Stellungnahme zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen infolge des B-Plans IG 22.1 in Germering

Anlass und Ausgangslage

Auf dem Grundstück Fl.nr. 852/1 an der Max-Reger-Straße 1, 3 und Richard-Wagner-Straße 27, 29 in Germering ist eine Nachverdichtung geplant. Hierfür soll ein Bebauungsplan (B-Plan IG 22.1) aufgestellt werden. Es ist vorgesehen die bestehende Bebauung an der Richard-Wagner-Straße um ein Stockwerk zu erweitern sowie im Südosten des Planungsgebietes ein neues, 5-geschossiges Gebäude zu errichten. Es sind zusätzlich zu den bestehenden 42 Wohneinheiten weitere 55 Wohneinheiten vorgesehen. Auf dem Planungsgebiet sind insgesamt 94 Stellplätze nachzuweisen, die sich aus der Bestandsnutzung (16 Stellplätze) und den für den Neubau gemäß Satzung (Stellplatzsatzung-KfzFAbS vom 19.03.2013) nachzuweisenden Stellplätzen (78 Stellplätze) zusammensetzen. Laut Vorabzug des Bebauungsplanentwurfs (Stand: 26.04.2021) sind diese Stellplätze in einer Tiefgarage mit Zufahrt im Südwesten des Planungsgebietes vorgesehen.

Im Rahmen dieser Stellungnahme ist die Lage der Tiefgaragenzufahrt hinsichtlich ihrer Verträglichkeit vor allem mit dem nicht-motorisierten Individualverkehr (Radfahrer, Fußgänger) zu prüfen.

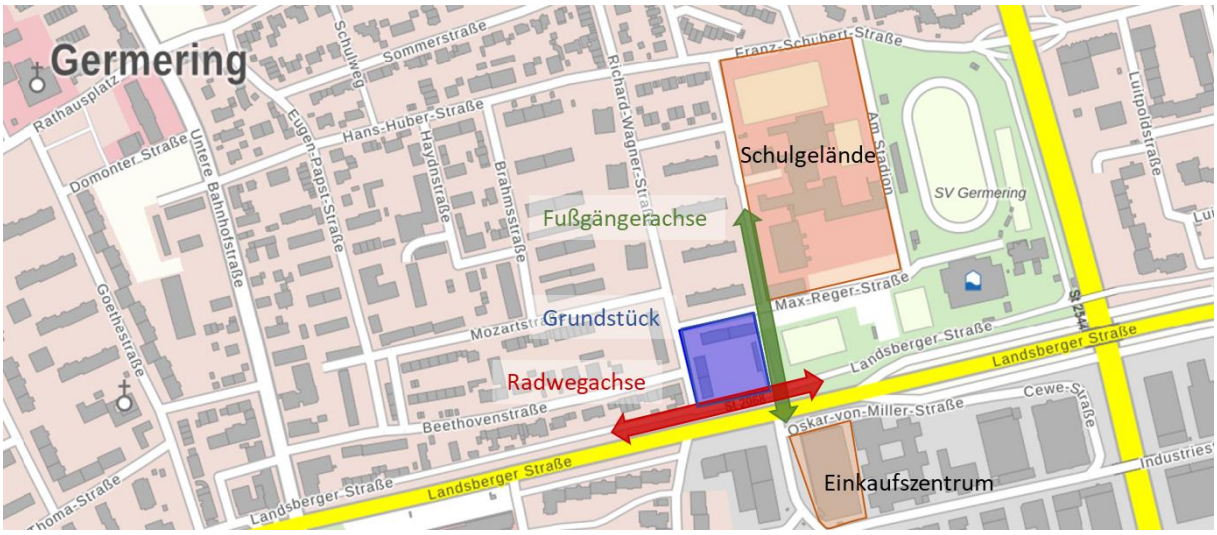

Abbildung 1: Lage des Grundstücks in Germering
(Hintergrundkarte: Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung)

Das Grundstück wird eingerahmt von der Max-Reger-Straße im Norden, der Richard-Wagner-Straße im Westen und der Landsberger Straße im Süden. Südlich des Grundstücks ist entlang der Landsberger Straße mit erhöhtem Radfahreraufkommen zu rechnen, da der benutzungspflichtige, baulich getrennte Radweg eine wichtige innerörtliche Ost-West Verbindung darstellt. Darüber hinaus wird hier der Ammersee-Radweg geführt, der eine wichtige überörtliche Verbindungsfunktion zwischen München-Pasing entlang der Bodensee- und Landsberger Straße in Germering Richtung Gilching übernimmt. Entlang der östlichen Grundstücksgrenze existieren außerdem wichtige Fußgänger- und Radfahrverbindungen

zwischen den Wohngebieten bzw. dem Schulgelände im Norden des Grundstücks und dem Einkaufzentrum bzw. den S-Bahnstationen der S8 südlich der Landsberger Straße. Auf Höhe des Anschlusses dieses Weges an die Landsberger Straße bestehen zwei über eine Lichtsignalanlage gesicherte Fußgängerfurten, sodass die stark befahrene Straße gefahrlos überquert werden kann.

Verkehrliche Bewertung der Tiefgaragenzufahrt

Infolge der Nachverdichtung und der dadurch entstehenden zusätzlichen Wohnnutzung ist mit Neuverkehr zu rechnen, der, wie auch der Verkehr der bestehenden Nutzung, über die neue Tiefgaragenzufahrt im Südwesten des Planungsgebietes ins öffentliche Straßennetz gelangt. Die Zufahrt sollte so gestaltet werden, dass der Fußgänger- und Radverkehr nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Die 94 Stellplätze in der Tiefgarage sind ausschließlich der Wohnbebauung zuzuweisen. Es ist daher von einem für Wohnanlagen typischen Umschlag je Stellplatz auszugehen. Die Abschätzung des Neuverkehrs erfolgte auf der Grundlage empirischer Untersuchungen[1]. Es ist für die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage mit jeweils ca. 150 Kfz-Fahrten je Tag zu rechnen. Durch Anwendung einer für Wohnnutzung typischen Ganglinie werden die Quell- und Zielverkehre zeitlich auf den Tag verteilt. Die stündliche Belastung, die sich daraus ergibt, ist in Abbildung 2 dargestellt.

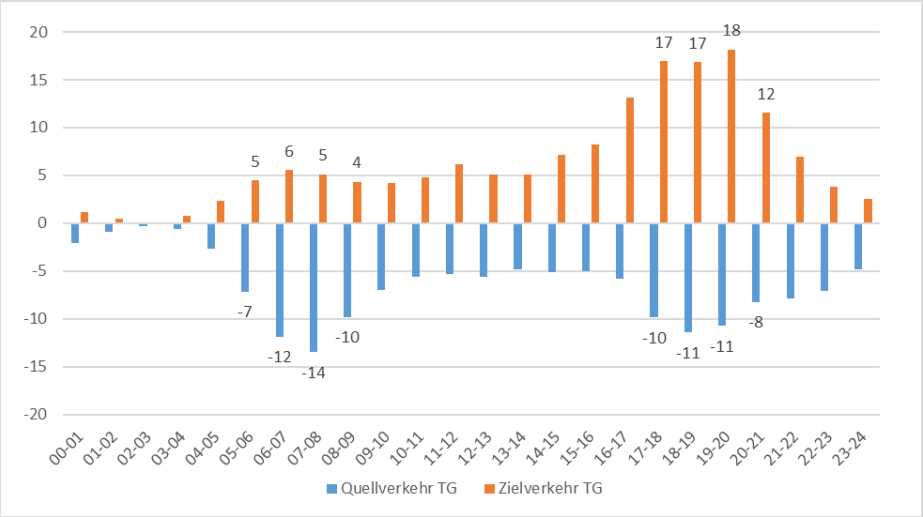

Abbildung 2: Darstellung der Tagesganglinie des Quell- und Zielverkehrs der Tiefgarage

Die durch die Tiefgaragenzufahrt verursachte Verkehrsstärke beträgt demgemäß maximal ca. 15 – 20 Kfz-Fahrten/h in der morgendlichen Spitzenstunde und ca. 25 – 30 Kfz-Fahrten/h in der abendlichen Spitzenstunde. Es ist zu beachten, dass die hier dargestellten Werte lediglich überschlägig ermittelt wurden. Das Konfliktpotential und die Wartezeiten der ein- bzw. ausfahrenden Fahrzeuge ist bei dieser moderaten Anzahl an Fahrten sehr gering. Mit Rückstau auf den öffentlichen Straßenraum ist nur äußerst selten zu rechnen.

