

Dr. Christian Heyne
Oberfeldst. 30
82110 Germering

Dr. Christian Heyne, Oberfeldstr. 30, 82110 Germering

Herrn Stadtbaumeister
Jürgen Thum
Stadt Germering
Rathausplatz 1
82110 Germering

Germering, 20.04.2020

**Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB
Bebauungsplan „Kreuzlinger Feld, 1. BA – Wohnen“ und „Kreuzlinger Feld, 2. BA –
Sondergebiet sowie 8. Änderung des Flächennutzungsplanes**

Sehr geehrter Herr Thum,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Bebauung Kreuzlinger Feld verstehe ich als Versuch einer modernen, mittelhohen Wohnanlage zur Schaffung benötigten Wohnraums und mit gleichzeitiger Belebung des Quartiers und seiner Ränder. Die großzügig gestaltete Mittelallee, gemütliche Innenhöfe, kleine Geschäfte und Öffnung auch für Bewohner der Nachbarquartiere vermitteln einen einladenden Charakter. Soviel zur Planung.

Doch was ist, wenn die Häuser stehen, die Autos aus den Tiefgaragen quellen und neue Verkehrsströme zum Supermarkt oder der Kita wollen ... also fülle ich diese Planungen schon jetzt mit Leben und schildere Ihnen meine Ideen und Vorschläge dazu.

Um Ihnen ihre Arbeit nicht unnötig kompliziert zu gestalten, habe ich versucht, beide Bauabschnitte getrennt zu betrachten. Gemeinsame Aspekte, die für beide BA gelten, habe ich vorangestellt (Verkehr, CO₂-Abdruck und Frischluft u.a.).

a) Verkehrsgutachten (betrifft BA1 + BA2)

Für das **Verkehrsgutachten** wurden Zählungen des Verkehrsflusses an verschiedenen ortsnahen Stellen gemacht. Ein so großes Baugebiet wird jedoch eine erhebliche Mehrbelastung auch auf fernere, bereits jetzt an die Leistungsgrenze gekommener Knotenpunkte ergeben, daher empfehle ich die folgenden Knoten in ein neuerliches Gutachten einzubeziehen: Kl. Stachus, Landsbergerstr./Untere Bahnhofstr., Landsbergerstr./Münchner Str. sowie die möglichen Strecken auf die B2 (Untere Bahnhofstr.) und auf die A96 (Kreuzlinger Str., Starnberger Weg). Der geplante Supermarkt mit 2.500 m² Fläche wird neuen Verkehr in diese bisher verkehrs-ruhige Lage anziehen, und auch dies sollte in der Verkehrsplanung einbezogen werden.

b) zu schaffende Verkehrs-Infrastruktur

Die **TG-Auf- und Abfahrten** bitte ich so auszustatten, dass auch schwächere Radfahrer die Rampen hochkommen. Die Kreuzungspunkte mit den vorbeilaufenden Rad- und Fußwegen bitte so gestalten, dass keine Behinderung stattfindet. Beispielsweise könnte man Einfädelungsspuren von und zu den TG machen. Bei der TG-Ausfahrt Starnberger Weg und TG-Ausfahrt Nord an der neuen Straße bieten sich zwei Niveaus an mit einer auf Bodenniveau (oben) geführten Rad-Fußweg-Trasse an der einer unterquerenden Ausfahrt. Dabei bitte ich jedoch für den Rad/Fußweg darauf zu achten, dass dies nicht zu Umwegen oder zu starkem Gefälle bei Unterquerung der Bahn führt.

Die Zufahrt für den MIV über den Starnberger Weg auf die Landsberger Str. sollte vor dem Hintergrund überprüft werden, welche Einschränkungen die **Feuerwehr Unterpfaffenhofen** beim Ausrücken z.B. durch Rückstau hätte. Statt einer Ampelanlage würde ich einen Kreisverkehr favorisieren.

Die **geplante Fahrradstraße** südlich der Bahnlinie sollte dergestalt durch das neue Quartier (bzw. an der neu zu bauenden Straße an den Gleisen) verlängert werden, dass der Radverkehr nachfolgend ohne Umwege auf den Radweg nach Gilching kommen kann. Die bisherige Planung zeigt das nicht (weder ist die Führung auf der Mittelallee durch das Quartier für schnelle Radler sinnvoll, noch bietet die neu zu schaffende nördliche Straße an der Bahn die Möglichkeit, ohne Umwege oder scharfe Abknicke nach Gilching abgeleitet zu werden. Hier empfiehlt sich eine enge Zusammenarbeit mit dem ADFC und einem radelfreundlichen Planungsbüro, um eine innovative Lösung zu finden).

