



Wir bitten um Erläuterung, was mit dem Punkt gemeint ist, dass bis auf weiteres ein Umbau der Kreuzung Vorwerkstraße nicht notwendig ist.

- Warum ist kein Schleichverkehr zu befürchten? Durch die durchgängige Verbindung Vorwerkstraße-Kormoranstraße-Aubürgerstraße-Dorfstraße-Münchener Straße ist die Möglichkeit gegeben eine Alternativroute zu wählen, wenn sich der Verkehr auf der Münchener Straße staut/stockt.

Erläuterung S. 14/15:“ Durch die neue Erschließungssituation hat sich für die Vorwerkstraße die Situation deutlich verändert. Es ist eine Durchfahrung des Gebietes bis zum Anschluss im Bereich der Kormoranstrasse möglich. Durch die Nutzung aller Erschließungsarme verteilt sich das Verkehrsaufkommen. Eine Anbindung des Baugebietes über die Vorwerkstraße ist nach Aussage der Verkehrsuntersuchung grundsätzlich möglich, im Bebauungsplan wird die konkrete Ausgestaltung nicht dargestellt.“

- Hier wird darauf verwiesen, dass eine Durchfahrung des Gebietes möglich ist.
- Wie sollen Außenstehende wissen, dass dies nur für Anwohner gelten sollte?
- Wie wird sichergestellt, dass sich das Verkehrsaufkommen verteilt?
- Wie soll die konkrete Ausgestaltung der Anbindung des Baugebietes über die Vorwerkstraße aussehen?

Gemäß Ausführung Punkt 1.8 vom Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation vom 22.08.2018, dass „um die Erschließung dennoch so umsetzen zu können, müsste in der Vorwerkstraße das Parken sehr stark oder sogar in Gänze eingeschränkt werden. Möglicherweise müssen einzelne Abbiegebeziehungen unterbunden werden.“

- Handelt es sich hier um die konkrete Ausgestaltung der Anbindung?
- Wo sollen die Anwohner der Vorwerkstrasse und deren Besucher dann Parken?
- Was machen die Anwohner der Vorwerkstraße, die berufsbedingt oder privat nach links auf die Münchener Straße stadteinwärts abbiegen müssen?

Gemäß Ausführung Punkt 1.8 vom Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation vom 22.08.2018 wird „Der geplante Anschluss des Neubaugebietes über die bestehende Vorwerkstraße an die Münchener Straße als nicht ideal erachtet.“

- Hier verweisen wir auf die Variante 2 (Anlage 1) der Erschließung des Baugebietes, die die Mehrbelastung an Verkehr für die Vorwerkstraße reglementiert und von den Anwohnern der Vorwerkstraße präferiert wird.

Erläuterung S. 20: „Zur verkehrlichen Erschließung des Baugebietes wurden zwischenzeitlich verschiedene Varianten erstellt, gutachterlich untersucht und schließlich durch den Stadtrat entschieden, dass das Verfahren mit der vorliegend weiter ausgestalteten Variante 1 fortgeführt werden soll. Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass das Baugebiet unter Gewährleistung der grundsätzlichen Leistungsfähigkeit an das bestehende Straßennetz angebunden werden kann“.

- Wer gewährt die grundsätzliche Leistungsfähigkeit?  
Variante 1 begünstigt Schleichverkehre und lässt keine Aussage zu über das mögliche Verhalten der Verkehrsteilnehmer, wenn es sich um eine Durchfahrtstraße handelt.

Erläuterung S. 31: „Es wurden drei verschiedene Erschließungsvarianten entwickelt und verkehrsgutachterlich untersucht. Nachdem der Stadtrat in einem Grundsatzbeschluss entschieden hat, dass mit der entsprechenden Variante das Verfahren fortgesetzt werden soll, liegt nun eine Zweiteilung des Gebietes vor.“

- Die Zweiteilung des Baugebietes wird begrüßt, aber den ca. 10 Bauparzellen in dem einen Teil des Baugebietes stehen 51 WA1-Wohneinheiten, 9 WA2-Einheiten und 3 WA3-Einheiten in dem zweiten Teil des Baugebietes (Anschluss über Vorwerk- und Kormoranstraße) gegenüber.
- Warum begünstigt man mit Variante 1 mögliche Schleichverkehre, anstatt diese Möglichkeit komplett zu unterbinden und die Mehrbelastung an Verkehr durch Verwendung der Variante 2 auf beide Anschlüsse Vorwerk- und Kormoranstraße zu verteilen?

Erläuterung S. 37: „Die Anbindung zur Kormoranstraße erscheint hinsichtlich möglicher Schleichverkehre unproblematischer zu sein, außerdem wurde die Straßenführung innerhalb des Baugebietes so angepasst, dass das komplette Baugebiet mäanderförmig durchfahren werden muss.“

- Welche Fakten führen zu der Annahme, dass die Anbindung über Vorwerk- und Kormoranstraße bei einer, wenn auch mäanderförmigen, aber trotzdem durchgehender Straßenführung, unproblematischer ist?  
Eine Unterbindung des Schleichverkehrs ist nur durch eine bauliche Trennung gemäß Variante 2 möglich.

Erläuterung S. 38: „Die Verkehrserschließung wurde geändert. Nachdem keine Verbindung von der Vorwerkstraße in die Kranichstraße mehr vorgesehen ist, sind Schleichverkehre ausgeschlossen. Sofern ein Ausfahren über die Vorwerkstraße nicht möglich ist, besteht für die Fahrer die Möglichkeit über die Kormoranstraße auszuweichen.“

- Wie sollen die Bewohner des neuen Baugebietes und die bestehenden Bewohner der Vorwerkstraße testen, ob eine Ausfahrt möglich ist auf die Münchener Straße?
- Was, wenn keine Ausfahrt möglich ist?
- Wo sollen die Verkehrsteilnehmer wenden, um die Möglichkeit der Kormoranstraße zu nutzen?
- Gibt es bereits weiterführende Verkehrsplanungen?

#### **Begründung zum Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 150 E „Unsernherrn-Nord“, Stand September 2018 (Anlage 3):**

Die Mehrbelastung an Verkehr wird für die Anwohner der Vorwerk- bzw. Kranichstraße aufgeteilt. Die Vorwerkstraße weist gemäß Begründung zum Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 150 E, Stand September 2018, Entwurfsgenehmigung, Abschnitt I.6.1 „hinsichtlich der Verkehrsaufnahme nur geringe Leistungsreserven auf“.

Anmerkung Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation vom 22.08.2016: „Die Vorwerkstraße weist im Mittel eine Breite von 4,7 m bis max. 5,0 m auf. Es besteht aktuell ein gewisser Parkdruck durch Anwohner und Besucher, insbesondere der gegenüberliegenden Schrebergärten. Um die Erschließung dennoch so umsetzen zu können, müsste in der Vorwerkstraße das Parken sehr stark oder sogar in Gänze eingeschränkt werden. Möglicherweise müssen einzelne Abbiegebeziehungen unterbunden werden.“

Die Situation der Vorwerkstraße verändert sich nur dann, wenn die Zunahme der Verkehrsbelastung durch eine Abtrennung der Straße gemäß Variante 2 (siehe oben) von vornherein reglementiert wird. Ein Parkverbot in der Vorwerkstraße oder das Unterbinden der Abbiegebeziehungen ist aus folgenden Gründen bedenklich:

- Wo sollen die Anwohner / Besucher der Vorwerkstraße parken, wenn ein Parkverbot ausgesprochen wird?
- Wenn das Abbiegen aus der Vorwerkstraße nach links stadteinwärts unterbunden wird (die meisten Anwohner müssen beruflich stadteinwärts fahren), wo soll dann das Wenden erfolgen? An der Kreuzung Aubürger Straße / Münchener Straße?  
Die derzeitige Ampelschaltung an o.g. Kreuzung erlaubt es zu Stoßzeiten, dass maximal 3 Autos stadteinwärts abbiegen kommen, da der Gegenverkehr aus Richtung Klein-Salvator-Straße vorfahrtsberechtigt ist.
- Wie sollen auswärtige Autofahrer im Falle eines Rückstaus auf der Münchener Straße stadtaus- oder -einwärts erkennen, dass es sich bei der vermeintlichen Abkürzung über die Vorwerk- und Kormoranstraße um eine mäanderförmige, verkehrsberuhigte Zone handelt?

## 2. Erschließung des Neubaugebietes „Unsernherm-Nord“

Wie soll die Erschließung des Neubaugebietes erfolgen?

Eine alleinige Erschließung des Neubaugebietes über die Vorwerkstraße ist aus folgenden Gründen bedenklich :

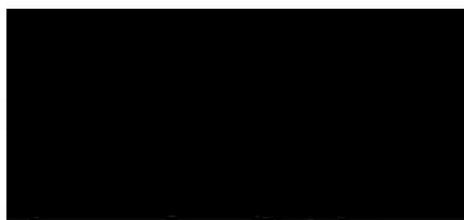
- Straßenbeschaffenheit der Vorwerkstraße: Die Straße ist durch ihre geringe Breite (siehe Ausführung des Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation vom 22.08.2018) und den Parkdruck der Anwohner und Besucher für einen dauerhaften Schwerlastverkehr für die Dauer der Erschließung und anschließende Bebauung der neuen Grundstücke nicht ausgelegt.
- Eine hohe Belastung von Lärm, Dreck und Emissionen des Schwerlastverkehrs während der Erschließungsphase und anschließender Bauungsphase für das gesamte Neubaugebiet „Unsernherm Nord“ sind für die Anwohner der Vorwerkstraße nicht hinnehmbar und beeinträchtigen die Lebensqualität enorm, da die zur Erholung dienende Gärten vieler Anwohner an die Vorwerkstraße grenzen.

Eine bauliche Trennung der neuen Durchgangsstraße wie in Variante 2 abgebildet setzt die Voraussetzungen dafür, dass die Erschließung- und Bauungsphase über zwei Wege erfolgen kann.

Gibt es einen zeitlich begrenzten Bauzwang für die neuen Grundstücke, der gewährleistet, dass die Belastung durch Lärm, Dreck und Emissionen auf die Anwohner der Vorwerkstraße sich in einem bestimmten zeitlichen Rahmen bewegt?

