

c/o
Henriette Holtz
Zennerstr. 16
81379 München
Tel: +49 (89) 954 11 884
Mobil: 0172/5781339
h.holtz@arcor.de

München, 29. März 2021

Antrag auf eine Stellungnahme des Bezirksausschusses 19 zum Beschlusssentwurf zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich III/28 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1930d – Campus Süd

Der Bezirksausschuss 19 kann zum jetzigen Verfahrensstand dem ihm vorliegenden Entwurf einer Stadtratsvorlage für den Billigungsbeschluss des Stadtrats zum Bebauungsplan Nr. 1930d zumindest so lange nicht zustimmen, bis nicht wenigstens der Großteil der folgenden Punkte geklärt bzw. verbessert wurde:

- Dem BA liegen weder die zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchungen noch die Würdigung der Bürgereinwendungen aus dem Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3a Abs. 1 Baugesetzbuch, das auf Basis des Masterplans 2016 im Zeitraum vom 01.06. bis 15.06.2016 durchgeführt wurde, vor. Ebenso fehlen ein ausgearbeitetes Mobilitätskonzept und der „Energetische Leitfaden“.
- Für eine Erhöhung der Baumasse um 35 % und der Wohneinheiten um 37 % im Vergleich zum Masterplan 2016 sind das Standard-Förderdelta aus einem Zwischenfall der SOBON 2012 und 2017 sowie lediglich 70 preisgedämmte Wohneinheiten (von insgesamt 1370) zu wenig. Bei der in Frage stehenden Gewährung einer solchen Baumasse muss die langfristige Sicherung von bezahlbarem Wohnraum im Vordergrund stehen. Der Investor ist aufgerufen, hierzu weitergehende Vorschläge zu unterbreiten. Andernfalls kann sich der BA 19 eine Erhöhung der Baumasse im geplanten Umfang nicht vorstellen.
- Es kann nicht von einem „autofreien Quartier“ gesprochen werden, wenn es lediglich keinen motorisierten Oberflächenverkehr im Planungsumgriff gibt, dafür aber fünf sehr große Tiefgaragen mitsamt aufgeweiteten Ein- und Ausfahrten für den motorisierten Individualverkehr geschaffen werden, da laut Entwurf der Sitzungsvorlage ohne eine entsprechende Erweiterung der Verkehrsfluss nicht mehr gewährleistet werden kann. Der BA fordert eine deutliche Reduzierung des Stellplatzschlüssels und damit der Tiefgaragen durch Einhalten des Prinzips „Wohnen ohne Auto“. Hierbei müssen Wege gefunden werden, um sicherzustellen, dass die betreffenden Bewohner*innen kein Kfz angemeldet haben bzw. anmelden werden, solange sie diese Wohnungen nutzen, oder entsprechende private Stellplätze nachweisen können.

- Ein Mobilitätskonzept muss auch zum jetzigen Stand des Verfahrens schon bauliche Festsetzungen enthalten. So wurde z. B. im B-Planverfahren Nr. 2109 Appenzeller Straße schon frühzeitig die Situierung eines Mobilitätsanlaufpunkts fixiert. Ähnliche Wege gilt es auch in diesem Umgriff zu beschreiben.
- Es kann nicht sein, dass keine über das bestehende ÖPNV-Angebot hinausreichenden Linienergänzungen geplant sind (vergleiche Seite 44 der Entwurfsvorlage unter 4.9.5.), obwohl vor Ort ca. 3300 neue Bürger*innen einziehen werden, 950 Arbeitsplätze geschaffen werden, die 280 Wohnheimplätze im Bestand bleiben und nebenan im ehemaligen Siemenshochhaus überschlagen ca. 3500 Arbeitsplätze entstehen sollen. Der BA 19 fordert hier eine Verbesserung der Busanbindung und eine direkte Anbindung an die Tramwesttangente über eine Verlängerung Aidenbachstraße und Siemensallee. Eine Wendeschleife könnte auf dem Areal des ehemaligen Parkplatzes am Siemenspark entstehen.
- Die Sichtweise der Verwaltung, wonach das 3.1.-Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit bereits erfolgte und folglich keine erneute Bürgerbeteiligung vor dem Billigungsbeschluss stattfinden muss, teilt der BA 19 ausdrücklich nicht. Binnen der fünf Jahre seit dem letzten Verfahren hat sich die Bevölkerungsstruktur verändert, Menschen sind weggezogen, neue Anwohner*innen hinzugezogen. Zudem hat sich das Projekt in mehreren Ausprägungen verändert (deutliches Plus an Baumasse etc.). Der BA 19 bittet die Verwaltung und den Stadtrat, bereits vor dem Billigungsbeschluss eine entsprechende Bürgerbeteiligung zu ermöglichen.

