan Nr. 2090) und des Prognoseplanfalls für die oben genannten Straßen aufgeführt. Danach wird sich die Belastung der Friedenspromenade im Prognoseplanfall um ca. 1.000 Kfz-Fahrten am Tag auf insgesamt ca. 12.500 Kfz-Fahrten am Tag erhöhen. Damit liegt die Friedenspromenade deutlich höher als die Friedrich-Creuzer-Straße mit rund 9.000 Kfz-Fahrten am Tag. Die Friedenspromenade bündelt die Verkehre aus der Zehntfeldstraße, Friedrich-Creuzer-Straße und Am Hochacker. Sie ist in ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße des Tertiärnetzes (VEP) für Trudering zwischen der Feldbergstraße und Waldtrudering zu verstehen.

Die für den Prognose Nullfall ermittelten Zahlen, also die berechneten Verkehrserhöhungen bis 2030 in der Friedrich-Creuzer-Straße und der Friedenspromenade sind durch den neuesten Demografiebericht der Landeshauptstadt München mit deutlichen Zuwächsen an Einwohnern und Arbeitsplätzen im gesamten Stadtgebiet zu begründen. Dass der Zuwachs im Prognoseplanfall 2030 in der Friedrich-Creuzer-Straße deutlicher ausfällt als in der Friedenspromenade, ist mit der Umlenkung des Durchgangsverkehrs zwischen der Friedenspromenade und dem Hugo-Lang-Bogen zu begründen. Derzeit fließt der gesamte Durchgangsverkehr noch über die Zehntfeldstraße. Im Prognoseplanfall wird dieser zum Teil über das neue Wohngebiet an der Friedrich-Creuzer-Straße geführt, um die Zehntfeldstraße und den Hugo-Lang-Bogen zu entlasten.

Verkehrsübertretungen und Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung können grundsätzlich durch die Verkehrsplanung nicht ausgeschlossen werden. Auch wird es im Rahmen der Bebauungsplanung nicht möglich sein, die Gehwege in der Friedenspromenade zu verbreitern, da sie nicht im Umgriff des Bebauungsplans liegen. Im Bereich zwischen der Zehntfeldstraße und der Markgrafenstraße haben die Schulkinder aber die Möglichkeit auf die deutlich weniger befahrene Parallelstraße der Friedenspromenade auszuweichen.

Alle bisherigen mit dem intermodalen Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München durchgeführten Verkehrssimulationen zum vorliegenden Bebauungsplan haben keine weiteren als die beschriebenen Verkehrsverlagerungen des bereits bestehenden Durchgangsverkehrs zwischen Trudering und Neuperlach ergeben. Die Verkehrserhöhung durch die Neubebauung in der Friedenspromenade liegt laut Verkehrsgutachten unter 10%. Nachweise an den entsprechenden Knotenpunkten haben diese als leistungsfähig eingestuft. Eine Verkehrserhöhung um 60% in der Friedenspromenade kann aus den vorliegenden Zahlen nicht entnommen werden. Auch eine Verdreifachung der Verkehrsbelastung liegt laut Verkehrsgutachten an keiner Stelle vor. Die Aussage, dass die neue Verbindungsstraße eine Alternative zum Mittleren Ring herstellt, haben weder das Verkehrsgutachten noch die verkehrlichen Betrachtungen der Landeshauptstadt München mit dem intermodalen Verkehrsmodell bestätigt. Dieses Verkehrsmodell zeigt ebenfalls auf, dass Verkehrszunahmen zwischen heute und dem Jahr 2030 einem allgemeinen starken Anstieg der Einwohner und Arbeitsplätze in der Landeshauptstadt München stadtweit geschuldet sind. Aus diesem Grund kann auch eine Verkehrserhöhung zwischen der Analyse (2013) und dem Prognoseplanfall nicht allein dem Neuverkehr aus einem Baugebiet geschuldet sein. Hier ist immer der Prognose Nullfall 2030 (ohne Neubebauung) mit dem Prognoseplanfall 2030 (mit Neubebauung) abzugleichen.

Straßenbreite Friedrich-Creuzer-Straße:

Die Friedrich-Creuzer-Straße sei nur 6 Meter breit und damit nicht geeignet für ein so hohes Verkehrsaufkommen noch für zusätzlichen LKW-Begegnungsverkehr (gemäß RAST06 dafür Mindestbreite 6,50 Meter), es gäbe keinen Radweg in der Friedrich-Creuzer-Straße, der Gehweg sei nur 1,60 Meter breit. Laut Verkehrsgutachten werde mit 33 Fahrten zusätzlichen Schwerverkehrs in der Friedrich-Creuzer-Straße gerechnet.

Die Kreuzung Friedrich-Creuzer-Straße / Am Hochacker / Zehntfeldstr sei zu eng für das prognostizierte sehr hohe Verkehrsaufkommen, wiederholt seien Busse beim Abbiegen von der Friedenspromenade in die Zehntfeldstr über den Bürgersteig gefahren. Deshalb sei im Frühjahr 2017 am Eck auf dem Bürgersteig an einem auf dem Gehsteig befindlichen Lichtpfosten rot/weiß-Markierung angebracht worden. Kurz danach sei ein Bus beim Abbiegen an dieser Markierung stecken geblieben und versperrte die ganze Zehntfeldstraße, konnte sich nicht mehr freifahren und sei abgeschleppt worden.