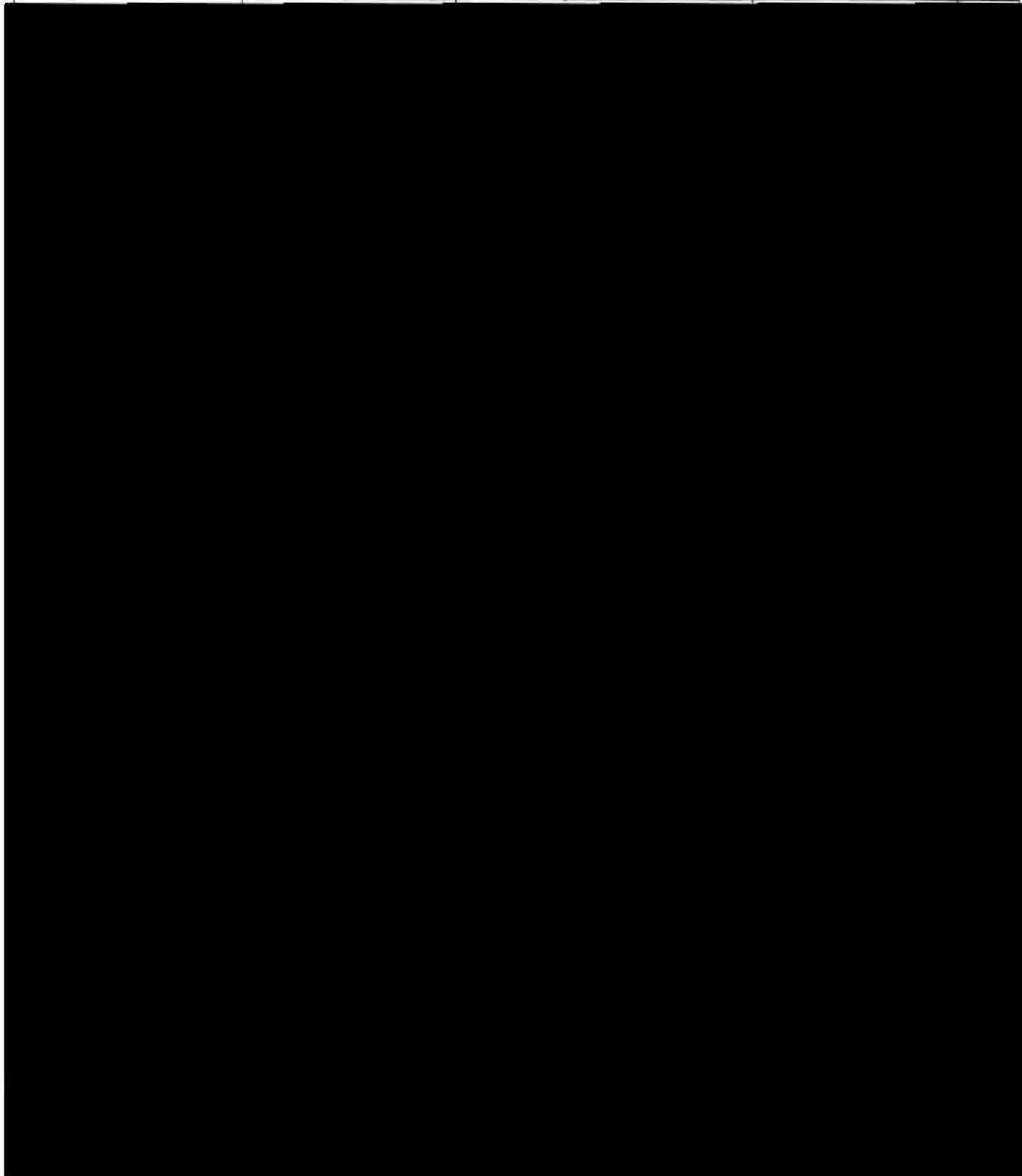
Wir begrüßen, dass die neu zu bauende Straße durch das Baugebiet im nördlichen Teil als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen ist.

Wir bitten Sie, unsere oben angeführten Bedenken zu berücksichtigen und behalten uns vor, weitere Stellungnahmen abzugeben.



Anlagen siehe Blatt 5

NAME	ADRESSE	EIGENTÜMER / ANWOHNER	UNTERSCHRIFT
------	---------	-----------------------	--------------



### Anlagen:

- Anlage 1: Beschlussvorlage inkl. Variantenklärung, Kurzwortag und Beschlussausfertigung
- Anlage 2: Auszüge aus Abwägungstabelle
- Anlage 3: Begründung zum Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 150 E „Unserhorn - Nord“, Stand September 2018

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0271/18</b> öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Stadtplanungsamt
	Kostenstelle (UA)	6100
	Amtsleiter/in	Brand, Ulrike
	Telefon	3 05-21 10
	Telefax	3 05-21 49
	E-Mail	stadtplanungsamt@ingolstadt.de
Datum	13.03.2018	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Öko- logie und Wirtschaftsförderung	24.04.2018	Vorberatung	
Stadtrat	09.05.2018	Entscheidung	

**Beratungsgegenstand**

**Grundsatzbeschluss** zur Fortführung des Bauleitplanverfahrens Nr. 150 E "Unsernherm - Nord"  
(Referentin: Frau Preßlein-Lehle)

**Antrag:**

Der Stadtrat nimmt den Bericht zu den vorliegenden Planvarianten zur Kenntnis und entscheidet, mit welcher Alternative das Bauleitplanverfahren Nr. 150 E „Unsernherm – Nord“ im Rahmen einer Entwurfsgenehmigung fortgeführt werden soll.

gez.

Renate Preßlein-Lehle  
Stadtbaurätin

# Anlage 1

## Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten:  ja  nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:  <input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von                      Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von                      Euro müssen zum Haushalt 20                      wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

## Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt:  ja  nein

wenn ja,

<input type="checkbox"/> freiwillig	<input checked="" type="checkbox"/> gesetzlich vorgeschrieben
<input type="checkbox"/> einstufig	<input checked="" type="checkbox"/> mehrstufig
<p>Wenn bereits bekannt, in welcher Form und in welchem Zeitraum soll die Beteiligung erfolgen:</p> <p>Die gesetzlich nach § 3 BauGB vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt im Rahmen des Bauleitplanverfahrens über Bekanntmachung in den Amtlichen Mitteilungen und Aushang im Stadtplanungsamt bzw. Veröffentlichung im Internet.</p>	

# Anlage 1

## **Kurzvortrag:**

Nach der Einleitung des Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 150 E „Unsernherrn – Nord“ wurden in der Beteiligung vom 22.07.2016 bis 26.08.2016 vor allem Bedenken hinsichtlich der Erschließung des neuen Baugebietes geäußert. Von Seiten der Anwohner der Vorwerkstraße wurde die zusätzliche Verkehrsbelastung und eventuell entstehender Schleichverkehr kritisch dargestellt. Hinsichtlich der Kranichstraße, als die andere Haupteerschließung, wurde die Verkehrsbelastung, die umwegige Verkehrsführung durch ganz Unsernherrn Richtung Innenstadt, Konflikte mit Schülerverkehren und Beeinträchtigung der als Naturdenkmal geschützten Eiche bei einem Straßenausbau als Gegenargumente zum ausgelegten Bebauungskonzept vorgebracht.

Es wurden mehrere Erschließungsvarianten entwickelt und im Verkehrsgutachten geprüft. Vor einer weiteren Ausarbeitung ist eine politische Entscheidung hinsichtlich der Erschließung erforderlich.

In allen Varianten erfolgt ein zusätzlicher Anschluss des Baugebietes an das bestehende Straßennetz im Bereich der Kormoranstraße über die südlich gelegene Lohe. Die Ausgestaltung ist in technischer Hinsicht mit dem Tiefbauamt und in Hinblick auf den Naturschutz mit dem Umweltamt abgestimmt.

### ***Variante 1 „Zweiteilung des Baugebietes“***

Die Verlängerung der Kranichstraße führt in den südwestlichen Bereich des Baugebietes und endet dort in einem Wendehammer mit lediglich fußläufiger Anbindung an das übrige Baugebiet. Im Bereich des Naturdenkmals macht die Straße dabei einen Bogen, um den Mindestabstand zum Wurzelraum zu gewährleisten.

Durch das Beibehalten der Erschließung in Verlängerung der Kormoranstraße kann eine gerechtere Verteilung der Verkehrsströme auf drei Erschließungsstränge erfolgen. Die öffentliche Grünfläche wird lediglich durch Geh- und Radwege durchzogen und nicht von einer Straße getrennt. Die Erschließung im Bereich des Naturdenkmals muss ggf. durch Wurzelschutzmaßnahmen bei der Spartenverlegung sichergestellt werden. Es entstehen im Vergleich zur Variante 3 auch Bauflächen im äußersten südwestlichen Planbereich.

### ***Variante 2 „Dreiteilung des Baugebietes“***

Auch in diesem Fall erfolgt die Erschließung des südwestlichen Bereiches über eine Verlängerung der Kranichstraße, die in einem Wendehammer endet. Die an die Kormoranstraße angeschlossene Straße verbindet nicht durchgängig das Baugebiet bis zur Vorwerkstraße, sondern endet, wie auch die Anbindung von der Vorwerkstraße, in einem Wendehammer.

Durch die drei vollkommen getrennten Erschließungsanbindungen, kann eine gerechtere Verteilung der Verkehrsströme erfolgen, wobei gleichzeitig Schleichverkehre ausgeschlossen werden. Allerdings führt die fehlende Durchgängigkeit der verkehrlichen Erschließung dazu, dass sämtlicher interner Verkehr auf die Münchener Straße geleitet wird. Auch in diesem Fall werden Untersuchungen am Naturdenkmal notwendig, die einen gewissen Zeit- und Kostenaufwand auslösen, dafür wird die öffentliche Grünfläche aber lediglich durch Geh- und Radwege durchzogen und nicht von einer Straße getrennt. Es entstehen auch hier im äußersten südwestlichen Planbereich mehr Bauflächen.

### ***Beschreibung Variante 3 „ohne westliche Bauzeile“***

Der Umgriff ist im Vergleich zum Aufstellungsbeschluss und zu den Varianten 1 und 2 im Südwesten verkleinert. Die Erschließung im südwestlichen Bereich endet in einem an das übrige Bauge-



# Anlage 1

biet angeschlossenen Wendehammer, von dem aus lediglich ein Fuß- und Radweg bis zur Verlängerung der Kranichstraße weiterführt.

Die Erschließungsstraße mit Wendehammer durchschneidet den eingeplanten Grünzug. Dafür kann aber die für die Spartenträger schwierige Erschließung in Verlängerung der Kranichstraße entfallen, sodass eine Beeinträchtigung des Naturdenkmals bzw. zunächst weitere notwendige kosten- und zeitaufwändige Untersuchungen vermieden werden. In Übereinstimmung mit Forderungen des BUND Naturschutzes, des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, der Regierung von Oberbayern und Privater entfällt die Bebauung am Ortsrand und das freie Landschaftsbild wird geschont, wodurch sich die Bauflächen etwas verringern. Gleichzeitig erübrigt sich die Erschließungsproblematik für hinterliegende landwirtschaftliche Flächen sowie die potentielle Gefährdung von Kindern auf ihrem Schulweg.

Nach einem Grundsatzbeschluss durch den Stadtrat kann die Ausarbeitung eines detaillierten Plans mit entsprechenden Festsetzungen erfolgen und das Bauleitplanverfahren gemäß den Vorgaben des Baugesetzbuches fortgeführt werden. Dazu sind im nächsten Schritt die ausgearbeiteten Planunterlagen und die mit Beschlussvorschlägen der Verwaltung versehenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Entwurfsgenehmigung den Stadtratsgremien zur Entscheidung vorzulegen.

# Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 150 E „Unsernherrn – Nord“

Varianten für Grundsatzbeschluss

## Variante 1



- gerechtere Verteilung der Verkehrsströme auf drei Erschließungsstränge
- mehr Bauflächen im südwestlichsten Bereich
- keine Zerschneidung der öffentlichen Grünfläche

- Erschließung im Bereich Naturdenkmal
- Ortsrandbebauung / Landschaftsbild
- Untersuchung Naturdenkmal (Kosten- und Zeitaufwand)
- Schulweg Kranichstraße

## Variante 2



- gerechtere Verteilung der Verkehrsströme auf drei Erschließungsstränge ohne Schleichverkehre
- mehr Bauflächen im südwestlichsten Bereich
- keine Zerschneidung der öffentlichen Grünfläche

- hoher Erschließungsaufwand
- Erschließung im Bereich Naturdenkmal
- Ortsrandbebauung / Landschaftsbild
- Untersuchung Naturdenkmal (Kosten- und Zeitaufwand)
- Schulweg Kranichstraße

## Variante 3



- keine Beeinträchtigung Naturdenkmal Eiche
- Landschaftsbild, keine Ortsrandbebauung
- Sparten und Erschließung
- keine Beeinträchtigung Schulweg (Kranichstraße)

- weniger Bauflächen
- Verteilung der Verkehrsbelastung lediglich auf zwei Erschließungsanbindungen
- Zerschneidung der öffentlichen Grünfläche durch Erschließungsstraße

Anlage 1

**BESCHLUSSAUSFERTIGUNG**

Grundsatzbeschluss zur Fortführung des Bauleitplanverfahrens Nr. 150 E "Unserherrn - Nord"

**Beratungsabfolge**

<b>Sitzung</b>	<b>Datum</b>	<b>Beschlussqualität</b>
Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung	24.04.2018	Vorberatung
Stadtrat	09.05.2018	Entscheidung

**Antrag:**

Der Stadtrat nimmt den Bericht zu den vorliegenden Planvarianten zur Kenntnis und entscheidet, mit welcher Alternative das Bauleitplanverfahren Nr. 150 E „Unserherrn – Nord“ im Rahmen einer Entwurfsgenehmigung fortgeführt werden soll.

**Beschluss:****Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung vom 24.04.2018**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung befürwortet mehrheitlich die Fortführung des Bauleitplanverfahrens Nr. 150 E „Unserherrn – Nord“ im Rahmen einer Entwurfsgenehmigung mit der Variante 1 „Zweiteilung des Baugebiets“.

**Stadtrat vom 09.05.2018**

Der Stadtrat genehmigt mehrheitlich die Fortführung des Bauleitplanverfahrens Nr. 150 E „Unserherrn – Nord“ im Rahmen einer Entwurfsgenehmigung mit der Variante 1 „Zweiteilung des Baugebiets“.



cke. In Abhängigkeit welchen Zweck diese erfüllen soll, wäre eine Weiterführung sinnvoll. Die Erschließung des Baugebietes erfolgt über zwei untergeordnete Straßen. Die Anschlüsse erfolgen jeweils von der Wendeanlage aus. Diese muss vermutlich umgebaut werden und sollte daher in den Umgriff des Bebauungsplanes fallen.

Aufgrund der nordöstlichen Erschließung über die Vorwerkstraße kann es sein, dass die Kreuzung Vorwerkstraße / Münchener Straße angepasst werden muss. Kosten hierfür sind bislang nicht im Haushalt eingestellt. Daher ist die Finanzierung einer schnellen Realisierung unklar.

Die neue Verbindung, die auch als Schleichweg zwischen der Vorwerkstraße zur Kranichstraße genutzt werden kann, verläuft durch einen verkehrsberuhigten Bereich. Inwieweit eine Trennung dieser beiden Straßen sinnvoll ist, sollte das Verkehrsmanagement entscheiden.

Die Anwohner der bisher relativ ruhigen Vorwerk- und Kranichstraße werden durch das neue Baugebiet erheblich belastet. Daher und zwecks einer verbesserten Anbindung des Baugebietes, sollte eine Anbindung im Südosten zur Kreuzung Kormoran- / Zaunkönigsstraße geprüft werden.

In den öffentlichen Flächen sollten mehr Parkflächen zur Verfügung stehen.

Flächen für private zweite Rettungswege (z.B. Aufstellflächen für die Feuerwehr) sind im öffentlichen Bereich nicht zugelassen und müssen abgelehnt werden.

In dem vorliegenden Bebauungsplan sind keine Maßketten eingetragen. Die Mindestbreite von Gehwegen sollte 2,10 m betragen, wenn die Bebauung bzw. Einzäunung nicht direkt am Gehweg anschließen. Besser wäre eine Breite von 2,50 m, gemäß der RAST06. Die restlichen Mindestbreiten der Straßen gemäß der RAST06 sollten beachtet und eingehalten werden.

Ein Bodengutachten ist noch nicht vorhanden. Daher können Angaben hinsichtlich einer möglichen Versickerung nicht getroffen werden. Falls eine Einleitung in das vorhandene Kanalnetz nicht möglich ist, wäre es sinnvoll einen Grünstreifen entlang der versiegelten Flächen freizuhalten, um eine anderweitige kostenintensive Versickerung z.B. mittels Rigo-

sehen, der auch um das verschobene Kleinspielfeld herum fortgeführt wird. Die Wendeanlagen werden (zum Teil) in den Umgriff mit einbezogen.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sowie die nun geänderte Erschließungslösung mit zusätzlicher Anbindung an die Kormoranstraße, machen bis auf weiteres einen Umbau im Bereich der Kreuzung Vorwerkstraße / Münchener Straße nicht notwendig.

Mit der nun vorgesehenen Erschließungsvariante sind keine Schleichverkehre mehr zu befürchten.

Die Erschließung wurde so angepasst, dass eine zusätzliche Anbindung im Bereich der Kormoranstraße erfolgt.

Es sind weiterhin lediglich im verkehrsberuhigten Bereich Park- und Grünstreifen vorgesehen, da hier das Parken nach den Vorgaben der StVO nicht außerhalb gekennzeichneten Flächen zulässig ist. Außerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs ist eine Ausweisung von Park- und Grünstreifen nur erfolgt, um einen Versatz in der Fahrbahn zu erreichen, die zur Geschwindigkeitsregulierung dienlich sind.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist im Einzelfall sicherzustellen, dass für den Nachweis des zweiten Rettungsweges der öffentliche Bereich nicht in Anspruch genommen wird. Eine Regelung durch den Bebauungs- und Grünordnungsplan ist nicht möglich.

Die vorliegende Straßenplanung wurde mit dem Tiefbauamt abgestimmt und entspricht den Vorgaben. In den Plan wurden außerdem die Maßketten aufgenommen.

Vom Tiefbauamt ist als Straßenbaulastträger ein Konzept für die Versickerung des Niederschlagswassers aus öffentlichen Flächen zu erstellen. Zwischenzeitlich liegt auch das Bodengutachten der GHB Consult GmbH vor. Demnach kommen als Versickerungsmöglichkeiten beispielsweise Mulden- oder Rohrr-



len zu vermeiden.

Durch die Verschwenkung der Straßenzuführungen im Norden in die Mitte und der Planung eines tiefen, nicht mitgewidmeten Grünstreifens (wichtige Voraussetzung) konnte die Beitragspflicht für die Flst.Nr. 261/4 ausgeschlossen werden.

Die konkrete Zuordnung der Ausgleichsflächen ist noch nicht durchgeführt. Laut Hinweis unter I.10 werden die erforderlichen Ausgleichsflächen im Laufe des Verfahrens noch ermittelt.

Es wird angeregt, dass für dieses sehr große Bebauungsplangebiet evtl. eine weitere Splitting in weitere Teilbereiche gut tun würde. Im Vorfeld Ausbau des südlichen Bereichs in einem eigenen Bebauungsplangebiet (z.B. 150 F).

golenversickerung in Frage. Eine Anbindung an den Kies ist bei beiden Varianten notwendig.

Das anfallende Niederschlagswasser aus den öffentlichen Flächen könnte nach Aussage der Ingolstädter Kommunalbetriebe einer zentralen Sickeranlage in den öffentlichen Grünflächen zugeführt werden. Bei der Bemessung der Sickeranlagen sind die Höhenentwicklung des Baugebietes sowie der mittlere höchste Grundwasserstand zwingend zu berücksichtigen.

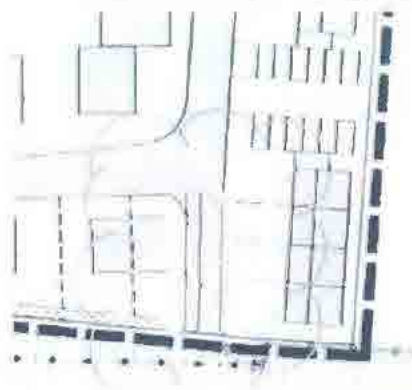
Für die Flst.Nr. 261/4 der Gemarkung Unsernherrn wäre, genauso wie für alle übrigen im Bestand vorhandenen Baugrundstücke, die nicht erst durch den vorliegenden Bebauungsplan erschlossen werden, eine Belastung mit Erschließungsbeiträgen nur schwer verständlich zu machen und soll daher in der Planung weitestgehend ausgeschlossen werden.

Inzwischen ist die Zuordnung der Ausgleichsflächen erfolgt und es wurde in den Bebauungsplan unter Nr. I.13 eine entsprechende Festsetzung aufgenommen.

Eine Splitting des Baugebietes erfolgt nur hinsichtlich der vorgesehenen Erschließung. Um Durchgangsverkehr zu vermeiden und den Grünzug zu schonen, wird der Bereich in Verlängerung der Kranichstraße mit einer Wendemöglichkeit erschlossen, der nicht an das übrige Baugebiet angeschlossen wird.

1.8 Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation vom 22.08.2016

Das geplante Baugebiet soll nur zwei Anschlüsse an das vorhandene Straßennetz erhalten. Es wird für äußerst sinnvoll gehalten, wenn das Baugebiet einen weiteren Anschluss an die Kormoranstraße erhalten würde, um die Verkehrsmengen besser zu verteilen. Daher wird es als zweckmäßig erachtet, wenn zumindest entsprechende Flächen als Grünstreifen mit Weg freigehalten werden würden.



Das Baugebiet hat wie vorgeschlagen einen zusätzlichen Anschluss an das bestehende Straßennetz im Bereich der Kormoranstraße erhalten. Gleichzeitig wurde die Anbindung der Grundstücke in Verlängerung der Kranichstraße an das übrige Baugebiet unterbrochen und es erfolgt eine Erschließung über einen Wendehammer, um Schleichverkehre zu vermeiden und den Grünzug zu schonen.

