


Quelle: © LHM

LEGENDE

-  LAGE GEM. BESCHLUSSVORLAGE
IM 23. STADTBEZIRK
ALLACH - UNTERMENZING

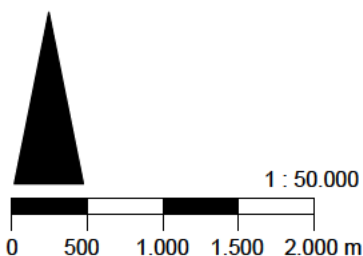
LAGEPLAN

ZUM BEBAUUNGSPLAN
MIT GRÜNORDNUNG NR. 2146

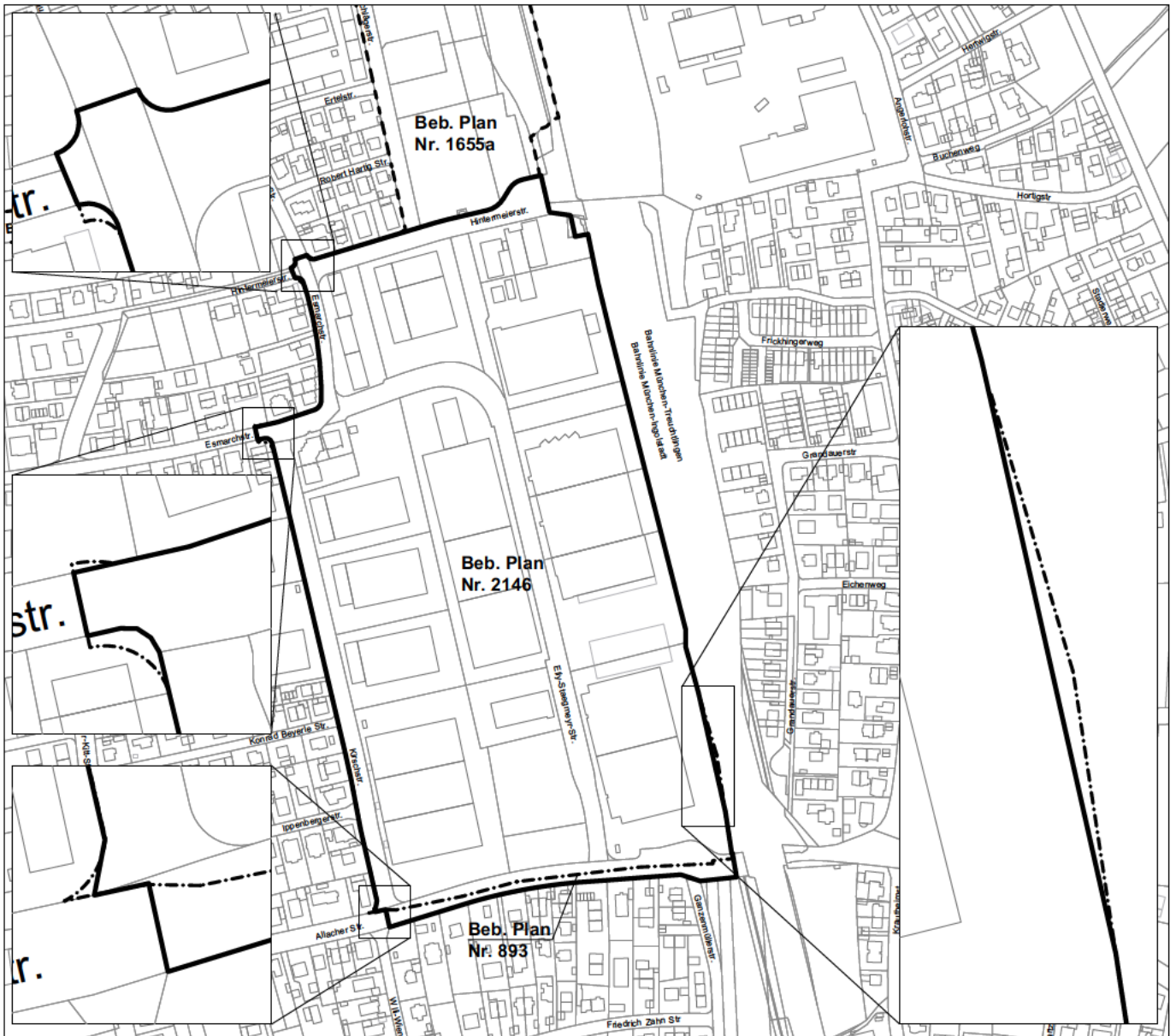
BEREICH:

Kirschstraße (östlich),
Esmarchstraße (östlich und südlich)
Hintermeierstraße (südlich)
Bahnlinie München - Treuchtlingen (westlich)
Allacher Straße (nördlich)

(Teilverdrängung des Bebauungsplans Nr. 893)



Landeshauptstadt
München
**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HAII-43P
AM 30.01.2023



Quelle: © LHM

LEGENDE

- GELTUNGSBEREICHES DES BEBAUUNGSPLANS NR. 2146
- - - - GELTUNGSBEREICH DES BEBAUUNGSPLANS NR. 1655a
- · - · - GELTUNGSBEREICH DES BEBAUUNGSPLANS NR. 893

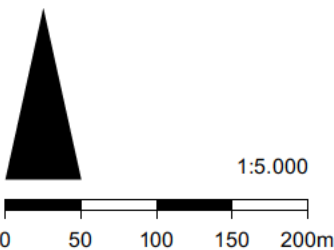
ÜBERSICHTSPLAN BILLIGUNGSBESCHLUSS

ZUM BEBAUUNGSPLAN
MIT GRÜNORDNUNG NR. 2146

BEREICH:

Kirschstraße (östlich),
Esmarchstraße (östlich und südlich),
Hintermeierstraße (südlich)
Bahnlinie München - Treuchtlingen (westlich)
Allacher Straße (nördlich)

(Teilverdrängung des Bebauungsplans Nr. 893)



Landeshauptstadt
München
**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HA II-43P
AM 30.01.2023



Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2146 der Landeshauptstadt München

Bereich:
Kirschstraße (östlich),
Esmarchstraße (östlich und südlich),
Hintermeierstraße (südlich),
Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich),
Allacher Straße (nördlich)

(Teilverdrängung des Bebauungsplans Nr. 893)

am 01.12.2022

gez.



Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 43P
HA II / 43V
HA II / 57



113-2022
PlanG 20.02.2023

Quelle: KR-GSM-BO

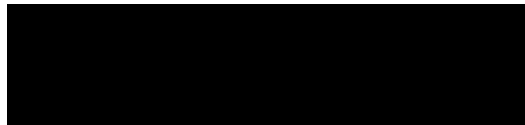
nicht maßstabsgerechte Verkleinerung



Landeshauptstadt
München
**Bezirksausschuss
Allach-Untermenzing**

Landeshauptstadt München | Bezirksausschuss Allach-Untermenzing
BA-Geschäftsstelle West | Landsberger Straße 486, 81241 München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA II/43P



Vorsitzender



c/o BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Straße 486
81241 München

Telefon: (089) 233-
Telefax: (089) 233-
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

München, 16.04.2021

Anregungen zur Planung des Kirschgeländes

Guten Tag

Der Bezirksausschuss Allach-Untermenzing hat sich in seiner öffentlichen Sitzung am 13.04.2021 sowie in zwei vorbereitenden Sitzungen der Unterausschüsse Planung und Bau sowie Umwelt und Verkehr mit der geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/41 und dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2146 (Kirschgelände) befasst. Auch wenn der Bezirksausschuss in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB nicht formal angehört wird, möchten wir uns mit diesem Schreiben zu den vorliegenden Plänen äußern, Anregungen geben und bitten um Prüfung und Berücksichtigung der vorgebrachten Aspekte.

Bebauung

Der Bezirksausschuss begrüßt die Umwidmung des Kirschgeländes vom Gewerbegebiet zum Wohngebiet. Gelungen ist, dass im Süden und Südwesten angrenzend an die Straßen, an denen auf der anderen Seite kleinteilige Wohnbebauung vorhanden ist, maximal drei Stockwerke vorgesehen sind und die Höhe der Gebäude erst im Inneren des Planungsgebiets nach und nach ansteigt.

Die Schaffung der öffentlichen Grünfläche, die Flächenentsiegelung in erheblichem Umfang sowie die ökologische Vernetzungszone entlang der Bahnlinie führen zu einer deutlichen Aufwertung des Gebiets.

Aufgrund mehrfacher Nachfrage aus der Bürgerschaft, bitten wir darum, die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die vorhandene Wohnbebauung östlich der Bahnlinie zu untersuchen und die Ergebnisse zu berücksichtigen. An dieser Stelle verweise ich auf das Schreiben vom 13.04.2021.

Soziales

Es sollten auch Wohnungen für Familien mit mehreren Kindern geplant werden, da für diese die Suche nach einer geeigneten Wohnung besonders schwierig ist. Zur Förderung der Sozialstruktur ist ein Nachbarschaftstreff, möglichst am Quartiersplatz, vorzusehen.

Schul- und Kitaversorgung

Es wird gebeten zu prüfen, ob die Schule in Anbetracht des zu erwartenden weiterwachsenden Bedarfs sowohl in der Nachbarschaft (Nachverdichtung im Bestand) als auch in anderen Bereichen des Stadtbezirks (z. B. Hirmerei) vierzünftig geplant werden muss.

Die geplanten Kinderkrippen und Kindergärten bewertet der Bezirksausschuss positiv. Für den Bezirksausschuss ist nicht nachvollziehbar, ob und wie die Belange älterer Kinder und Jugendlicher in der Planung berücksichtigt wurde, hier insbesondere Hort- und Nachmittagsbetreuung.

Freizeit und Sport

Auf die freie Nutzung der Sportflächen und der Sporthalle für den Vereinssport wird Wert gelegt. Alle Spielflächen und Sportgeräte auf dem Kirschgelände sollen frei zugänglich und für verschiedene Altersgruppen (von Kindern bis Senioren) ausgelegt sein. Außerdem regen wir einen Wasserspielplatz im Planungsgebiet an. Unserer Erfahrung nach werden Wasserspielplätze sehr gut angenommen und genutzt (z. B. der Wasserspielplatz am Paul-Ehrlich-Weg).

Wasserspiele faszinieren auch Erwachsene an. Dies erleben wir in unserem Stadtbezirk in den Sommermonaten bisher leider nur am neu gestalteten Oertelplatz. Daher regen wir an, am neuen Quartiersplatz im Kirschgelände ebenfalls einen (Spring-) Brunnen einzuplanen.

Kolping hat sich beim Bezirksausschuss Allach-Untermenzing nach einem weiteren möglichen Standort für ein Jugendtreff erkundigt und hierbei auch das Kirschgelände vorgeschlagen. Dies sollte bei den weiteren Planungen ebenfalls berücksichtigt werden.

Autoverkehr

Wir sehen uns derzeit nicht in der Lage das vorgelegte Verkehrskonzept zu bewerten, da die Zahlenangaben bisher unklar blieben. Diverse Werte widersprechen deutlich der örtlichen Erfahrung. Daher bitten wir um ein aktuelles Verkehrsgutachten, welches insbesondere auch die letzten Großprojekte im Stadtteil berücksichtigt. Allerdings geht der Bezirksausschuss weiterhin davon aus, dass eine zweite Röhre für Fußgänger in der Unterführung in der Allacher Straße dringend erforderlich ist.

Radverkehr

Der Radweg bzw. Trampelpfad östlich der Bahnlinie entlang des Kirschgeländes ist zugunsten eines westlich der Bahn verlaufenden Radweges zu ergänzen. Hierzu schlagen wir vor, dass im Idealfall entlang westlich der Schallschutzmauer (nach dem Grünvernetzungsstreifen), eine durchgehende Radverbindung (Oertelplatz, Kirschgelände, Ganzenmüllerstraße, S-Bahnhof Untermenzing) geschaffen wird, die mehrere Anschlussstellen in das Baugebiet vorsieht. Dies würde eine konfliktfreie Radverbindung ohne Beeinträchtigung durch Fußgänger oder Fahrzeuge ermöglichen. Diese

Nord-Süd-Wegeverbindung im Planungsgebiet muss ausreichend breit angelegt werden, um für Fußgänger und Radfahrer separate Bereiche vorzusehen und somit eine gut nutzbare Radwegverbindung zu den S-Bahnhöfen Allach und Untermenzing sicherzustellen. Eventuell muss hierfür die Bebauung im östlichen Bereich des Planungsgebiets geringfügig nach Westen versetzt werden, um die Belange der ökologisch wertvollen Vernetzungsfläche im östlichen Bereich des Planungsgebiets nicht zu beeinträchtigen.

Falls dies nicht möglich ist, sollte mit zweiter Priorität ein kombinierter Rad-/Fußweg (mit jeweils getrennten Bereichen für Fußgänger und für Radfahrer) durch die Grünanlage des Planungsgebiets vorgesehen werden. Auch diese Wegeverbindung müsste ausreichend breit angelegt werden, um für Fußgänger und Radfahrer separate Bereiche vorzusehen. Allerdings sehen wir in dieser Variante im Vergleich zur ersten Variante ein deutlich höheres Konfliktpotenzial zwischen dem Radverkehr auf der Nord-Süd-Achse und kreuzenden Fußgängern in Ost-West-Richtung (und jeweils umgekehrt).

Der Bezirksausschuss hält eine gute Lösung für den Radverkehr für unabdingbar und sieht in dieser Planung die Möglichkeit, eine attraktive Verbindung zu schaffen.

Radstellplätze

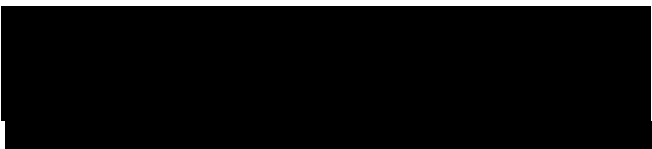
Durch die neuen Bewohner erwarten wir einen deutlich höheren Bedarf an Fahrradabstellplätzen an den beiden S-Bahnhöfen Allach und Untermenzing. Deshalb müssen die Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen an beiden Bahnhöfen rechtzeitig und ausreichend erhöht werden.

