



# GEMEINDE NEUFAHRN

BEI FREISING

## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: Bau/071/2015

|                      |                                  |                      |
|----------------------|----------------------------------|----------------------|
| Sachgebiet<br>Bauamt | Sachbearbeiter<br>Zue, Christian | Datum:<br>23.04.2015 |
|----------------------|----------------------------------|----------------------|

| Beratungsfolge                            | Termin     | Behandlung | Status     |
|-------------------------------------------|------------|------------|------------|
| Flughafen-, Planungs- und<br>Bauausschuss | 21.09.2015 |            | öffentlich |

### ***20. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 95 "Neufahrn Ost", Würdigung der Stellungnahme Agenda 21 Arbeitskreis Verkehr***

#### **Sachverhalt:**

#### **Stellungnahme Agenda 21 Arbeitskreis Verkehr vom 24.02.2015**

##### Vorbemerkung

Der AK Verkehr der Agenda 21 in Neufahrn beschäftigt sich u.a. mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit in Neufahrn. Aus dieser Arbeit sind allgemeine Probleme der Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte sowie einige Besonderheiten in Neufahrn bekannt

1. Die Verkehrsflächen wurden in der Vergangenheit vorwiegend auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet
2. Meist wurden für die Anlage von Straßen vor allem bezüglich Gehwegbreiten die Mindestquerschnitte des jeweils gültigen Regelwerks gewählt
3. Neufahrn hat eine relativ hohe Verkehrsdichte wegen seiner Einbindung in die überregionale Infrastruktur und aufgrund seines eigenen Wachstums

Möglichkeiten die Verkehrssicherheit vor allem der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern liegen u.a. in attraktiven straßenunabhängigen Netzen für Geh- und Radverkehr, in der Reduzierung von Geschwindigkeiten und im Angleichen der parallel gefahrenen Geschwindigkeiten.

Die hierzu notwendige integrierte Netzgestaltung auch unter Berücksichtigung neuer Mobilitätskonzepte (E-Bikes ...) bedarf einer Jahrzehnte vorausschauenden Planung. Vor diesem Hintergrund nehmen wir Stellung zum vorliegenden Vorentwurf des Bebauungsplans 95 „Neufahrn Ost“.

## **1. Netzgestaltung Geh- und Radwege**

Neufahrn-Ost ist für KFZ hauptsächlich von Osten vom Kurt-Kittel-Ring und von Süden von der Grünecker-Straße erschlossen. Die Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer in Ost-West-Richtung zu den zentralen Einrichtungen des Ortes ist dagegen in hohem Maße gegeben. Dies ist positiv zu bewerten. Die Anbindung von zwei kleinen Straßen im Süden (Stich Max-Anderl-Str. und Schlesierweg) ist in diesem Zusammenhang jedoch nicht konsequent, da es hier zu Ausweichverkehr durch verkehrsberuhigte Bereiche bei Stau an der Kreuzung Grüneckerstraße und Albert-Schweitzer-Straße kommen könnte.

Im aktuellen Planungsstand ist leider nicht ersichtlich, ob die Geh- und Radwege öffentliche Verkehrsfläche oder Privatwege mit öffentlicher Widmung werden sollen. Wir regen in diesem Zusammenhang an, die sog. „privaten Wohnwege“ mit fußläufiger Durchlässigkeit als öffentliche Verkehrsfläche festzusetzen da sie neben der Zufahrt zu den Anliegern große Bedeutung für die Nahmobilität für Fussgänger haben. So ist dauerhaft für vernünftigen Unterhalt und damit für eine gute Qualität des straßenunabhängigen Netzes gesorgt. Wir regen darüber hinaus an zu untersuchen, ob diese Wege auch im Rahmen eines Beleuchtungskonzeptes eine besondere Gestaltung erfahren könnten.

## **2. Morgendlicher Schüler- und Berufsverkehr**

Es sollte untersucht werden, ob durch die neuen Straßen und vielfältigen Wege neue Hauptrouten Richtung Schulen entstehen. Bei gleichwertigen Routen sollten die Kreuzungen und Radian der wahrscheinlichsten Route für diesen Zweck ausgelegt werden.