[1] Vgl. Hrsg. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen; Dr. Dietmar Bosserhoff: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung - Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung. Heft 42, einschließlich der Aktualisierungen durch das Programm Ver_Bau und Hrsg. FGSV: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2006

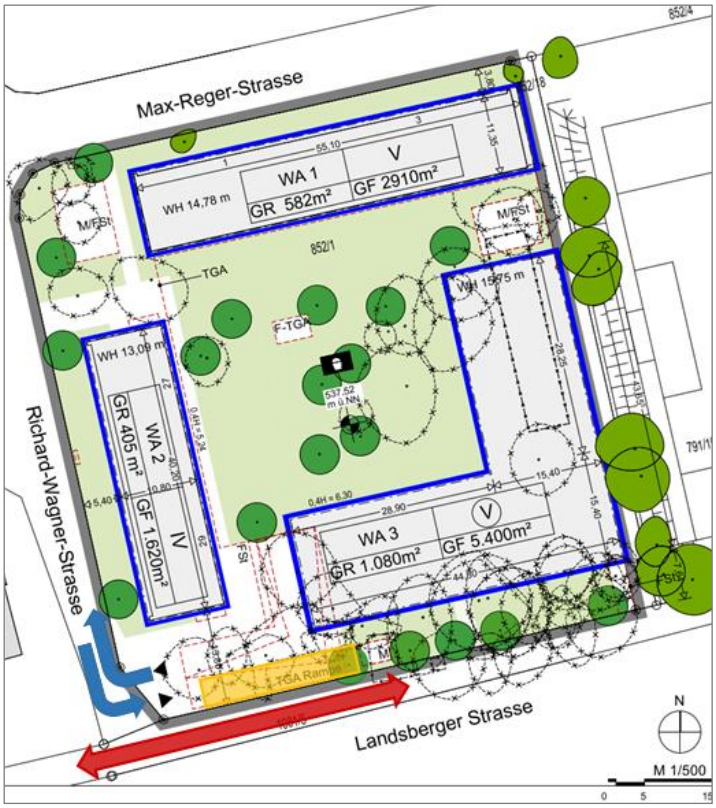

Abbildung 3: Bebauungsplanentwurf vom 26.04.2021 mit Lage der Radwegachse (rot), des Tiefgaragenverkehr (blau) und des oberirdischen Bestandsparkplatzes (gelb) (Quelle Bebauungsplanentwurf: kandlerundmackarchitekten GmbH)

Die Richard-Wagner-Straße, an die die Tiefgarage angeschlossen werden soll, ist Teil des untergeordneten Verkehrsnetzes. Da keine Verbindung der Richard-Wagner-Straße mit der Landsberger Straße besteht ist der unmittelbare Verknüpfungsbereich eine Stichstraße für den Kfz-Verkehr, lediglich mit Grundstückszufahrten für die angrenzende Bebauung. Fließender Verkehr, der durch den Tiefgaragenverkehr beeinträchtigt werden könnte, ist nicht zu erwarten. Durch die Anordnung an dieser Stelle werden die bestehenden, oberirdischen Stellplätze entlang des Radwegs entfallen, was zu weniger Begegnungsfällen zwischen Kfz- und Radverkehr führt und daher positiv zu bewerten ist. Durch die rechtwinklige Anbindung an die Richard-Wagner-Straße zwischen dem bestehenden Gebäuderiegel und dem Radweg ist auch durch den Tiefgaragenverkehr kein solcher Begegnungsfall zu erwarten.

Bei der Ein- bzw. Ausfahrt aus der Tiefgarage ist mit querenden Fußgängern und Radfahrern zu rechnen. Es ist daher darauf zu achten, dass ein Sichtdreieck von Bebauung, Beschilderung und Bepflanzung freigehalten wird. Auch eine waagrechte Aufstellfläche vor der Zufahrt auf die Fahrbahn ist hier hervorzuheben. Der B-Planentwurf berücksichtigt dies mit einer etwa 5 m langen Fläche zwischen Tiefgaragenrampe und Fahrbahn ausreichend.

Haar, 02.08.2021

i.A. Tobias Giehl