Stellungnahme:

Die Stadtwerke München benötigen in Straßen mit Busverkehr eine Straßenbreite von 6,50 Meter. Diese Breite ist gemäß RAST 06 für den Begegnungsverkehr zweier Lastkraftwagen oder Busse erforderlich. Diese Mindestbreite wird in dem Neubaugebiet auch eingehalten. Eine Verbreiterung der bestehenden Fahrbahnen und der Gehwege sowie eine Nachrüstung mit Radwegen wäre im bestehenden Straßengefüge nur mit dem Erwerb von Privatgrund machbar.

Verkehrssituation Friedrich-Creuzer-Straße:

Die Kreuzung Friedrich-Creuzer-Straße – Am Hochacker – Friedenspromenade – Zehntfeldstraße sei für die von der Friedrich-Creuzer-Straße kommenden Fahrzeuge ein permanentes Nadelöhr. Dies, weil in die Zehntfeldstraße abbiegende Fahrzeuge den folgenden Fahrzeugen in aller Regel die Weiterfahrt in die Friedenspromenade versperren. Dies führe dazu, dass entweder einige der folgenden Fahrzeuge über den kleinen Bürgersteig gefahren werden, wo sie an der Ampel in aller Regel morgens auf wartende Schulkinder treffen, oder aber eben, dass nur „ein“ linksabbiegendes Fahrzeug die Grünphase zur Weiterfahrt nutzen kann. Konsequenz sei ein heute schon gehöriger Rückstau von 100 Meter bis teilweise 200 Meter im morgendlichen Berufsverkehr. Es wurde nachgefragt, wie dies erst aussehe, wenn es zu einer Verdreifachung der Verkehrsbelastung, bzw. einer substantiell erhöhten Belastung kommen werde. Viel schlimmer sei aber die Tatsache, dass viele Autofahrer/innen aufgrund dessen über Rot fahren und alle Verkehrsteilnehmer an der Kreuzung damit in erhebliche Gefahr bringen.

Für Radfahrer gäbe es keinen Radweg. Gerade morgens würden viele Schüler durch die Friedrich-Creuzer-Straße radeln. Auf der Straße seien sie maximal durch oft ungehaltene Berufspendler gefährdet, auf dem Bürgersteig würden sie des öfteren mit den Fußgängern in Konflikt geraten. Beides hätte schon zu Unfällen geführt.

Der Straßenbelag in der Friedrich-Creuzer-Straße sei an vielen Stellen beschädigt, was durch den Schwerlastverkehr noch erhöht werde.

Stellungnahme:

Die an der Kreuzung Friedrich-Creuzer-Straße / Zehntfeldstraße / Friedenspromenade und Am Hochacker beschriebenen Abbiegeprobleme der Busse werden durch die mit dem Bebauungsplan geänderte Hauptfahrtrichtung gerade für die Busse, die dann hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung verkehren, deutlich entschärft. Dies trifft auch auf die Leistungsfähigkeit dieser Kreuzung zu. Sobald die Hauptverkehrsströme nicht mehr abbiegen, sondern gerade aus fahren können, ist ein gefahr- und reibungsloseres Passieren dieses Bereichs möglich.

Die Friedrich-Creuzer-Straße liegt bereits innerhalb einer Tempo 30 Zone. In einer solchen Zone sollen alle Verkehrsteilnehmer des Motorisierten Individualverkehr und des Radverkehrs unter gegenseitiger Rücksichtnahme und unter Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeit

gemeinsam die Fahrbahn benutzen. Übertretungen der Straßenverkehrsordnung können jedoch nicht im Rahmen der Bebauungsplanung gelöst werden. Ebenso ist die Erneuerung des Straßenbelags eine Aufgabe des Straßenunterhalts beim Baureferat.

Dem Kreisverwaltungsreferat liegen bisher noch keine Beschwerden über das geschilderte Verhalten der Kraftfahrer, wie Rotlichtverstöße oder Fahrten über die Gehbahn, vor. Die Ahndung dieser Verkehrsverstöße fällt in den Zuständigkeitsbereich der Polizei.

Auswirkungen in der Truderinger Grenzkolonie

Die Hauptverkehrsachse des Bebauungsplangebietes Nr. 2090 Friedrich-Creuzer-Straße gehe von der Friedrich-Creuzer-Straße weiter zur Friedenspromenade mit erheblichen Auswirkungen auf die kleinen Wohnstraßen in der Truderinger Grenzkolonie. Dabei sei von den geplanten zusammen 100 Wohnungen in der Fauststraße noch gar nicht die Rede.

Sei das Straßennetz, das für eine Gartenstadt ausgelegt sei, in der Lage, diese erhebliche Steigerung des Auto- und (Bus-)Verkehrs zu bewältigen.

Wie sei man in der Stadtplanung dazu gekommen, trotz vieler objektiver und berechtigter Einwände eine solche Planung fortzuführen. Es wurde angefragt, wer da ein übergeordnetes Interesse hätte, die „Gartenstadt Truderinger Grenzkolonie“ zu opfern. Es stelle sich auch die Frage nach der Legitimation hierfür.