Die bisherige Haltestelle der beiden **Buslinien** gegenüber dem Altersheim liegt für das ganze Quartier nicht zweckmäßig. Eine weitere Haltestelle sollte in Gehweite von Supermarkt/Schule/Kita und eine dritte davon gegenüber errichtet werden (bekanntermaßen wird der ÖPNV nur dann erfolgreich angenommen, wenn der Gang zum eigenen Auto weiter ist als bis zur nächsten Haltestelle). Die Bustaktung sollte derart kombiniert werden, dass die zwei Buslinien (die ja weitgehend im 20-Minuten Takt fahren) im Abstand von je ca. 10 Minuten zum/vom Bahnhof fahren.

Der Stellplatzschlüssel für das Quartier sollte auf weniger als 1 pro Wohnung festgesetzt werden, vgl. dazu die ausführlichen Erläuterungen des Umweltbeirats „Autofreies Wohnen“. Dazu empfehle ich ein Parkraummanagement in der Umgebung mit Anwohner bzw. Vereins/Schul-Parkplätzen, damit die angrenzenden Quartiere und die Parkplätze von Vereinen und Schulen nicht zugeparkt werden. Grundsätzlich sollte aber dieses ganze Stadtgebiet unter der Prämisse geplant werden, dass möglichst auf das Auto ganz verzichtet wird, und das Kreuzlinger Feld sollte die Initiale dazu sein. Wie ich unten unter (f) erkläre, sollten die Bewohner dieses neuen Quartiers nicht täglich ein Auto brauchen müssen. Sollten sie einmal Lasten transportieren wollen oder eine Ausfahrt machen, empfehle ich die Ansiedlung einer Miet-Wagenstation inkl. Ausleihe von Lastenrädern.

c) Energie (betrifft BA1 + BA2)

Der CO₂-Fußabdruck sollte so klein wie möglich gehalten werden. Dies betrifft bereits den Bau: von einer unnötig großen Tiefgarage ist abzusehen, da der Aushub sehr viel Energie benötigt. Die Häuser sollten in Holzbauweise erstellt werden. Neben der langjährigen Speicherung von CO₂, ließe sich viel Geld einsparen, da die Gebäude durch die Holzkonstruktion schon stark gegen Kälte und Hitze isoliert sind. Bekanntermaßen sind die geplanten Dimensionen der Gebäude kein Hinderungsgrund für Holzbauweise. Alle Hausdächer sollten entweder mit intensiver Dachbegrünung oder PV-Anlagen ausgestattet

werden, wobei die PV-Anlagen vornehmlich auf den höheren Häusern aufgestellt werden sollten. Die intensive Dachbegrünung eignet sich insbesondere für die niedrigen Häuser, die dann mit dem Untergrund optisch „verschmelzen“. Die Isolationswirkung der Dachbegrünung ist umso stärker, je höher man der Vegetation erlaubt, zu wachsen.

d) **Ökologie (betrifft BA1 + BA2)**

Auf den Bodenflächen aber auch auf den intensiven Dachbegrünungen sollten Blühwiese mit Insektenhotels errichtet werden. Der Umstand, dass der Acker vor der Projektierung nur einen geringen ökologischen Wert hatte (lt. ökologischem Gutachten), sollte zum Anlass genommen werden, das Wohngebiet durch reiche Anpflanzung mit heimischen Kräutern, Stauden und Bäumen für die hiesige Tierwelt ansprechender zu machen; dies wäre ein sinnvoller Vorgriff auf die immer noch fehlenden Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, wie von der EU-Kommission dringend angemahnt. Germering könnte hier eine Vorreiterrolle übernehmen.

e) **Frischlufschneise/Wind (betrifft BA1 + BA2)**

Die westlich vorgelagerten Felder erzeugen in sommerlichen Strahlungsnächten Kaltluft, die über die nach Osten absinkende Geländeoberkante und mittels vorherrschenden Westwinds weit ins Stadtgebiet hineinführt wird. Die **Ausrichtung der Gebäude** sollte vor allem in Ost-West-Richtung mit breiten querenden Korridoren erfolgen, um genügend dieser kühlenden Frischluft in die weiter östlich liegenden Bezirke hineinzubringen; derzeit profitieren noch Untere Bahnhofstraße und Kleiner Stachus von den vorgeschobenen, niedrigen Bebauung; diese weißt jedoch bereits eine sehr hohe Versiegelung auf und entnimmt der Luft Kälte und Feuchtigkeit, wodurch sich in den letzten beiden Hochsommern die Untere Bahnhofstr. und das Gebiet um den Kleinen Stachus als unerträglich heiß und stickig erwiesen hat (und in Folge blieben die Kunden für unsere Kaufleute aus, die Innenstadt verwaiste).