Ökologie

Um insbesondere die höheren Gebäude besser zu integrieren und zugleich einen Beitrag zu einem gesunden Wohnklima im Planungsgebiet zu leisten, ist eine möglichst die gesamte Fassade und Dachflächen abdeckende, ökologisch wertvolle Begrünung vorzusehen. Hinweise dazu kann eventuell der Bundesverband Gebäudegrün e. V. geben. Die dadurch auch für die Gebäude selbst entstehenden Vorteile werten diese auf, beispielsweise durch verringerte Heizkosten und langsamere Alterung der Materialien. Um Gebäudebegrünung in diesem Umfang zu ermöglichen, müssen entsprechende Strukturen bereits bei Planung und Bau der Wohnanlage berücksichtigt werden. Der Bezirksausschuss legt insgesamt Wert darauf, dass die bayerische Klimaanpassungsstrategie im Rahmen der Festsetzungen berücksichtigt wird, beispielsweise durch die Erhöhung der Anzahl der Bäume in den öffentlichen und privaten Grünflächen sowie entlang der Straßen, Fassaden- und Dachbegrünungsmaßnahmen etc. Ferner sollen Schotterflächen verhindert und ein Feuchtbiotop angelegt werden.

Für Rückfragen und weitere Gespräche stehen die Mitglieder des Bezirksausschusses und ich sehr gerne zur Verfügung. Ein formales Antwortschreiben ist nicht erforderlich.

Freundliche Grüße



Vorsitzender des BA 23
Allach-Untermenzing

Bezirksausschuss des 23. Stadtbezirkes

**Allach-Untermenzing**Landeshauptstadt
MünchenLandeshauptstadt München, Direktorium, BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Str. 486, 81241 MünchenReferat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtplanung – Verwaltung Bezirk West
PLAN-HAII-43V

- nur per E-Mail -

Vorsitzender:**c/o BA-Geschäftsstelle West:**
Landsberger Str. 486
81241 MünchenTelefon: (089) 233-
Telefax: (089) 233-
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

München, 06.08.2022

Stellungnahme des Bezirksausschusses Allach-Untermenzing zur geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/41 und zum Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2146 Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich), Allacher Straße (nördlich) (Teilverdrängung des Bebauungsplans Nr. 893)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Bezirksausschuss Allach-Untermenzing begrüßt die Umwidmung des bisherigen Gewerbe- und Mischgebiets zu einem allgemeinen Wohngebiet. Die Wohnraumschaffung in München ist in der Tat sehr dringlich. Deshalb bestehen keine grundsätzlichen Einwände gegen eine maßvolle Intensivierung der baulichen Nutzung. Das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 3 des Satzungsentwurfs überschreitet die nach §§ 17, 19 BauNV zulässigen Werte teilweise erheblich. Dies geschieht aus den in Ziffer 4.4 der Begründung genannten, in erster Linie städtebaulichen Gründen.

Mobilität und Stellplätze

Dies darf jedoch nicht so weit gehen, dass bei den vorliegend vorgesehenen ausreichenden Grünanlagen und Freiflächen, die auch für die Pflanzung hoher Bäume geeignet sind, sowie die mit Blick auf den Grundwasserhaushalt nötige Beschränkung der Unterbauung, nicht mehr genügend Platz für die Erfüllung des Stellplatzschlüssels vorhanden ist.

Grundsätzlich begrüßt der Bezirksausschuss die Planung von Mobilitätsstationen und die Umsetzung moderner Mobilitätskonzepte, durch die perspektivisch immer mehr Bürgerinnen und Bürger freiwillig auf ein eigenes Kfz verzichten werden, der MIV reduziert und Flächen für den ruhenden Verkehr eingespart werden können. Dennoch halten wir die Reduzierung der tatsächlich zu realisierenden Kfz-Stellplätze gemäß § 10 Abs. 2 des vorliegenden Bebauungsplans auf nur 80 % der Vorgabe der Stellplatzsatzung für nicht vertretbar. Zwar sieht das Mobilitätskonzept 2035 perspektivisch eine deutliche Verbesserung der ÖPNV-Erschließung unseres Stadtbezirks auch durch zwei U-Bahn-Linien vor. Erfahrungsgemäß beträgt die Zeit von ersten Überlegungen bis zur Inbetriebnahme eines U-Bahn-Linienabschnitts mehrere Jahrzehnte. Der Bebauungsplan soll aber noch vor dem Ende des laufenden Jahrzehnts umgesetzt und sämtliche Wohnungen bezogen werden. Im bestmöglichen Fall führt das vorliegende Konzept mit den integrierten Flächen für Mobilitätsstützpunkte dazu, dass die künftigen Be-

wohner des Kirschgeländes im Gegensatz zu den Gepflogenheiten der bisherigen Einwohner unseres Stadtbezirks tatsächlich nur ein Kfz pro WEH halten werden und sich in der Lage sehen werden, auf Zweit- oder gar Drittfahrzeuge pro Familie zu verzichten. Der Bezirksausschuss erhebt deshalb Einwände gegen die Reduzierung der Stellplätze auf 0,8 pro WEH. Damit eine Änderung der Planung nicht zu einer Reduzierung bei den notwendigen und begründenswerten Freiflächen führt, ist nötigenfalls die Zahl der WEH geringfügig zu verringern. Auf jeden Fall halten wir die unter Ziffer 4.11.5 der Begründung perspektivisch gesehene noch weitergehende Reduzierung für völlig inkompatibel mit der Verträglichkeit zur Nachbarschaft.

Es wird ferner gebeten zu prüfen, wie die Zahl der Besucherstellplätze (Kfz sowie Fahrräder) maßvoll erhöht werden kann – auch hier erscheint ein Kfz-Stellplatz pro 14 WEH bzw. ein Fahrradstellplatz pro 10 WEH sehr wenig. Es ist nicht zumutbar, die Nachbarn in den angrenzenden Straßen des neuen Wohnbaugebiets dem dadurch zu erwartenden Parkdruck auszusetzen.

Aus Sicht des Bezirksausschusses ist der Planungsumgriff zu klein gewählt. Zumindest hätte die Allacher Straße inklusive des Bereichs der Bahnunterführung in den Planungsumgriff mit einbezogen werden müssen, da sie einzige Verbindung zum östlichen Stadtteil und eine wesentliche Verbindung stadteinwärts darstellt. Sie ist in diesem Bereich auch die einzige und wichtigste Verbindung zwischen Ost und West und muss deshalb unbedingt ertüchtigt werden. Auch viele Schulkinder nutzen diese Verbindung.

Hierzu verweisen wir auch auf unseren Antrag für eine zweite Röhre für Fußgängerinnen und Fußgänger. Insgesamt ist die Verkehrsanbindung des Planungsgebiets heute schon mangelhaft. Ein Ausbau der Esmarchstraße bis zu Eversbuschstraße erachten wir für unbedingt notwendig.

Auch die bisherige ÖPNV-Anbindung des geplanten Quartiers hält der Bezirksausschuss für ungenügend. Die alleinige Anbindung des Gebiets an die S-Bahn in Allach und Untermenzing ist nicht ausreichend, da deren Kapazitätsgrenze bereits heute zeitweise deutlich überschritten ist. Unbedingt notwendig wäre die zusätzlich geplante U-Bahn.

Bei der geplanten Buslinie sollten insgesamt zwei Bushaltestellen sowie eine zusätzliche Haltestelle am neuen Senioren- und Pflegeheim in der Franz-Nißl-Straße mit einer Anbindung nach Pasing vorgesehen werden. Der Bezirksausschuss regt an, einen autonom fahrenden Shuttle-Bus aus dem Kirschgelände zu den S-Bahnhöfen Allach und/oder Untermenzing als Pilotprojekt einzusetzen.

Klima- und Umweltschutz

Die Ausführungen in Festsetzungen und Begründung zum Artenschutz werden begrüßt. Der Bezirksausschuss befürwortet, nach Möglichkeit die Ausführungen zu den Ersatzquartieren für Gebäudebrüter und Fledermäuse aus der Begründung in die Festsetzungen in § 25 mit aufzunehmen, damit sie verbindlich gelten. Ergänzend erinnern wir erneut an den Antrag zum Animal Aided Design (AAD) vom 31.01.2022, vom Bezirksausschuss Allach-Untermenzing beschlossen am 08.03.2022 (20-26 / B 03548). Es wird gebeten, Fledermaus- und Vogelnistgelegenheiten in ausreichender Zahl vorzusehen.

Die Biotopvernetzung von der CEF Fläche im Kirschgelände zur Ausgleichsfläche an der Ganzenmüllerstraße im Süden ist derzeit kaum gegeben. Sollte im Zuge der Verkehrsplanung die Unterführung der Allacher Straße verändert werden, soll aus Sicht des Bezirksausschusses ein Grünstreifen mit überführt werden, um die Biotopverbundsituation zu verbessern.

Zumindest muss sichergestellt werden, dass die bestehende Lärmschutzwand entlang der S-Bahn funktionale Kleintierdurchlässe südlich und nördlich der Allacher-Unterführung enthält bzw. diese ertüchtigt werden, um einen Individuenaustausch entlang der Bahnlinie über die Allacher Straße zu gewährleisten. Die bestehende von Süden kommende Lärmschutzwand verläuft auf ca. 60 m parallel zum Kirschgelände, in dem bereits eine Lärmschutzwand festgesetzt werden soll. Die bestehende Lärmschutzwand schränkt die Durchgängigkeit für die Zaunedeckse stark ein und beschattet die vorgesehene CEF-Fläche im Kirschgelände. Bereiche mit doppelter Lärmschutzwand sind daher aus Artenschutzgründen zu vermeiden. Wir bitten daher die Stadtverwaltung, sich mit der Deutschen Bahn über den Rückbau überflüssiger Bereiche der Lärmschutzwände und die Herstellung von Kleintierdurchlässen abzustimmen.

Der Bezirksausschuss begrüßt, dass der Projektentwickler den anfallenden Bauschutt recyceln und die gewonnenen Rohstoffe im neuen Quartier wieder einsetzen möchte. Wir fordern, dass die Wiederaufbereitung des Materials soweit wie möglich innerhalb des Planungsgebiets durchgeführt wird, um Lkw-Fahrten auf ein Minimum zu reduzieren.

Grünflächenplanung

Die umfassende Grünflächenplanung, die zu einem großen Teil nicht unterbaut werden darf und somit auch die Pflanzung großer Bäume in großer Zahl zulässt und hierfür einen großen Spielraum schafft, wird sehr begrüßt. Dies stellt eine sehr positive Entwicklung für unseren Stadtbezirk dar, auch mit Blick auf die Lage, bei der perspektivisch eine Vernetzung in Richtung Westen mitgedacht ist, falls auch das westlich angrenzende Gewerbegebiet möglicherweise künftig neu geplant werden könnte. Aus dem Bezirksausschuss wird angeregt, im Quartier Kirschbäume zu pflanzen – auch wenn der Namensgeber des Kirschgeländes nicht dieser Baum ist.

Bei der Gestaltung von Staudenbereichen sollen ausschließlich heimische, standortgerechte Arten in geeigneterer Zusammenstellung verwendet werden. Sträucher sollen vorrangig in (dichten) Gruppen gepflanzt werden, um Rückzugsorte (Deckung) für Tiere zu bieten.

Außerhalb von intensiv genutzten Bereichen (etwa Bolzplätze oder Liegewiesen), sollen zu begrünende Flächen auf Baugrundstücken zur Förderung der Artenvielfalt der Tier- und Pflanzenwelt möglichst als Magerrasen oder artenreiche Extensivwiesen hergestellt werden. So wird gleichermaßen die ökologische wie die ästhetische Qualität und damit auch der Erlebnischarakter (u. a. verschiedene botanische Aspekte im Laufe der Jahreszeiten, begleitet vom Auftreten etwa zahlreicher Schmetterlings- und Wildbienenarten) der entstehenden Anlage mit einfachen, sehr wirksamen Mitteln massiv gesteigert. Was für die Attraktivität des entstehenden Quartiers ein Alleinstellungsmerkmal bilden könnte. Sachgerechte Pflegemaßnahmen sind vorzusehen. Stein-, Schotter- und Rindenmulche sollen nicht erlaubt werden, da diese eine Wärmespeicher sind, der auch Vögeln am Boden keine Nahrungsaufnahme ermöglicht und in seiner Funktion fragwürdig erscheint.

Wasserflächen

Es wird dringend gebeten die Schaffung einer Wasserfläche (z. B. Folienteich, Wassergraben) in der zentralen Grünanlage vorzusehen, die z. B. von den Dachentwässerungen versorgt wird.

Sport, Freizeit und Gesundheit

Aktuell befindet sich das einzige größere Fitness-Center des Stadtbezirks im Kirschgelände. Es wird gebeten, die Planung so vorzunehmen, dass ein solches Fitness-Center einschließlich der dafür nötigen Besucherstellplätze wieder dort untergebracht werden kann.

Wir regen die Einrichtung einer Boulebahn und mehrerer Tischtennisplatten, z. B. im Bereich des Quartiersplatzes oder der Grünanlage an zentraler Stelle an. Spiel- und Freizeitangebote für alle unterschiedlichen Altersgruppen (von Kleinkindern über Jugendliche, Erwachsene bis hin zu Senioren) sollen im Quartier realisiert werden.

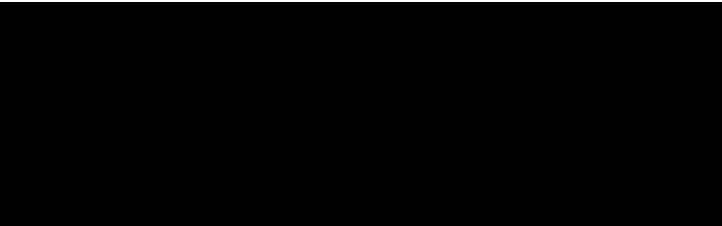
Außerdem sollen an zentralen Stellen im Quartier öffentliche Trinkbrunnen installiert werden.

Wertstoffsammelstellen

Der Bezirksausschuss begrüßt ausdrücklich, dass der Projektentwickler Standorte für Wertstoffinseln im Quartier vorsieht. Wir befürworten weiterhin dringend die Realisierung als Unterflurcontainer, da diese das Straßen- und Landschaftsbild deutlich verbessern, als klassische oberirdische Depotcontainer.

Bildung

Wir weisen nochmals daraufhin, dass der Bau der Kitas und insbesondere der Grundschule unbedingt dem Baufortschritt der Wohnungen folgen muss, sodass die Kita- und Grundschulversorgung im Quartier ab dem Bezug der ersten neuen Wohnung sichergestellt ist. Außerdem regen wir an, dass für Erzieherinnen und Erzieher geförderte und bezahlbare Wohnungen im Quartier bereitgestellt werden.



Vorsitzender des BA 23
Allach-Untermenzing



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 08.02.2021

Antrag:
Radweg im neuen Kirschgelände entlang der Bahnlinie auf der westlichen Seite

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, im Zuge der Neuplanung des Allacher Kirschgeländes einen durchgängigen Radweg zu berücksichtigen. Bei den Verkehrsflächen soll von der Allacher Straße bis zur Hintermeierstraße entlang der westlichen Seite der Bahnstrecke ein Radweg entstehen und damit den S-Bahnhof Allach mit dem S-Bahnhof Untermenzing verbinden und weiter in die Stadt führen.