Falls der Kurt Kittel Ring Ortsgebiet wird (also die Schilder „Ortsende“ nach dem Kreisverkehr Richtung Norden und „Ortseingang“ bei den Märkten entfallen würden) könnte die bestehende Querung Richtung Schulen als Zebrastreifen ausgeführt werden. Die bestehende Schutzinsel könnte, dem hohen Radverkehrsaufkommen entsprechend, aufgeweitet werden, indem der Abstand der die Fahrbahnen vergrößert wird.

## **3. Sammelstraßen**

Für die Sammelstraßen regen wir an, diese so zu planen daß sie als „Fahrradstraße“ mit Zusatz „Anlieger frei“ nach StVO 2013 beschildert werden können. Dies ist möglich, da sie nur allgemeine Wohngebiete erschließen und in der Betrachtung des Gesamtgebiets nicht mit Durchgangs- oder Ausweichverkehr zu rechnen ist. Ziel ist das gleichberechtigte zügige Fahren von Radfahrern und PKW auf der Straße, wie es auf kombinierten Geh- und Radwegen selten möglich ist. Die straßenbegleitenden Wege wären demnach reine Fußwege.

Die Einmündungen der Sammelstraße in den Kurt-Kittel-Ring sowie in die Grüneckerstraße sollte in der Weise geändert werden, daß zwischen Radweg und Straße eine Fahrzeuglänge Puffer bleibt. Das erleichtert den flüssigen Verkehr auf dem Radweg und das sichere Abbiegen von KFZ.

Kreuzungen zwischen Erschliessungsstraßen und den 3 in einer Flucht durchgehenden Radverbindungen zwischen Max-Anderl-Straße und Kurt-Kittel-Ring sollten übersichtlicher gestaltet werden. Hier sind großzügige Sichtdreiecke nötig. (betrifft die Verlängerung des derzeitigen Zugangs zum Bolzplatz, die Verlängerung des Apothekenwegs und den bestehenden namenlosen Geh- und Radweg)

#### **4. Mischgebiet im Süden**

Die Erschließung des Mischgebietes von Süden her erachten wir als problematisch:

Die Erschließung ist von der stark befahrenen Staatsstraße 2053 geplant.

Wegen der Dichte des Verkehrs und den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten des Schwerlastverkehrs auf der Staatsstraße besteht bei dieser direkt geführten Zufahrt erhöhtes Unfallpotential.

Die Zufahrten queren zudem die gut frequentierte Geh- und Radverbindung zwischen dem Gemeindeteil Grüneck und dem Hauptort. Der derzeit bestehende Grünstreifen zwischen Straße und Radweg reicht nicht aus als Pufferraum beim Ein- und Ausfahren von Besuchern. Dies würde die risikolose mögliche Geschwindigkeit auf dem Radweg stark reduzieren und die Attraktivität der Verbindung schwächen.

#### **5. Wohnwege**

Die Wohnwege sind als verkehrsberuhigte Bereiche, d.h. Spielstraßen vorgesehen.

Dem Charakter nach sind diese Wege jedoch plangemäß insbesondere zwischen WA 1 und WA 2 nur eine beidseitige Aneinanderreihung von Stellplätzen, Carports und Garagen. Daneben werden hier noch Mülltonnenhäuser und Fahrradunterstände stehen.

Die Wege haben wohl eine Breite von etwa 5m, d.h. gerade ausreichend um rückwärts ausparken zu können. Da jedoch der normalerweise vor Garagen übliche Stauraum fehlt, kann der Weg beim Ausparken nicht eingesehen werden. Spielende Kinder werden außerdem kaum an jeder Ecke haltmachen um nachzusehen, ob z.B. gerade ein Paketdienst einfährt.

Ein gefahrloses Kinderspiel ist hier nicht möglich.

Im Bereich der in vorhergehenden Entwürfen als „Grüne Änger“ bezeichneten Flächen sollte daher besonderes Augenmerk darauf gerichtet werden, daß es Bereiche gibt, die übersichtlich bleiben. So könnte im Bereich der Wendehammer auf Parkplätze verzichtet werden, so daß größere befestigte Spielflächen entstehen.

#### **6. ÖPNV**

Neufahrn ist weiter im Wachstum. Eventuell wird in Zukunft der Betrieb einer innergemeindlichen Buslinie wirtschaftlich möglich. Wir regen an, die Sammelstraßen (Fahrradstraßen?, s.o.!) auch für diesen Zweck ausreichend zu dimensionieren, Flächenreserven für künftige Haltestellen im Norden und Süden sowie die Lage einer zentrale Haltestelle zu berücksichtigen. Zu untersuchen wäre, ob diese zentrale Haltestelle auf dem Patz zwischen WA10 und WA 8 möglich wäre, wenn hierfür Lücken oder Durchfahrten in WA 10 vorgesehen werden.

