



# GEMEINDE NEUFAHRN

BEI FREISING

## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: Bau/200/2015

Sachgebiet Bauamt	Sachbearbeiter Zue, Christian	Datum: 01.12.2015
----------------------	----------------------------------	----------------------

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Status
Flughafen-, Planungs- und Bauausschuss	14.12.2015		öffentlich

### ***20. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 95 "Neufahrn Ost", Würdigung der Stellungnahmen Bauverwaltung***

#### **Sachverhalt:**

Der Flughafen, Planungs- und Bauausschuss hat sich mit den Stellungnahmen der 1. Auslegung bereits in seiner Sitzung vom 21.09.2015 beschäftigt. Der Ausschuss hatte beschlossen, die Stellungnahme der Bauverwaltung (Tagesordnungspunkt 2.1.31) dem Gemeinderat zur Information vorzulegen. Dies ist anschließend in der Sitzung des Gemeinderates am 28.09.2015 erfolgt. Die Stellungnahme wird daher nochmals dem Ausschuss vorgelegt.

Folgend die Stellungnahme der Bauverwaltung welche, neben den verkehrlichen Aspekten, auch weitere sich aus den Stellungnahmen ergebenden notwendigen Anpassungen der Bauleitplanung ergeben. Es ist erforderlich, über die Stellungnahmen 1-10 jeweils gesondert Beschluss zu fassen.

Es wird noch ergänzend darauf hingewiesen, dass die Änderung der gemeindlichen Stellplatzsatzung nicht zwingend für die Bauleitplanung Neufahrn Ost erforderlich ist. Es ist rechtlich möglich, im Baugebiet Neufahrn Ost eine von der Stellplatzsatzung abweichende Regelung zugrunde zu legen. Dies ist sogar nur für Teilbereiche des Plangebietes möglich.

#### **Stellungnahme Bauverwaltung**

Ausgehend von Anregungen aus dem Seminar mit Prof. Knoflacher, in dem die Planung für das Baugebiet schon zum Thema gemacht worden ist, und Besichtigung verschiedener Siedlungsgebiete der LH München im Zuge der Gemeinderatsexkursion hat sich die Bauverwaltung nochmals eingehend mit dem Thema Verkehr beschäftigt. Zusätzlich wurden in verschiedenen eingegangenen Stellungnahmen ebenfalls verkehrliche Aspekte, vor allem auch in Hinblick auf die Verkehrssicherheit, angesprochen. An dieser Stelle sollen alle verkehrlichen Themen im Zusammenhang dargestellt und behandelt werden.

Als ein städtebauliches Ziel der Planung wird angestrebt, eine möglichst hohe Wohn- und Lebensqualität in den einzelnen Quartieren zu gewährleisten. Dazu ist es erforderlich, die

Inanspruchnahme von Flächen für den motorisierten Individualverkehr soweit vertretbar zu begrenzen und dort, wo er erforderlich ist, ihn auf gleichberechtigter Ebene mit den anderen Verkehrsteilnehmern, Fußgänger und Radfahrer, zu organisieren.