Begründung:

Ein Nahmobilitätskonzept für den Stadtbezirk 23 fehlt völlig. Radwege sind kaum vorhanden, sind zu schmal (Franz-Nissl-Str.), werden gemeinsam mit Fußwegen in zu schmalen Ausmaß geführt (an der Würm, Behringstr.), oder sind zu kurz (zwischen Einkaufszentrum Evers und der Bahn). Der Modal Split Anteil für den Radverkehr ist jedoch im BA 23 überdurchschnittlich hoch: 19 % statt 18 % im Münchner Durchschnitt. Der Nutzungsdruck ist daher besonders hoch, neue Radwege dringend nötig.

Um den Bürger*innen in diesem Stadtviertel die Möglichkeit zu geben, sicher die Wege des täglichen Bedarfs mit dem Rad zurückzulegen, müssen Lücken im Radwegenetz geschlossen werden und neue Radwege entstehen. Aufgrund unzureichender Einkaufsmöglichkeiten weichen die Bewohner*innen von Unter- und Obermenzing (nördlich der Verdistraße) auf die Läden im Zentrum von Allach aus. Der oben angedachte Weg ist ein wichtiger Lückenschluss in Nord-Süd-Richtung. (siehe Radvorrangnetz) und ermöglicht, die vielbefahrene und zugeparkte Kirschstraße zu meiden.

Initiative:

Sonja Haider
Mobilitätspolitische Sprecherin
Stadträtin

Dirk Höpner
Planungspolitischer Sprecher
Stadtrat



**FW/ÖDP-Liste des Bezirksausschusses 23
für den Stadtbezirk Allach-Untermenzing**

An den Bezirksausschuss 23
der Landeshauptstadt München
z.Hd. des Vorsitzenden [REDACTED]

München, den 08.02.2022

Sitzung des BA 23 am 8.2.2022

Antrag auf Animal Aided Design (ADD) im Bebauungsplan Kirschgelände

Die Stadtverwaltung wird gebeten, im Bebauungsplan des Kirschgeländes nach Möglichkeit die Kriterien von Animal Aided Design (ADD) zur Erhaltung der Biodiversität mit einzubeziehen:

1. Gebäudebrütermanagement

Vogelspezifische Brutkästen für Gebäudebrüter (z.B. Fledermäuse, Mehl- und Rauchschnalben, Sperlinge, Mauersegler), die an oder in Hausfassaden unter Einhaltung aller wärmetechnischen Vorgaben gebaut werden können. Artenschutz und Wärmedämmung lassen sich auch bei Wärmedämmverbundsystemen (WDVS) vereinbaren (z.B. durch Aufputzmontage).

2. Freiflächengestaltung

Die Anlage artenreicher Blühwiesen sowie die Begrünung mit Hecken, Sträuchern und Stauden unter Beachtung der zu erwartenden klimatischen Veränderungen und der biologischen Wertigkeit. Zukunftsorientierte Neupflanzung eines artenreichen Baumbestandes.

3. Optimierung und Erhaltung vielfältiger Lebensräume

Das Anlegen eines Feuchtbiotops, von Insektennisthilfen („Insektenhotels“), von Igelbehausungen (z.B. Igelburg), Totholzhaufen, der Bau von Trockenmauern als Versteck und Lebensraum für

Eidechsen sowie Fassaden- und Dachbegrünungen(z.B. mithilfe der Erkenntnisse des Bundesverband Gebäudegrün e.V.).

4. Absicherung von Glas- und Glasbauteilen gegen Vogelkollision

Zum Schutz der heimischen Vogelwelt sollen größere Glasflächen durch rasterhafte, flächendeckende Muster gegen Vogelschlag gesichert werden. Auf bauliche Ausführungen, die zu Vogelkollisionen führen können (Glasfassaden, verglaste Loggien/Balkone/Windfänge, Wintergärten, Einhausungen von Tiefgaragenabfahrten, verglaste Vorbauten), soll verzichtet werden.

5. Beleuchtung/Lichtverschmutzung

Bei der Beleuchtung von Wegen sollen niedrige Poller- und Wegleuchten mit maximaler Masthöhe von 80-90 cm verwendet werden. Dadurch bleiben angrenzende Freiflächen, Hecken und Bäume dunkel und als Ruhezone für Insekten, Vögel und Igel erhalten. Die Lichtfarbe soll keine bis nur geringe Blauanteile enthalten und zwischen 1700 und 2200 Kelvin liegen. Um Lichtverschmutzung und Energieverbrauch so gering wie möglich zu halten, sollen Solarlaternen mit integriertem Bewegungssensor verbaut werden. Außenlicht zu dekorativen Zwecken (Beleuchtung von Pflanzen oder Gebäudeteilen) soll vermieden werden.

6. Artenschutzorientiertes Pflegemanagement

Die Pflegezeitpunkte der Grünflächen und Biotope sollen nach den Kriterien des Artenschutzes gewählt werden (Mulchmahd, Wiesenmahd, Baumpflege, Heckenschnitt).

Das Bebauungsplanverfahren soll nicht verzögert werden.

Begründung

Versiegelte Flächen und hohe Bebauung gefährden die Biodiversität. Vorausschauende Planungen bei Neubauten können wesentlich zum Artenschutz und damit auch zur Verbesserung von Lebensqualität und Gesundheit der ansässigen Menschen beitragen. Die frühzeitige Integration von Naturschutzaspekten senken die Kosten der Maßnahmen im Bauprozess und darüber hinaus. Sie ist daher essentiell.

Mit freundlichen Grüßen



Liste Freie Wähler/Ökologisch Demokratische Partei des Bezirksausschusses 23 (Allach-Untermenzing)
der Landeshauptstadt München (Liste FW/ÖDP)

Dr. Doris Quinten Telefon: 0172-8952901 email: doris.quinten@oedp-muenchen.de Homepage: www.drquinten.de

Bezirksausschuss 23

An den Vorsitzenden

████████████████████



München, den 23.10.2022

Antrag

Die LHM wird gebeten, bei der Planung der öffentlichen Grünanlagen im Kirschgelände, Bereiche für „Urban Gardening“ vorzusehen. Nach Möglichkeit sollte diese auch auf die privaten Flächen ausgedehnt werden.

Begründung:

Diese von der Stadt München auf öffentlichem Grund oder von privaten Bauträgern auf privatem Baugrund explizit zu diesem Zweck ausgewiesenen Flächen können dann den Anwohnern zur Bewirtschaftung in Eigeninitiative oder z.B. auch zur Bewirtschaftung im Rahmen des Grünpatenprojekts von GreenCity angeboten werden. Hierbei sollte nach Möglichkeit auch ein Wasseranschluss in der Nähe dieser Flächen mit eingeplant werden.

Es erscheint sinnvoll dem Trend „urban gardening“ dadurch Rechnung zu tragen, dass frühzeitig entsprechende Potentialflächen bestimmt und ausgewiesen werden. Erfahrungsgemäß werden solche Angebote von der Bevölkerung gerne angenommen. Sie stellen eine Bereicherung des öffentlichen Grüns dar und fördern deren achtsamen Umgang mit ihm.

████████████████████

Fraktion die B90 - GRÜNEN



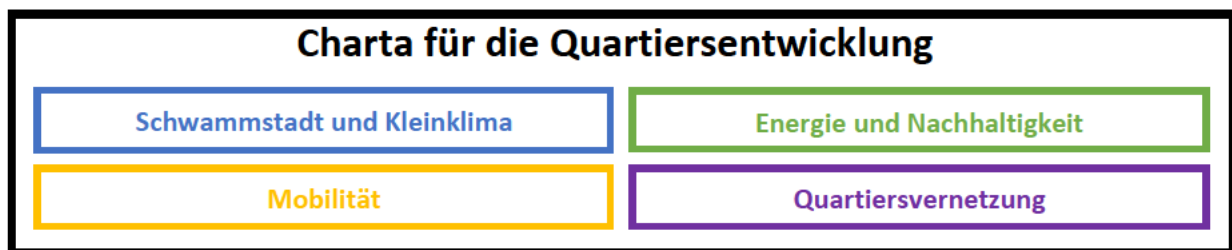
Charta für die Quartiersentwicklung

BP 2146 – Kirschgelände

Auf dem heute als Gewerbegebiet genutzten „Kirschgelände“ in Allach soll ein lebenswertes, lebendiges, nachhaltiges und zukunftsweisendes neues Quartier als Heimat für ca. 3.000 Bürger*innen entstehen. Im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs ging der Entwurf von Hilmer Sattler Architekten und Keller Damm Kollegen Landschaftsarchitekten als Sieger hervor. Dieser liegt dem Bebauungsplan Nr. 2146 zu Grunde und bietet mit seinen großzügigen Grünflächen sowie identitätsstiftenden Räumen und Blockstrukturen ideale Voraussetzungen für eine Verwirklichung der oben genannten Ziele.

Um diese Ziele zu erreichen, sind jedoch über die bloße bauliche Umsetzung des im Bebauungsplan festgeschriebenen Konzepts hinaus, weitere Anstrengungen und Maßnahmen erforderlich.

Diese sind im Rahmen dieser Charta für die Quartiersentwicklung gegliedert nach den Themenfeldern Schwammstadt und Kleinklima, Energie und Nachhaltigkeit, Mobilität sowie Quartiersvernetzung zusammengefasst. Dabei haben einige Maßnahmen Effekte auf mehrere Themenfelder. Um Doppelungen zu vermeiden sind sie jedoch jeweils nur einmal aufgeführt.



Viele dieser Maßnahmen und Anstrengungen sind durch die Festsetzungen im Bebauungsplan oder Regelungen im städtebaulichen Vertrag gesichert. Andere sind solchen Sicherungen nicht zugänglich, werden jedoch durch die Planungsbegünstigte im Sinne des Gesamterfolgs der Quartiersentwicklung freiwillig umgesetzt. Bei den einzelnen Maßnahmen ist jeweils ausgeführt, wie diese gesichert sind (Bebauungsplanfestsetzung oder Städtebaulicher Vertrag). Andernfalls handelt es sich um freiwillige Maßnahmen der Planungsbegünstigten.

Schwammstadt und Kleinklima

Das Kleinklima wird wesentlich durch die städtebauliche Grundstruktur, aber auch durch die Grünausstattung sowie die Verdunstung und Versickerung im Gebiet beeinflusst.

Der Komplex der Niederschlagswasserrückhaltung und Versickerung wird jedoch, um Wiederholungen zu vermeiden, ausschließlich unter der Überschrift Schwammstadt behandelt. Den Aussagen zur Versickerung von Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken liegt das „Entwässerungskonzept Kirschgelände“ zugrunde, welches im Rahmen des Bebauungsplans erstellt wurde.

Kleinklima

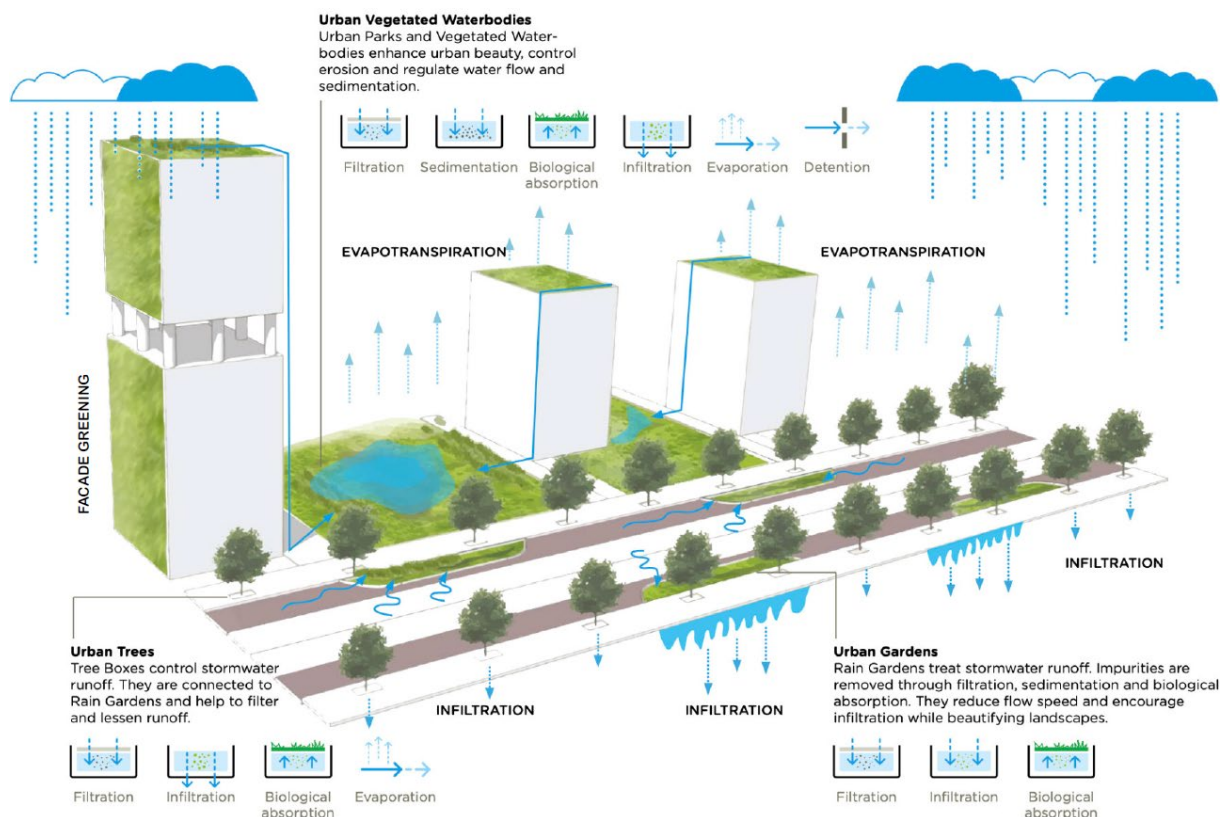


Abb.2

Regenwasserretention und Maßnahmen für das Kleinklima – ohne Maßstab,

Quelle: Gestaltungsleitfaden © Studio Ramboll / LHM

Im Rahmen des dem Bebauungsplan zu Grunde liegenden städtebaulichen Konzepts sind die öffentlichen Grünflächen so verteilt, dass sie von überall im Quartier wahrnehmbar sind. So kommt deren Funktion als kleinräumige Klimasenke allen Teilbaugebieten zugute. Insbesondere die beiden besonders dichten Wohnquartiere WA 3 und WA 5 profitieren durch ihre Lage direkt an den großflächigen öffentlichen Grünflächen besonders von der klimaregulierenden Funktion dieser.