Der beabsichtigten Änderung des Flächennutzungsplans stimmt der BA 19 hingegen zu, da sie die Herstellung allgemeiner Grünflächen unterstützt und die tatsächliche Hauptnutzung, nämlich Wohnen, zu Lasten des ehemaligen MK-Gebiets ausdrückt.

Zu den genannten Punkten führt der BA 19 Folgendes aus:

Ausgangslage

Verfahren

Im Entwurf, der dem BA zur Stellungnahme vorliegt, sind neben den eingangs erwähnten fehlenden Untersuchungen noch einige Passagen mit Platzhaltern ausgestattet. Dies betrifft vor allem die Passagen zu Nachbarschaftstreff, Artenschutz und Anlagenlärm im Zusammenhang mit dem Hochhaus Baierbrunner Straße 54. Zu diesen Aspekten kann der BA folglich ebenfalls nur eingeschränkt Stellung nehmen.

Bürgerbeteiligung

Öffentlichkeitsverfahren § 13a Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB, 01.06.2016 bis 15.06.2016:

Dem BA liegt die Zusage des Planungsreferats vor, die Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern aus dem genannten Verfahren im Rahmen des Billigungsbeschlusses zu würdigen. Aus Sicht der BA 19 reicht dies jedoch nicht aus. Das Verfahren zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung sollte erneut durchgeführt werden, um *allen* – auch den zahlreichen neu hinzugezogenen – Anwohner*innen die Chance zu geben, sich zum *aktuellen* Verfahrensstand zu äußern. Beides – also die Möglichkeit der *aktuellen* Anwohner*innen, sich zum *aktuellen* Verfahrensstand zu äußern – ist angesichts der vergangenen fünf Jahre aus Sicht des Bezirksausschusses nicht gegeben. Gegenüber dem Masterplan haben sich

zahlreiche Änderungen ergeben, wie z. B. die deutliche Erhöhung der Geschossfläche und damit der Wohneinheiten, die Verbreiterung der Hochpunkte, die Verbreiterung der Sockelbebauung, die Erhöhung der Wandhöhen, die Reduzierung der Anzahl der Hochpunkte und deren Drehung etc. Der BA 19 kritisiert, dass es den Bürgerinnen und Bürgern zu all diesen Punkten vor dem Billigungsbeschluss nicht mehr möglich sein wird, sich einzubringen.

Mobilität

Verkehrsgutachten

Die im Entwurfstext genannten Verkehrsgutachten und -berichte liegen dem BA 19 nicht vor, weshalb nicht darauf Bezug genommen werden kann. Insbesondere die noch nicht vorliegende Verkehrsprognose für 2035 ist für den BA von hoher Wichtigkeit. Da das diesbezügliche Ergebnis dem BA nicht vorliegt, bleiben seine Zweifel an der Erfüllbarkeit der Mobilitätsbedürfnisse der neuen Bewohner*innen und Arbeitnehmer*innen bestehen. Zu den nun um 370 Wohneinheiten erhöhten und damit ca. 800 zusätzlichen Bewohner*innen kommen weitere ca. 950 Arbeitsplätze, die im Umgriff des B-Plans entstehen.

Das auf Seite 14 der Vorlage die Querschnittsbelastung im Bestand in der Baierbrunner Straße mit 3.500 bis 6.000 Kfz/Tag angegeben wird, im Worst-Case-Szenario auf Seite 42 aber von 2.500 bis 6.000 Kfz/Tag die Rede ist, die sogar noch um 1000 Kfz/Tag reduziert werden könnten, wirkt nicht sonderlich realistisch. Auf Seite 43 der Vorlage wird bestätigt, dass trotz Optimierung der Signalprogramme die umliegenden Kreuzungsbereiche in den Morgenstunden an die „Grenze der Leistungsfähigkeit“ gelangen.

Plänen, die Rupert-Mayer-Straße als Ausweichroute für die Boschetsrieder Straße auszuweisen, erteilt der BA 19 eine Absage. Das Hauptstraßennetz darf nicht nur aufgrund dieses Bauvorhabens ausgeweitet werden. Die Auslastung des umliegenden Hauptverkehrsnetzes nach Realisierung des Bauvorhabens in beantragter Form muss ebenso Gegenstand einer nachvollziehbaren Verkehrsuntersuchung sein. Dabei sind auch weiter entfernt liegende Knotenpunkte im Stadtbezirk zu berücksichtigen.

Ein- und Ausfahrten

Der BA 19 befürchtet insbesondere an den Tiefgaragenein- und -ausfahrten entlang der Siemensallee untragbare Zustände für dort gehende bzw. fahrende Fußgänger*innen und Radler*innen. Aufgrund von Engpässen bei der Ausfahrt aus den dortigen Tiefgaragen sollen diese so aufgeweitet werden, dass mehrere Pkw nebeneinander aus- und einfahren können (vgl. 4.9.2. des Vorlagenentwurfs, der lange Rückstaulängen im Bereich des Knotenpunkts 1 prognostiziert). Das ist aus Gründen der Verkehrssicherheit jedoch nicht hinnehmbar. Jede*r Radfahrer*in weiß, dass es an Tiefgaragen schon bei einem ausfahrenden Pkw zu bedrohlichen Situationen kommen kann. Bei mehreren nebeneinander ein- und ausfahrenden Pkw ist das Unfallrisiko und die Gefahr für Leib und Leben von Fußgänger*innen und Radler*innen nicht mehr tolerierbar. Die Einhausung der Tiefgaragenrampen ist zwar vom Lärmschutz her zu befürworten, reduziert aber die Übersichtlichkeit der Ein- und Ausfahrten für alle Verkehrsteilnehmer*innen und erhöht damit zusätzlich die Gefahr von Unfällen. Falls die Kapazitäten der Tiefgaragen nicht ausreichen, ist das ein klares Indiz dafür, dass zu viele Kfz-Stellplätze in den jeweiligen Tiefgaragen geplant werden. Diese Frage darf nicht erst im Rahmen der Baugenehmigung geklärt

werden. Eine Lichtzeichenanlage am Fuß- und Radweg sowie an der Tiefgaragenausfahrt würde zwar die Sicherheit erhöhen, aber auch nicht zu einem schnelleren Abfluss aus der Tiefgarage führen. Zudem müsste auch eine abgestimmte Signalregelung für die Tiefgarageneinfahrt installiert werden. Wo sich aber die wartenden Pkws auf der Siemensallee einreihen sollen, ist ebenso unklar.

Wenn zukünftige Bewohner*innen zu lange brauchen, um aus der Tiefgarage auszufahren, werden sie diese nicht mehr nutzen und auf die bereits unter Parkdruck stehenden öffentlichen Stellplätze in der Umgebung ausweichen. Auch dies gilt es zu vermeiden.

Schlussendlich muss die Zahl der Stellplätze entweder durch eine reduzierte Zahl der Wohneinheiten oder durch autofreies Wohnen, eine Erweiterung des ÖPNV-Angebots und ein ambitioniertes Mobilitätskonzept reduziert werden.

Besucherstellplätze

Die 137 Besucher*innenstellplätze können aus Sicht des BA 19 nicht vollumfänglich im öffentlichen Straßenraum oder den eh schon offensichtlich zu großen Tiefgaragen vorgesehen werden. Das würde den Parkdruck auf die umliegenden Wohngebiete deutlich erhöhen. Die Siemensallee dient schon jetzt als Abstellraum für Lkws und Wohnmobile. Der Parkdruck in der Siemensallee und den umliegenden Straßen ist folglich bereits jetzt schon sehr hoch.

Radverkehr

In den weiteren Planungen muss auch die Durchlässigkeit des Planungsumgriffs für den Radverkehr positive Ergebnisse bringen. Falls beabsichtigt wäre, den kompletten Radverkehr um das Planungsgebiet herumzuleiten, würden die Gefahrensituationen an den Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen noch weiter verschärft.

Zusätzlich ist dafür zu sorgen, dass die Fahrradwege entlang der Baierbrunner Straße/Rupert-Mayer-Straße und der Siemensallee ertüchtigt werden. Nur so kann der zusätzliche Fahrradverkehr aufgefangen und in sichere Bahnen gelenkt werden, da sich ein nicht unwesentlicher Teil des Fahrradverkehrs Richtung Isar orientieren wird.

Mobilitätskonzept

Ein Mobilitätskonzept muss auch zum jetzigen Stand des Verfahrens schon bauliche Festsetzungen enthalten. So wurde z. B. im Bebauungsplanverfahren Nr. 2109 Appenzeller Straße schon frühzeitig die Situierung eines Mobilitätsanlaufpunkts fixiert. Ähnliche Wege gilt es auch in diesem Umgriff zu beschreiten.

ÖPNV

Allein mit kurzfristigen Taktverdichtungen können die Mobilitätsbedarfe der neuen Bewohner*innen und der anliegenden Arbeitsplätze nicht befriedigt werden. Eine S-Bahn im 20-Minuten-Takt, die zudem die bekannten betrieblichen Defizite aufweist und die niedrigste Priorität bei Einfädung in die Stammstrecke hat, ist kein Ersatz für eine leistungsfähige Anbindung des neu entstehenden Wohngebiets. Auch die U-Bahn-Stationen Aidenbachstraße und Obersendling können nicht als Argumente für eine akzeptable ÖPNV-Anbindung gelten, da diese nicht direkt an das Planungsgebiet angebunden sind. Konservativ gemessen liegen zwischen dem Mittelpunkt des neuen Quartiers und dem U-Bahnhof Aidenbachstraße 650 m und dem U-Bahnhof Obersendling 720 m (Eingang

Baierbrunner Straße) Luftlinie. Da auch nach Realisierung des Bauvorhabens die wenigsten Menschen auf Flugtaxis zurückgreifen werden, erhöht sich die Entfernung auf dem schnellsten fußläufigen Weg jedoch auf 780 m bzw. 960 m. Mit diesen Werten gilt es weiter zu kalkulieren. Vor diesem Hintergrund darf bezweifelt werden, dass das gesamte Planungsgebiet mit dem jetzigen Linien- und Taktangebot komplett versorgt werden kann.

In diesem Zusammenhang fordert der BA 19 eine Verbesserung der Busanbindung und eine direkte Anbindung an die Tramwesttangente über eine Verlängerung Aidenbachstraße und Siemensallee, die auch im Nahverkehrsplan als Teil der „Tram Parkstadt Solln“ mit „Abzweig Siemensallee“ vermerkt ist. Eine Wendeschleife könnte auf dem Areal des ehemaligen Parkplatzes am Siemenspark entstehen. Hierbei ist vom Mobilitätsreferat zu prüfen, wie sich diese Forderung am besten mit dem Beschluss des Stadtrats vom 03.03.2021 zum Nahverkehrsplan verknüpfen lässt, damit eine zeitnahe Realisierung dieser Verbindung zur Baufertigstellung der Wohnnutzungen im Bebauungsplan 1930d erfolgen kann.

Fußgänger*innen

Bei der Verkehrsplanung ist weiterhin zu berücksichtigen, dass die Siemensallee in Höhe des Planungsgebietes eine zusätzliche gesicherte Querung zum Siemenspark benötigt. Die Fußgängerströme bei Querung der Hofmannstraße und Baierbrunner Straße sind zu bedenken und entsprechend zu sichern. Am nordwestlichen und nordöstlichen Rand des Planungsgebiets quert eine wichtige Fußwegverbindung die beiden Straßen und die Nutzungen im MK werden Besucherströme über die Baierbrunner Straße verursachen.

Städtebau

Baumasse

Es muss hinterfragt werden, ob die deutliche Erhöhung der Geschossfläche von 114.000 auf 154.000 m² und die Zahl der Wohneinheiten von 1000 auf 1370 noch gebietsverträglich ist. Warum hier Baurecht mit vergleichbarer Masse des nie realisierten Siemens-Kerngebiets entstehen soll, braucht Argumente wie langfristig gesicherten, bezahlbaren Wohnraum, auf den es jedoch keinerlei Hinweise gibt. Das der Wettbewerbssieger die baulichen Möglichkeiten dazu bietet, das Baurecht so immens zu erhöhen, kann kein ausreichender Grund sein. Im Mittelpunkt muss die Frage stehen, welche Vorteile die Landeshauptstadt und der Stadtbezirk durch die Realisierung einer solch massiven Bebauung hätten und wie sich die zusätzliche Bebauung auf die Lebensqualität der alten wie der neuen Anwohner*innen auswirkt.

Bauträger

Eine weitere Möglichkeit, die Quote langfristig gesicherten, bezahlbaren Wohnraums zu erhöhen, wäre die Vergabe eines Teilbereichs an Baugenossenschaften.

Platzgestaltung im Osten

Gerade im Zusammenhang mit den in Planung stehenden zusätzlichen Baukörpern im Norden und Süden des Maurer-Hochhauses in direkter Nachbarschaft des hier zu behandelnden Umgriffs stellt sich die Frage nach der Funktionsfähigkeit der Platzgestaltung im Osten des Planungsgebiets (im Bereich südlich des Wohnheims, nördlich des Maurer-Hochhauses und östlich des Mäanders). Würde der Platz durch ein zusätzliches Gebäude direkt nördlich des Maurer-Hochhauses verstellt, sänke dessen Attraktivität und damit auch

die Chance auf den wirtschaftlichen Betrieb des sinnvollerweise im EG des Mänders vorgesehenen kleinteiligen Gewerbes bzw. der weiteren Nichtwohnnutzungen. Das Gebiet droht den nach Masterplan 2016 bestehenden offenen Charakter nach Osten hin zu verlieren, wenn nur noch das MK-Gebiet im Nordosten des Umgriffs Ankerfunktionen aufweist. Das SO Wohnheim wird bei seiner heutigen Nutzung nicht dazu beitragen, dass der südlich angrenzende Platz an Attraktivität gewinnt. Gastronomische Nutzung im Erdgeschoss des Wohnheims scheint bei der jetzigen Art der Nutzung unrealistisch. Deshalb sollte in der weiteren Planung – auch in Bezug auf das angrenzende Maurer-Hochhaus – darauf geachtet werden, dass der Platz im östlichen Planungsteil offen auf das Stadtviertel ausgerichtet ist und Nutzungen eine Chance erhalten, die den Platz attraktiv gestalten.

Umwelt

Artenschutz

Das Artenschutzgutachten liegt dem BA 19 nicht vor, weil dies noch aktualisiert und nachkartiert werden müsse. Da keine erneute Beteiligung des BA dazu vorgesehen ist, weist der BA auf die bereits festgestellten Populationen von Fledermausarten, Mauerseglern und Turmfalken hin. Für diese und alle weiteren im Gutachten festgestellten Populationen müssen auch im Umgriff des Bebauungsplans 1930d Schutzmaßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören beispielsweise entsprechende Ersatzquartiere. Turmfalken halten sich nicht nur um Bereich des Maurerhochhauses auf, sondern überqueren auf Beutesuche natürlich auch die angrenzenden Flächen.

Recycling

Bei der Lage der geplanten Wertstoffinseln ist darauf zu achten, dass diese nicht zu nahe an die verkehrlich jetzt schon kritischen Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen situiert werden. Die Nutzung von Unterflurcontainern ist positiv zu bewerten. Da keine geeigneten öffentlichen Flächen zur Verfügung stehen, müssen die Unterflurcontainer jedoch auf Kosten des Investors auf privatem, öffentlich zugänglichem Grund entstehen.

Freiflächenversorgung

Das nach Realisierung des Bauvorhabens in der hier anvisierten Größenordnung 90 % der Flächen der Gebiete WA 1-3, SO Wohnheim und MK ver- oder untersiegelt sein werden, ist nicht hinnehmbar. Im Bestand sind 46 % des Planungsumgriffs versiegelt. Es entsteht der Eindruck, dass die Baustrukturen laut Plan nur deshalb so kompakt gehalten werden können, weil sämtliche Nebenbauwerke nicht aufgeführt sind. Laut der in der Vorlage auf Seite 28 abgebildeten Tabelle könnte die maximale GRZ mit Bauwerken nach § 19 Abs. 2 und 4 BauNVO 1,0 im MK, 0,9 im WA 3 und jeweils 0,8 im WA1-WA3 und SO betragen. Diese Werte sind teilweise mehr als doppelt so hoch wie die im Kartenmaterial angegebenen Werte und würden eine Versiegelung von 80 bis nahezu 100 % in den jeweiligen Bereichen bedeuten. Dies ist nicht im Ansatz akzeptabel. Von „kompakter Bauweise“ kann in diesem Zusammenhang nicht mehr gesprochen werden. Die maximale Versiegelung muss deutlich reduziert werden. Ein weiteres Indiz für die übermäßige Versiegelung des MK-Gebiets ist auf

Seite 54 der Entwurfsvorlage im Abschnitt 4.14.5. zu finden: Die benötigten Kinderspielflächen können nur auf dem Dach der Einzelhandelsnutzung errichtet werden.

Mit 18 qm Freifläche pro Einwohner*in werden die Standards der LHM von 20 qm pro Einwohner*in unterschritten, was ebenfalls als ein Zeichen für übermäßige Versiegelung zu werten ist.

Die maximal zulässige Versiegelung durch die Neuplanung wird mit bis zu 7,37 ha angegeben (4.15., Seite 56). Damit liegt sie mit 1,36 ha (22,6 %) über dem Bestand der vorhandenen Versiegelung. Diesen Wert gilt es deutlich zu reduzieren.

Baumschutz

Es gilt zu prüfen, ob und wie viele Bäume mit einer verringerten Ver- und Untersiegelung durch Reduzierung der Baumasse und Verkleinerung der Tiefgaragen erhalten werden könnten. Die Ersatzpflanzungen müssen vollumfänglich im Umgriff des Bebauungsplans 1930d nachgewiesen werden.

Die Methodik bei der Auflassung und dem Rückbau der bestehenden Tiefgarage ist nachvollziehbar. Sehr gute Arbeit hat die Grünplanung bei der Sicherung der Biotopstrukturen und deren Verbindung durch eine allgemeine Grünfläche geleistet. Die hier vorgeschlagenen Konzepte und Pflegemaßnahmen sind durchweg sinnvoll und positiv zu bewerten. Der BA erkennt die baumschutzoptimierte Planung entlang der Siemensallee an, bei der nur 8 % des dortigen Baumbestands gefällt werden müsste.

Die Auflösung der Hofmannstraße auf weiten Teilen des Planungsgebiets ist essentiell und darf auch in weiteren Planungsschritten nicht angetastet werden.

Biotope

Zur Pflege der Biotope auf privatem Grund sind langfristig angelegte Verträge abzuschließen, die auch nach einem etwaigen Eigentümerwechsel Bestand haben müssen.

Die erfolgte Akquise von Grundstücken zur Sicherung und Unterschutzstellung von sensiblen ökologischen Gebieten ist sehr positiv zu bewerten und nach Möglichkeit weiter auszubauen.

Klima

Trotz kleinerer zusammenhängender Außenflächen muss Fassadenbegrünung eine sichtbare Rolle im weiteren Verfahren spielen.

Energie

Die Nutzung von PV-Anlagen auf den Dächern ist positiv zu verzeichnen. Weitere Möglichkeiten aktiver, regenerativer Energiegewinnung, wie z. B. der Einbau von Paneelen in die Außenfassaden, sind zu prüfen und möglichst umfassend umzusetzen.

Die Aussagen unter 7.2.9. wonach „mindestens“ die „Einhaltung der zum Zeitpunkt der Gebäudeherstellung energetischen Standards“ erreicht werden soll, versteht sich von selbst und ist nicht im Geringsten ambitioniert. Hier muss deutlich im Sinne der energetischen Optimierung und des Einsatzes nachhaltiger Baustoffe nachgearbeitet werden. Die Verpflichtung zur Nutzung von Recyclingbeton könnte hier ein Teilbaustein von vielen sein.

Luftqualität

Durch die Anordnung der Baukörper entstehen z. T. Räume mit stehender Luft, da in diesem Gebiet West-Ost-Luftbewegungen überwiegen. Hier ist insbesondere im Sommer mit Hitzestau zu rechnen. Daher ist insbesondere in diesen Bereichen Fassadenbegrünung zu prüfen, für eine ausreichende Durchlüftung zu sorgen, vereinzelte Wasserflächen und –elemente vorzusehen und vor allem eine ausreichende Begrünung der Innenhöfe sicherzustellen.

Lärmschutz

Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen im Süden des Planungsumgriffs, u. a. die Errichtung von durchgängigen Lärmschutzmauern in Höhe von 2,5m am WA 1 und 2, beweisen die bereits heute sehr hohen Emissionswerte des motorisierten Individualverkehrs auf der Siemensallee. Auch deshalb sind alle erdenklichen Möglichkeiten zu nutzen, um die Zunahme des MIV durch die vorgesehene Bebauung so gut wie irgendwie möglich zu beschränken. Zudem sollten auch die Lärmschutzmauern begrünt werden.

Soziales

Die teilweise gemeinsame Nutzung von Dachflächen ist positiv zu bewerten.

Der in der Entwurfsfassung noch als Platzhalter beschriebene Nachbarschaftstreff ist baulich zu sichern und durch eine Anlaufstelle für Mobilitätsfragen und -angebote zu ergänzen. Hier sind auch Angebote für Kinder- und Jugendliche vorzusehen.

Den Innenhöfen kommt im vorliegenden Konzept eine wichtige soziale Bedeutung zu. Diese müssen deshalb darauf ausgerichtet sein.

Die EOF-Wohnungen sollten über das ganze Planungsgebiet verteilt und nicht nur im MK und WA 1 nachgewiesen werden.

Es ist sicherzustellen, dass die Ertüchtigung des Siemensparks rechtzeitig zur Fertigstellung der Baumaßnahme abgeschlossen ist – auch wegen der Bedeutung der Freiflächen. Auch die anvisierte Bezirkssportanlage auf dem Gelände des Siemensparks sollte so schnell wie möglich fertiggestellt werden.

Bildung

Positiv zu bewerten ist die Fertigstellung der Grundschule und des Gymnasiums an der Gmunder Straße bzw. Aidenbachstraße. Allerdings ist die Planung einer in absehbarer Entfernung befindlichen Realschule nirgends in Sicht. Hier besteht allerdings ein hoher Bedarf.

Kultur

Es wird immer wichtiger, auch für Jugendliche und junge Erwachsene im BA 19 (und den angrenzenden Gebieten) adäquate Räume zu schaffen (wie den Kulturraum Helfenrieder Straße oder die Übungsräume Ratzinger Platz). Daher sind entsprechende Initiativen und Pläne zu fördern.

Antragsteller: Alexander Aichwalder und Fraktion

alex@aichwalder.de

0172/8633986