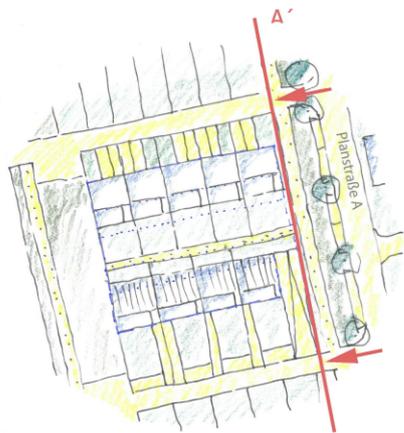
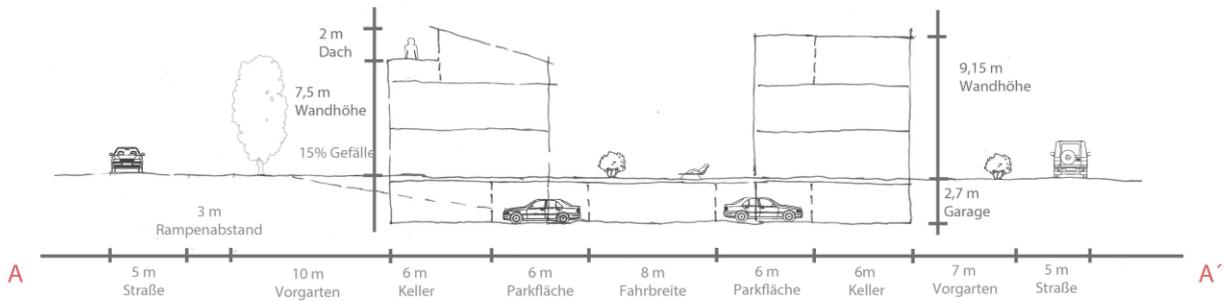
1. Um unnötiges Verkehrsaufkommen in den Wohnquartieren zu unterbinden ist es erforderlich, die Anliegerstraßen nicht durchzubinden, sondern an den Quartiersgrünflächen enden zu lassen. Damit wird gewährleistet, dass nur tatsächlicher Ziel- und Quellverkehr in die Anliegerstraßen einfährt und kein Parkplatzsuchverkehr aufkommt. Im Hinblick auf den bisherigen Planungsstand bedeutet dies, die extra für dreiachsigen Schwerverkehr (Müllfahrzeug) ausgelegte Durchbindung über die Quartiersgrünflächen wieder zurückzunehmen auf eine reine Fuß- und Radwegeverbindung. Das Müllfahrzeug fährt zur Entleerung der bereitgestellten Mülltonnen nur auf der Sammelstraße. Die Anliegerstraßen sind jeweils als Privaterschließungsfläche mit öffentlicher Widmung vorgesehen. Durch die Umgestaltung zur Stichstraße begrenzt sich der Kreis der Gemeinschaftseigentümer auf eine überschaubare Anzahl, sodass Fragen des Unterhalts der Erschließungsfläche einfach geregelt werden können.
2. Ebenfalls um das Kfz-Verkehrsaufkommen in den Anliegerstraßen zu reduzieren ist es möglich, bereits am Anfang der Anliegerstraße eine Gemeinschaftsstellplatzanlage als Carport vorzusehen. Zumindest bei den kurzen Anliegerstraßen der Einfamilienhauszeilen Nordwest und Südost könnte hier für jedes Haus ein Stellplatz untergebracht werden. Im Falle des Quartiers Nordwest müsste aber der Grünstreifen und der Fußweg auf die gegenüberliegende Seite der Sammelstraße verlagert werden, damit der Grünstreifen und seine Straßenentwässerungsfunktion erhalten bleibt. Der Quartiersplatz zwischen geschlossener Bebauung und Einfamilienhausquartier verschiebt sich geringfügig in Richtung geschlossener Bebauung, um trotz Gemeinschaftsstellplatzanlage ausreichende Breiten der Wohnhäuser zu gewährleisten.

*Ergänzung 01.12.15:*

*Bei Fortbestehen der Vorschriften der Stellplatzsatzung kann der erforderliche zweite Stellplatz pro Wohnhaus problemlos wie im Bebauungsplanvorentwurf dargestellt entlang der Anliegerstraßen auf dem Baugrundstück nachgewiesen werden. Auch kann vor jedes Haus zum Ein- und Ausladen größeren Gepäcks mit dem Auto gefahren werden. Die Entlastungswirkung des Carport von fahrendem und ruhendem Verkehr für die Anliegerstraße wäre trotzdem gegeben, da nicht beide Autos stets bis an das Gebäude fahren müssten.*



3. Die nördliche Einmündung der Sammelstraße in den Kurt-Kittl-Ring liegt gegenüber des für die Versorgung des neuen Wohngebiets wichtigen Einkaufszentrums. Um eine möglichst optimale Anbindung für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten wäre eine Umgestaltung im Bereich der Kurve des Kurt-Kittl-Rings mit einer Querungshilfe ähnlich der Querungshilfe zur Mittelschule erforderlich. Desweiteren sollte ein direkter Zugang auf die Parkplatzfläche südlich des REWE-Marktes geschaffen werden.
  