Der geplante Anschluss des Neubaugebietes über die bestehende Vorwerkstraße an die

Durch die neue Erschließungssituation hat sich für die Vorwerkstraße die Si-



<p>Münchener Straße wird als nicht ideal erachtet. Die Vorwerkstraße weist im Mittel eine Breite von 4,7 m bis max. 5,0 m auf. Es besteht aktuell ein gewisser Parkdruck durch Anwohner und Besucher, insbesondere der gegenüberliegenden Schrebergärten. Um die Erschließung dennoch so umsetzen zu können, müsste in der Vorwerkstraße das Parken sehr stark oder sogar in Gänze eingeschränkt werden. Möglicherweise müssen einzelne Abbiegebeziehungen unterbunden werden.</p> <p>Der Grundzuschnitt des Straßennetzes hat sich ggü. dem Planstand von 2014 nicht verändert. Hingegen wurde die Dichte der Bebauung erhöht, wodurch mehr Einwohner zu erwarten sind. Die verkehrlichen Auswirkungen soll eine Verkehrsuntersuchung klären, welche zurzeit in Bearbeitung ist und zu einem späteren Zeitpunkt im Verfahren vorliegen soll. Hieraus können sich weitere Forderungen seitens des Verkehrsmanagements hinsichtlich der verkehrlichen Abwicklung ergeben.</p> <p>Die geplanten Straßenraumbreiten sind für die notwendige Ausweisung als 30-Zone so gering, dass nur einseitig ein Gehweg und auch kein Parkstreifen möglich wären. Die genauen Breiten / Querschnitte sollten im weiteren Verfahren mit dem Tiefbauamt, dem Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation sowie den Spartenträgern konkretisiert werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Grabeland bei den geplanten Wegeverbindungen in den öffentlichen Grünflächen dauerhaft nicht mit privaten Kraftfahrzeugen angefahren werden kann. Gegen das widerrechtliche Befahren müssten evtl. Poller installiert werden. Eine Andienung des Grabelandes ist für die Nutzer daher nicht unmittelbar möglich, bspw. um Material anzufahren.</p>	<p>uation deutlich verändert. Es ist eine Durchfahrung des Gebietes bis zum Anschluss im Bereich der Kormoranstraße möglich. Durch die Nutzung aller Erschließungsarme verteilt sich das Verkehrsaufkommen. Eine Anbindung des Baugebietes über die Vorwerkstraße ist auch nach Aussage der Verkehrsuntersuchung grundsätzlich möglich, im Bebauungsplan wird die konkrete Ausgestaltung nicht dargestellt.</p> <p>Die vorgesehene bauliche Dichte im Wohngebiet hat sich im Vergleich zum Aufstellungsbeschluss nicht geändert (jeweils ca. 120 Wohneinheiten, 300 Einwohner) und auch dementsprechend in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt worden.</p> <p>Es ist eine Anpassung der vorgesehenen Straßenbreiten in Abstimmung mit dem Tiefbauamt und dem Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation erfolgt. Zusätzlich hat bereits im Juli 2018 eine Abstimmung mit den Spartenträgern stattgefunden. Die jeweiligen Maßketten können der Plangrafik entnommen werden.</p> <p>In der überarbeiteten Planung ist kein Grabeland mehr vorgesehen, da dieses sowohl verkehrstechnisch als auch in der konkreten Ausgestaltung zu nicht absehbaren Problemen geführt hätte.</p>
<p><b>2. Immissionsschutz</b></p>	
<p>2.1 Deutsche Bahn AG vom 18.08.2016</p>	
<p>Gegen die Bauleitplanung bestehen aus Sicht der Bahn keine grundsätzlichen Bedenken. Öffentliche Belange der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen werden hierdurch nicht berührt.</p> <p>Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstehen, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.</p> <p>Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In den Bebauungsplan wurde die Festsetzung Nr. 1. 14 aufgenommen, die mit dem Umweltamt abgestimmt ist und ausreicht, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicher zu stellen.</p>



**Bebauungs- und Grünordnungsplan  
Nr. 150 E „Unsernherrn - Nord“**

zur Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches, der Gliederung der Siedlungsräume sowie der Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen. Aus diesem Grund sollen sie durch Siedlungsvorhaben und größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden.

Konkret wird Einspruch bei folgenden Planungsdetails erhoben:

- Die in der Änderung des Flächennutzungsplanes vorgesehenen Maßnahmen – der geplante Grünstreifen und die bereits vorhandene Sportfläche – ersetzen nicht annähernd die Funktion des Grüngürtels in seiner jetzigen Form. Im Gegenteil: Für die geplante Bebauung muss u.a. ein eingewachsener, nicht asphaltierter (Schleich-)Weg weichen, der für viele Unsernherrner Kinder eines der wenigen unberührten, naturnahen Landschaftserlebnisse bietet, die leider eine Seltenheit darstellen. Die Artenvielfalt einer mit Rasen bepflanzten und entsprechend gepflegten Sportfläche ist entschieden geringer als die eines Feldrains. Das „Nachzeichnen“ einer Lohe des grünen Korridors entspricht nicht im Geringsten der Wertigkeit dieses Lohengebietes. Die vorhandene Lohe wird durch die geplante Bebauung weiter eingeengt.
- Änderung des Landschaftsbildes: Erholung entsteht durch bestimmte Landschaftsbilder und Naturerlebnisse (wie bspw. das Durchgehen des erwähnten „Schleichweges“). Durch die geplante Zufahrtsstraße und die Baugrundstücke entlang des jetzigen Feldweges (Verlängerung der Kranichstraße) wird der Blick auf die freie Flur erheblich beeinträchtigt.
- Gefährdung des Naturdenkmals: Aus den vorliegenden Planungen erscheint es fraglich, ob die markante Eiche an der Kranichstraße angesichts der geplanten Baumaßnahmen ausreichend geschützt werden kann.
- Verkehrserschließung: Hier ist eine große Belastung durch den motorisierten Individualverkehr zu erwarten. Bei 300 Personen, die neu in diesem Baugebiet wohnen sollen, kann mit 100 PKWs gerechnet werden, die mindestens zweimal am Tag fahren werden. Die grundlegende Problematik besteht darin, dass die Erschließung der bisherigen spärlichen Bebauung westlich der Münchener Straße zwischen Unsernherrn und der Hinterangerstraße (Schneiderbauerstraße, Vorwerkstraße) als Sackgasse erfolgte, eben weil man davon ausging, dass der Grünring in diesem Bereich nicht weiter bebaut werden soll. Jetzt aus der Vorwerkstraße eine Erschließungsstraße zu machen, die den Verkehr eines neuen Baugebietes (zumindest teilweise) aufnehmen soll, erscheint wenig zielführend. Da im morgendlichen Berufsverkehr ein Linksabbiegen problematisch ist (oder ist hier eine Lichtzeichenanlage geplant?), wird der Großteil des erwartbaren Kfz-Verkehrs

zugs, der auch in seiner Gesamtfunktion nicht beeinträchtigt wird.

Das Kleinspielfeld ist, wie bereits festgestellt, Bestand und wird durch die Planung lediglich abgesichert. Durch die Festlegung öffentlicher Grün- und Ausgleichsflächen müssen nicht die Funktionen des Grüngürtels übernommen werden, es kann dadurch aber sichergestellt werden, dass die Ausweisung des Baugebietes nicht dazu führt, dass der Grüngürtel in seiner Funktion beeinträchtigt wird.

In Abstimmung mit Gartenamt und Umweltamt erfolgt lediglich ein unerheblicher Eingriff in die südlich des Plangebietes gelegene Lohe im Bereich der Anbindung an die Kormoranstraße.

Dass durch eine Umsetzung der Planung das Landschaftsbild verändert wird, lässt sich nicht vermeiden, wenn dem Bedarf an zusätzlichem Wohnraum Rechnung getragen werden soll. Durch die festgesetzten Eingrünungsmaßnahmen und die vorgesehenen Wegeverbindungen wird aber eine annähernde Beibehaltung der Qualität des Blickes in die freie Landschaft sichergestellt. Durch entsprechende Untersuchungen und ein Abrücken der Erschließung von der Eiche wird sichergestellt, dass der Baum bestehen bleiben kann und keine Schädigung durch die Erschließungsarbeiten erleidet.

Zur verkehrlichen Erschließung des Baugebietes wurden zwischenzeitlich verschiedene Varianten erstellt, gutachterlich untersucht und schließlich durch den Stadtrat entschieden, dass das Verfahren mit der vorliegend weiter ausgestalteten Variante 1 fortgeführt werden soll. Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass das Baugebiet unter Gewährleistung der grundsätzlichen Leistungsfähigkeit an das bestehende Straßennetz angebunden werden kann.



über die geplante neue Straße und die Kranichstraße fließen, wodurch die in den Morgenstunden sowie so schon stark befahrene Dorfstraße noch weiter belastet würde. Legitime Proteste der Bevölkerung des vom Verkehrsaufkommen sowieso schon stark belasteten Ortsteils Unsernherrn sind die absehbare Folge! Dies ließe sich dadurch vermeiden, dass die geplante neue Straße nicht die beiden Baugebiete links und rechts vom geplanten Grünstreifen verbindet. Somit könnten sie jeweiligen Baugebiete nur jeweils von der Kranichstraße bzw. nur von der Vorwerkstraße aus erreicht werden. Ein Durchgangsverkehr nur über die Kranichstraße wäre so nicht möglich, der Lärm und das unnötige Verkehrsaufkommen durch das gesamte Gebiet somit vermieden. Außerdem würde somit der Grünstreifen nicht durch eine Straße zerschnitten. Ein zweigeteiltes Baugebiet ohne Verbindungsstraße hat auch das Büro Weinzierl in seiner „Strukturellen Untersuchung Landschaftsraum Süd 2. Grünring“ im Jahr 2013 mit entsprechender Begründung vorgeschlagen. Aus welchem Grund wird in der vorliegenden Planung eine durchgängige Straße vorgesehen?

- Eine Bebauung des Streifens westlich der Kranichstraße nördlich der bestehenden Wendepalte ist in der Planung des Büros Weinzierl nicht vorgesehen und wird vom BUND Naturschutz abgelehnt! Auch im großen Baufeld geht der Bebauungsplan über die Vorschläge des Büro Weinzierl hinaus: Während dort der Grünstreifen, der das Gebiet zum Sportplatz abgrenzt unmittelbar südlich des Grundstücks Vorwerkstraße 16 beginnt, findet sich im Bebauungsplanentwurf hier noch eine Reihe mit sechs Einfamilienhausgrundstücken. Dass hier über die Vorschläge der „Strukturellen Untersuchung“ weit hinausgegangen wird, wird abgelehnt!

Die Erschließung des in der Untersuchung vorgesehenen südwestlichen Teils des Baugebietes erfolgt vorliegend über eine Verlängerung der Kranichstraße mit Wendepalte. Dadurch

kann eine Zerschneidung des Grünzuges durch Straßenverkehrsflächen vermieden werden. Gleichzeitig muss eine Erschließung aber auch immer noch wirtschaftlich darstellbar sein. Ohne die zusätzlichen Baugrundstücke, wäre die Erschließungslast für die innen liegenden sechs Baugrundstücke unverhältnismäßig hoch. Um aber einen Abschluss zu den Flächen des Zweiten Grünrings zu gewährleisten, wurde in die Planung auch an der südwestlichen Grenze des Baugebietes eine Ausgleichsfläche miteingeplant.