Stellungnahme:

Auswirkungen des Bebauungsplan Nr. 2090 Friedrich-Creuzer-Straße auf die Truderinger Grenzkolonie werden nicht gesehen, da die Truderinger Grenzkolonie weder Ziele der Nahversorgung, der Kinderbetreuung oder schulische Einrichtungen aufweist, noch für den Durchgangsverkehr attraktiv ist, da auch keine angrenzende Ziele identifiziert werden können.

Das Verkehrsgutachten zur Bebauung an der Fauststraße wird alle verkehrlichen Belange des Bebauungsplan Nr. 2090 an der Friedrich-Creuzer-Straße mit berücksichtigen.

Überschreitung des Verkehrslärmpegels

Die Zunahme des Verkehrs infolge des Bebauungsplanes Nr. 2090 Friedrich-Creuzer-Straße werde zu einer Überschreitung des Verkehrslärmpegels von 59 dB(A) tags führen.

Stellungnahme:

Die schalltechnischen Untersuchung baut auf das vorliegende Verkehrsgutachten, welches sowohl den Prognose-Nullfall 2030 (bei Nichterfüllung der Planung) sowie den Prognose-Planfall 2030 (nach Realisierung des Planvorhabens) betrachtet, auf. Die Entwicklung des Planungsgebietes führt zu einem durch den Ziel-/Quellverkehr und den Straßenneubau sowie zum anderen durch Fassaden- und Wandreflexionen und Gebäudeabschirmungen aufgrund der geplanten Bebauung zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft.

Die Auswirkungen des Planvorhabens wurden im Hinblick auf die Verkehrslärmsituation für die betroffene Nachbarschaft hilfsweise nach den Maßgaben einer Gesundheitsgefährdung (70/60dB(A) Tag/ Nacht) bzw. der 16. BImSchV bewertet: Im Sinne der 16. BImSchV gelten Änderungen des Beurteilungspegels aus Verkehrslärm von weniger als 2,1 dB(A) als nicht wesentlich, sofern (mit Ausnahme von Gewerbegebieten) Verkehrslärmpegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht nicht erreicht bzw. weitergehend überschritten werden.

Die Schallimmissionen wurden durch Ausbreitungsberechnung für den Straßenverkehrslärm nach RLS-90 bestimmt.

Rechnerische Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen im Vergleich des Prognose-Nullfall 2030 mit dem Prognose-Planfall 2030 ergeben sich aus dem zukünftigen Durchgangsverkehr entlang der Friedrich-Creuzer-Straße und der Friedenspromenade. Die maximalen Pegelerhöhungen betragen hier bis zu 1,6 dB(A) tags und 1,9 dB(A) nachts auf ein Niveau von zukünftig 60/51 dB(A)

Tag/Nacht bzw. bis zu 1,6 dB(A) tags und 1,7 dB(A) nachts auf ein Niveau von zukünftig 65/56 dB(A) Tag/Nacht. Diese Erhöhungen sind nicht wesentlich i.S. der Verkehrslärmschutzverordnung, weil die Pegelerhöhung geringfügig ist und gesundheitsgefährdende Verkehrslärmpegel auch zukünftig weit unterschritten werden.

Eine wesentliche Pegelerhöhung von 3 dB(A) und mehr tritt in der Nachbarschaft lediglich an den vom Verkehrslärm bisher abgewandten Gebäudeseiten der Wohnbebauung sowie den Gewerbeflächen am Karl-Marx-Ring (südlich und westlich des Planvorhabens) mit Orientierung zum Plangebiet auf. An Teilen der bestehenden Wohngebäuden ist zwar rechnerisch von Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen von bis zu 5,2 dB(A) tags und 4,3 dB(A) nachts und damit von einer wesentlichen Änderung i.S. der 16. BImSchV auszugehen, in diesen Bereichen werden jedoch auch zukünftig die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59/49 dB(A) Tag/Nacht zuverlässig eingehalten, so dass für diese Auswirkungen keine Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Dies gilt sinngemäß auch für die Südostecke des angrenzenden Hotels, an der die Verkehrslärmpegel im Planfall rechnerisch mit bis zu 10,2 dB(A) tags und 9,1 dB(A) nachts am deutlichsten steigen, da hier zukünftig eine Verkehrslärmbelastung von nicht mehr als 53/43 dB(A) Tag/Nacht prognostiziert wird; so dass im Gewerbegebiet (Hotel) durch die vorhabenbedingten Auswirkungen sogar die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete eingehalten werden. Zusammenfassend sind Schutz- oder Kompensationsmaßnahmen nicht erforderlich, da eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete nicht stattfindet.

Forderung zur Veröffentlichung Verkehrsprognose

Die Prognose des Verkehrsaufkommens und deren Herleitung sei zu veröffentlichen.

Stellungnahme:

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden die erstellten Gutachten für die Öffentlichkeit zur Einsichtnahme bereitgehalten. Diese Möglichkeit besteht für interessierte Bürgerinnen und Bürger nach Terminvereinbarung auch weiterhin.

Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel

Ohne einen massiven Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel werde durch das Bebauungsplangebiet zukünftig ein Verkehrschaos geschaffen.

Stellungnahme:

Zur Erschließung des Planungsgebietes durch den öffentlichen Nahverkehr ist die Einrichtung einer neuen Pendelbuslinie mit dichtem Takt zum und vom U-Bahnhof Quiddestraße geplant. Zudem soll eine vorhandene Buslinie durch das Planungsgebiet geführt werden und so auch die Truderinger Grenzkolonie besser angebunden werden. Bushaltestellen werden zentral im Planungsgebiet am Knotenpunkt der Straßen U-1773 und U-1775 bis 1777 sowie in der Friedrich-Creuzer-Straße an der Kreuzung mit der Hippelstraße angeordnet. Diese vorläufige Planung wird an die bei Fertigstellung tatsächlich herrschende Nachfrage angepasst werden können.

Forderung zur Reduzierung des Baurechts

Im Zusammenhang mit der befürchteten Zunahme des Verkehrsaufkommens wurde die Frage aufgeworfen, wieso die Obergrenze der baulichen Nutzung § 17 Abs. 1 BauNVO überschritten werde. Insbesondere werde auch eine Reduzierung der Wohneinheitenzahl um 35 % und eine Reduzierung der Stockwerksanzahl auf 3 Stockwerke (EG, 1. OG, 2. OG) hin zur kleinteilig bebauten Friedrich-Creuzer-Straße, gefordert.

Stellungnahme:

Mit der Entwicklung des Planungsgebietes wird ein Teil des hohen Bedarfs an Wohnungen in der Landeshauptstadt München gedeckt. Indem das Gebiet im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben in einem Bebauungsplan mit Grünordnung und Umweltbericht entwickelt wird, ist eine abgewogene und verträgliche Planung gesichert. Der Bebauungsplan wird aus dem Flächennutzungsplan

entwickelt, welcher bereits ein Wohngebiet ausweist.

Im Bauleitplanverfahren gilt nicht das Einfügungsgebot des § 34 BauGB, es kann ein eigener Maßstab definiert werden. Das Maß der baulichen Nutzung wird ausführlich im Kapitel 3.3 der Begründung beschrieben. Hier wird auch auf das Höchstmaß nach BauNVO eingegangen und die Überschreitung detailliert begründet.

Im Rahmen eines Verkehrsgutachtens wurden die Auswirkungen der Planung geprüft und als bewältigbar beurteilt (s. vorstehende Ausführungen zum Verkehr und in der Begründung des Bebauungsplanentwurfs)

2. Aus der Begründung des Bebauungsplanes

Verkehrliche Erschließung

Motorisierter Individualverkehr

Das Planungsgebiet schließt im Westen an den Karl-Marx-Ring und im Nordosten an die Ecke Friedrich-Creuzer-Straße/Hippelstraße an.

Auf Grundlage des multimodalen Gesamtverkehrsmodells der Landeshauptstadt München wurden die Verkehrsbelastungen im Umfeld des Planungsgebiets in der Analyse und der Prognose 2030 ermittelt. Diese Zahlen sind Grundlage der verkehrlichen Bewertung der geplanten Baumaßnahme und ihrer Auswirkungen auf die umgebenden Straßen.

Die Analysebelastung (heutige Verkehrsbelastung) des umgebenden Straßennetzes basiert auf Verkehrserhebungen des Jahres 2013. Die für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsbelastungen des Prognosenullfalls (ohne die Neubebauung) und des Prognoseplanfalls (mit der Neubebauung) wurden anhand dieser Erhebungen plausibilisiert und geeicht. Aufgrund des Demografieberichts für München Teil 2 ist bereits im Prognosenullfall, also ohne die Einbeziehung des neuen Plangebietes eine deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens in den bestehenden Straßen zu verzeichnen.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind in nachfolgender Tabelle aufgelistet

Straßenabschnitt	Verkehrsbelastung 2013 in Kfz-Fahrten/Tag
	Bestand
Ständlerstraße	ca. 15.000
Karl-Marx-Ring (südlich Ständlerstraße)	ca. 20.500
Karl-Marx-Ring (nördlich Ständlerstraße)	ca. 20.000
Friedenspromenade	ca. 7.800
Friedrich-Creuzer-Straße	ca. 3.500
Hugo-Lang-Bogen (zwischen Karl-Marx-Ring und Niederalmstraße)	ca. 14.000
Hugo-Lang-Bogen (nördlich Niederalmstraße)	ca. 11.100
Niederalmstraße	ca. 3.200
Zehntfeldstraße	ca. 7.000

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Planungsgebiet ist mit dem öffentlichen Verkehr über drei Buslinien erschlossen. Alle drei Linien bieten Anschlüsse zu U- und S-Bahn-Haltestellen und liegen im fußläufigen Bereich von unter 300 m.

Fuß- und Radwege

Mit Ausnahme der Ständlerstraße verfügen alle anderen Straßen, die direkt an das Planungsgebiet

grenzen bzw. sich in nächster Umgebung befinden, über einen Gehweg. Entlang der Ständlerstraße werden die Fußwege im parallelen Grünzug getrennt von der Fahrbahn geführt. Entlang des Karl-Marx-Rings befinden sich beidseitig Radwege, die unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt sind.