Durch die Anlage der öffentlichen Grünflächen aber auch der privaten Freiflächen wird die Versiegelung gegenüber dem heute bestehenden, nahezu vollflächig versiegelten Gewerbegebiet wesentlich reduziert (Grundflächenfestsetzung in der Planzeichnung sowie §§ 3 Abs. 8 – 14 der Satzung des Bebauungsplans Nr. 2146). Dies führt zu einer Verringerung des Oberflächenabflusses und ermöglicht eine wesentliche Intensivierung der Grünausstattung. Insgesamt werden voraussichtlich im gesamten Planungsgebiet auf den Baugrundstücken, den öffentlichen Straßenverkehrsflächen und den öffentlichen Grünflächen ca. 400 neue Bäume gepflanzt. Im Bereich der öffentlichen

Straßenverkehrsflächen (§ 23 Abs. 1) und der Allgemeinen Wohngebiete (§ 21 Abs. 5) sind die Baumpflanzungen durch Festsetzungen des Bebauungsplans gesichert. Auf den Baugrundstücken ist auch der Erhalt der Bestandsbäume soweit in Abwägung mit der geplanten Bebauung möglich festgesetzt. In den öffentlichen Grünflächen wird durch das Baureferat im Rahmen der Begleitung der Ausführung eine angemessene Bepflanzung und Baumerhalt sichergestellt.

Über die Baumpflanzungen bzw. deren Erhalt hinaus sind die privaten Freiflächen mit Stauden, Rasen- und Wiesenflächen sowie Sträuchern zu bepflanzen (§ 21 Abs. 3).

Besonderer Wert wird auf Baumpflanzungen in den Innenhofbereichen gelegt, da diese hier für eine angemessenes Kleinklima wichtig sind. In diesen Höfen sind Baumpflanzungen durch Planzeichen festgesetzt. Entsprechende Rahmenbedingungen (unterbaufreie Bereiche, ausreichender Dachaufbau auf Tiefgaragen im Bereich von Baumpflanzungen) sind per Festsetzung sichergestellt (§ 11 Abs. 9 und 10)

Der zusätzliche Vegetationsbestand hat durch Verdunstung, Verschattung und Niederschlagswasserrückhaltung einen wesentlichen positiven Einfluss auf das Kleinklima.

Auf allen Dächern ist eine mindestens extensive Dachbegrünung mit einer Mindestsubstratschicht von 20 cm festgesetzt (§ 7 Abs. 7). Im Bereich von Gemeinschaftsdachgärten und privat genutzten Dachgärten sind auf mindestens 60% der Fläche intensive Dachbegrünungen (Sträucher, Stauden, Nutzpflanzen) mit einer Substratschicht von mindestens 40 cm festgesetzt (§ 8 Abs. 1). Diese zusätzlichen Vegetationsbestände sorgen mit zusätzlicher Verdunstung und ihrer Luftfilterfunktion ebenfalls für eine Verbesserung des Kleinklimas.

Die Planungsbegünstigte strebt darüber hinaus die Entwicklung von Fassadenbegrünung an, soweit dies mit den Fensteranordnungen bei den einzelnen Fassaden sinnvoll ist.

Schwammstadt

Grundlage des Umgangs mit Niederschlagswassers ist die Reduzierung und Drosslung des Oberflächenabflusses.

Dies wird durch eine, in Abwägung mit den Nutzungsansprüchen der Baugrundstück, möglichst geringe Versiegelung erreicht. Im Bebauungsplan ist dies durch die in der Planzeichnung und den Festsetzungen §§ 3 Abs. 8 – 4 der Satzung geregelte maximale Grundfläche sichergestellt. Über diese Festlegung hinaus strebt die Planungsbegünstigte auf Ebene der Hochbauplanung soweit in Abwägung mit den Nutzungsansprüchen möglich eine weitere Reduzierung der Versiegelung an.

Die für das Konzept notwendige Versiegelung, insbesondere die Unterbauung durch Tiefgaragen wird durch die verbindliche Anordnung eines Mobilitätskonzepts mit Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze (§ 10 Abs. 1 und 2) wesentlich verringert. Neben der Reduzierung des Oberflächenabflusses stehen so auch mehr Flächen für die Versickerung und hochwertige Vegetationsbestände zur Verfügung.

Die befestigten Flächen werden, soweit funktional möglich, wasserdurchlässig hergestellt (§ 20 Abs. 8). Somit entsteht hier kein zusätzlicher Oberflächenabfluss.

Über die aufgeführten Maßnahmen zur Reduzierung des Oberflächenabflusses hinaus wird durch flächendeckende Dachbegrünung (§ 7 Abs. 7 und § 8 Abs. 1) mit 20 bzw. 40 cm Substratschicht eine wesentliche Drosslung des Abflusses und somit eine Verkleinerung der zur Versickerung notwendigen Fläche erreicht.

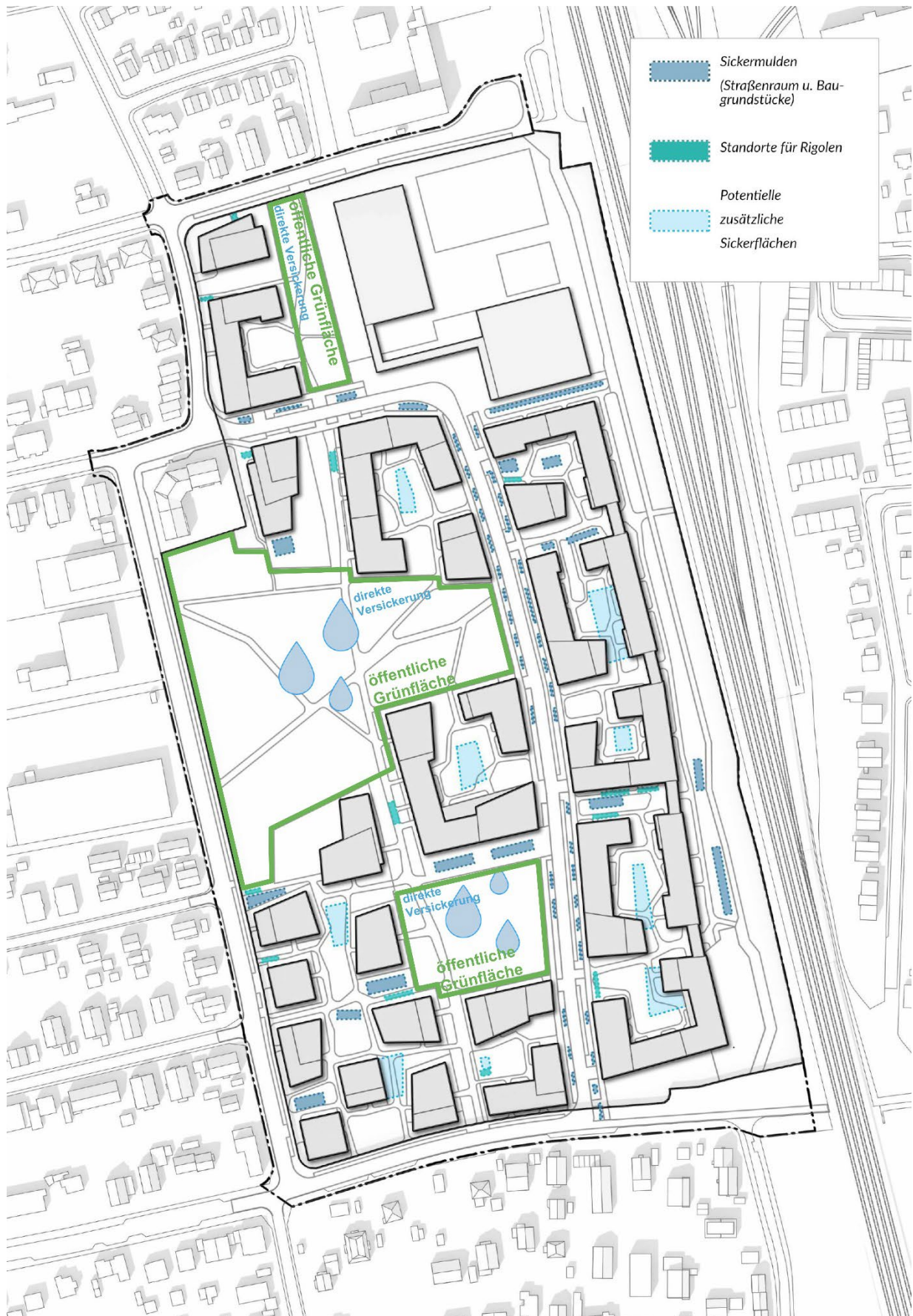


Abb. 3

Retentions- und Versickerungsflächen – ohne Maßstab,

Quelle: Gestaltungsleitfaden – Kirschgelände Allach © Keller Damm Kollegen Landschaftsarchitekten / LHM

Die Versickerung der Niederschlagswässer, welche trotz der oben aufgeführten Vermeidungs- und Drosslungsmaßnahmen anfallen, wurde im Rahmen des „Entwässerungskonzepts Kirschgelände“ untersucht.

Dem folgend ist aufgrund der anliegenden Kiesböden der Münchner Schotterebene mit ihrer angemessenen Durchlässigkeit eine Versickerung der Niederschlagswässer direkt auf den Baugrundstücken möglich.

In Abwägung mit den vorgesehenen, hohen Baudichten, ist jedoch nur in Teilbereichen eine anteilige Versickerung dieser anfallenden Niederschlagswässer über die belebte Oberbodenschicht in Form von Versickerungsmulden möglich.

Den Ergebnissen des „Entwässerungskonzepts Kirschgelände“ folgend sind in WA 2, WA 4 (1), WA 4 (3), WA 4 (4), WA 6 (1) und WA 6 (2) jeweils mindestens 25 % der anfallenden Niederschlagswässer über Muldenentwässerungen zu versickern (§ 26 (2)). Die übrigen Niederschlagswässer sowie die Niederschlagswässer in den anderen Baugebieten und Teilbaugebieten werden über Rigolen versickert.

Die Planungsbegünstigte strebt jedoch an, den Anteil der Muldenversickerung im Rahmen der konkreten Hochbauplanung, soweit in Abwägung mit den übrigen Rahmenbedingungen möglich, zu erhöhen.

Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen der Elly-Staegmeyr-Straße sind so dimensioniert, dass eine Versickerung der anfallenden Niederschlagswässer über zwei straßenbegleitende Baumgräben direkt oberflächlich erfolgen kann. Die konkrete Konzeption der Ausführung wird durch das Baureferat bestimmt. Für den Radweg im Osten ist aus Platzgründen eine Rigolenversickerung vorgesehen. Auch hier wird jedoch die Konzeption der Ausführung durch das Baureferat bestimmt. Die übrigen im Planungsgebiet enthaltenen Straßen werden nicht wesentlich verändert. Die Niederschlagswasserbeseitigung bleibt somit hier unverändert.

In den öffentlichen Grünflächen erfolgt die Versickerung voraussichtlich direkt über die belebte Oberbodenschicht. Die Entscheidung über die Art der genauen Ausführung obliegt jedoch auch hier dem Baureferat.

Energie und Nachhaltigkeit

Grundlage für die in dieser Charta zum Thema Energie und Nachhaltigkeit zusammengefassten Ziele und Maßnahmen ist eine dem Bebauungsplan beiliegende Energieversorgungsstudie.

Wärmeversorgungskonzept

Das Energieversorgungssystem ist so konzipiert, dass es von Anfang an bei der geplanten Entwicklung des Quartiers in drei Bauabschnitten umgesetzt werden kann.

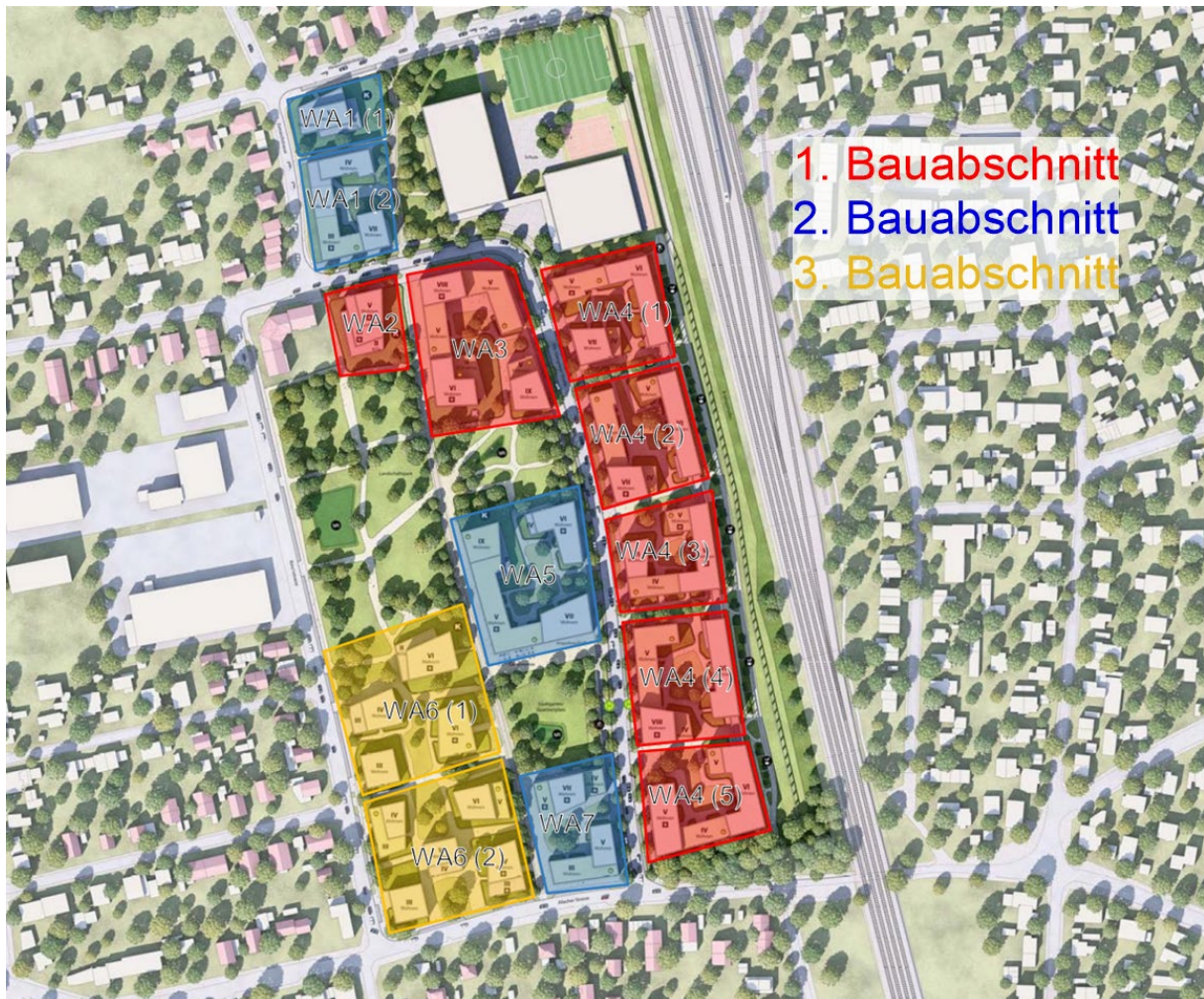


Abb.4
Bauabschnitte – ohne Maßstab,

Quelle: Energieversorgungsstudie © Hilmer Sattler Architekten, bearbeitet durch Ingenieurbüro Hausladen GmbH mit Ergänzungen durch Wüstinger Rickert Architekten und Stadtplaner PartGmbH / LHM

Um eine erneuerbare und klimafreundliche Wärme- und Brauchwasserversorgung zu garantieren, soll ein Nahwärmenetz etabliert werden, welches durch Grundwasser gespeist wird. Dabei wird das Grundwasser aus Saugbrunnen im südlichen Bereich (Grundwasserzustrom) des Planungsgebiets entnommen, durch eine Leitungsnetz in die einzelnen Baugebiete und Teilbaugebiete verteilt und durch Schluckbrunnen im nördlichen Bereich (Grundwasserabstrom) dem Grundwasser wieder zugeführt. Mögliche Brunnenstandorte und ein schematischer Verlauf der Grundwasserleitungen sind hellblau in der untenstehenden Abb. 5 eingezeichnet. Im Bebauungsplan sind die hierfür notwendigen, planungsrechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen (§ 17 Abs. 2)

Die Wärme- und Brauchwassererzeugung erfolgt dabei dezentral über Wärmepumpen in den einzelnen Baugebieten. Es wird angestrebt, einen möglichst hohen Anteil des für die Wärmepumpen notwendigen Stroms über Photovoltaikanlagen im Gebiet zu decken. Die übrigen Bedarfe sollen perspektivisch aus erneuerbaren Quellen aus dem allgemeinen Stromnetz bezogen werden.