Die Planung nimmt außerdem durch ein entsprechendes Abrücken der Erschließungsstraße auf die Erhaltungswürdigkeit des Naturdenkmals Rücksicht,



Abb. 36: Bebauungsvorschlag Am Sportplatz Unsernherrn



- Die vorliegende Planung lässt grundsätzlich ein nachhaltiges und zukunftsfähiges lokales Verkehrskonzept vermissen. Es wird daher eine verbesserte Anbindung des stetig wachsenden Ortsteils Unsernherrn an den ÖPNV gefordert. Die geplante Erschließung des Baugebietes mit der Haltestelle Aubürgerstraße, die ausschließlich von der Linie 16 (wochentags im Halbstunden- und samstags und sonntags im Stundentakt) angefahren wird, ist nicht ausreichend!
- Durch die Erschließung des gesamten Gebietes über die Kranichstraße würde der hier verlaufende und täglich von hunderten Schülern und Berufspendlern genutzte Fahrrad- und Fußweg, der von Unsernherrn zur Saindllohstraße führt, ab der Einmündung der neu zu bauenden Erschließungsstraße stark beeinträchtigt. Konflikte, vermutlich sogar Unfälle sind an der rechtwinkligen Einmündung der Straße in den Kranichweg vorprogrammiert.
- Generell wird das neue Baugebiet einen Einschnitt in die Lebensqualität der Unsernherrner Bürger bedeuten. Sei es durch die eingeschränkte und behinderte Nutzung des Radweges, die vorauszu sehenden Beschwerden der künftigen Bewohner über den Lärm des Sportplatzes, die abnehmende Qualität des Landschaftsbildes und somit der Erholung, durch die Verbauung und Beseitigung von natürlichen Wegen und Naturspielplätzen der Kinder und den zunehmenden (Bau-)Lärm und Verkehr.
- Die Frage nach einer langfristigen Unantastbarkeit des Grüngürtels bleibt wieder einmal offen. Es wird in der Ausweisung von Landschaftsschutzgebieten und der naturschutzfachlichen Aufwertung der Ackerflächen in ihrer Artenvielfalt und ihrem Erholungswert durch eine entsprechende Heckengestaltung und Einführung von Wildlebensflächen eine

was wiederum eine Einbeziehung der westlich gelegenen Grundstücke erforderlich machte.

Die Ausweisung von Bauflächen geht im großen Baufeld mit der vorliegenden Planung insofern über die Untersuchung hinaus, dass noch ca. 15 m weit über die vorgesehenen Stellplätze hinaus Bauraum ausgewiesen wird.

Dies entspricht einem schonenden Umgang mit Flächen, da durch die Mehrausweisung an dieser Stelle zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden kann, während die Ausweisung neuer Bauflächen nicht über die Bestandsgebäude Vorwerkstraße 15 bzw. 17 hinausgeht.

Die Erschließung des Baugebietes mit ÖPNV ist über die vorhandene Haltestelle „Aubürgerstraße“ sichergestellt. Inwiefern eine Änderung hinsichtlich der Taktung der dort verkehrenden Linie 16 erfolgt, ist außerhalb des Bauleitplanverfahrens durch die INVG auch unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten zu entscheiden.

Nachdem das Erschließungskonzept zur vorliegenden Entwurfsgenehmigung umfassend überarbeitet wurde und die Verlängerung der Kranichstraße nun mehr einige wenige Bauplätze erschließt, ist nicht mit Problemen im Bereich des Schulweges zu rechnen. Zudem wird die Kranichstraße in diesem Bereich so verbreitert, dass ein Gehweg eingeplant werden kann.

Eine Nutzung des Radweges wird auch weiterhin möglich sein, der Bebauungsplan erreicht sogar eine Verbesserung der (Rad-)Wegeverbindungen.

Nachdem der Sportplatz bereits im Bestand vorhanden und auch im Bebauungsplan dargestellt ist, ist für hinzuziehende Bürger ersichtlich, dass entsprechende Geräuschkulissen zu erwarten sind. Aufgrund des vorgesehenen Lärmschutzwalls sind außerdem erhebliche Belastungen nicht zu erwarten. Dass allerdings durch die Ausweisung von neuen Baugebieten sowohl zunächst Baulärm als auch später ein Anstieg des Verkehrslärms ergibt, lässt sich nicht vollständig vermeiden. Allerdings ist dies notwendig, um den bestehenden Bedarf an zusätzlichem Wohnraum zu decken. Dieser Belang im Allgemeinwohl ist höher zu bewerten als das individuelle Interesse an Ungestörtheit.

Die Flächeninanspruchnahme bewegt sich weitestgehend in dem vom Büro Weinzierl in der Untersuchung für den Landschaftsraum Süd – 2. Grünring für den Vertiefungsbereich am Sportplatz Unsernherrn vorgesehenen Bereich. Durch die Ausweisung von eingriffsnahen Ausgleichsflächen, wird der Bedarf

<p>ungsplanes getroffen werden. Insbesondere am Ortsrand sollte auf eine gute Gestaltung des Baugebietes geachtet werden (RP 10 B III 1.5 Z).</p> <p>Die Planung steht bei ausreichender Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bzgl. des Regionalen Grünzuges nicht entgegen.</p> <p>Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass den Anforderungen des Klimaschutzes Rechnung getragen werden soll, insbesondere durch die Reduzierung des Energieverbrauchs mittels einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, durch die verstärkte Erschließung und Nutzung erneuerbarer Energien (...) (LEP 1.3.1 (G)). Potentiale der Energieeinsparung und Energieeffizienzsteigerung sollen durch eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung genutzt werden (LEP 6.1 (G)). Erneuerbare Energien sind verstärkt zu erschließen und zu nutzen (LEP 6.2.1 (G)). Es sollte dargelegt werden, inwiefern die Planung bzgl. der Förderung regenerativer Energiequellen und der Energieeffizienzsteigerung optimiert ist bzw. werden kann.</p>	<p>Die vorgeschriebene Dachbegrünung (vgl. I.12 des Bebauungsplans) kann einen positiven Beitrag zur Klimaanpassung leisten.</p> <p>Zudem schließt der Bebauungsplan in Nr. I.14 die Verwendung des fossilen Brennstoffs Kohle aus.</p> <p>Die Nutzung von regenerativen Energieträgern, insbesondere Sonnenenergie, wird außerdem grundsätzlich unterstützt durch finanzielle Anreize der öffentlichen Hand. Eine zwangsweise Regelung, etwa durch das Vorschreiben entsprechender Photovoltaik-Installation, entspricht nicht der gängigen Praxis der Stadt Ingolstadt. Zwar ist es auch städtebauliches Ziel der Stadt Ingolstadt, die Möglichkeiten der Solarenergienutzung zu begünstigen, z.B. durch entsprechende Situierung der Baukörper (vgl. hierzu auch Nr. III.6), dies bleibt ansonsten aber der freien Entscheidung der Bauherren überlassen und wird nicht durch entsprechende Festsetzungen erzwungen. Eine solche Vorgehensweise bedürfte einer entsprechenden politischen Grundsatzentscheidung des Stadtrates, da eine derartige Regelung im Einzelfall (wie im hier behandelten Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 150 E) eine nicht akzeptable Ungleichbehandlung darstellen würde. Unabhängig davon sind die Vorgaben der Energieeinsparverordnung zu beachten.</p>
<p><b>6. Öffentlichkeit / private Belange</b></p>	
<p>6.1 Private Stellungnahme vom 25.08.2016</p>	
<p><b>Geplante Verkehrserschließung</b> Probleme, die dabei entstünden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Ortsteil Unsernherrn ist schon jetzt stark vom Verkehr belastet. Es wird befürchtet, dass eine erhebliche zusätzliche Lärm- und Abgasbelastung entstehen würde, wenn der gesamte Verkehr des neuen Baugebietes über die neu geplante Straße zur Kranich-, Dorf-, Aubürger-, in die Münchener Straße eingeleitet würde.</li> <li>• Der Verkehr zur Einfahrt in die Münchener Straße (z.B. beim morgendlichen Berufsverkehr) über die Dorf- bzw. Aubürgerstraße würde sich weit zurückstauen zumal bei jeder Ampelschaltung nur zwei Autos in die Münchener Straße einfahren können.</li> </ul>	<p>Die verkehrliche Erschließung des Baugebietes wurde zur vorliegenden Entwurfsgenehmigung grundlegend überarbeitet:</p> <p>Die Abkopplung des südwestlichen Teils verhindert Schleichverkehre und verursacht lediglich für die erschlossenen ca. zehn Bauparzellen zusätzlichen Verkehr, sodass keine erhebliche zusätzliche Belastung in diesem Bereich zu erwarten ist und auch keine Beeinträchtigung des Fuß- und Radweges erfolgt. In diesem Bereich ist außerdem ein Gehweg eingeplant.</p>



- Es muss damit gerechnet werden, dass viele diese Verkehrsführung mitten durch Unsernherrn als Schleichweg benutzen würden, um die täglichen Staus der Münchener Straße zu umfahren (Vorwerk-, Kranich-, Dorfstraße, Einfahrt Peterwirt in die Münchener Straße).
- Gefährliche Verkehrssituationen könnten durch den, vom neuen Baugebiet kommenden Verkehr bei der Einmündung in die Verlängerung der Kranichstraße entstehen. Unfälle wären vorprogrammiert da die Verlängerung der Kranichstraße zu Saindloh- bzw. Wallensteinstraße stark frequentiert ist.

Der Weg wird benutzt:

- Von Schülern als Schulweg zur Ochsen Schlacht oder anderen Gymnasien der Stadt
- Als Spazierweg von Familien mit Kindern (Kinderwagen, Laufräder), Joggern, Hundehaltern
- Von Radfahrern, auch aus der Umgebung, um gefahrlos und ohne Lärm- und Abgasbelastung in die Stadt zu gelangen
- Von Sporttreibenden und Sportplatzbesuchern (größere sportliche Veranstaltungen verursachen einen regen Verkehr)
- Von landwirtschaftlichem Verkehr usw.

Aus diesen Gründen wird eine Zweiteilung des Baugebietes in ein örtliches Baugebiet (rechts vom geplanten Grüngürtel) und ein westliches Baugebiet (links vom geplanten Grüngürtel) ohne Verbindungsstraße befürwortet. Auch das Büro Weinzierl hat in seiner „Strukturellen Untersuchung Landschaftsraum Süd 2. Grünring“ vom Jahr 2013 ein zweigeteiltes Baugebiet ohne Verbindungsstraße vorgeschlagen

westlich vom Grüngürtel gelegenes Baugebiet

Bei einer Zweiteilung des Baugebietes müssten nur die Bewohner dieses Baugebietes über die Kranichstraße zu- und abfahren, wodurch natürlich der gesamte Ortskern von Unsernherrn nur unwesentlich mehr belastet werden würde.

Man könnte sich vorstellen, dass bei dieser Lösung die (nördlich des Grundstücks Flst.Nr. 64/1 bzw. 264/3 der Gemarkung Unsernherrn gelegene) Zufahrt zu diesem Baugebiet als kleinere, bzw. verkehrsberuhigte Straße oder Spielstraße geplant werden kann. Dies hätte den Vorteil, dass bei der unfallträchtigen Einfahrt in die Verlängerung der Kranichstraße weniger oder keine Probleme entstehen würden. Hierbei könnte man evtl. auch den Charakter dieses schönen, eingewachsenen Weges erhalten. Die Verlängerung der Kranichstraße zum Sportplatz (Weg neben der Eiche) könnte man in diesem Fall in ihrem jetzigen Zustand belassen.

Die vorliegende Planung mit den getrennten Erschließungen entspricht den vorgebrachten Forderungen. Die strukturelle Untersuchung Landschaftsraum Süd 2. Grünring hat zur Erschließung keine konkreten Aussagen beinhaltet. Sie diente u.a. dazu, Potentialflächen für eine Abrundung bzw. Ergänzung der bestehenden Ortsränder für eine nachhaltige Baulandausweisung (im Rahmen einer strategischen Landschafts- und Siedlungsentwicklung) zu untersuchen.