4. In den Einfamilienhausquartieren, in denen keine oberirdische Gemeinschaftsstellplatzanlage möglich ist, besteht die Möglichkeit, stattdessen eine zentral zwischen zwei Hausreihen angeordnete Tiefgarage zu erschließen. Die Tiefgaragenabfahrt könnte durch das benachbarte Wohngebäude überbaut werden. In jedem Fall wäre die Tiefgaragenabfahrt einzuhausen, das Flachdach könnte als Dachterrasse und Dachgarten genutzt werden. Jedes Haus hätte seinen eigenen Zugang zur Tiefgarage im eigenen Keller. Pro Haus wären 2 Stellplätze in der Tiefgarage und eine Zugangsfläche zum Wohnhaus möglich. Je nach Stellplatzbedarf des Bewohners dürfte ein Stellplatz auch für anderweitige Nutzungen, z.B. als privater Fahrradkeller, gestaltet werden. Auf oberirdische Stellplätze könnte vollständig verzichtet werden, es bleibt dem Eigentümer aber freigestellt, ob er hierfür Gartenflächen verwenden möchte. Die Gemeinschafterschließungsfläche würde im Idealfall nur für kurzfristiges Parken zum Be- und Entladen des Fahrzeugs befahren werden müssen.



- Legende:**
- Bebauung
  - Straße
  - Fußweg
  - Grünfläche
  - Zufahrt Tiefgarage
  - Tiefgarage
  - Baum, geplant

**Eckdaten:**

- 9 Gebäude
- Stellplätze für Bewohner in der Tiefgarage
- Hoher Kosten Aufwand
- Problematische Gegebenheit bezüglich des Niederschlags

Handskizze 3 - Schnitt - West mit TG					
Gemeinde Neufahrn b. Freising					
Bahnhofstraße 32, 85375 Neufahrn bei Freising					
<b>PLANSTATT SENNER</b>					
Bauherrin U. Wenzel (Berufung), Tel. 0170 100 81 10					
Projekt-Nr. 1112					
Bebauungsplan Nr. 95					
Neufahrn - Ost					
Arzt	Stadt	Neufahrn	Beauftragte	Planer	Entwurf/Planung
14.10.2005		10.12.2005			

5. Im südwestlichen Bereich des Plangebiets war eine Verknüpfung der Anliegerstraßen mit dem Schlesierweg und der Max-Anderl-Straße vorgesehen. Es ist zu befürchten, dass sich Schleichverkehre von der Staatsstraße über diese Anliegerstraßen in die Max-Anderl-Straße entwickeln. Dem kann entgegengewirkt werden, indem die Anliegerstraßen auf Höhe der Quartiersgrünfläche durch eine bauliche Engstelle unterbrochen werden und nur für Radfahrer und Fußgänger durchlässig bleiben. Die an die Quartiersgrünflächen westlich anschließenden Doppel- und Einfamilienhäuser des Baugebiets würden dann ausschließlich über die sowieso vorgesehene Spange zwischen Schlesierstraße und Max-Anderl-Straße erschlossen.