## **7. Übergang zu den neuen Freizeitflächen östlich des Kurt-Kittel-Rings**

Der vorliegende Vorentwurf macht nur eine schematische Aussage zur Querung des Kurt-Kittel-Rings. In vorhergehenden Entwürfen, wie auch im Deckblatt der Festsetzungen und Hinweisen ist jedoch eine Brücke dargestellt.

Wir haben hier große Bedenken bezüglich Akzeptanz und Kosten-Nutzen-Verhältniss.

Ein Weg über eine solche Brücke müsste eine Höhendifferenz von min. 4,50m überwinden. (LKWs lt. STVO max. 4,00m + min. 0,20m Sicherheit + Konstruktion)

Die Höhe müsste wegen Kinderwagen, Radfahrern, Rollatoren,... als Rampe überwunden werden. Aus Zuschriften wissen wir, daß eine vergleichbare Rampe über die Autobahn zu den Mülhsees von Fußgängern wegen der hohen Geschwindigkeiten von Radfahrern als unangenehm bis gefährlich empfunden wird. Hier kommt hinzu, daß hier das Rampenende im Bereich von Spielflächen dargestellt ist.

Ein mindestens 5,50 m hohes Bauwerk würde an dieser Stelle außerdem den bisher freien Blick vom Radweg über die Ebene Richtung Berge verbauen.

Stattdessen schlagen wir hier eine Unterquerung vor.

Die Höhendifferenz ist geringer und die Geschwindigkeiten am Ausgang sind niedriger.

Ein Beispiel für eine solche Unterquerung gibt es für den Radweg an der B11 im Bereich der Anschlußstelle Garching Süd.

## **8. Verschiedenes**

Im Osten ist die fußläufige Durchlässigkeit Richtung Geh- und Radweg entlang des Kurt-Kittel-Rings nicht mehr im selben hohen Maß gegeben wie Richtung Max-Anderl-Straße. Hier finden sich teilweise in WA7 und WA8 innerhalb der Bebauung mit Geh- Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen. Falls diese Flächen als notwendig errichtete Durchgänge gedacht sind, sollten sie eine ausreichende Breite haben. Möglicherweise sind hier Unterbrechungen in der Bebauung sinnvoller.

Im Bereich der Erschließungsstraßen sind Wertstoffsammelinseln vorgesehen. Abgesehen von der unglücklichen Wahl der Standorte in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung sollten diesen Kurzzeithaltebuchten zugeordnet werden und ein direkter Zugang auch vom Gehweg möglich sein.

Verkehrsberuhigte Bereiche als Erschließung von WA7 und WA8 (Geschoßwohnungsbau und sog. Stadthäuser am Kurt-Kittel-Ring) sind aus unserer Sicht wenig geeignet. Die hohe Zahl an Wohneinheiten schafft eine anonyme Nachbarschaft und relativ viel Verkehr. Carports und Stellplätze liegen direkt an. Erfahrungsgemäß wird zudem die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit und das Parkverbot außerhalb gekennzeichneten Flächen in Spielstraßen nicht durchgesetzt, so daß meist ein Zustand der permanenten Regelverletzung herrscht. In Verbindung mit der relativ schmalen Verkehrsfläche entsteht hier ein hohes Konflikt- und Unfallpotential.

Abhilfe könnten mehr Durchgänge zum bestehenden Geh- und Radweg oder ein straßenbegleitender Gehweg schaffen.

## Ausblick

Wegeverbindungen nach Mintraching aus dem Ideenteil des Wettbewerbs von 2005



Im Wettbewerb 2005 waren Ideen für die „Aufwertung des angrenzenden Grün- und Freiraums“ bzw. die Verzahnung mit der Landschaft gewünscht. Die Gewinner des Wettbewerbs haben das Thema weiter gefasst und Wegeverbindungen nach Mintraching/ Grüneck vorgeschlagen.

(In Verlängerung des Apothekenweges und Bürgermeister-Herpich-Str./ Sudetenweg)

Diese Verbindungen hätten als Fuß- und Radwege hohen Wert:

Bestehende Unfallschwerpunkte werden gemieden.