Es wurden drei verschiedene Erschließungsvarianten entwickelt und verkehrsgutachterlich untersucht. Nachdem der Stadtrat in einem Grundsatzbeschluss entschieden hat, dass mit der entsprechenden Variante das Verfahren fortgesetzt werden soll, liegt nun eine Zweiteilung des Gebietes vor.

östlich vom Grüngürtel gelegenes Baugebiet

Die Zu- und Abfahrt zu diesem Baugebiet könnte über die Vorwerkstraße, wenn nötig evtl. mit Ampel erfolgen. Zusätzlich bietet sich an, eine zweite Verkehrsanbindung an die Kormoranstraße zu schaffen. Dadurch wäre die weiträumige Umfahrung über die Kranich-, Dorf- und Aubürgerstraße zur Einfahrt in die Münchener Straße nicht erforderlich. Für diese Lösung spricht auch, dass sie zur Nutzung als Schleichweg weniger geeignet ist, also vorwiegend die Anwohner dieser Straße befahren würden.

Da die Vorteile einer Verkehrsanbindung an die Kormoranstraße (im Vergleich zur Anbindung an die Kranichstraße) weitaus überwiegen, sie also die beste Lösung darstellt, sollte sie auf jeden Fall umgesetzt werden. Es kann doch nicht sein, dass nur wegen eines länger dauernden, mit mehr Aufwand verbundenen Verwaltungsaktes der gesamte Verkehr des neuen Baugebietes für immer weiträumig und umständlich durch den Ortskern von Unsernherrn geleitet werden soll (mit wesentlich mehr Lärm- und Abgasbelastungen), wenn die Möglichkeit besteht auf direktem, sehr kurzen Weg in die Münchener Straße zu gelangen.

Es kommt nur diese Lösung in Frage.

Die Erschließung des Hauptbereiches des Bebauungsplanes erfolgt über die Vorwerkstraße und eine Anbindung an die Kormoranstraße.



Verkehrs – vermehrte Lärmbelastung und Abgasbelastung – teilweise geplante Entfernung von Hecken und Bäumen – Beeinträchtigung der Lebensqualität) wird darum gebeten, die Einwände und Anregungen zu berücksichtigen.	
6.2 Bezirksausschuss XII „Münchener Straße“ vom 13.09.2016 und vom 08.05.2018	
<p>1. Das Verkehrsgutachten soll die Anbindung über die Kormoranstraße ernsthaft betrachten.</p> <p>2. Als positiv wird die Unterbrechung des Verkehrshauptflusses im Zentrum des neuen Baugebietes gesehen.</p> <p>3. Augenmerk auf das hohe Aufkommen an Radfahrern (Schüler) auf der Kranichstraße!</p> <p>4. Der ökologische Aspekt wurde angesprochen und der BZA legt Wert auf diesen Aspekt.</p> <p>5. Es soll in jeder Phase einen deutlichen Hinweis auf den Sportplatz in der Nachbarschaft geben, insbesondere in der Bewerbung der Grundstücke.</p> <p>6. Der BZA befürwortet ein Einheimischen-Modell.</p> <p>Zu der in der Bürgerversammlung (vom 22.03.2018) angesprochenen Erschließung des Baugebietes „Unsernherrn - Nord“ legt die Stadtplanung drei Varianten vor; die entsprechenden Pläne werden gezeigt und erläutert. Das Gremium spricht sich mit drei Gegenstimmen für die Variante 1 aus, dies mit der Maßgabe, Schleichverkehr baulich uninteressant zu machen.</p>	<p>Die Anbindung über die Kormoranstraße wurde in die Planung mit aufgenommen und das Erschließungssystem durch den Verkehrsgutachter als grundsätzlich leistungsfähig betrachtet.</p> <p>Eine Unterbrechung des Verkehrsflusses erfolgt insoweit, als die Bebauung im südwestlichen Teilbereich nicht mit dem restlichen Baugebiet verbunden ist. Dadurch wird auch die Verkehrsmenge im Bereich der (Verlängerung der) Kranichstraße und damit die Unfallgefahr deutlich reduziert.</p> <p>Gleichzeitig kann so die Durchgängigkeit des Grünzuges gewährleistet werden.</p> <p>Die Veräußerung der Baugrundstücke ist nicht Teil des Bauleitplanverfahrens. Nachdem die Sportanlagen aber ohnehin bereits im Bestand vorhanden und auch im Bebauungsplan dargestellt sind, ist für potentielle Interessenten ersichtlich, dass entsprechende Geräuschkulissen möglich sind. Aufgrund des vorgesehenen Lärmschutzwalls sind außerdem erhebliche Belastungen nicht zu erwarten.</p> <p>Nachdem die Vergabe der Grundstücke nicht Teil des Bauleitplanverfahrens ist, können in diesem Rahmen auch keine Vorgaben für das jeweilige Vorgehen getroffen werden. Üblicherweise liegt dem Verkauf der städtischen Grundstücke ein Einheimischen-Modell zu Grunde.</p> <p>Durch die getrennte Erschließung des südwestlichen Teilbereichs des Baugebietes sind insofern bereits Schleichverkehre ausgeschlossen. Die Anbindung zur Kormoranstraße erscheint hinsichtlich möglicher Schleichverkehre unproblematischer zu sein, außerdem wurde die Straßenführung innerhalb des Baugebietes so angepasst, dass das komplette Baugebiet mäandertförmig durchfahren werden muss.</p>
6.3 private Stellungnahme vom 10.10.2016	
Vom Eigentümer des Grundstückes Kormoranstraße 17, das direkt an das neue Bebauungsgebiet anschließt, wird angeführt, dass er dieses ca. 2010 mit einem 6 Familienhaus bebaut hat.	Die Schaffung einer Zufahrtsmöglichkeit für das Grundstück Kormoranstraße 17 erfolgt in dem vorliegenden Bebauungsplan nicht. Die überplanten Flächen sollen der Schaffung neuer Bauplätze dienen. Eine private Zufahrt zu einem



<p>Ihm wurde damals vorgeschrieben, eine Tiefgarage zu bauen. Der hintere Teil des Bauplatzes blieb frei. Nach damaliger Aussage könnte auf diesem Teil des Grundstückes ein Haus gebaut werden, sobald das angrenzende Grundstück Bauland wird und somit nicht mehr im Außenbereich liege. So habe er es jetzt für seine Familie geplant.</p> <p>Daraus ergibt sich nun folgendes Problem: Von hinten besteht keine Möglichkeit der Zufahrt. Der Eigentümer ist notfalls auch bereit, die Zufahrt zu erwerben und selbst auszubauen. Auch die Anschlüsse könnten von dem bereits gebauten Haus übernommen werden, sodass für die Stadt keine Mehrkosten anfielen.</p> <p>Es wird deshalb um Entgegenkommen bei dem Anliegen gebeten.</p>	<p>bestehenden Baugrundstück entspricht nicht diesem Ziel. Der Grundstückseigentümer kann ggf. auf seinem eigenen Grundstück eine Erschließung auch des hinteren Grundstücksteils herstellen.</p>
<p>6.4 Private Stellungnahme vom 22.08.2016</p>	
<p>Hinsichtlich der notwendigen Verkehrsanbindung des neu zu erschließenden Baugebietes wird von dem Anwohner der Vorwerkstraße Folgendes zu bedenken gegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Vorwerkstraße ist eine recht enge Straße und ein Durchgangsverkehr für das neu zu erschließende Wohngebiet in beide Richtungen nach Erachten des Einwenders nicht möglich.</li> <li>• Bereits jetzt bestehen erhebliche Probleme für die Anwohner bei Stoßzeiten in die Münchener Straße einzubiegen, v.a. wenn sich der Verkehr in den späten Nachmittagsstunden oder bei Problemen auf der Autobahn häufig bis zur Allguth-Tankstelle staut.</li> <li>• Zu berücksichtigen ist auch, dass es in dieser Straße, v.a. Richtung Wendeplatte, sehr viele Kleinkinder gibt, die dort spielen.</li> <li>• Es wird befürchtet, dass außer den Anwohnern des neuen Baugebietes v.a. bei Stau die neue Verkehrsanbindung als Schleichweg nach Unsernherrn, Spitalhof, Hundszell etc. genutzt wird.</li> <li>• Während der Bauphase ist ein Durchkommen von Lastwägen in unterschiedlicher Richtung nicht möglich, problematisch auch die Parksituation für die Anwohner in dieser Zeit. Ein Ausweichen auf Gehwege ist sowohl angesichts der hier lebenden Kinder und alten Menschen sowie des derzeitigen Zustandes dieser Gehwege bzw. darunter liegender Gasleitungen wohl keine Option. Auch stellt sich für die Anwohner die Frage, wer ggf. für Schäden aufkommt.</li> <li>• Weiterhin wird darum gebeten, alle Maßnahmen zu treffen, um Erschließungskosten durch das Bauvorhaben für bestehende Anwohner zu vermeiden und die geplante Grünstreifenlösung weiterzuverfolgen.</li> </ul>	<p>Die Verkehrserschließung wurde geändert. Nachdem keine Verbindung von der Vorwerkstraße in die Kranichstraße mehr vorgesehen ist, sind Schleichverkehre ausgeschlossen. Für die Anbindung des Baugebietes bestätigt die Verkehrsuntersuchung eine grundsätzliche Leistungsfähigkeit.</p> <p>Es handelt sich bei der Vorwerkstraße nicht um einen verkehrsberuhigten Bereich / eine Spielstraße, sodass gem. § 31 StVO Sport und Spiel auf der Fahrbahn, den Seitenstreifen und auf Radwegen nicht erlaubt sind.</p> <p>Nachdem die Verbindung von der Vorwerkstraße in die Kranichstraße nicht mehr vorgesehen ist, sind auch keine entsprechenden Schleichverkehre mehr zu befürchten.</p> <p>Sofern ein Ausfahren über die Vorwerkstraße nicht möglich ist, besteht für die Fahrer die Möglichkeit über die Kormoranstraße auszuweichen.</p> <p>Für die im Bestand vorhandenen Baugrundstücke, die nicht erst durch den vorliegenden Bebauungsplan erschlossen werden, wäre eine Belastung mit Erschließungsbeiträgen nur schwer verständlich zu machen und soll daher in der</p>