Durch dieses Konzept kann auch eine Kühlung der Gebäude im Sommer durch nachhaltige Quellen erfolgen. Dies kann ggf. auch einen positiven Effekt auf eine ausgeglichene Jahresbilanz der Grundwassernutzung haben.

Voruntersuchungen des Planungsgebiets, insbesondere Pumpversuche, haben gezeigt, dass ein entsprechendes Konzept mit den Grundwasserverhältnissen im Planungsgebiet möglich ist.



Abb. 5
Nahwärmenetz und dezentrale Wärmeerzeugung – ohne Maßstab,

Quelle: Energieversorgungsstudie © Hilmer Sattler Architekten, bearbeitet durch Ingenieurbüro Hausladen GmbH / LHM

Photovoltaik

Aufgrund der hohen Dichte und Anzahl der Wohneinheiten werden weite Teile der Dächer zu Erholungszwecken als Gemeinschaftsdachgärten genutzt.



Abb. 6

Photovoltaikflächen auf Dächern – ohne Maßstab,

Quelle: Energieversorgungsstudie © Hilmer Sattler Architekten, bearbeitet durch Ingenieurbüro Hausladen GmbH / LHM

Auf Dachflächen werden, soweit diese nicht durch andere notwendige Dachaufbauten oder Dachgärten in Anspruch genommen werden oder durch höhere Gebäudeteile verschattet sind, vollumfänglich Photovoltaikanlagen versehen (§ 17 Abs. 1). Der Betrieb dieser Anlagen ist im städtebaulichen Vertrag gesichert.

Um das Potenzial der Photovoltaik zu erweitern, strebt die Planungsbegünstigte an, Pergolen oder andere Verschattungselemente im Bereich von Dachgärten oder Dachterrassen, soweit dies in Abwägung mit deren Funktion möglich ist, ebenfalls mit Photovoltaikmodulen ausgeführt.

Auch im Bereich der Fassaden wird im Rahmen der konkreten Hochbauplanung geprüft, ob hier Photovoltaikmodule in Abwägung mit den übrigen Rahmenbedingungen wie Fassadengestaltung, Verschattung und Fassadenbegrünung sinnvoll integriert werden können.

Energetischer Gebäudestandard

Die Planungsbegünstigte strebt an, sämtliche Wohngebäude im Energiestandard EH 40 (KfW) oder besser zu errichten. Da es sich hier um einen ambitionierten Standard handelt, kann eine endgültige Entscheidung erst auf Ebene der konkreten Hochbauplanung getroffen werden. Der Bebauungsplan sieht entsprechende Festsetzungen (§ 3 Abs. 7 und 14) vor, um die Rahmenbedingungen für einen solchen Energiestandard zu verbessern.

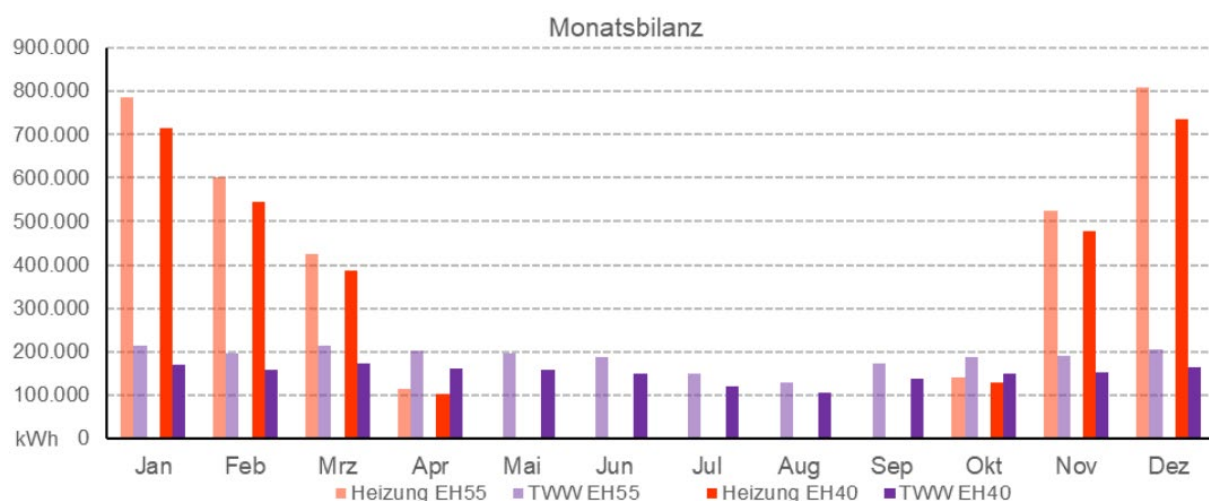


Abb. 7

Vergleich Wärmebedarf KfW 55 und EH 40 für das Gesamtgebiet,

Quelle: Energieversorgungsstudie © Ingenieurbüro Hausladen GmbH / LHM

Nachhaltige Bauweise

Die zukünftigen Gebäude sollen auch über ihren energetischen Standard hinaus hohen ökologischen Ansprüchen genügen. Im weiteren Planungsprozess werden alle Möglichkeiten zur Reduzierung der grauen Energie und zum Einsatz umweltfreundlicher Baustoffe untersucht. Die Planungsbegünstigte strebt auf freiwilliger Basis an, mindestens 30 % der Wohngebäude in Holz- bzw. Holzhybridbauweise zu errichten. Darüber hinaus wird insbesondere im Rahmen der Fassaden der Langlebigkeit und Reparaturfreundlichkeit der verwendeten Materialien und Konstruktionen besonderer Wert beigemessen.

Soweit dies, insbesondere vor dem Hintergrund der vorliegenden Altlasten technisch möglich und rechtlich zulässig ist, wird angestrebt, das vor Ort anfallende Aushub- und Abbruchmaterial im Baugebiet aufzubereiten und dort wieder zu verwenden.

Mobilität

Grundlage für die in dieser Charta zum Thema Mobilität zusammengefassten Ziele und Maßnahmen ist ein im Rahmen des Bebauungsplans erarbeitetes Mobilitätskonzept.

Verkehrliche Anbindung – Stadt der kurzen Wege

Durch die Lage des Kirschgeländes innerhalb der bestehenden Stadtstruktur bietet das Kirschgelände sehr gute Voraussetzungen für die Entwicklung eines Quartiers im Sinne der Stadt der kurzen Wege. Bestehende Anknüpfungspunkte bieten darüber hinaus die Möglichkeit einer Verwebung mit den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und deren Ergänzung, besonders im Hinblick auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Wichtige Nahversorger wie Supermarkt, Drogerie, Apotheke, Metzger und Bäcker sind, vor allem um den Oertelplatz, bereits in weniger als 800 m Gehstrecke erreichbar. Dieses Sortiment wird, durch das direkt nördlich an das Planungsgebiet angrenzende Einkaufszentrum ergänzt.

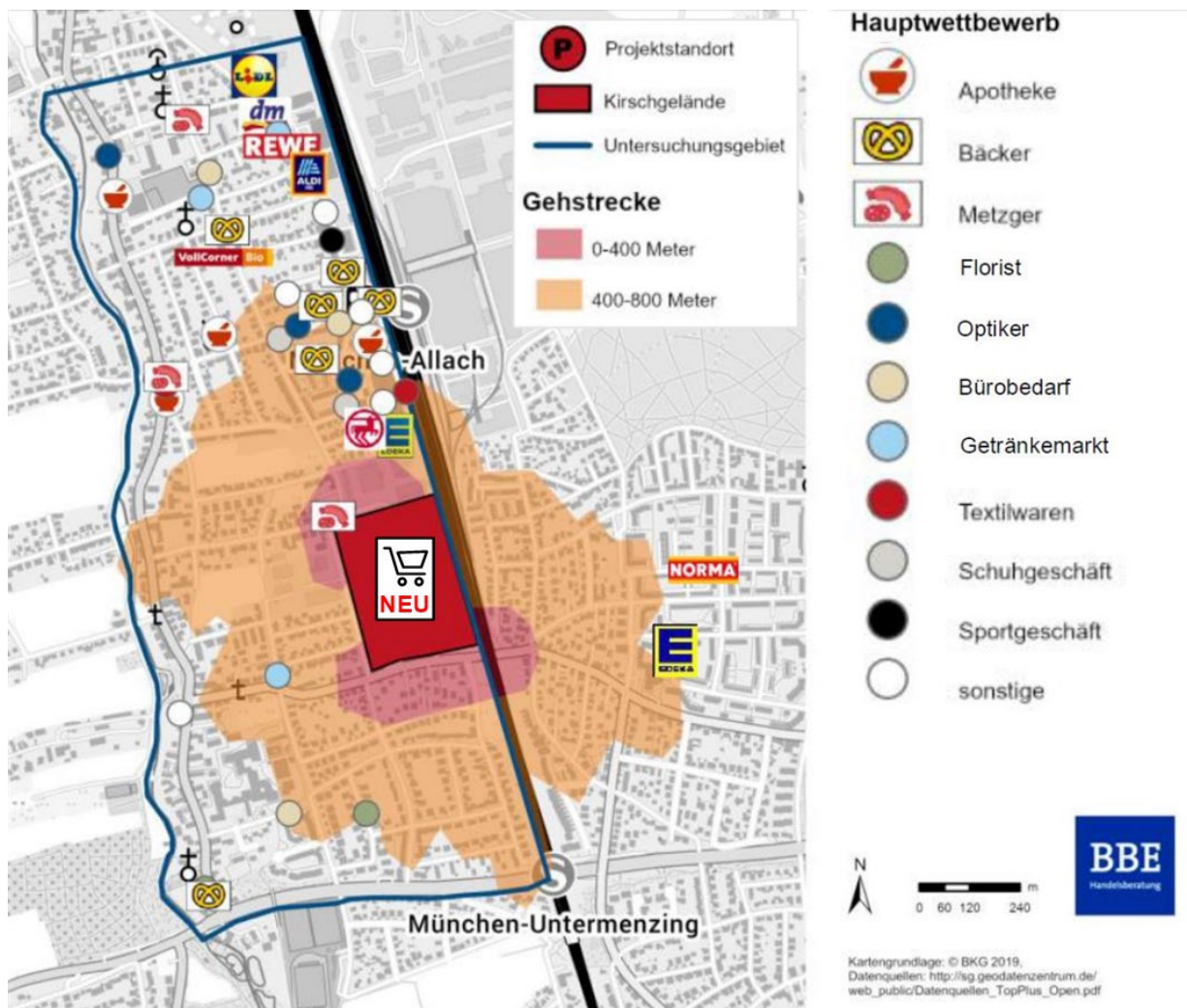


Abb. 8

Nahversorgung in der Umgebung und Planung im Gebiet – ohne Maßstab,

Quelle: © BBE Handelsberatung GmbH mit Ergänzungen durch Wüstinger Rickert Architekten und Stadtplaner PartGmbH / LHM

Darüber hinaus soll auch im Kirschgelände, in zentraler Lage am Quartiersplatz ein kleinflächiger Lebensmittelanbieter angesiedelt werden. Dieser wird das Angebot für die zukünftigen BewohnerInnen auf dem Kirschgelände und der vor allem südlich angrenzenden Wohngebiete ergänzen.

In Verbindung mit weiteren Nichtwohnnutzungen wie Gastronomie, Quartierszentrale etc. sowie der im Quartier vorgesehenen sozialen Infrastruktur (Schule mit Sporteinrichtungen, Kindertageseinrichtungen) führen diese Nutzungen auch zu einer Belebung des Quartiers. Viele Alltagsnotwendigkeiten können so in unmittelbarer Entfernung, direkt im Quartier erledigt werden.

Um dies sicherzustellen sind im Bebauungsplan am Quartiersplatz und entlang der Elly-Staegmeyer-Straße im Erdgeschoss Wohnnutzungen teilweise ausgeschlossen (§ 2 Abs. 5) sowie Bereiche für Kindertageseinrichtungen (§ 2 Abs. 4) und eine Gemeinbedarfsfläche Erziehung (§ 2 Abs. 1) festgesetzt.

Im Rahmen der Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebiets können auch weitere Nichtwohnnutzungen wie Arztpraxen, Coworking-Spaces oder Ähnliches entstehen (§ 2 Abs. 1).

Die Grün- und Erholungsräume entlang der Würm im Westen sowie der Angerlohe im Osten sind in ca. 10 Minuten fußläufig zu erreichen (Vgl. Abb. 10).

Radverkehr

In den meisten Straßen um das Kirschgelände herum, gilt Tempo 30. Radwege existieren hier jedoch nicht. Die Unterführung der Bahn im Bereich der Allacher Straße ist sehr schmal und nur bedingt für RadfahrerInnen geeignet. Die Bahnunterführung nördlich in Verlängerung der Hintermeierstraße ist hingegen als sehr fahrradfreundlich zu bewerten.

Östlich des Kirschgeländes verläuft das ausgeschilderte Radnetz der Landeshauptstadt München. Richtung Süden bietet sich für FahrradfahrerInnen die Route über die Fahrradbrücke über die Von-Kahr-Straße an, um dann auf dem ausgeschilderten Radnetz nach Pasing zu gelangen.

Alle wesentlichen Nahversorgungseinrichtungen und wesentliche Knotenpunkte des ÖPNV sind innerhalb weniger Minuten mit dem Fahrrad erreichbar.

Das Quartier ist so angelegt, dass hochwertige Rad- und Fußwegverbindungen zu den S-Bahn-Haltepunkten Allach und Obermenzing sowie zum Nahversorgungszentrum um den Oertelplatz entstehen und das bestehende Verkehrsnetz besonders im Hinblick auf eine bessere Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr ergänzt wird. Dies wird durch die Festsetzung entsprechender Geh- und Radfahrrechte (§ 12) und die Verortung der öffentlichen Grünflächen im Bebauungsplan erreicht.

Darüber hinaus wird durch einen bahnbegleitenden Radweg die Lücke zwischen dem nördlich gelegenen Radweg zum Oertelplatz und den nach Süden verlaufenden Verbindungen durch die Ganzenmüllerstraße geschlossen. Somit werden auch sehr gute Voraussetzungen geschaffen, um die Bahnhöfe Allach und Untermenzing zu erreichen.

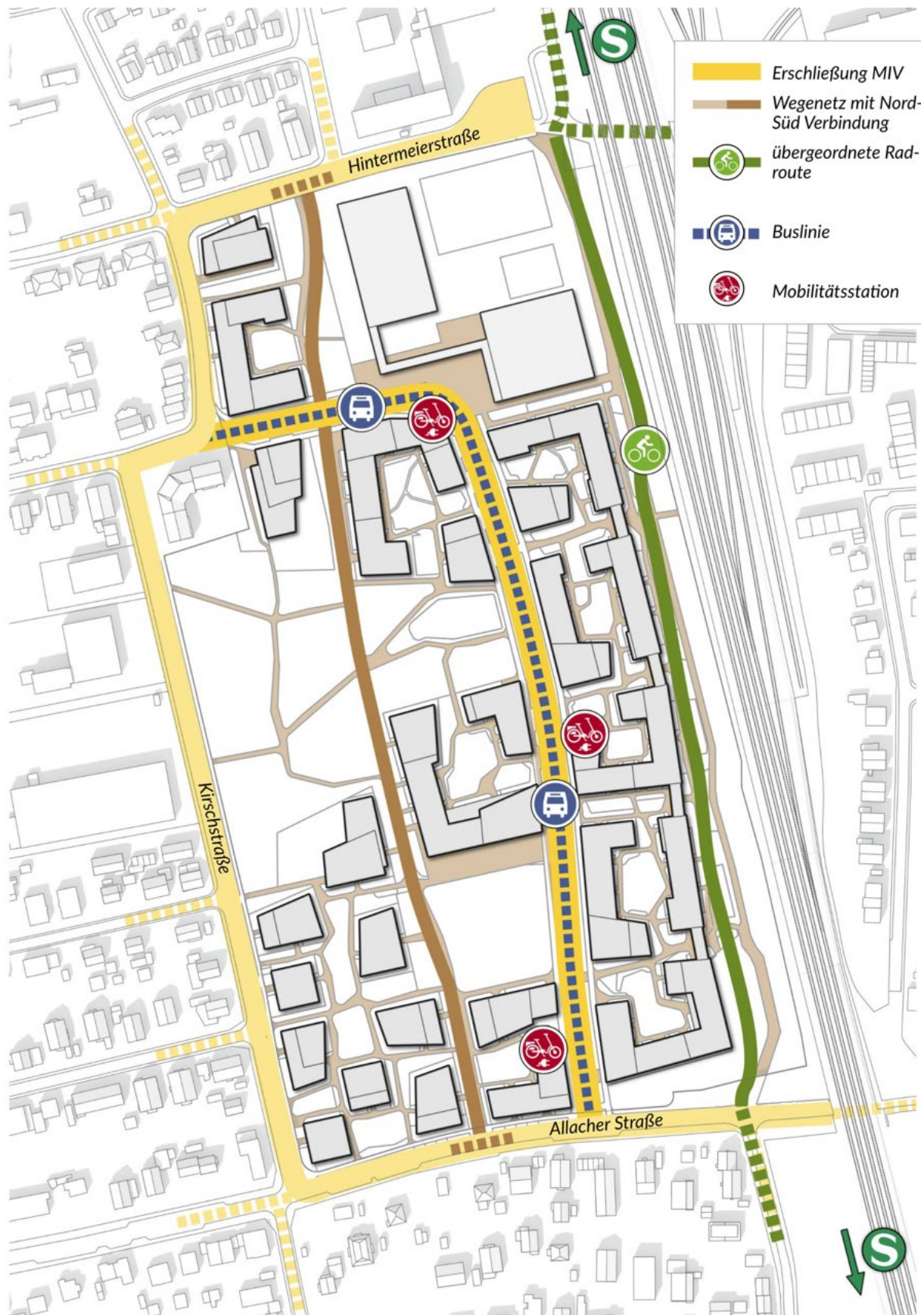


Abb. 9

Erschließungssystem – ohne Maßstab,

Quelle: Gestaltungsleitfaden – Kirschgelände Allach © Hilmer Sattler Architekten

mit Ergänzungen durch Wüstinger Rickert Architekten und Stadtplaner PartGmbH / LHM

ÖPNV

Das Kirschgelände liegt zwischen den beiden S-Bahnhöfen „Allach“ im Norden und „Untermenzing“ im Süden. Auf dieser Strecke verkehrt die S2 Richtung Erding bzw. Petershausen und Altomünster. Bis Ostbahnhof bzw. bis Dachau besteht in der Hauptverkehrszeit ein 10-Minuten-Takt.

Einer der Beiden S-Bahnhöfe ist von jeder Stelle des Kirschgeländes in 10 Minuten zu Fuß zu erreichen. Betrachtet man jedoch die 600m-Radien um die beiden S-Bahn-Haltestellen, so decken diese nicht das gesamte Gebiet ab.

Auch die Grün- und Erholungsräume entlang der Würm im Westen sowie der Angerlohe im Osten sind in ca. 10 Minuten fußläufig zu erreichen.

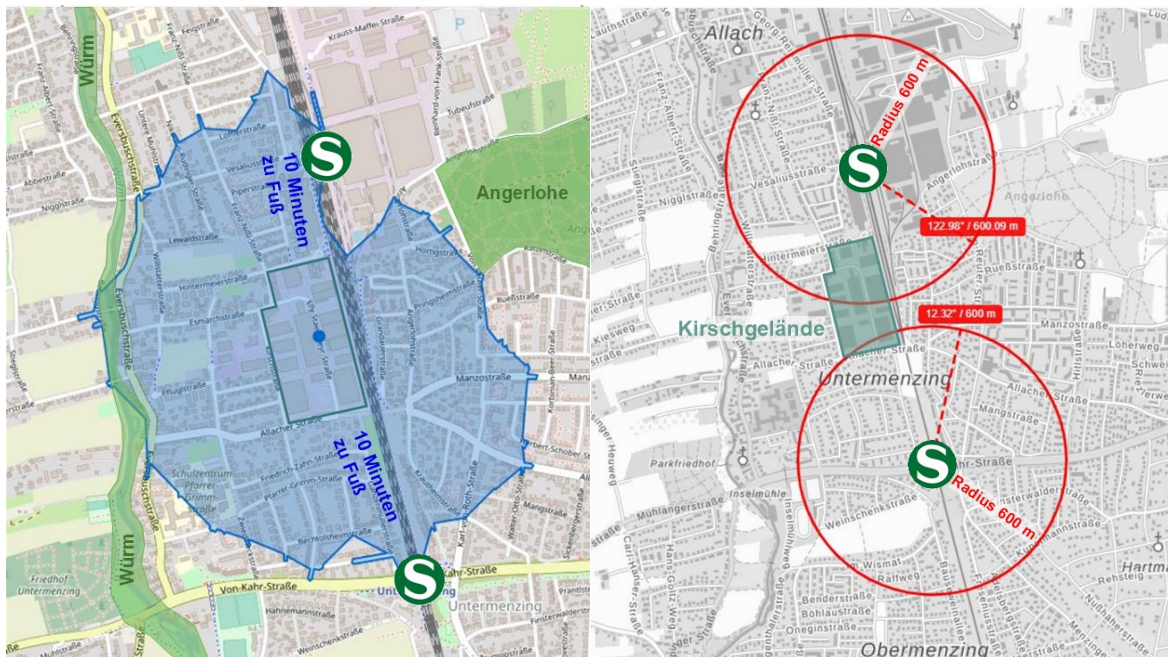


Abb. 10 und 11
10-Min.-Isochrone Fußgänger und 600 m Radius um S-Bahnhöfe,

Quelle: Kirschgelände Allach-Untermenzing – Mobilitätskonzept im Wohnungsbau © stadt+bau münchen GmbH / LHM
Kartengrundlage Abb. 4: Open Streetmap; Abb. 5: Bayernatlas

Die Buslinien 160 und 165 verkehren heute in der Regel in einem 20-Minuten-Takt auf der Eversbuschstraße. Die nächste Haltestelle befindet sich an der Einmündung der Esmarchstraße in die Eversbuschstraße.

Die Buslinie 163 verkehrt, ebenfalls im 20-Minuten-Takt, östlich der Bahn auf der Angerlohstraße. Die nächsten Haltestellen liegen hier an der Hortigstraße im Norden und an der Unterführung der Allacher Straße unter der Bahn.

Aufgrund der relativ großen Entfernung des Planungsgebiets zu diesen Haltestellen (650 – 900 m) ist geplant, eine Buslinie auf der Elly-Staegmeyr-Straße durch das Planungsgebiet zu führen. Der Bebauungsplan sieht die entsprechenden Rahmenbedingungen vor.

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

Die Entwicklung neuer Quartiere stellt erfahrungsgemäß auch einen guten Zeitpunkt dar, durch entsprechende Angebote eine Anpassung des Mobilitätsverhaltens zu unterstützen.

Ziel der Entwicklung des Kirschgeländes ist es, die private Pkw-Nutzung zu reduzieren und damit eine nachhaltige positive Entwicklung für das Quartier anzustoßen. Die oben beschriebene Lage im Stadtgebiet bietet hierfür die notwendigen Anknüpfungspunkte und Grundlagen. Die Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung wird durch alternative Mobilitätsangebote ermöglicht. Daraus abgeleitet wird die Anzahl der notwendigen Stellplätze reduziert.

Als Ausgangswert für die Festsetzungen des Bebauungsplans ist die Stellplatzbilanz von Bedeutung. Sie zeigt die Anzahl der Stellplätze, im Zusammenhang mit der angestrebten Reduzierung, auf Grundlage der Parameter des Bebauungsplans. Die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze ergeben sich in München nach der Stellplatzsatzung (StPlS) aus der Anzahl der Wohneinheiten sowie daraus, ob es sich um geförderten Wohnraum handelt und nach welchem Modell dieser gefördert wird.

Es wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das eine Stellplatzreduzierung begründet und mit entsprechenden Mobilitätsangeboten kompensiert. Aus dem Mobilitätskonzept wird, entsprechend den vorgesehenen alternativen Mobilitätsangeboten, ein Mobilitätsfaktor ermittelt. Die Stellplatzanzahl nach StPlS wird mit diesem multipliziert, um die tatsächlich notwendige Anzahl der Stellplätze zu erhalten.

Modellart des Wohnungsbaus	Anzahl WE	Richtwert Pkw-StPl	Anzahl notwendiger StPl (N)	Anzahl errichteter StPl (E)	Mobilitätsfaktor (E/N)	Stellplatzschlüssel (E/WE)
EOF	266	0,6	160			
München Modell	111	0,8	89			
Freifinanziert oder KMB	859	1	859			
gesamt	1.236		1.108	886	0,8	0,7

Abb. 12
Stellplatzbilanz

Quelle: Kirschgelände Allach-Untermenzing – Mobilitätskonzept im Wohnungsbau © stadtbaubau münchen GmbH / LHM

Bei einer Reduzierung des Mobilitätsfaktors auf 0,8, wie sie im Kirschgelände vorgesehen ist (§ 10 Abs. 2), sind nach den Vorgaben der LH München zu Mobilitätskonzepten mindestens 6 m² je 10 WE für Mobilitätsangebote vorzusehen. Im Kirschgelände ergeben sich somit bei ca. 1.236 Wohneinheiten mindestens ca. 740 m².

Die Nutzung dieser 740 m² (Mobilitätsfläche) für die Unterbringung von Mobilitätsangeboten ist über den städtebaulichen Vertrag sichergestellt.

Hinzu kommen die unter dem Absatz Fahrradstellplätze im Detail beschriebenen zusätzlichen Fahrradabstellplätze, welche durch eine Festsetzung im Bebauungsplan (§ 9 Abs. 1) gesichert sind.

Mobilitätsbausteine

Im Kirschgelände sind die folgende Mobilitätsbausteine vorgesehen.