Da sie in freier Landschaft ohne begleitenden störenden KFZ Verkehr verlaufen sind sie von besonderer Bedeutung für die Naherholung, z.B. für die Qualität von Spaziergängen.

Sie liegen etwa in Höhe der Ortsmitten und könnten daher sowohl im Alltags- als auch Freizeitverkehr gut genutzt werden. Sie wären ebenfalls geeignet als Teil einer sichereren Ost-West-Route für den Radfreizeitverkehr durch Neufahrn hindurch Richtung Isar.

Kindern und Jugendlichen aus Mintraching bieten sie eine sehr attraktive Anbindung an den Hauptort (Schulen, Bibliothek, ...) und die geplanten Sport- und Freizeitflächen als neuen Treffpunkt.

Das Thema sollte weiterverfolgt werden.

## Würdigungsvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu Nr. 1 Netzgestaltung:

Die hier angesprochenen Schleichverkehre sind aufgrund der geplanten Straßenquerschnitte und Geschwindigkeitsbeschränkungen bei den geplanten Stichstraßen im Süden wohl kaum zu befürchten, jedoch könnte es bei einem Rückstau an der Ampel Grünecker Straße/Max-Anderl-Straße tatsächlich zu Ausweichverkehren kommen. Dem Teil der Stellungnahme wird daher entsprochen – das Erschließungsnetz wird so verändert, dass Schleichverkehre für Kraftfahrzeuge nicht möglich sind. Die zwei Anbindungen werden daher dahingehend geändert, dass diese nur noch für den Fuß- und Radverkehr geplant und ausgebaut werden. Lediglich die Einzelhäuser und Doppelhäuser – westliches Gebäude sowie eine Reihenhauserzeile in Quartier Süd werden über das bestehende Wohngebiet erschlossen. Die damit verbundene Verkehrszunahme auf dem Max-Anderl-Straße ist vertretbar .

Die Fußwege entlang der Sammelstraßen sind als öffentliche Verkehrsflächen geplant. Das gleiche gilt für den bestehenden Rad- und Fußweg von West nach Ost sowie für den bestehenden Rad- und Fußweg entlang des Kurt-Kittel-Rings. Die privaten Wohnwege sollen eine öffentliche Widmung erhalten.

Die in der Planzeichnung nachrichtlich als private Wohnwege bezeichneten Verkehrsflächen

sind nach heutigem Planungsstand in privatem Eigentum und für die Öffentlichkeit gewidmet. Sie sind daher für die Öffentlichkeit nutzbar. Die sinnvolle Differenzierung in öffentliche und private Verkehrsflächen wird im Bebauungsplan nun dargestellt. Durch die Darstellung gelber Flächen (z.B. als F+R Wege) wird deutlich, was Teil der öffentlichen Straßenverkehrsfläche wird.

Ein Beleuchtungskonzept für eine besondere Gestaltung ist nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplanes. Diesbezüglich wird auf die später erfolgende Ausführungsplanung verwiesen.

Zu Nr. 2 Schüler- und Berufsverkehr:

Das Schulzentrum (Oskar-Maria-Graf Gymnasium und Mittelschule) liegt nördlich des Wohngebietes. Die Grundschule liegt westlich des Plangebietes. Beide Schulstandorte sind fußläufig erreichbar. Gehwege und Fußgängerüberwege sind an den wichtigsten Schulwegen (wie am Kurt-Kittel-Ring bzw. am Galgenbachweg, an der Apothekenweg und der Bahnhofstraße) für einen sicheren Schulweg vorhanden.

Sämtliche Erschließungsstraßen, Kreuzungen und Radian sind entsprechend der aktuellen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RaSt 2006) ausgelegt. Für eine weitergehende Untersuchung wird daher keine Notwendigkeit gesehen.

Die Ausführung der Querung Richtung Schulen ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die Umsetzbarkeit der konstruktiven und positiven Anregung wird im Rahmen der Realisierung des Baugebietes geprüft.

Zu Nr. 3 Sammelstraßen:

Dem Teil der Stellungnahme wird nicht entsprochen – das Erschließungsnetz bleibt grundsätzlich unverändert. Die Sammelstraßen A, B und C führen den Verkehr aus den öffentlichen und privaten Wohnwegen an die nächste Hauptstraße – in der Gemeinde Neufahrn ist das der Kurt-Kittel-Ring und die Grünecker Straße. Gleichzeitig sind die Sammelstraßen so ausgelegt, dass eine Einbeziehung des Wohngebietes in das Ortsbusnetz möglich ist.