Nicht nur die Ausrichtung der Gebäude, auch seine **Baustoffe und ihre**

Abstrahlungseigenschaften haben einen Einfluss auf das Mikroklima des neuen Quartiers und der weiter westlichen Bezirke. Wenn das Kreuzlinger Feld herkömmlich in Betonbauweise erstellt würde, würde durch die Abstrahlung bereits viel kalte feuchte Luft in warme trockene verwandelt. Dies würde den negativen Effekt auf das Klima in der Innenstadt verstärken. Im Hinblick auf die voraussichtlichen globalen klimatischen Veränderungen werden Innenhöfe mit nur einem Eingang nicht von den o.g. Kaltluftströmen profitieren können (da ja keine Luft durchziehen kann) und sie bekommen stattdessen durch die umliegenden Fassadenflächen zusätzliche Wärme zurückgeworfen. Schon jetzt verdorrt das Gras in solchen Innenhöfen, für Erholungssuchende wird dies kaum Aufenthaltsqualität haben.

f) **Änderung des Flächennutzungsplans**

Für die Bebauung des Kreuzlinger Felds wird unter Berücksichtigung von **LEP und ROEK** angegeben, man wolle preiswerten Wohnraum für Familien und Ältere schaffen. Das ist überaus löblich; daher interessiert mich, welcher Quadratmeter-Preis angestrebt wird – haben Sie da Zahlen?

Überaus kurz gedacht ist die bereits erfolgte **8. Änderung des FNP**, der ursprünglich eine kleine **Gewerbefläche** an der Bahn vorsah, was noch dem LEP entsprochen hätte. Spätestens seit der Corona-Krise dürfte klar sein, dass wohnortnahe Mit-Büroräume (shared spaces) sehr gefragt sind, und unnötigen, zeitraubenden Verkehr verhindern helfen (dies würde auch eher dem LEP entsprechen „in allen Teilräumen sind gleichwertig Lebens- und

Arbeitsbedingungen zu schaffen“, d.h. in Germering nicht nur reine Wohngebiete, sondern eine Durchmischung mit kleinteiligem Gewerbe wie vielerorts in München.

Mich interessiert, wie man dem Grundsatz des ROEK zur „Deckung des Bedarfs ihrer Bevölkerung sowie einer **nicht unverhältnismäßigen Bevölkerungszuwanderung** umfassen (B II, 2.1.(Z)), zunebst Einheimischenmodell entsprechen möchte. Die Auswirkungen würden für Germering aber erst dadurch beträchtlich, wenn die neuen Bewohner alle fleißig mit dem Auto herumfahren würden. Insofern sollte für das Kreuzlinger Feld – wie überhaupt für alle Neubaugebiete Germerings und darüber hinaus – gelten, dass die Möglichkeiten Auto zu fahren, eingeschränkt werden. Ausbauen kann man unsere Stadtstraßen eh nicht mehr für MIV, wohl aber noch für Fahrräder und Fußgänger.

g) **BA 1. Wohnen**

Die Kreuzung Starnberger Weg/Alfons-Baumann Str. hat für mich in den Vorplanungen einen zu engen **Kreuzungsbereich**, so dass die verkehrenden Buslinien kaum um die Kurve kommen werden, ohne den entgegenkommenden Verkehr behindern.

Die gemeinschaftliche Nutzung oder individualrechtliche Aufteilung der **Innenhöfe** („urban gardening, Ballspiel“) klingt interessant, ist aber Sache des Eigentümers und sollte nur dann im Planungsentwurf stehen, falls die Stadt dies durch Satzung festlegt. Ebenfalls hört sich die Idee gut an, die Grünflächen und selbst die Innenhöfe könnten z.B. von Kindern der Nachbarquartiere genutzt werden, doch auch hier sollte dies satzungsmäßig festgeschrieben werden, zumal die westlich anliegenden Stadtgebiete über keinerlei öffentliche Spiel- und Parkflächen verfügen und somit ein gewisser Druck aufgebaut werden könnte. Die genannten „Pocket“-Anlagen (Tischtennis) sollen unbedingt durch **großzügige Spielplätze** für Kinder der Altersgruppen 0-4, 5-8, 9-17 nebst Sitzplätzen für Eltern erweitert werden; einen Verweis auf Spielplätze habe ich in der Vorplanung entweder überlesen, oder er fehlt.