6. Die geschlossene Bebauung entlang des Kurt-Kittl-Rings ist zur Auflockerung versetzt mit Vor- und Rücksprüngen geplant. Die östlich zwischen Gebäude und Kurt-Kittl-Ring verlaufende Anliegerstraße ist jeweils an beiden Enden an die Sammelstraße angebunden und verläuft dazwischen geradlinig. Diese Geradlinigkeit und die Länge dieser Anliegerstraße könnten den Autofahrer dazu verleiten, die Straße zügig zu durchfahren und so in Konflikt mit z. B. den spielenden Kindern auf dieser Straße zu kommen. Anstatt das die Gebäudevorfläche je nach Vor- oder Rücksprung der Gebäudekante in der Tiefe variiert wäre es sinnvoll, den Verlauf der Anliegerstraße der Gebäudekante folgend zu planen und sie so in überschaubare Abschnitte zu unterteilen, die dem Anwohner die Möglichkeit zu Aufenthalt und Spiel eröffnet und gleichzeitig auch den Autofahrer an sein Ziel kommen lässt. Zu überlegen wäre auch, ob nicht eine Unterbrechung dieser Anliegerstraße jeweils auf der Hälfte sinnvoll wäre um zu erreichen, dass der Autofahrer jeweils auf dem kürzesten Weg die Wohnstraße verlässt und stattdessen mehr den Kurt-Kittl-Ring nutzt.
  
7. An allen vier Stellen, wo die Sammelstraße in das bestehende übergeordnete Straßennetz einmündet, wird ein diese übergeordneten Straßen begleitender Radweg gekreuzt. Aus Sicherheitsgründen sollte diese Kreuzung des Radwegs derart gestaltet werden, das ein beim Ausfahren aus dem Baugebiet an der Sichtlinie der übergeordneten Straße haltendes Fahrzeug Platz zwischen Radweg und Straße hat, sodass der Radweg nicht blockiert wird. Dies ist insbesondere nicht beim Radweg entlang der Grünecker Straße gegeben, da hier der vorhandene Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg nicht breit genug ist. Es wird vorgeschlagen, östlich der Einmündung der Sammelstraße in die Grünecker Straße den Radweg auf mindestens 4m Abstand zu verschwenken. Konsequenterweise sollte dieser Abstand bis zum westlichen Rand des Geltungsbereichs des Bebauungsplans beibehalten werden, da hier noch die direkte Erschließung des Mischgebiets von der Grüneckerstraße aus gekreuzt wird.

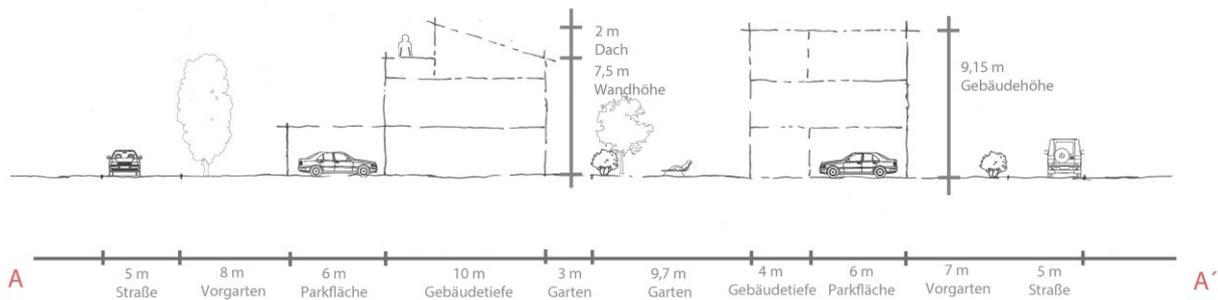


8. Das Mischgebiet zwischen Sammelstraße und westlicher Begrenzung des Plangebiets ist durch die Festsetzungen des Bauraums strukturell in drei Abschnitte gegliedert. Um die Sicherheit des Fahrradverkehrs auf dem Radweg und zu gewährleisten und auch den Verkehr auf der Staatsstraße nicht unnötig zu beeinträchtigen (z.B. durch gereihte Senkrechtstellplätze entlang der Staatsstraße) wird vorgeschlagen, die Anzahl der Grundstückszufahrten auf maximal drei zu begrenzen und darüber sowohl die erforderlichen Stellplätze als auch den gewerblichen Lieferverkehr anzubinden.
  