Die Ausweisung einer Tempo 30 km/h Zone ist grundsätzlich vorgesehen. Diese verkehrsrechtliche Anordnung ist jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung. In einer Tempo 30 km/h Zone können Radfahrer i.d.R. problemlos auf der Fahrbahn fahren. Ein kombinierter Fuß- und Radweg ist nur an dem heute schon bestehenden Fuß- und Radweg in Ost-West-Richtung vorgesehen.

Um mögliches Konfliktpotential zu vermeiden wird der Fuß- und Radweg im Süden des Gebietes analog zu dem an der Ostseite verlaufenden Weg auf die Innenseite verlegt. Die Einmündung der Planstraße in die Grünecker Straße wird so verändert, dass zwischen Radweg und Einmündung eine Pkw-Fahrzeuglänge Puffer bleibt. Die Einmündungen der Planstraße in den Kurt-Kittel-Ring werden hingegen nicht verändert. Hier besteht zum einen ein wesentlich geringeres Radfahreraufkommen zum anderen besteht schon heute ein Abstand von 4 m zwischen Radwegverlauf und der Einmündung, so dass ein Pkw zumindest knapp dort an der Einmündung warten kann ohne den Radfahrer auf seinem 3 m breiten Weg wesentlich zu behindern. Damit kann sichergestellt werden, dass in den Einmündungsbereichen genügend Fläche vorhanden ist um die Gestaltung entsprechend dem Stand der Technik/Sicherheit auszuführen.

Die gewünschten Sichtfelder werden ergänzt. Die weiteren direkten Verbindungen zwischen Max-Anderl-Straße und dem neuen Baugebiet sind als Fußwege ausgewiesen. Aufgrund der geänderten Straßenführung im südlichen Quartier kommt eine ergänzende Fuß-Radwegeverbindung hinzu. Die klare lineare Struktur ermöglicht eine gute Übersicht.

#### Zu Nr. 4 Mischgebiet im Süden:

Innerhalb der Ortsdurchfahrt gehört die Grundstückserschließung zu dem vom Gesetzestext umfassten üblichen Straßenverkehr. Damit sind Zufahrten an dieser Stelle zulässig. Aus Sicht der Gemeinde ist damit die Erschließung des Mischgebietes von der Grünecker Straße aus möglich. Diese ist darüber hinaus auch, um den gewerblichen Anteil im Mischgebiet nicht über das Wohngebiet erschließen zu müssen, aus städtebaulicher Sicht erforderlich. Eine mögliche Geschwindigkeitsüberschreitung des Schwerlastverkehrs mit zu beachten ist nicht Aufgabe der Bauleitplanung. Die oben beschriebene Verlagerung des Fuß- und Radweges wird zu einer Verbesserung der Sicherheit führen. Um mögliche Probleme zu minimieren und den fließenden Verkehr auf der Grünecker Straße nicht zu stören wird die Zahl der maximal zulässigen Zufahrten ins Mischgebiet im Bebauungsplan aber auf drei beschränkt.

#### Zu Nr. 5 Wohnwege:

Südlich der Gebäudetypen WA1 ist eine Fläche für Stellplätze und Nebenanlagen mit einer Tiefe von ca. 9.50 m vorgesehen. Nördlich der Gebäudetypen WA2 ist eine Fläche mit einer Tiefe von ca. 6m vorgesehen. Damit ist beim WA1 der Stauraum von der Garage grundsätzlich möglich. Es ist aber ausdrücklich zulässig auf den Stauraum zu verzichten. Die Wohnwege sind als kurze und übersichtliche Stichstraßen konzipiert, so dass die vorgesehenen verkehrsberuhigten Bereiche gut funktionieren. Wie grundsätzlich in solchen Bereichen ist eine gegenseitige Rücksichtnahme geboten. Die Funktion der Wohnwege ist die Erschließung und der Aufenthalt. Der Straßenquerschnitt ist bewusst eng gehalten um eine langsame Fahrweise zu unterstützen. Neben den verkehrsberuhigten Bereichen stehen die verschiedenen öffentlichen Grünflächen für das Kinderspiel zur Verfügung, so dass Ausweichmöglichkeiten bestehen. Mit dem Ziel die Attraktivität der Wohnwege zu erhöhen werden neue Ideen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs diskutiert. Eine Möglichkeit ist die Anordnung von Carports an der Sammelstraße oder die Realisierung von Tiefgaragen, auf die Stellplätze an den Wendeanlagen soll dann verzichtet werden (Über diese Planungsvariante beschließt der Ausschuss mit gesondertem Beschluss).