Durch die direkte Lage am Truderinger Wald ist das Grundstück unmittelbar an Rad- und Fußwege zur Naherholung angeschlossen.

Zusätzlich verläuft am östlichen Rand des Planungsgebietes eine Hauptroute gemäß Verkehrsentwicklungsplan Radverkehrs (VEP-R).

Maß der Baulichen Nutzung

Zulässige Grundfläche

Die im Plan festgesetzte GR bezieht sich auf die Flächen der oberirdischen baulichen Anlagen nach § 19 Abs. 2 BauNVO. Diese GR darf für Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 Satz 1 Nrn. 1 bis 3 BauNVO um die in § 3 Abs. 1 der Satzung festgesetzten Grundflächen überschritten werden.

Zulässige Geschossfläche

Um Anreize zu schaffen, nutzungsfreundliche und gestalterisch qualitätsvolle Gebäude zu realisieren, dürfen die im Plan festgesetzten zulässigen Geschossflächen zu Gunsten von gemeinschaftlich genutzten Flächen (z.B. Kinderwagenabstellplätze, Fahrradabstell- und/oder Gemeinschaftsräume) jeweils um die in § 3 Abs. 4 der Satzung genannten Fläche überschritten werden. Nicht angerechnet bei der Ermittlung der Geschossfläche werden die Flächen für aus Schallschutzgründen verglaste Loggien, in die Gebäude integrierte Tiefgaragenrampen und Treppenträume als zweiter baulicher Rettungsweg (in allen Gebäuden außer den Hochpunkten mit einer zulässigen Wandhöhe von 52,0 m).

Bei der Flächenermittlung der Geschossfläche sind auch Aufenthaltsräume außerhalb von Vollgeschossen mit zu berücksichtigen, da auch sie einen Bedarf, z. B. an Infrastruktur und Erholungsflächen, auslösen.

Für das festgesetzte Nutzungsmaß wurde die ausreichende Versorgung mit Infrastruktureinrichtungen sowie die Bewältigung des dadurch ausgelösten Verkehrsaufkommens untersucht und nachgewiesen.

In den Wohngebieten (Reines Wohngebiet WR und Allgemeine Wohngebiete WA 1 bis WA 8) sowie anteilig im Sondergebiet SO können insgesamt ca. 1.300 Wohneinheiten entstehen.

Die Grundflächen und Geschossflächen sowie deren entsprechende Grundflächenzahlen (GRZ) und Geschossflächenzahlen (GFZ) ergeben für die einzelnen Baugebiete folgende Werte:

Baugebiet	Netto- bauland [m ²]	GR max. §19 Abs. 2 BauNVO [m ²]	GRZ max. § 19 Abs. 2 BauNVO	GR max. § 19 Abs. 2 u. 4 BauNVO [m ²]	GRZ max. §19 Abs. 2 und 4 BauNVO	GF max. [m ²]	GFZ max.
WR	9.300	3.450	0,37	4.850	0,52	7.950	0,85
WA 1	9.280	3.650	0,39	7.650	0,82	15.350	1,65
WA 2	2.960	1.150	0,39	2.850	0,96	4.200	1,42
WA 3	4.460	2.150	0,48	4.100	0,92	9.300	2,09
WA 4	4.330	1.950	0,45	3.750	0,88	6.700	1,55
WA 5	13.220	5.400	0,41	11.650	0,88	31.200	2,36
WA 6	5.020	2.200	0,44	4.400	0,84	14.650	2,92

Baugebiet	Netto- bauland [m ²]	GR max. §19 Abs. 2 BauNVO [m ²]	GRZ max. § 19 Abs. 2 BauNVO	GR max. § 19 Abs. 2 u. 4 BauNVO [m ²]	GRZ max. §19 Abs. 2 und 4 BauNVO	GF max. [m ²]	GFZ max.
WA 7	6.670	2.450	0,37	5.600	0,84	11.750	1,76
WA 8	9.010	3.250	0,36	7.200	0,80	13.700	1,52
SO	3.060	1.850	0,60	2.850	0,93	9.800	3,20
Gem.bed.- fläche	2.700	800	0,30	1.400	0,52	1.500	0,56
Summe Baugebiete	70.010	28.300	0,40	56.300	0,80	126.100	1,80

Grundflächenzahl

Die Obergrenze der GRZ gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO für Reine Wohngebiete und Allgemeine Wohngebiete von 0,4 wird durch die festgesetzte GRZ nach § 19 Abs. 2 BauNVO, jedoch ohne Berücksichtigung der Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO, insgesamt eingehalten. Einzeln betrachtet wird diese in den Baugebieten WA 3 bis WA 6 leicht überschritten.

Bei Berücksichtigung der Möglichkeit, dass nach § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO eine Überschreitung durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO um 50 %, d. h. bis zu einer GRZ von 0,6 zulässig ist, ergibt sich in allen Allgemeinen Wohngebieten eine Überschreitung der GRZ um ca. 30 % bis 60 %. Ebenso wird die maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) entsprechend §19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO von 0,8 in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 4 bis WA 7 geringfügig überschritten. Im WA 2 und WA 3 wird diese um 15-20 % überschritten. Im WR werden diese eingehalten.