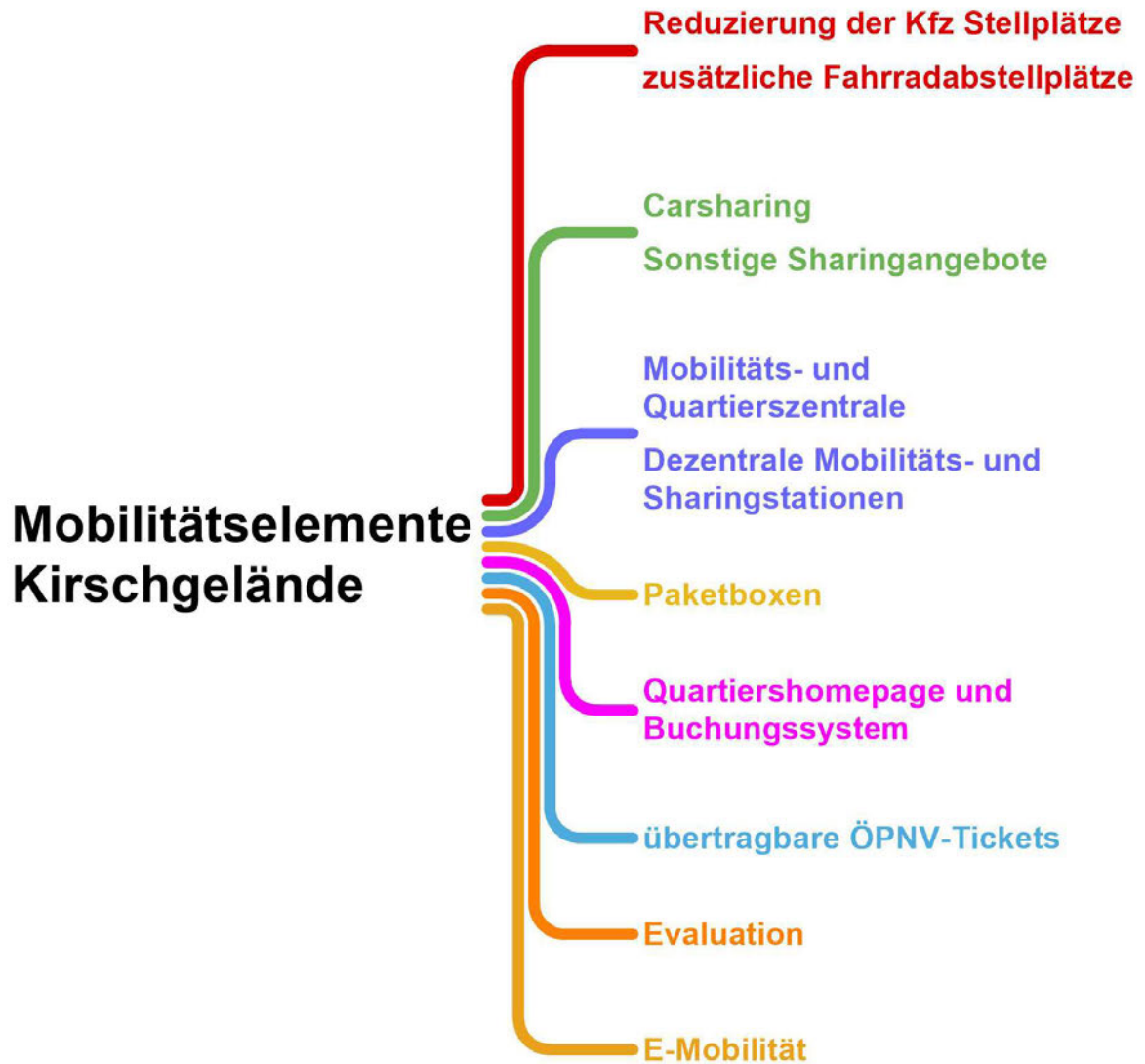


Abb. 13

Übersicht Mobilitätsbausteine

Quelle: © Wüstinger Rickert Architekten und Stadtplaner PartGmbH / LHM

Sharingangebote

Um alternative Mobilitätsformen zu stärken, macht es Sinn, Fahrzeuge und Zubehör zum gemeinschaftlichen Gebrauch anzubieten. Sharing-Modelle ermöglichen die Teilhabe ohne eine oft teure private Anschaffung. Grundsätzlich ist es möglich, jedes erdenkliche Fahrzeug und Zubehör in ein Buchungssystem einzubinden und den BewohnerInnen kostenlos oder gegen Gebühr zur Verfügung zu stellen: Pkw, „normale“ Fahrräder, Fahrradanhänger, Trollys, Pedelecs, Kleinkrafträder (S-Pedelecs, E-Bikes), (E-) Lastenräder, E-Roller, E-Tretroller,

Damit die Angebote wahr- und angenommen werden, ist insbesondere hier auf eine gute Erreichbarkeit und sichtbare Unterbringung zu achten. Ein Buchungssystem garantiert einen reibungslosen Ablauf der Ausleihe.

Carsharing

Der Großteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege kann vermieden oder mit einer der vielen alternativen Möglichkeiten zurückgelegt werden. Ist doch von Zeit zu Zeit ein Pkw notwendig, etwa um große sperrige Gegenstände zu transportieren oder für einen Ausflug, bieten stationäre Carsharing-Fahrzeuge die ideale Ergänzung zu aktiver Mobilität und ÖPNV.

In München ist die Einbindung von Carsharing ab einem Mobilitätsfaktor von unter 0,8 verpflichtender Baustein des Mobilitätskonzepts.

Auch im Kirschgelände ist ein entsprechendes Carsharingsystem zentraler Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Im städtebaulichen Vertrag ist festgelegt, dass mindestens 375 m², also 50 % der Mobilitätsfläche für entsprechende Carsharingstellplätze genutzt werden. Daraus ergeben sich 30 Carsharingstellplätze, welche in den Tiefgaragen an für alle NutzerInnen gut zugänglichen Orten untergebracht sind. Um eine komfortable Nutzung für alle BewohnerInnen des Quartiers zu ermöglichen, sind jeweils 10 Stellplätze in der Tiefgarage von WA 3, WA 4 (2) und (3) sowie WA 4 (4) und (5) vorgesehen.

Der Betrieb der Carsharing Angebote ist über externe geeignete Betreiber geplant. Auch dieser Betrieb ist wie auch die Bestückung mit Fahrzeugen über den städtebaulichen Vertrag gesichert. Dabei wird ein Besatz von min. 50 % der Stellplatz mit Sharingfahrzeugen sukzessive über die kommenden Jahre aufgestockt.

Sharingangebote Lastenräder und Anhänger

Lastenräder bzw. -Pedelecs und Lastenanhänger können die Lücke zwischen Radfahren und Autofahren schließen und Lasten umweltschonend transportieren. Sie können auch bewegungseingeschränkten Personen den Verzicht auf den privaten (Zweit-)Pkw ermöglichen. Aufgrund der hohen Bedeutung dieser für einen Shift hin zu einer nachhaltigen Mobilität wird ihnen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Insbesondere E-Lastenräder bieten aufgrund ihrer Unterstützung durch einen Elektromotor eine gute Alternative zur privaten Pkw-Nutzung. Unterschiedliche Bauarten ermöglichen den Transport von Waren, Kindern oder Haustieren. Eine Beobachtungsstudie der Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr ARGUS ergab, dass lediglich für 6 % der untersuchten Einkaufsfahrten zu Super- und Baumärkten tatsächlich ein Pkw nötig gewesen wäre.

Im städtebaulichen Vertrag ist gesichert, dass mindestens 180 m² (25 % der Mobilitätsfläche) für Lastenfahräder, Lastenpedelecs/Trikes oder Fahrradanhänger mit Zubehör zur Verfügung gestellt werden. Auch ist gesichert, dass die Flächen mit den entsprechenden Fahrzeugen ausgestattet werden.

Um das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern, ist es von hoher Bedeutung, dass die Nutzung der Angebote so einfach und komfortabel wie möglich ist. Gerade bei Lastenrädern, -anhängern und ähnlich dimensionierten Elementen ist eine Unterbringung im Erdgeschoss darum besonders wichtig.

Dem folgend und um eine entsprechende „Prominenz“ im Quartier zu erreichen, sind diese Flächen in der Mobilitätszentrale bzw. den Mobilitätsstationen (siehe Detailausführungen weiter unten) in den Erdgeschossen entlang der Elly-Staegmeyer-Straße bzw. des Quartiersplatzes unterzubringen. Es sind 55 m² in WA 3, 75 m² in WA 4 (3) und 50 m² in WA 7 vorgesehen. Somit kann sichergestellt werden, dass diese Angebote von allen zukünftigen BewohnerInnen komfortabel mit kurzen Wegen genutzt werden können.

Sonstige Mobilitätsangebote

Die oben beschriebenen Sharingangebote werden durch geeignete weitere Angebote ergänzt.

Für den kleineren Einkauf bieten sich auch Trolleys an, die ebenfalls an das Rad angehängt werden können oder auch den Transport von Waren zu Fuß erleichtern. Auch Bollerwagen, Palettenwagen, Sackkarren und ähnliche Transportmittel können eine gute Ergänzung des Sharingangebots darstellen.

Die übrige Fahrradinfrastruktur kann durch Fahrradreparaturplätze bzw. einen Fahrradreparaturservice ergänzt werden.

Um Lieferverkehre im Quartier zu vermeiden bzw. zu verringern, sind zentrale Paketannahmestellen als Teil der Quartierszentrale bzw. in den Mobilitätszentralen vorgesehen. Dies kann über technische Anlagen oder ein „Concierge“ erfolgen. Hier können auch Lebensmittel, Obst- oder Gemüseboxen angenommen werden.

Auch die Umsetzung dieser zusätzlichen Mobilitätsangebote ist über den städtebaulichen Vertrag verbindlich festgesetzt. Sie sind auf min. 185 m² (25 % der Mobilitätsfläche) in WA 3, WA 4 (5) und WA 7 umzusetzen.

MVV Karten

Neben der aktiven Mobilität spielt der öffentliche Personennahverkehr als Rückgrat der Erschließung des Stadtgebiets eine entscheidende Rolle. Seine Nutzung kann durch unterschiedliche Elemente unterstützt werden. Übertragbare ÖPNV-Tickets erfreuen sich großer Beliebtheit und werden in der Regel sehr gut angenommen. Es handelt sich dabei um ein kostenloses Angebot für die BewohnerInnen einer Hausgemeinschaft oder eines Häuserblocks. Die Tickets müssen, wie alle Sharing Gegenstände in ein Buchungssystem eingespeist werden. Ähnlich wie beim Car- oder Bikesharing-Fahrzeug wird die Fahrkarte für einen bestimmten Zeitraum reserviert, ausgeliehen und anschließend wieder zurückgebracht.

Die Planungsbegünstigte strebt auf freiwilliger Basis die Einführung entsprechender Tickets und deren Einbindung in das Sharing und Buchungssystem der übrigen Mobilitätsangebote (Sharingfahrzeuge etc.) an. So kann die MVV-Karte ähnlich den anderen Angeboten von den BewohnerInnen für einen Zeitraum gebucht und in einem der Mobilitätsstationen abgeholt werden.

Mobilitätszentrale und Mobilitätsstationen

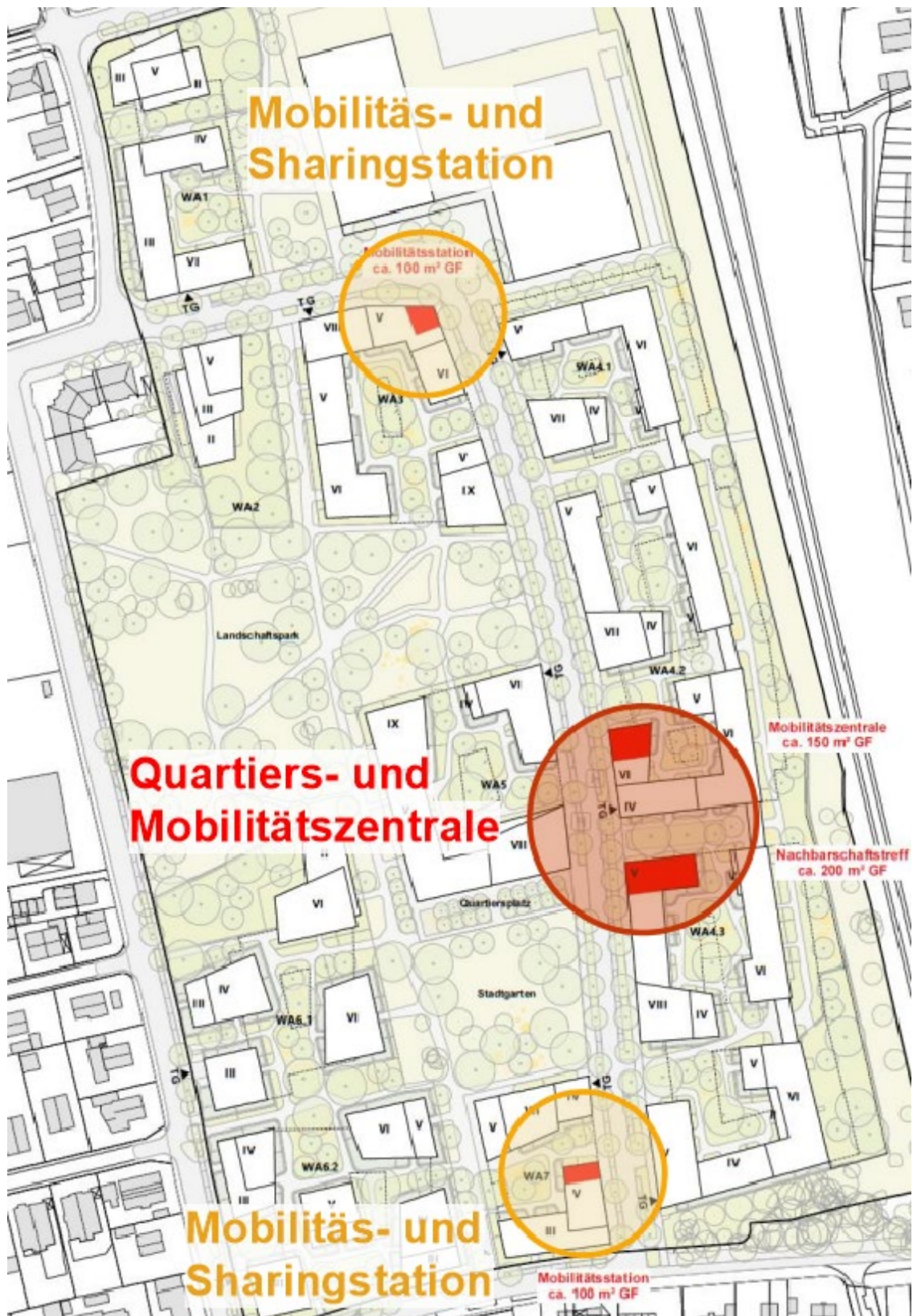


Abb. 14

Standorte Mobilitätszentrale und Sharingstation

Quelle: Kirschgelände Allach-Untermenzing – Mobilitätskonzept im Wohnungsbau © stattbau münchen GmbH
Bearbeitung einer Grafik von Hilmer Sattler Architekten mit Keller Damm Kollegen / LHM

Die einzelnen Mobilitätsangebote werden in einer Mobilitätszentrale, welche gleichzeitig als Quartierszentrale fungieren soll, und Mobilitätsstationen gebündelt. Durch die Lage dieser Einrichtungen in den Erdgeschossen entlang der Elly-Staegmeyr-Straße bzw. am Quartiersplatz erhalten die Mobilitätsangebote die für eine Verankerung im Alltag der BewohnerInnen notwendige Präsenz im Quartier. Die Verteilung der Angebote auf drei Standorte sorgt für kurze Wege für alle BewohnerInnen.

Um diese Standorte für die Mobilitätsangebote zu sichern, sind hier im Bebauungsplan Wohnnutzungen ausgeschlossen (§ 2 Abs. 4). Die Umsetzung entsprechender Flächen ist über die Regelung zur Verteilung der Mobilitätsflächen im städtebaulich Vertrag gesichert.