Im Rahmen der Bauleitplanung muss die Gemeinde als Trägerin der Planungshoheit alle öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander und untereinander abwägen. Zu den öffentlichen Belangen gehören die hier vorgebrachten Belange des Kinderspiels ebenso wie die verkehrlichen Belange. Gerade in den verdichteten Bereichen ist eine sensible Abwägung der Belange erforderlich. Die Gemeinde kommt zu dem Ergebnis, dass die öffentlichen Stellplätze an den Wendeanlagen erforderlich sind um mit „wildem“ Parken verbundene Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Kinderspiel ist außer innerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche an den öffentlichen Spielflächen und öffentlichen Grünflächen möglich. Somit sind zahlreiche alternative Möglichkeiten für Kinderspiel vorhanden.

#### Zu Nr. 6 ÖPNV

Die Grünfläche im Quartier Mitte ist mittels Fußwege eingebunden. Dieser ist nicht für den ÖPNV vorgesehen. Haltestellen können als sogenannte Haltestellenkaps nachgerüstet werden wenn die Linienführung bekannt ist.

#### Zu Nr. 7 Übergang zu den neuen Freizeitflächen östlich des Kurt-Kittel-Rings

Die abschließende Festlegung auf eine bestimmte Querungsmöglichkeit ist noch nicht erfolgt. Die Gemeinde weist darauf hin, dass sie die Sicherheit und die Kosten gleichermaßen berücksichtigen muss. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist lediglich festzulegen, dass eine Querungshilfe kommt. Die in der Stellungnahme vorgebrachten Hinweise werden im Rahmen der weiteren Entscheidung berücksichtigt.

#### Zu Nr. 8 Verschiedenes:

Die beschriebenen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte innerhalb der Quartiere WA 7 und WA8 dienen, wie richtigerweise festgestellt wird, der fußläufigen Verbindung Richtung Osten. Eine

Unterbrechung der Bebauung ist aus Lärmschutzgründen nicht erwünscht

Die wohnortnahe Anordnung der Wertstoffsammelinseln soll einen Beitrag zur fußläufigen Erreichbarkeit der Sammelinseln leisten. Damit es möglich wird den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Kurzzeitparken ist durch die benachbarten straßenbegleitenden Längsparker möglich. Die möglichen Nachteile für die angrenzenden Wohnbaugrundstücke durch Lärmbeeinträchtigung sind dem Plangeber bewusst. Die Vorteile kurzer Wege zu den Sammelinseln werden jedoch höher gewichtet.

Das Erschließungskonzept bleibt unverändert. Die Länge der Straßen wird durch die Vor- und Rücksprünge der Gebäude sowie durch den Wechsel von Carports und Stellplätzen gegliedert, so dass der jeweilige Verkehrsteilnehmer langsam fährt. Außerdem wird durch das Ausparken der Verkehrsfluss verlangsamt. Durch Belagswechsel oder Markierungen an den Durchgängen können weitere Gestaltungselemente den verkehrsberuhigten Bereich betonen. Gerade durch die langsame Fahrweise wird das potentielle Unfallrisiko minimiert.

Zu Ausblick:

Mit der Verlagerung des Bolz- und Spielplatzes sowie durch die Festlegung auf eine Querung des Kurt-Kittel-Rings in dem fraglichen Bereich wird der Gedanke an die im Wettbewerbsbeitrag Landschaftsspanne bezeichnete Verbindung aufrechterhalten.

#### **Diskussionsverlauf:**

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Flughafen-, Planungs- und Bauausschuss beschließt die Würdigung entsprechend dem Sachvortrag. Die Änderung der Bauleitplanung wird entsprechend veranlasst.

#### **Beratungsergebnis:**

| <b>Abstimmungs-<br/>Ergebnis</b> | <b>:</b> | <b>zugestimmt</b> | <b>abgelehnt</b> | <b>lt. Beschlussvor-<br/>schlag</b> | <b>Abweich. Beschluss<br/>(Rücks.)</b> |
|----------------------------------|----------|-------------------|------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|
|                                  |          |                   |                  |                                     |                                        |