<p>Als Anwohner wäre man erfreut, wenn bei einer Ortsbegehung die Anliegen Gehör finden würden.</p>	<p>Planung weitestgehend ausgeschlossen werden. Es bestand zwischenzeitlich sowohl im Rahmen einer Bürgerversammlung als auch über den Bezirksausschuss die Möglichkeit die Anliegen außerhalb des formalen Bauleitplanverfahrens vorzubringen. Zusätzlich fanden auch im Referat für Stadtentwicklung und Baurecht diverse Gesprächstermine statt.</p>
<p>6.5 Private Stellungnahme vom 22.08.2016</p>	
<p>Das Baugebiet wird aufgrund der bereits bestehenden Verkehrsbelastung für nicht verträglich gehalten. Als Anwohner der Dorfstr. 21 ist bekannt, dass bereits die bestehenden Feldwege verstärkt als Ausweichstrecken genutzt werden. Die Dorfstraße bzw. die Kranichstraße werden für nicht entsprechend aufnahmefähig gehalten. Ein Verkehrsgutachten ist zwingend erforderlich.</p>	<p>Die Verkehrsführung wurde zur Entwurfsgenehmigung grundlegend überarbeitet, hierzu wurden zunächst Varianten entwickelt, die anschließend verkehrsgutachterlich untersucht wurden und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt wurden. Die ausgewählte Variante 1 sieht eine Zweiteilung des Gebietes vor und eine zusätzliche Anbindung im Bereich der Kormoranstraße. Die grundsätzliche Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wird durch das Büro INOVAPLAN GmbH bestätigt</p>
<p>6.6 Private Stellungnahme vom 25.08.2016</p>	
<p>Generell stehen die Einwendungsführer dem neuen Baugebiet als Anwohner und Betroffene sehr positiv gegenüber. Es ist klar, dass so ein neues Baugebiet mehr Verkehr bedeutet. Aber dass der Verkehrsbetrieb von und zu der neuen Siedlung nicht in einem direkten Weg zur Hauptverkehrsstraße (Münchener Straße) führt, sondern erst einmal zurück ins Dorf über die Kranichstraße, Dorfstraße und Aubürgerstraße erfolgen soll, ist unerklärlich und kann so in keinster Weise akzeptiert werden. Die Dorfstraße ist sowie so schon genug belastet mit dem Durchgangsverkehr von Hundszell, Seehof, Zuchering und Weichering. Dies stellt für die Anwohner eine erhebliche Belastung dar. Des Weiteren wird die Dorfstraße als Schulweg zur Ochsen Schlacht und als Verkehrsweg zum Sportverein TSV Unsernherrn genutzt. Hier eine Ausfahrt zur neuen Siedlung zu planen, auch wenn diese wie überall mit Zone 30 geplant wird, stellt neben einer Lärmbelastung ein weitaus schlimmeres Sicherheitsrisiko für Kinder und Jugendliche dar. Ferner ist doch wirklich nicht zu erklären, warum die neuen Siedlungsbewohner statt 50 m nun 3.000 m zur Hauptstraße fahren müssen, quasi aus dem Dorf muss man erstmal ins Dorf und nebenbei vorbei an Sportplatz und Schulwegen. Es wird um Prüfung und Rückinfo gebeten.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.  Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung entsprechend angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können.  Der Schulweg wird aufgrund der nun erheblich niedriger einzuschätzenden Verkehrsbelastung für die erschlossenen etwa zehn Grundstücke nicht wesentlich beeinträchtigt. In diesem Bereich ist außerdem ein Gehweg eingeplant.  Durch die Anbindung an die Kormoranstraße ist eine Ausfahrt in Richtung der Münchener Straße ohne größeren Umweg möglich.</p>



## 6.7 Private Stellungnahme vom 13.04.2017

Die Anliegerin der Sperlingstraße (Ecke Dorfstraße) stellt fest, dass der Durchgangsverkehr seit geraumer Zeit ständig wächst. Die Dorfstraße wird zunehmend als Verbindung nach Haunwöhr und Spitalhof genutzt. Inzwischen ist die Dorfstraße nach der Münchener Straße die am meisten genutzte Straße in Unsernherrn. Grundsätzlich sollte der Verkehr des neuen Baugebietes über die Vorwerkstraße und nicht über die Dorfstraße erschlossen werden, damit das Verkehrsaufkommen nicht noch mehr zunimmt.

Wichtig ist auch, dass sehr viele Kinder und Schüler auf der Dorfstraße in die Schule zur Ochsen Schlacht und zum Sportplatz unterwegs sind. Das Gebiet um den Sportplatz wird von den Unsernherrnern gerne zu erholsamen Spaziergängen in der Natur genutzt. Es wäre schade um das schöne Kleinod.

Ein weiteres Anliegen ist die alte Eiche beim Sportplatz, die ein Naturdenkmal ist und durch die Straßenbaumaßnahmen erheblich gefährdet wird.

Die Erschließung des Baugebietes wurde angepasst. Die Verlängerung der Kranichstraße erschließt nun nur noch die zehn Grundstücke im südwestlichen Teil, eine Anbindung an das übrige Baugebiet unterbleibt.

Es ist damit auch kein erheblicher Mehrverkehr zu erwarten, der sich spürbar negativ auf den Schul-/ Spazierweg auswirken würde. In diesem Bereich ist außerdem ein Gehweg eingepflanzt.

Das Naturdenkmal ist im Bebauungsplan als solches gekennzeichnet worden. Die Planung nimmt außerdem durch ein entsprechendes Abrücken der Erschließungsstraße auf die Erhaltungswürdigkeit Rücksicht.

## 6.8 Private Stellungnahme vom 23.08.2016

In Bezug auf den Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 150 E Unsernherrn – Nord werden Bedenken zur durch die Erschließung entstehenden Verkehrsverbindung von der Münchener Straße durch die Vorwerkstraße nach Unsernherrn, Unterbrunnenreuth, Seehof, Zuchering und weiteren Orten im Südwesten vorgebracht.

Zwar ist geplant, die Verbindung als teilweise verkehrsberuhigten Bereich mit einem kleinen Umweg auszuführen. Insbesondere zu Stoßzeiten mit deutlichem Rückstau des Verkehrs in südlicher Richtung auf der Münchener Straße wird sich diese neue Verbindung für eine Vielzahl an Verkehrsteilnehmern zu einer willkommenen Abkürzung entwickeln und zu einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen an den betroffenen Straßen führen. Bereits durch die neu geplanten Wohneinheiten muss mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrs sowohl durch Vorwerk- als auch Kranichstraße gerechnet werden.

Aus welchem Grund soll auf eine Anbindung über Kormoranstraße oder Kleiberstraße verzichtet werden? Darüber ließe sich eine zweite Anbindung realisieren ohne gleichzeitig eine neue Durchgangsverbindung zur Münchener Straße zu schaffen.

Ein weiterer negativer Aspekt bei der geplanten Verkehrsführung ist, dass durch die geplante Zufahrt aus Unsernherrn der von Fußgängern und Radfahrern stark frequentierte Weg bis zum Sportplatz beeinträchtigt würde. Davon wären vor allem die vielen radelnden Schüler, Pendler sowie Familien mit Kindern (z.B. zum Einkauf an der Münchener Straße)

Die Erschließung des Baugebietes wurde angepasst. Durch die getrennte Erschließung des südwestlichen Teilbereichs des Baugebietes sind insofern bereits Schleichverkehre ausgeschlossen. Die Anbindung zur Kormoranstraße erscheint hinsichtlich möglicher Schleichverkehre unproblematischer zu sein, außerdem wurde die Straßenführung innerhalb des Baugebietes so angepasst, dass das komplette Baugebiet mäandertförmig durchfahren werden muss.

Das auch durch die geplanten Wohneinheiten Verkehr ausgelöst wird, lässt sich nicht vermeiden. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung kommt aber zu dem Ergebnis, dass die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes grundsätzliche gegeben ist.

In der überarbeiteten Planung ist eine Anbindung im Bereich der Kormoranstraße vorgesehen.

Nachdem mit der überarbeiteten Planung die verlängerte Kranichstraße nur noch zehn Grundstücke erschließt, wird der von Fußgängern und Radfahrern genutzte (Schul-)Weg nicht wesentlich beeinträchtigt. In diesem Bereich ist au-



<p>betroffen, da mit einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen durch PKW gerechnet werden muss.</p> <p>Außerdem möchten wir Bedenken gegen den erheblichen Eingriff in den Grüngürtel vorbringen. Mit Umsetzung der vorliegenden Planung ginge ein erheblicher Teil Natur mit hohem Erholungs- und Erlebniswert – insbesondere für dort spielende Kinder und Jugendliche – verloren. Zudem würde erhaltenswertes Landschafts- und Ortsbild in diesem Bereich nachhaltig verändert.</p> <p>Bei den sechs geplanten neuen Wohneinheiten westlich der verlängerten Kranichstraße drängt sich der Verdacht auf, diese würden nur geplant, um die neue Zufahrtsstraße zu ermöglichen. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint uns der Plan zumindest fragwürdig. Dass in Ingolstadt großer Bedarf an zusätzlichem Wohnraum besteht, steht außer Frage. Dem vorliegenden Plan fehlen aber insbesondere ein nachhaltiges Verkehrs- und Erschließungskonzept auch unter Einbindung des öffentlichen Nahverkehrs und ein Konzept zum nachhaltigen Schutz des Grüngürtels.</p> <p>Es wird darum gebeten, die Bedenken und Anmerkungen im weiteren Verlauf der Planung und Entscheidung zu berücksichtigen.</p>	<p>ßerdem ein Gehweg eingeplant.</p> <p>Die derzeit zum Großteil landwirtschaftlich genutzten Flächen des 2. Grünnings, für die der Bebauungsplan aufgestellt werden soll, sind bereits im Norden, Osten und Süden von Wohnbebauung umgeben. Dementsprechend wurde der Bereich durch das Büro Weinzierl in seiner „Strukturellen Untersuchung Landschaftsraum Süd 2. Grünnring“ im Jahr 2012 als sinnvolle Siedlungsergänzung erkannt. Dies bedeutet zwar eine Veränderung im überplanten Bereich aber keine wesentliche Beeinträchtigung des Grüngürtels. Insbesondere wird mit der vorliegenden Planung auch im Gebiet ein Grünzug mit entsprechender Erholungsfunktion vorgesehen.</p> <p>Die Aufstellung eines Bebauungsplanes erfolgt in einem Verfahren nach den Vorgaben des Baugesetzbuches. Dadurch ist gewährleistet, dass sowohl private als auch öffentliche Belange gewürdigt werden. Die Planung zum Stand Aufstellungsbeschluss stellt daher mehr eine Diskussionsgrundlage dar, als ein endgültiges Konzept, dementsprechend wurde vorliegend die Verkehrerschließung angepasst. Der Plan berücksichtigt außerdem die Lage im zweiten Grünnring. Der Schutz des gesamten Grüngürtels kann aber nicht Teil dieses Bebauungsplanes sein.</p> <p>Im Rahmen der Entwurfsgenehmigung wird die Stellungnahme mit Abwägungsvorschlag dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt, im weiteren Verfahren (Beteiligung der Öffentlichkeit nach erfolgter Entwurfsgenehmigung) wird über das Ergebnis informiert und es können zusätzliche Stellungnahmen abgegeben werden.</p>
<p>6.9 Private Stellungnahme vom 22.07.2016</p>	
<p>Das Flurstück Nr. 92 der Gemarkung Unsernherrn ist nur zum Teil in den Bebauungsplanumgriff einbezogen.</p> <p>Die verbleibende Teilfläche ist augenscheinlich nicht mehr erschlossen, wenn das Planungskonzept in dieser Form umgesetzt wird. Bisher bestand ein Wegerecht an dem vorderen Grundstück mit der Flst.Nr. 93 der Gemarkung Unsernherrn.</p> <p>Die Fläche sollte vollständig überplant werden, da die verbleibende Restfläche für eine Bewirtschaftung ohnehin unrentabel ist.</p>	<p>Die Flurstücke Nm. 92 und 93 der Gemarkung Unsernherrn wurden vollständig in den Bebauungsplan einbezogen, sodass lediglich weiterhin nutzbare landwirtschaftliche Flächen verbleiben.</p> <p>Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen (Flst.Nr. 96 der Gemarkung Unsernherrn) ist über die eingeplante Grünfläche zwischen den Baugrundstücken westlich der Kranichstraße möglich.</p>