Bei unserem Gespräch am 31.1.20 habe ich verstanden, es seien auch ebenerdige Fahrradabstellplätze geplant, was ich leider in den auf den vorliegenden Unterlagen nicht wiederfinde (da ist von einem Zwischengeschoss für Abstellplätze die Rede, was ich sehr kompliziert finde. Ob dies für Kinder praktikabel ist oder angenommen wird, bleibt fraglich). Sowohl unterirdische als auch ebenerdige überdachte Abstellplätze erscheinen mir wichtig, da doch die „Allee“ als Fortführung der Kleinfeldstraße für Radfahrer und Fußgänger genutzt werden soll. Wenn jeder aber am Abend sein Fahrrad in die Tiefgarage bringen soll, wird es kompliziert.

Der **Niveau-Unterschied** Quartierrand zum -Inneren sollte überall barrierefrei gestaltet werden, die erwähnten Treppen untergliedern zwar klassisch schön – jedoch müssten Rollstuhl, Rollator- und Kinderwagenfahrer dadurch unschöne Umwege hinnehmen. Wenn also Treppen gebaut werden sollten, so könnten die zur Abwechslung mal auf Umwegen liegen und abgeschrägte Wege in direkter Verbindung.

Die Erreichbarkeit für die Feuerwehr sollte auf allen Querwegen möglich sein, nicht nur auf einem, vlg. (e) meine Empfehlungen zu breiteren Durchbrüchen für ausreichend Windbewegung.

Die **Allee** sollte gründlich geplant werden. Cafés und Tagesgeschäfte wären wünschenswert, jedoch kommt schnell der Ruf der Anwohner nach Ruhe. Wie in jedem Viertel sollte auch am Abend eine Wirtschaft noch offen sein dürfen, hier ist im Vorfeld die Bauplanung gefragt, um durch geeignete Architektur/Wohnungsausrichtung einer möglichen Ruhestörung von vorneherein den Bann zu brechen.

h) 2. BA Sondergebiet

Mir erschließt sich nicht, warum eine **Schule und Kita an die Außengrenze** von Germering gebaut werden soll. Kindergartenkinder müssen durch ihre Eltern gebracht werden, und wenn dieser Weg auf dem Arbeitsweg liegt, ist das für die Eltern sehr angenehm. Für die meisten Germeringer wird diese Kita mit einem Extrapfad verbunden sein, und überall da, wo Umwege nötig sind, wird der motorisierte Verkehr gegenüber Rad oder Bus favorisiert. Einen Randraum für Schule und Kita vorzusehen, widerspricht allen bekannten städtebaulichen Vorgaben des Freistaats.

Das gleiche gilt für den **Supermarkt** „Einzelhandelsmarkt mit bis zu 2500 m²“ (zum Vergleich: das AEZ im GEP misst 3.500 m²). Wer ihn an die grüne Wiese baut, fördert die motorisierte Anfahrt – dies steht im krassen Gegensatz zum Stadtentwicklungskonzept der Stadt Germering und zahlreichen weiteren Empfehlungen und Vorgaben.

Dabei läge der Supermarkt als Nahversorger für das Kerschensteiner Viertel viel praktischer an der Kreuzlinger Straße. Das Argument des Anlieferungslärms lässt sich sehr entkräften durch einen Transport durch die Tiefgarage realisiert wie beim GEP.

Die Bebauung des Sondergebiets zeigt mir kaum offene Wege für die o.g. dringend benötigte bodennahe Durchlüftung des dahinter liegenden Wohnquartiers, insgesamt erscheint die Planung des Sondergebiets fragwürdig.

Zusammenfassend bietet das Gebiet „Wohnen“ bei innovativer Gestaltung einige schöne Möglichkeiten, während das „Sondergebiet“ zuerst einer gründlichen Überplanung für Baukörper und Lage bedarf, bevor weitere Schritte genommen werden können.

Ich bedanke mich für Ihre aufmerksame Lektüre und hoffe auf Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen