

**Beschlussvorlage FB 3/026/2023
TOP Nr. 7 (Bau- und Werkausschuss)**

Gremium
Bau- und Werkausschuss

Beschluss
Entscheidung

Ö-Status
öffentlich

Sitzungstag
28.03.2023

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

**Erschließung des Baugebietes "BayWa-Gelände (Lagerhausstraße)";
Änderung des technischen Straßenbauprogramms vom 26.09.2017**

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

Grundlagen:

Der für die Nachfolgenutzung des früheren BayWa-Geländes erlassene qualifizierte Bebauungsplan (§ 30 Abs. 1 BauGB) trifft auch Regelungen über die örtlichen Verkehrsflächen, die auch für den Normgeber verbindlich sind (vgl. auch § 125 BauGB). Die Straßenfläche ist dort gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt.

Diese Festsetzung erfolgte vor dem Hintergrund folgender städtebaulicher Gründe: Obwohl es sich bei dem BayWa-Gelände um ein bereits bebautes und erschlossenes Grundstück innerhalb des Bebauungszusammenhangs (§ 34 BauGB) gehandelt hat, wurde von der Stadt die ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit der straßenmäßigen Erschließung für die geplante Nachfolgenutzung für Wohnzwecke in Abrede gestellt. Diese Einschätzung hat auch der anwaltlichen Prüfung standgehalten und war mitunter der entscheidende Grund, dass von den Eigentümern / Bauträgern geforderten deutlich dichteren Bebauung (entschädigungslos) verhindert werden konnte.

Nur mit einem leistungsfähigen Straßenanschluss des BayWa-Quartiers an die Münchener Straße war die dortige Ausweisung von Wohnbauflächen städtebauliche zu rechtfertigen. Eine Zusatzbelastung der ohnehin schon verkehrlich stark belasteten Grandauer Straße – der bis dahin einzigen inneren Querverbindung zwischen der Bahnhofstraße und der Münchener Straße – galt es auszuschließen. Neben der hohen Verkehrslast fehlt es an der Grandauer Straße an gesicherten Teileinrichtungen für Fußgänger. Eine paritätische Verkehrsbelastung mit der Erschließungsstraße im Baugebiet „BayWa“ war das erklärte Planungsziel

Auf der Grundlage dieser Entscheidung (vgl. Stadtrat vom 14.05.2013, TOP 6) wurde dann die Anbindung des BayWa-Quartiers an die Münchener Straße durchgesetzt – gegen den Willen des Bauträgers, der BayWa als Eigentümerin des Baugebietes und den Eigentümern des Grundstücks Fl.Nr. 239 (Münchener Straße 35), dessen Gartenland für den Straßenbau benötigt wurde.

Verbunden mit der Bereitstellung von Ersatzland konnte das Verfügungsrecht (Art. 6 Abs. 3 BayStrWG) für das Grundstück Fl.Nr. 239 mittels Dienstbarkeit zugunsten der öffentlichen Benutzung erreicht werden (URNr. F930/2017 vom 15.05.2017). Die Stadt Grafing b.M. ist danach berechtigt, auf dem Grundstück Fl.Nr. 232/9 auf einer 5,5 m breiten Fläche eine Verbindungsstraße zu errichten, jedoch beschränkt auf einen „Verkehrsberuhigter Bereich“ (§ 42 Abs. 2 StVO, Z 325.1).

Um das Baugebiet ohne eine weitere Belastung der Grandauer Straße entwickeln zu können, gleichzeitig aber auch den verkehrlichen Bedürfnissen der (Bestands-)Anwohner an der neu entstandenen Verbindungsstraße zu würdigen, erfolgte dafür bereits die Festsetzung im Bebauungsplan die Festlegung der Zweckbestimmung auf einen „Verkehrsberuhigter Bereich“.

Der dann nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes und in enger Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer (bzw. Bevollmächtigten) der Fl.Nr. 239 entwickelte Ausbauplan (Bauentwurf vom 09.08.2017) für die verkehrsberuhigte Lagerhausstraße wurde dann vom Bau-, Werk- und Umweltausschuss am 26.09.2017 als Straßenbauprogramm bestimmt. Der Bauentwurf hatte dabei nicht nur an die vorgenannten rechtlichen und vertraglichen Anforderungen zu erfüllen. Auch die Anliegerinteressen der vorhandenen Wohnbebauung (Zufahrten, Zugänge) waren zu beachten. Hinzu kommt für die Neubebauung (Gebäude, deren Aufenthaltsräume mindestens 8 über dem Gelände liegen) die Erreichbarkeit mit Rettungsgeräten (Drehleiter; Art. 5 Abs. 1 Satz 2 BayBO). Auch die dafür notwendigen Zufahrts- und Aufstellflächen für Feuerwehrfahrzeuge waren zu berücksichtigen. Aufgrund der dafür hinsichtlich der notwendigen Mindestbreite von Fahrbahnen im Kurvenbereich (DIN 14090, Nr. 2.2.3, Tabelle 1) wurde dann eine durchgehende Mindestbreite der Fahrbahn von 5 m festgelegt.

Inhaltlich ist bei der Ausgestaltung „verkehrsberuhigter Bereiche“ folgendes zu beachten (VwV-StVO): Durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen ist die überwiegende Aufenthalts- und Erschließungsfunktion für den Verkehrsteilnehmer optisch deutlich erkennbar zu machen. Das bedeutet, der verkehrsberuhigte Bereich muss baulich so angelegt sein, dass der besondere Charakter der Straße mit einer gemeinsamen Verkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar ist. Das wird zum einen durch eine einheitliche und niveaugleiche Verkehrsfläche sowie mit Einengungen / Verschwenkungen der Fahrflächen und wechselseitigen Pflanzbuchten und Parkstände erreicht. Zumindest auch an den Einmündungen muss der verkehrsberuhigte Charakter durch bauliche Maßnahmen herausgestellt werden, und zwar regelmäßig durch den Materialwechsel der Fahrbahndecke (Aufpflasterung). Der Einbau von Hindernissen wie z.B. Schwellen ist nicht zulässig. Diese Anforderungen hat der zum Straßenbauprogramm bestimmte Bauentwurf uneingeschränkt berücksichtigt.

Ungeachtet der o.g. Anforderungen war die Ausgestaltung des Verkehrsraums aber auch bei der Beschlussfassung über das Straßenbauprogramm nicht unumstritten. Dort wurde – auch im Interesse einer gerechten Verteilung der Verkehrslast gegenüber der Grandauer Straße - die Forderung erhoben, auf verkehrsberuhigende Maßnahmen soweit als möglich zu verzichten und die Straße durchgehend zu asphaltieren. Allein aufgrund der vorgenannten gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen hat sich das jetzt entstandene Verkehrsberuhigungskonzept durchgesetzt.

Der als Straßenbauprogramm bestimmte Bauentwurf August 2017 ist als Anlage beigelegt.

Das nachfolgende Bild zeigt den Bauzustand auf.



Forderung von baulichen Nachbesserungen:

Auf Anwohnerbeschwerden hin wurden überhöhte Verkehrszahlen und Fahrgeschwindigkeiten in der Lagerhausstraße innerhalb des Baugebietes „BayWa-Gelände“ bemängelt. Der Umbau der Straße mit einer Verstärkung der verkehrsberuhigenden Elemente wurde gefordert.

Seitens der Verkehrspolizei wurde angeregt, dass die für verkehrsberuhigte Bereiche geforderte besondere bauliche Gestaltung (vgl. VwV-StVO Nr. 2 zu Z 325.1) mit den 5 m breiten Fahrspuren im Bereich der einengenden Pflanz- und Parkbuchten unzureichend ist. In dieser Breite ist bei verminderter Geschwindigkeit ein Begegnungsverkehr von PKW/PKW noch möglich (vgl. RAST 06, Nr. 4.3).

Festzustellen ist, dass der unzureichende Eindruck der Aufenthaltsfunktion vor allem auch auf die fast vollständig fehlende Grünordnung im Straßen- und Gartenraum zurückzuführen ist. So sieht der Bebauungsplan (und auch das Straßenbauprogramm) die Pflanzung von großkronigen Bäumen auf den Baugrundstücken vor, deren Baumkronen den Straßenraum optisch verengen sollen. Diese straßenraumgliedernde Grünordnung fehlt leider teilweise. Aus Gründen der Rettungssicherheit (Feuerwehrezufahrten, Aufstellflächen, Drehbereich) ist aber eine Bepflanzung mit Großbäumen erheblichen Einschränkungen unterworfen. Das sind – neben der Rücksichtnahme auf Leitungssparten und Sickerrigolen - mitunter auch die Hauptgründe, die gegen eine nachträgliche Verbesserung der Bepflanzung im Straßenraum sprechen.

Dennoch wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, vorrangig durch eine Bepflanzung der Pflanzbuchten die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Vorrangig ist die Pflanzung von (kleinkronigen) Straßenbäumen zu untersuchen. Die Tristesse des Straßenraums kann jedenfalls mit (Blüh-)Sträuchern (Felsenbirne, Sommerflieder usw) oder auch nur einer Wildblumenansaat (mit hochwachsenden Pflanzen) deutlich verbessert werden. Damit kann auch ein kleiner Beitrag für eine Verbesserung des Naturraumes (auch als Lebensraum für Insekten) geleistet werden.

Eine vollständige Verbreiterung der im Lageplan mit 1 und 2 gekennzeichneten Pflanzbuchten, durch die eine Einengung der Fahrspurbreite auf 4 m erfolgt, ist zu prüfen hinsichtlich der Anforderungen der Rettungssicherheit.

Soweit das nicht gelingt, ist zumindest eine nasenartige Vergrößerung der jeweiligen Vorbucht dieser beiden Parkbuchten denkbar bis auf eine Restfahrbahnbreite von 4 m. Damit ist ein Begegnungsverkehr von PKWs auch bei reduzierter Geschwindigkeit nicht mehr möglich (vgl. RAST 06, Nr. 4.3). Diese Erweiterung der Vorbuchten ist jedoch mit einer überfahrbaren Bordhöhe (3 cm / Homburger-Kante) auszuführen, womit ein Überfahren mit Feuerwehrfahrzeugen im Hinblick auf die notwendigen Mindestbreiten im Kurvenbereich noch möglich ist.

Weitergehende Maßnahmen sind aus den o.g. Gründen nicht vorzunehmen, um die Lagerhausstraße im Baugebiet „BayWa-Gelände“ zugedachte Verkehrsfunktion beizubehalten.

Beschlussvorschlag

Zur Verbesserung der verkehrsberuhigenden Wirkung beschließt der Bau- und Werk-ausschuss die Änderung des Straßenbauprogramms vom 26.09.2017 für die Lagerhausstraße im Baugebiet „BayWa-Gelände“ wie folgt:

- a) Die Pflanzbuchten im öffentlichen Straßenraum sind mit Gehölzen zu bepflanzen und mit einer Wildblumenansaat anzulegen. Soweit kleinkronige Straßenbäume nicht möglich sind, hat jedenfalls eine Bepflanzung mit Blühsträuchern zu erfolgen. Die Flächen von Hydranten, Schächten und Schiebern etc. sind freizuhalten.
- b) Die Einhaltung der Pflanzpflichten des Bebauungsplanes sind zu prüfen; in Abstimmung mit den Anwohnern ist auf die Pflanzung von Bäumen entlang des Straßenrandes hinzuwirken.
- c) Eine vollständige Verbreiterung der Pflanz- / Parkbucht bei Haus 27 und der Parkbucht auf Höhe Haus Nr. 19 um 1 m (Restfahrbahnbreite 4 m) ist zu prüfen hinsichtlich der Anforderungen an die verkehrsgerechte Benutzung für Rettungsfahrzeuge.

Hilfsweise ist mindestens die östliche Pflanzbucht der Parkbucht bei Haus 27 und die südliche Pflanzbucht der Parkbucht auf Höhe Haus Nr. 19 baulich um ca. 1 m zu erweitern; die Borde sind in einer überfahrbaren Höhe auszuführen.

Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erfolgen nicht. Eine überwiegende Verlagerung des Fahrverkehrs auf die stark überlastete Grandauer Straße (ohne Gehwege) ist zu verhindern. Die Lagerhausstraße im Baugebiet „BayWa-Gelände“ ist Teil des Straßennetzes der dortigen Wohnstraßen und hat neben dem Quartiersverkehr auch eine Entlastungsfunktion für die Grandauer Straße zu erfüllen. Diese Verkehrsfunktion war Bedingung für die Entwicklung des Baugebietes und ist auch künftig beizubehalten.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Ja ☐ Nein Verw.HH / Verm.HH ☐ Ansatzüberschr. ☐ Nachtragsvormerkung

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☒ Ja, positiv ☐ Ja, negativ ☐ Nein

Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen? ☐ Ja ☐ Nein

Anlagen:

Bauentwurf Erschließung August 2017 Endfassung
Lagerhausstraße Parkbuchten