Geschossflächenzahl

Bei Ausschöpfung der maximal zulässigen Geschossfläche liegt die GFZ im Reinen Wohngebiet WR bei 0,9 und in der Gemeinbedarfsfläche bei 0,6. In den Allgemeinen Wohngebieten wird insgesamt eine Geschossflächenzahl GFZ von 1,9 erreicht. In den einzelnen Allgemeinen Wohngebieten liegt die GFZ je nach Zuschnitt des Baugebiets zwischen 1,4 und 2,1. In den Allgemeinen Wohngebieten mit Hochpunkten WA 5 und WA 6 liegt die GFZ bei 2,4 und 2,9. Im Sondergebiet liegt die GFZ bei 3,2.

Die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 für Allgemeine Wohngebiete von GFZ 1,2 und GRZ 0,4 sowie für das Sondergebiet von GFZ 2,4 und GRZ 0,8 werden damit überschritten.

Nach § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, 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 und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Für die Überschreitung der Obergrenzen liegen folgende städtebauliche Gründe vor:

- Leistung eines Beitrags zur Deckung des hohen Wohnungsbedarfs in München
- Städtebaulich prägnanter Entwurf, der ein attraktives Wohnquartier mit hoher stadträumlicher Qualität in der gegebenen heterogenen Situation zwischen den großformatigen Strukturen Neuperlachs und der kleinteiligen Bebauung Truderings schafft.
- Notwendige Geschlossenheit der Bebauung im Westen zur Erreichung von Schallschutz für das geplante Quartier.

- Notwendige kompakte Anordnung der Bauflächen für ein Quartier mit kurzen Wegen für Fußgänger und Radverkehr
- Schaffung von wohnungsnahen Versorgungsangeboten für Einzelhandel, soziale Infrastruktur sowie Flächen für Gemeinschaftsnutzungen für das Quartier und das nähere Umfeld.
- Gut nutzbare und vernetzte attraktive Grün- und Freiflächen durch kompakte und dichtere Bebauung.

Trotz der oben genannten Überschreitungen der Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO werden die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, da durch folgende Festsetzungen ein Ausgleich sichergestellt wird:

- Begrenzung der überbaubaren Grundstücksfläche durch Bauräume und weitgehende Unterbringung der pflichtigen Stellplätze in Tiefgaragen zugunsten gut nutzbarer, qualitativvoller Freiflächen,
- Die für diese Anlagen festgesetzten Überschreitungsmöglichkeiten sind so bemessen, dass die Versiegelung auf das notwendige Maß begrenzt wird.
- Begrenzung der Höhenentwicklung der Bebauung durch Festsetzung maximal zulässiger Wandhöhen zur Sicherstellung einer guten Belichtung und Belüftung.
- Sicherung einer ausreichenden Versorgung an Freiflächen durch die öffentlichen Grünflächen und die privaten Freiflächen sowie nutzbaren Dachflächen in den Wohngebieten.
- Festsetzungen zur Sicherung von Art, Qualität und Dichte der Neubepflanzung sowie der Dachbegrünung.
- Minimierung des Umfangs an öffentlichen Verkehrsflächen.

Detaillierte Untersuchungen zu Lärmimmissionen sowie eine Sicherstellung der ausreichenden Besonnung und Belichtung der geplanten Wohnungen durch Festsetzung zum Maß der Nutzung und Höhenentwicklung zeigen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotz der Überschreitung erfüllt werden. Auch nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind durch die Überschreitung des Nutzungsmaßes nicht erkennbar.

Eine gute Erschließung des Planungsgebietes und die verträgliche Bewältigung des Neuverkehrs ist geprüft und nachgewiesen. Öffentliche Belange stehen den Überschreitungen nicht entgegen.

Die Anforderungen von § 17 Abs. 2 BauNVO für eine Überschreitung der Obergrenzen in § 17 Abs. 1 BauNVO werden demzufolge in den Allgemeinen Wohngebieten und im Sondergebiet erfüllt.

Verkehr

Erschließungskonzept

Das Planungsgebiet wird im Südwesten an den Knotenpunkt Karl-Marx-Ring / Ständlerstraße und im Nordosten an die Friedrich-Creuzer-Straße angebunden. Die beiden Anschlüsse werden über eine sogenannte Haupteerschließungsstraße miteinander verbunden (Straßen U-1773 und U-1777). Als weiterer Anschluss an das bestehende Straßennetz wird die Stichstraße zwischen Hotel Mercure und dem Heizkraftwerk als Straße U-1775 mit dem Karl-Marx-Ring und der Haupteerschließungsstraße verbunden. Die Stichstraße bleibt in ihrer Funktion mit ausschließlich Rechtsabbiegemöglichkeit von und in den Karl-Marx-Ring erhalten und wird Teil der Straße U-1775, welche im östlichen Bereich als Einbahnstraße in westlicher Richtung ausgebildet wird. Damit wird die Gefahr von Schleichverkehr deutlich vermindert und gleichzeitig der Verkehrsfluss auf den Hauptstraßen nicht beeinträchtigt.