9. Ein weiterer Ansatzpunkt, die Planung in Richtung Lebensqualität im Wohnquartier zu entwickeln, besteht in einer Hinterfragung der Anzahl der laut Stellplatzsatzung geforderten Stellplätze pro Wohneinheit. Das Baugebiet zeichnet eine hervorragend zentrale Lage mit fußläufiger Erreichbarkeit des Ortszentrum, der öffentlichen Verkehrsmittel Bus und S-Bahn und des Nahversorgungszentrums aus. Zwei verpflichtend herzustellende Abstellmöglichkeiten bedeuten 25 bis 50 Quadratmeter versiegelte Grundstücksfläche. Und sie bedeuten eine entsprechende Festlegung des Erschließungsraums, um die Anfahbarkeit zu gewährleisten. Damit geht wertvolle, als Garten nutzbare Fläche auf den Grundstücken und Aufenthaltsqualität in den Wohnstraßen verloren, selbst wenn der Nutzer gar keine zwei Autos nutzen möchte. Der Vorschlag der Bauverwaltung geht dahin, die Anzahl der verpflichtend pro Wohneinheit herzustellenden Stellplätze auf einen Stellplatz zurückzunehmen und die Errichtung des zweiten Stellplatzes freizustellen. Damit kann jeder Eigentümer selbst entscheiden, ob er sich im Falle einer Anschaffung eines Zweitfahrzeuges täglich auf die Suche nach einem öffentlichen Stellplatz machen möchte oder er ein Stück seiner Gartenfläche opfert, um einen sicheren Stellplatz zur Verfügung zu haben. Erfahrungen in anderen Städten haben gezeigt, dass die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder des Fahrrads eine gesteigerte

Attraktivität erhalten, wenn die Anschaffung eines Zweitfahrzeugs auch von dem Stellplatzangebot abhängig gemacht wird.

**Ergänzung 01.12.15:**

Die zuvor genannten Punkte 1-8 lassen sich in den Bebauungsplanentwurf umsetzen, auch wenn an dieser Stelle keine Entscheidung für eine von der Stellplatzsatzung abweichende Stellplatzforderung getroffen würde. Der Bebauungsplanentwurf ist auf der Grundlage der aktuellen Stellplatzvorschrift entwickelt worden und erfüllt diese an jeder Stelle. Mit obigem Vorschlag sollte jedoch die Chance eröffnet werden, die selbstverständlich gewordenen Anreize für eine hochgradig motorisierte Gesellschaft zu hinterfragen zugunsten der Wohn- und Lebensqualität im Wohnquartier selbst. Andererseits ist dieser Prozess in diesem Fall aber auch nicht „verbaut“ sondern kann bei einer Überarbeitung der Stellplatzsatzung immer noch eröffnet werden.



**Eckdaten:**

- 8 Gebäude
- Hausgarage bei der Norderschließung lässt Stellplatz vor dem Haus zu
- Garagen bei den im Süden erschlossenen Gebäuden + 1 St vor Garage
- In beiden Fällen, fällt ein Stellplatz weg, dafür mehr Grünfläche

Handskizze 3 - Schnitt - West ohne TG	
Gemeinde Neufahrn b. Freising Bahnhofstraße 32, 85375 Neufahrn bei Freising Landesarchiv Bayern	
<b>PLANSTATT SENNER</b>	
PROJEKT NR. 1142 Bebauungsplan Nr. 95 Neufahrn - Ost	
Blatt	Erstellung
Altquell	Im 3000 1:1

10. Angrenzend an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 95 „Neufahrn Ost“, auf dem Flurstück 350/0 der Gemarkung Neufahrn, wurde zwischenzeitlich ein Bauantrag für ein Einfamilienhaus eingereicht. Es ist beantragt, die Erschließung dieses Bauvorhabens über die bisher als Fußweg dargestellte Anbindung an die Max-Anderl-Straße sicherzustellen. Dieses ist nach Rücksprache mit den Architekten des Bebauungsplanes umsetzbar. Die Erschließung des Bauvorhabens ist in den Bebauungsplan aufzunehmen.