Mobilitäts- und Quartierszentrale

Um das Mobilitätskonzept nachhaltig funktionsfähig zu halten, ist ein Mobilitätsmanagement notwendig. Dieses bietet auf der einen Seite eine persönliche Beratung für die BewohnerInnen und kümmert sich auf der anderen Seite um die einzelnen Mobilitätselemente. Es bildet somit die Schnittstelle zu und zwischen allen relevanten Akteuren. Die Mobilitätszentrale ist darüber hinaus Standort der oben beschriebenen Sharingangebote.

Es wird angestrebt, die Mobilitätszentrale durch die Anlagerung weiter quartiersbezogener Angebote zu einer Quartierszentrale auszubauen.

Idealtypisch werden folgende Angebote gebündelt: Büro des Mobilitäts- und Quartiersmanagement; Café / Nachbarschaftstreff; Mobilitätselemente; Fahrradwerkstatt; Paketannahme; Reinigungsannahme; Lebensmittelannahme (z.B. „Gemüsebox“).

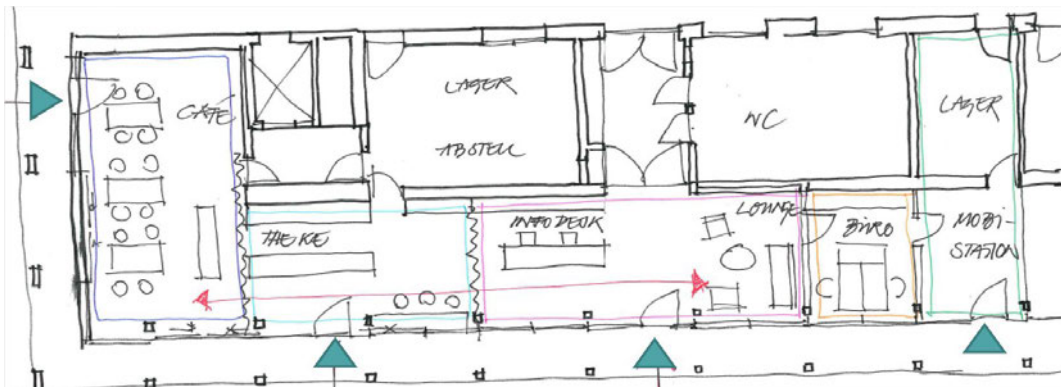


Abb. 15

Beispiel Mobilitäts- und Quartierszentrale Prinz Eugen Park

Quelle: Kirschgelände Allach-Untermenzing – Mobilitätskonzept im Wohnungsbau © stattbau münchen GmbH / LHM

Das genaue Konzept wird durch die Planungsbegünstigte unter Berücksichtigung möglicher weiterer Nutzungen jedoch erst auf Ebene der konkreten Umsetzung im Dialog mit möglichen Akteuren entwickelt.

Mobilitäts- und Sharingstation

Die Mobilitäts- und Sharingstationen bieten dezentral Platz für verschiedenen Angebote wie Lastenrad-Sharing, Paketboxen oder Fahrradreparaturplatz. Durch die Unterbringung an städtebaulich markanten Stellen im Erdgeschoss und eine möglichst transparente Fassade verorten sie das Thema im Quartier.

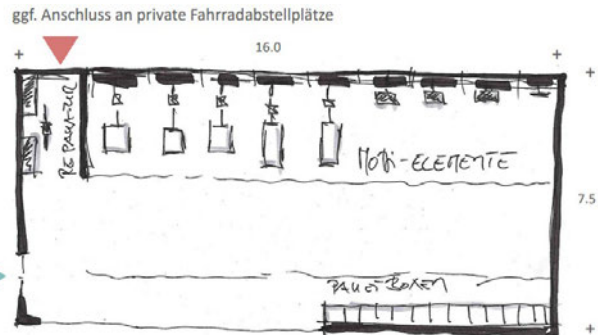


Abb. 16 und 17

Beispiel Mobilitätszentrale Bad Schachener Straße und Beispielgrundriss

Quelle: Kirschgelände Allach-Untermenzing – Mobilitätskonzept im Wohnungsbau © stattbau münchen GmbH / LHM

Stellplätze Fahrräder

Zentrale Aufgabe des Mobilitätskonzepts ist die Förderung der aktiven Mobilität, im Besonderen des Radfahrens. Sie spielt im Rahmen einer klimafreundlicheren und ressourcenschonenderen Mobilität die entscheidende Rolle. Darüber hinaus leistet sie einen entscheidenden Beitrag zu Aufenthaltsqualität und Verkehrsverlagerung im Quartier. Grundvoraussetzung für das Radfahren sind komfortable, sichere und überdachte Fahrradabstellplätze.

Für die Errichtung der Fahrradabstellplätze sind verschiedene Anforderungen zu beachten. Bei den baulichen Anlagen ist auf eine bequeme Erreichbarkeit, nicht zu stark geneigte Rampen (bis zu 10% Neigung), Beleuchtung und einfach zu nutzende, sichere Abstellanlagen zu achten.

Dem folgend sind nach § 9 Abs. 2 des Bebauungsplans min. 45 % der Stellplätze in den Erdgeschossen der Gebäude unterzubringen. Dies darf nur auf 25 % reduziert werden, wenn die Rampen zu den Untergeschossen mit einer Maximalsteigung von 6 % extrem komfortabel ausgelegt werden.

Offene Stellplätze in den Außenanlagen sind nur als zusätzliche Besucherstellplätze zulässig (§ 9 Abs. 5).

Die Anzahl der Radabstellplätze wird nach Fahrradabstellplatzsatzung der LH München von der Wohnfläche abgeleitet.

Während die Fahrradabstellplatzsatzung, ohne Anforderungen aus dem Mobilitätskonzept, einen Richtwert von 1 Stellplatz je 40 m² Wohnfläche zugrunde legt, erhöht sich die Anzahl notwendiger Radabstellplätze je nach angestrebter Reduzierung der Pkw-Stellplätze.

Bei dem für Kfz-Stellplätze im Kirschgelände angestrebten Mobilitätsfaktor von 0,8 dient der Richtwert von 1 Fahrradstellplatz je 30 m² Wohnfläche als Berechnungsgrundlage. Daraus ergeben sich bei überschlägiger Ermittlung der im Kirschgelände insgesamt zu erwartenden Wohnfläche ca. 2.800 Abstellplätze für Fahrräder.

Wohnfläche	Mobilitätsfaktor	Richtwert Rad-StPl	Anzahl Rad-StPl
84.371 m ² WF	–	1/40 m ² WF	2.109
84.371 m ² WF	0,8	1/30 m ² WF	2.812
84.371 m ² WF	0,6	1/27,5 m ² WF	3.068

Abb. 18

Ermittlung der Anzahl der Fahrradstellplätze abhängig vom Mobilitätsfaktor

Quelle: Kirschgelände Allach-Untermenzing – Mobilitätskonzept im Wohnungsbau © stadt+bau münchen GmbH / LHM

Dies ist durch § 9 Abs. 1 des Bebauungsplans sichergestellt. Hinzu kommen noch die zusätzlichen Besucherstellplätze in den Freianlagen. Hier wird in Abwägung mit den konkreten Rahmenbedingungen der jeweiligen Freianlagenplanung der Gebäude eine Anzahl von 4 Fahrradabstellplätzen je Hauseingang angestrebt.

E-Mobilität

Die Tiefgaragen werden so ausgerüstet, dass die Pkw-Stellplätze bedarfsgerecht und kurzfristig mit E-Ladeinfrastruktur ausgestattet werden können. Dies ist bereits durch das GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz), wonach die für die Ladung der Fahrzeuge notwendige Leitungsinfrastruktur an jedem Stellplatz vorliegen muss, gesichert. Insbesondere die Sharing Stellplätze sind so auch mit entsprechender Infrastruktur ausgestattet.

Darüber hinaus strebt der Vorhabenträger an, für 5 – 10 % der notwendigen Fahrradabstellplätze eine entsprechende Lademöglichkeit vorzusehen.

Durch spezielle Regelungen zu Einbringmöglichkeiten für Trafos (§ 3 Abs. 11 und § 4 Abs. 2 f)) im Bebauungsplan sind die Voraussetzungen geschaffen, um auch einen für eine flächendeckende E-Mobilität notwendigen Netzanschluss zu ermöglichen.

Monitoring

Die immense Dynamik im Fortschritt technischer Mobilitätslösungen und der Wandel von Alltag und Lebensumständen bedeutet für das Mobilitätskonzept, dass es flexibel und anpassbar bleiben muss. Neue Verkehrsmittel werden interessant, andere verlieren möglicherweise an Bedeutung und die Wege der BewohnerInnen verändern sich mit der Zeit.

Das bedeutet, dass über die Dauer der Nutzung der Gebäude Mobilitätsbausteine u. U. angepasst und / oder modernisiert werden müssen.

Auch können durch ein Monitoring negative Auswirkungen aus dem neuen Quartier auch im Hinblick auf das zu Grunde liegende Mobilitätskonzept frühzeitig erkannt werden und entsprechende Gegenmaßnahmen in die Wege geleitet werden.

Ein entsprechendes Monitoring ist im städtebaulichen Vertrag verankert.

Im öffentlichen Raum wird bereits vor Baubeginn mit einer Bestandsaufnahme begonnen. Das Monitoring erfolgt dann in regelmäßigen Abständen bis zu 10 Jahre nach Nutzungsaufnahme der Gebäude. Dabei wird die Auslastung der öffentlichen Fahrrad- und Kfz-Stellplätze untersucht sowie die Belastung der umliegenden Straßen ermittelt.

Innerhalb der einzelnen Baugebiete wird ebenfalls für einen Zeitraum von 10 Jahren regelmäßig ein Monitoring durchgeführt. Hierbei wird die Verkehrsmittelwahl der BewohnerInnen, die Auslastung der

Kfz- und Fahrradstellplätze, die Nutzung der Sharingangebote, der private Kfz-Besitz sowie die zur Verfügung stehenden Informationsangebote erhoben.

Ergibt sich aus einem der Monitoringschritte Handlungsbedarf, wird das Mobilitätsangebot entsprechend angepasst.

Kommunikation und Information

Grundvoraussetzung eines funktionierenden und gut angenommenen Mobilitätskonzeptes ist das Wissen der BewohnerInnen um die zur Verfügung stehenden Angebote und deren Funktionalität (Buchung, Ansprechpartner, Zugänglichkeit Tarife). Die BewohnerInnen des Kirschgeländes werden dafür in geeigneter Art und Weise möglichst niederschwellig über die angebotenen Mobilitätsbausteine informiert. Dies kann über digitale oder analoge Dienste erfolgen sowie über Events und Veranstaltungen.

Es wird die Bündelung aller Informationen, Buchungssysteme etc. in einer zentralen „Quartiersapp“ angestrebt.

Weitergehende Mobilitätskonzepte auf Gebäudeebene

Über das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende und in diesem und dem städtebaulichen Vertrag verankerte Mobilitätskonzept hinaus können auf Ebene des einzelnen Gebäudes bzw. Baugebiets weitergehende Mobilitätskonzepte mit einer zusätzlichen Stellplatzreduzierung umgesetzt werden.

Diese sind jedoch abhängig von den konkret angestrebten Wohnungsmodellen und der zu erwartenden BewohnerInnenstruktur. Es wird jeweils projektspezifisch geprüft, ob ein solches weiteres Mobilitätskonzept sinnvoll erscheint. Wo dies sinnvoll erscheint, strebt der Planungsbegünstigte auf freiwilliger Basis eine Umsetzung mit einer weiteren Stellplatzreduzierung an.

Quartiersvernetzung

Durchgängigkeit und Freiflächen

Die Lage der öffentlichen Grünfläche an der Kirschstraße orientiert sich zur Umgebung und unterstützt so ein Zusammenwachsen mit dem bestehenden Stadtteil.

Geh- und Radwegverbindungen sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung sorgen zusätzlich zu einer Verwebung des neuen Quartiers mit der Umgebung. Diese Verbindungen sind im Bebauungsplan (§ 12) und dem städtebaulichen Vertrag mittels Dienstbarkeiten gesichert.

Bei der Gestaltung der Freiflächen wird darauf geachtet, dass diese von allen Personen und Altersgruppen genutzt werden können. Dies gilt auch für die Gemeinschaftsdachgärten.

Die Planungsbegünstigte strebt an, die privaten Freiflächen je Teilbaugebiet so zu gestalten, dass sie einen identitätsstiftenden Treffpunkt bilden. Die soll die Orientierung im Quartier verbessern und die Herausbildung kleinräumiger Nachbarschaften unterstützen.

Wohnformen und Nutzungen

Die Planungsbegünstigte strebt an, einen wesentlichen Anteil der geplanten freifinanzierten Wohnungen als Mietwohnungen im eigenen Bestand zu halten.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels strebt die Planungsbegünstigte an, in Abstimmung mit dem Sozialreferat im Rahmen der geförderten Wohnungen spezielle Wohnangebote für SeniorInnen zu realisieren. Neben der Befriedigung bestehender Wohnbedarfe kann so eine gemischte Bewohnerschaft aus allen Altersklassen entstehen.

Um den neuen Arbeitswelten gerecht zu werden und eine weitere Belebung des Quartiers während der Arbeitszeiten zu erreichen, strebt die Planungsbegünstigte die Schaffung von wohnortnahen Arbeitsmöglichkeiten im Sinne des Co-Working im Gebiet an.

Gemeinschaft

Als identitätsstiftende Mitte wird ein zentraler Quartiersplatz mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen (§ 22). Um hier eine hohe Nutzungsvielfalt zu generieren, sind um diesen Nichtwohnnutzungen in den Erdgeschossen festgesetzt (§ 2 Abs. 5 b)). Ziel ist es hier, Lebensmitteleinzelhandel und Gastronomie zu entwickeln. Um entsprechende Gastronomen und Einzelhändler gewinnen zu können, werden attraktive Mietkonditionen angeboten.

In den einzelnen Baugebieten strebt die Planungsbegünstigte die Schaffung von Gemeinschaftsräumen an, um über die Freiflächen hinaus Räume für den sozialen Austausch aller Bewohnergruppen zu schaffen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans (§ 3 Abs. 4) schaffen die entsprechenden Rahmenbedingungen, um dies zu verwirklichen.

Die Planungsbegünstigte strebt an, in Verbindung mit der Mobilitätszentrale in Abstimmung mit dem Sozialreferat Räumlichkeiten für einen Nachbarschaftstreff anzubieten. Durch die Bündelung der Funktionen kann eine höhere Akzeptanz und Nähe über alle Nutzergruppen hinweg erzeugt werden.

Durch die Planungsbegünstigte wird eine Quartiersapp entwickelt. Neben der Buchung und Verwaltung von Mobilitätsangeboten können hier auch aktuelle Informationen bezüglich des Quartiers oder etwaiger Aktivitäten abgerufen werden.