Die nördlichen Baugebiete (WA 1 – WA 4 und WR) werden über eine Nebenstraße (Straße U-1776) in Form einer Bügelerschließung mit Anbindungen an die Straße U-1777 erschlossen. Im Süden erschließt, von der Straße U-1773 ausgehend, eine Stichstraße (Straße U-1774) mit Wendemöglichkeit für ein dreiachsiges Müllfahrzeug den südöstlichen Wohnblock (WA 8) mit Kindertageseinrichtung. Diese Straße soll einen wohngebietsfreundlichen Charakter erhalten.

In den Planstraßen werden insgesamt ca. 155 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum untergebracht. Die Tiefgaragenzufahrten erfolgen im Norden überwiegend über die Straße U-1776 und im Süden über die Straße U-1773 sowie für das Allgemeine Wohngebiet WA 8 über die Straße U-1774.

In einem Verkehrsgutachten wurden die verkehrlichen Auswirkungen der künftigen Planung auf das umliegende Straßennetz ermittelt. Aus der neuen Wohnbebauung resultiert ein Verkehrsaufkommen von 3.600 Kfz-Fahrten/Tag (Ziel- und Quellverkehr). Hinzu kommen noch die Wege zu den Einzelhandelseinrichtungen, Nichtwohnnutzungen sowie die Kindertageseinrichtungen mit weiteren Fahrten. Der gesamte Neuverkehr beläuft sich auf ca. 5.100 Kfz-Fahrten/Tag.

Durch die Verbindungsstraße zwischen Karl-Marx-Ring und Friedrich-Creuzer-Straße werden Verlagerungen der Verkehrsströme verursacht, insbesondere in den Straßen Hugo-Lang-Bogen, Zehntfeldstraße und Niederalmstraße. Der Verkehr nimmt durch die neue Verbindungsstraße deutlich ab und entlastet die hoch belasteten Straßenabschnitte der Niederalm und Zehntfeldstraße. Die Zahlen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

Straßenabschnitt	Verkehrsmenge in Kfz-Fahrten/Tag Prognose 2030	
	Nullfall Ohne Planungsgebiet	Planfall Mit Planungsgebiet
Ständlerstraße	ca. 15.500	ca. 17.500
Karl-Marx-Ring (südlich Ständlerstraße)	ca. 24.000	ca. 25.500
Karl-Marx-Ring (nördlich Ständlerstraße)	ca. 25.500	ca. 27.000
Friedenspromenade	ca. 11.500	ca. 12.500
Friedrich-Creuzer-Straße	ca. 6.000	ca. 9.000
Friedrich-Creuzer-Straße (südlich Günderodestraße)	ca. 6.500	ca. 9.680
Friedrich-Creuzer-Straße (südlich Niederalmstraße)		ca. 6.240
Hugo-Lang-Bogen (zwischen Karl-Marx-Ring und Niederalmstraße)	ca. 18.000	ca. 15.000
Hugo-Lang-Bogen (nördlich Niederalmstraße)	ca. 10.500	ca. 9.000
Niederalmstraße	ca. 5.500	ca. 4.500
Zehntfeldstraße	ca. 8.500	ca. 6.500
Straße U-1773 und U-1777 (Verlängerung Ständlerstraße)		ca. 6.700

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Knotenpunkte Friedrich-Creuzer-Straße / Friedenspromenade / Zehntfeldstraße sowie des Knotens Karl-Marx-Ring / Ständlerstraße unter Berücksichtigung des Neuverkehrs aus dem Planungsgebiet hat keine Defizite offenbart. Lediglich für die Linksabbieger aus der Ständlerstraße in Richtung Karl-Marx-Ring Nord ergibt sich eine etwas längere Wartezeit gegenüber dem Verkehr in Richtung der geplanten Bebauung. Die unterstellte Signalsteuerung soll die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Niederalmstraße und Zehntfeldstraße auf die neue Haupteinfahrt durch das Planungsgebiet unterstützen. Zusätzliche Umbaumaßnahmen an den beiden Knoten - mit Ausnahme des Anschlusses der Straße U-1773 an den Knoten Karl-Marx-Ring / Ständlerstraße - sind nicht erforderlich. Die leistungsfähige Erschließung des Planungsgebiets ist somit gewährleistet.

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ist die Einrichtung einer neuen Pendelbuslinie mit dichtem Takt zum und vom U-Bahnhof Quiddestraße geplant. Zudem soll eine vorhandene Buslinie durch das Planungsgebiet geführt werden. Bushaltestellen werden zentral im Planungsgebiet am Knotenpunkt der Straßen U-1773 und U-1775 bis 1777 sowie in der Friedrich-Creuzer-Straße angeordnet. Diese sind für alle Bewohner gut erreichbar.

Im Osten des Planungsgebiets wird mit dem Alexisweg eine Hauptroute für den Radverkehr in Nord-Südrichtung und mit Anschluss an das Gewerbegebiet Stemplingeranger errichtet. In den Planstraßen wird der Radverkehr aufgrund der geplanten Tempo 30 Regelung mit auf der Fahrbahn geführt. Lediglich im Übergang zum Knotenpunkt Karl-Marx-Ring/ Ständlerstraße werden Fahrradwege ergänzt, um im Steigungsbereich Konflikte zwischen Radfahrerinnen und Radfahrern und Kfz-Verkehr zu vermeiden. Zudem schließt in Verlängerung der Straße U-1774 ein Fuß- und Radweg an den Alexisweg (Radhauptroute) an.