## **Diskussionsverlauf:**

## **Finanzielle Auswirkungen:**

## **Beschlussvorschlag:**

Der Flughafen-, Planungs- und Bauausschuss beschließt:

Zu Ziffer 1:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. Die Anliegerstraßen der verdichteten Einfamilienhausquartiere enden als Stichstraßen in den Quartiersgrünflächen. Die Müllfahrzeuge fahren nicht in die Stichstraßen ein. Die Anliegerstraßen bleiben private Verkehrsflächen mit öffentlicher Widmung.

Zu Ziffer 2:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. In den verdichteten Einfamilienhausquartieren Nordwest und Südost werden Gemeinschaftsstellplatzanlagen als Carport mit 1 Stellplatz je Haus an den Sammelstraßen vorgesehen. Der die Sammelstraße begleitende Fußweg und Grünstreifen wird im nördlichen Abschnitt der Sammelstraße auf die Ostseite gelegt.

Zu Ziffer 3:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. Im Kurvenbereich des Kurt-Kittl-Rings ist eine Querungshilfe zur leichten Erreichbarkeit des Nahversorgungszentrums vorzusehen. Mit dem Eigentümer des Nahversorgungszentrums ist eine Vereinbarung über die Herstellung eines daran anschließenden Zugangs zum Nahversorgungszentrum abzuschließen.

Zu Ziffer 4:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. In den verdichteten Einfamilienhausquartieren Nordost und Südwest ist in den Festsetzungen eine Gemeinschaftstiefgarage für je zwei Hauszeilen vorzusehen. Die Tiefgaragenabfahrten sind einzuhausen und können mit dem Wohngebäude überbaut werden sowie als Dachterrasse und Dachgarten genutzt werden. Die Errichtung eines oberirdischen Stellplatzes wird nicht ausgeschlossen.

Zu Ziffer 5:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. Die Planung wird wie in der Skizze dargestellt abgeändert, um durch Engstellen, die nur für Fußgänger und Radfahrer durchlässig sind, quartiersfremde Durchgangsverkehre zu unterbinden. Die Doppelhäuser und freistehenden Einfamilienhäuser werden von der Spange zwischen Schlesierweg und Max-Anderl-Straße erschlossen.

Zu Ziffer 6:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. Der geradlinige Verlauf der Anliegerstraßen im Bereich der geschlossenen Bebauung wird durch leichtes Versetzen analog der Gebäudekante aufgelockert. In der Mitte ist eine Engstelle, die für Fußgänger und Radfahrer durchlässig ist, vorzusehen.

Zu Ziffer 7:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. Im Bereich der Einmündungen der Sammelstraße in das übergeordnete Straßennetz ist eine Zone von mindestens 4 Metern zwischen Fahrbahnkante der übergeordneten Straße und begleitendem Radweg für die Aufstellung eines Kraftfahrzeugs vorzusehen. Selbiges gilt für

die Zufahrten zu den Mischgebietsgrundstücken nördlich der Grüneckerstraße.

Zu Ziffer 8:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. Die Anzahl der Zufahrten von der Grünecker Straße in das Mischgebiet wird auf maximal drei festgelegt. Lieferzonen und Stellplätze sind über diese Zufahrten zu erschließen.

Zu Ziffer 9:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. Abweichend von der gegenwärtig gültigen Stellplatzsatzung der Gemeinde Neufahrn wird für das Planungsgebiet der Nachweis von einem Stellplatz pro Wohneinheit verlangt. Die freiwillige Errichtung weiterer Stellplätze wird dem Bauherrn ermöglicht.

Zu Ziffer 10:

Die Bauleitplanung wird entsprechend dem Sachvortrag geändert. Die Erschließung des mittlerweile auf einer Teilfläche des Grundstücks Fl.Nr. 350, Gemarkung Neufahrn, errichteten Wohngebäudes über die im Bebauungsplan vorgesehene Fuß- und Radwegeverbindung ist sicherzustellen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die entsprechende Überarbeitung der Bauleitplanung vorzunehmen.

**Beratungsergebnis:**

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