Da im Bereich des Anschluss der Straße U-1773 an den Karl-Marx-Ring eine Steigung von bis zu 6 % erreicht wird, ist eine zweite fußläufige barrierefreie Erschließung von Süden kommend im Bereich der Böschung entlang des Karl-Marx-Rings in das Planungsgebiet vorgesehen.

Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet soll der Nachweis der pflichtigen Stellplätze grundsätzlich auf dem privaten Baugrundstück erfolgen. Die nach Art. 47 BayBO erforderlichen Stellplätze sind in Tiefgaragen oder Gemeinschaftstiefgaragen, möglichst unter den geplanten Gebäuden unterzubringen, damit die Qualität der privaten Freibereiche möglichst wenig beeinträchtigt wird. Sie sind deshalb nur innerhalb der festgesetzten Bauräume und in den im Plan gekennzeichneten Bereichen zulässig.

Die Stellplätze für das Reine Wohngebiet WR sind in die Gemeinschaftstiefgaragen der Allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 4 und WA 5 zu integrieren. Auf diese Weise können die versiegelten Flächen im Reinen Wohngebiet reduziert und eine unwirtschaftliche Tiefgaragenlösung (einhüftige Tiefgarage) vermieden werden. Auf eine genaue Zuordnung der Anzahl der Stellplätze in den Allgemeinen Wohngebieten wird verzichtet, um im Bauvollzug Gestaltungsspielraum zu haben.

Das Allgemeine Wohngebiet WA 2 und das Sondergebiet SO bilden gemeinsam einen Block und sollen eine gemeinsame Tiefgarage erhalten, um einen effektiveren Zuschnitt zu erhalten.

Zur Sicherung der Freiräume, der stadträumlichen Qualität und der Abwicklung des Verkehrsaufkommens werden die Anzahl der Zufahrten und Zufahrtsbereiche je Tiefgarage beschränkt. Aus dem gleichen Grund sind Zufahrten, Zu- und Ausgänge sowie Notausgänge und die Entlüftung in die Gebäude zu integrieren.

Im Gegensatz zu den übrigen Baugebieten dürfen in den Allgemeinen Wohngebieten WA 5 und WA 6 aufgrund der hohen baulichen Dichte zwei getrennte Tiefgaragen mit jeweils eigenem Zufahrtsbereich errichtet werden. Aus stadträumlichen Gründen dürfen die Zufahrten der Tiefgaragen in einem Baugebiet nicht im gleichen Straßenabschnitt liegen.

Die pflichtigen Stellplätze für die Angestellten der Gemeinbedarfsfläche Kindertageseinrichtung sind in die Gemeinschaftstiefgarage des Allgemeinen Wohngebietes WA 4 integriert herzustellen und dauerhaft zu sichern.

Für den Hol- und Bringverkehr der Kindertageseinrichtungen werden keine gesonderten Stellplätze auf den Baugrundstücken vorgesehen, um das Freiflächenangebot nicht zu beschneiden und um die Versiegelung zu minimieren. Dies ist möglich, da zum kurzen Halten Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum genutzt werden können.

Zur Sicherung einer dauerhaften Begrünung werden Regelungen für Tiefgaragen unter Freiflächen getroffen und Mindestmaße für den Bodenaufbau festgesetzt.

Zur Unterstützung der geplanten Freiraumstruktur mit angehobenen Innenhöfen wird die Lage der Tiefgaragendecke in Verbindung zum Erdgeschossniveau festgelegt. Ausgenommen hiervon ist die Tiefgarage im WA 6. Diese ist aus gestalterischen Aspekten, da sich hier kein abgegrenzter Hof ergibt, gegenüber dem Geländeniveau um 0,6 m abzusenken.

Zur Sicherung der stadträumlichen Qualität und zum Schutz der Bebauung vor Gewerbelärm ist die Anlieferung des Sondergebiets SO in das Gebäude zu integrieren.

Zum Schutz und für eine bessere Nutzbarkeit der Freiräume ist die Entlüftung von Tiefgaragen und Gemeinschaftstiefgaragen in die Gebäude zu integrieren und über Dach zu führen.

Fahrradabstellplätze

Die nach Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) notwendigen Fahrradabstellplätze sind aus gestalterischen und freiräumlichen Gründen in die Baukörper, beziehungsweise in die Tiefgaragen, zu integrieren. Für die einfache Erreichbarkeit täglich genutzter Fahrräder sind in den Allgemeinen Wohngebieten und im Sondergebiet Abstellmöglichkeiten im Bereich der Hauszugänge auch außerhalb der Bauräume in untergeordneter Anzahl zulässig. Eine Überdachung oder Einhausung wird aus gestalterischen Gründen ausgeschlossen.

Für das Reine Wohngebiet sind oberirdische Nebenanlagen zulässig. Darin können die Fahrradstellplätze und Stellplätze für Kinderwagen auch überdacht untergebracht werden.