6.10 Private Stellungnahme vom 01.04.2017	
<p>Als Anlieger der Dorfstraße/Ecke Aubürgerstraße betreibt der Einwendungsführer dort einen landwirtschaftlichen Betrieb. Die Dorfstraße ist bereits jetzt schon sehr stark vom Verkehr belastet. Es ist oft sehr schwierig mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen u.ä. aus der Hofstelle zu fahren.</p> <p>Sollte nun das neue Baugebiet wieder über die Dorfstraße erschlossen werden, würde dies eine weitere große Belastung für die Anlieger und die Straße bedeuten.</p> <p>Die Dorfstraße weist im Moment die zweitdichteste Verkehrsbelastung nach der Münchener Straße (Bundesstraße) in Unsernherrn auf und kann jedem weiteren, noch höheren Verkehrsaufkommen nicht standhalten.</p> <p>Des Weiteren sollte man bedenken, dass viele Kinder und Schüler auf der Kranichstraße (Seitenstraße zur Dorfstraße) in die Schule zur Ochsen Schlacht und zum Sportplatz fahren und auf die Dorfstraße einbiegen.</p> <p>Ein weiterer Punkt ist, dass sich auf der Zufahrtsstraße zum Sportplatz eine alte Eiche befindet, die ein Naturdenkmal darstellt. Es wird befürchtet, dass dieser Baum durch die Erschließung über die Dorfstraße erheblich in Mitleidenschaft gezogen wird.</p> <p>Nach Ansicht des Anwohners sollte der Verkehr im nahen Baugebiet über die Vorwerkstraße und Kormoranstraße aufgeteilt werden und nicht die Dorfstraße zusätzlich belasten.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung entsprechend angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können.</p> <p>Die Verlängerung der Kranichstraße erschließt mit der abschließenden Wendepunkte daher nur noch zehn Grundstücke, sodass der von Fußgängern und Radfahrern genutzte (Schul-)Weg nicht wesentlich beeinträchtigt wird.</p> <p>Das Naturdenkmal ist im Bebauungsplan als solches gekennzeichnet worden. Die Planung nimmt außerdem durch ein entsprechendes Abrücken der Erschließungsstraße auf die Erhaltungswürdigkeit Rücksicht.</p> <p>Die Erschließung wurde so angepasst, dass sich die Belastung aus dem durch das Baugebiet entstehenden Verkehr über die Vorwerkstraße, Kormoranstraße und Kranichstraße verteilt.</p>
6.11 Private Stellungnahme vom 24.08.2016	
<p>Das Baugebiet wird aufgrund der entstehenden Verkehrsbelastung für die anschließenden Verkehrswege, insbesondere die Kranichstraße, für nicht verträglich erachtet.</p> <p>Mit der Planung besteht grundsätzlich Einverständnis, allerdings nicht im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen; Hier sollte eine zusätzliche Anbindung des Baugebietes überprüft werden.</p>	<p>Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung entsprechend angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können.</p> <p>Mit der zusätzlichen Anbindung an die Kormoranstraße verteilt sich die Belastung aus dem durch das Baugebiet entstehenden Verkehr über drei verschiedene Punkte.</p>
6.12 Private Stellungnahme vom 22.08.2016	
<p>Der Einwendungsführer ist Eigentümer einer Erdgeschosswohnung in der Kormoranstraße 23 in 85051 Ingolstadt.</p> <p>Grundsätzlich befürworte ich die Ausweisung von Baugrund in Ingolstadt – auch speziell in diesem Fall, obwohl eine unmittelbare Betroffenheit durch die Folgen bestehen wird. Beim Erwerb der Immobilie im Jahr 2006 war der freie Blick ins Grüne nach Westen grandios.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

Aber nichts ist für die Ewigkeit – auch nicht in diesem Fall. Dennoch wird um Prüfung des folgenden Sachverhaltes gebeten:

Aufgrund der aktuellen Planung „Unsernherrn Nord“ ist das Grundstück, bzw. die gesamte Wohneinheit Kormoranstraße 23 mit ihren sechs Parteien, betroffen wie kein anderes, da aktuell in der Planung nach Westen eine geschlossene Front an Reihenhäusern extrem nah angrenzen soll.

Daraus resultiert, dass der Baulärm während der Bauphase massiv die Bewohner der Immobilie betreffen wird, und später (und das ist noch viel relevanter), würde der geringe Abstand in Verbindung mit der „geschlossenen Bauweise ohne Lücken“ (wie beispielsweise bei den Doppelhäuser-Verbänden gegeben), deutlich die Lichtverhältnisse der Immobilie negativ beeinflussen. Zudem wirkt eine derartige Bebauung auch mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit „drückend“.

Somit wird um Prüfung der nachfolgenden vier Möglichkeiten der Einflussnahme auf die aktuelle Planung – idealerweise in Kombination- gebeten. Eine grundsätzliche Vorstellbarkeit wurde bereits bei einer persönlichen Vorsprache bei der Stadt bestätigt:

- Einrichtung eines „unverbaubaren Grünstreifens“ auf dem entstehenden Privatgrund der Reihenhäuser – d.h. bis zu einem Abstand von x-Metern dürfen keine Gartenhäuser, Mülltonnenhäuschen, Abstellflächen für Wohnwagen etc. entstehen.
- Vergrößerung des Abstandes der Reihenhäuserwohneinheiten nach Westen – d.h. der überwiegende Gartenanteil an den Reihenhäusern entsteht nach Osten- zum Objekt Kormoranstraße 23 hin – ausgerichtet.
- 
- Bebauung mit Doppelhäusern „mit Lücke“ – d.h. der Bebauungsplan wird so gestaltet, dass der Abstand zwischen den Objekten einen intensiven Lichteinfall in den Garten / die Balkone der Kormoranstraße 23 ermöglicht.
- Reduzierung der Objekthöhe – d.h. unabhängig ob Reihenhäuser oder Doppelhaushäuf-

Die östliche Bauzeile im Plangebiet beinhaltet keine Reihenhausbauung mehr, sodass eine größere Durchlässigkeit gegeben ist und nicht der Eindruck einer geschlossenen Bebauung entsteht. Außerdem liegt die Baugrenze in einem Mindestabstand von 3 m zur vorgesehenen Grundstücksgrenze. Die Vorgaben des Bauordnungsrechtes hinsichtlich notwendiger Abstandsflächen sind außerdem zu beachten, wodurch die Belichtung und Belüftung aller Gebäude sichergestellt wird.

Dass durch die Ausweisung von neuen Baugebieten zunächst Baulärm zu erwarten ist, lässt sich nicht vermeiden. Allerdings ist dies notwendig, um den bestehenden Bedarf an zusätzlichem Wohnraum zu decken. Dieser Belang im Allgemeinwohl ist höher zu bewerten als das individuelle Interesse an Unge-störtheit.

Entlang der nördlichen und östlichen Plangebietsgrenze ist auf den privaten Baugrundstücken ein drei Meter breiter Streifen als begrünte und bepflanzte Fläche gekennzeichnet. Er soll als Puffer zwischen der geplanten und der bestehenden Bebauung dienen. Außerdem verläuft die Baugrenze in einem Abstand von 3 m zur vorgeschlagenen Grundstücksgrenze, sodass bauliche Anlagen nur in untergeordnetem Maße zulässig (Gartenhäuschen o.Ä.) sind. Die Planung wirkt mit der im Bebauungsplan vorgesehenen begrünten und bepflanzten Fläche (grüne Schraffierung) auf eine Eingrünung zu den Bestandsgebäuden hin.

Reihenhäuser sind in diesem Bereich nicht mehr vorgesehen. Die Positionierung der Baukörper auf dem Grundstück ist den jeweiligen Bauherren allerdings unter Einhaltung der notwendigen Abstandsflächen innerhalb der Baugrenzen freigestellt.

Vorgesehen ist eine Bebauung in Form von Einzel- bzw. Doppelhäusern. Die Belichtung ist außerdem bereits durch die gesetzlichen Abstandsflächen sichergestellt.

Nachdem die Abstandsflächen von der Gebäudehöhe abhängen ist eine solche



<p>ten erfolgt eine Reduzierung / Minimierung der genehmigten Objekthöhe in diesem Bereich.</p> <p>Es ist dem Eigentümer bewusst, dass sowohl das Argument des knappen Wohnraums (Stichwort Wohnraumverdichtung) als auch die Tatsache, dass ein Auftreten als Bittsteller und nicht als Fordernder erfolgt, grundlegender Bestandteil des Anliegens sind. Dennoch wird aufgrund der aktuell generell noch guten Einflussmöglichkeiten auf die Planung von „Unsernherrn Nord“ davon ausgegangen, dass das Anliegen entsprechend geprüft und – nach Machbarkeit – wohlwollend berücksichtigt werden wird.</p>	<p>Regulierung nicht notwendig. Nachdem die Baugrundstücke aus Gründen des Flächensparens mit einer vergleichsweise niedrigen Mindestgröße von 400 m<sup>2</sup> bei Einzelhäusern bzw. 275 m<sup>2</sup> bei Doppelhäusern (je Doppelhaushälfte) festgesetzt sind, ist sollte auch keine Reduzierung der zulässigen Höhe erfolgen, um eine sinnvolle Bebaubarkeit zu gewährleisten.</p>
6.13 Private Stellungnahme vom 23.08.2016	
<p>Es sollen die berechtigten Bedenken gegenüber dem Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 150 E „Unsernherrn Nord“ geäußert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den im Norden des Baugebietes zu erkennenden verkehrsberuhigten Bereich lässt sich folgern, dass der Hauptverkehr von der Kranichstraße, über die Dorfstraße bis hin zur Münchener Straße, fließen soll. Somit wird das gesamte Verkehrsaufkommen der neuen Anwohner zuerst durch das Dorf geleitet bis die Hauptverkehrsstraße erreicht wird. Für dieses erhöhte Verkehrsaufkommen ist die Infrastruktur der Dorfmitte Unsernherrn nicht ausgelegt.</li> <li>• Der an die Kranichstraße angrenzende Radweg, der unter anderem zum TSV Unsernherrn oder zum Schulzentrum Süd/West führt, wird von Schülern und Sportlern gleichermaßen häufig benutzt. Zudem wird von Behörden dieser Weg ausdrücklich als Schulweg deklariert. Im Falle eines Ausbaus der Straße könnte aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens der Radweg von Kindern nicht mehr bedenkenlos genutzt werden. Schwere Unfälle könnten die Folge sein.</li> <li>• In Sachen des Naturschutzes wird sich der Stellungnahme des BUND Naturschutzes in Bayern e.V. (vgl. Nr. 3.3) angeschlossen, der seine Bedenken bereits mitgeteilt hat.</li> </ul>	<p>Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung entsprechend angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können.</p> <p>Die Erschließung wurde mit der zusätzlichen Anbindung an die Kormoranstraße so angepasst, dass sich die Belastung aus dem durch das Baugebiet entstehenden Verkehr verteilt.</p> <p>Die Verlängerung der Kranichstraße erschließt mit der abschließenden Wendepalte daher nur noch zehn Grundstücke, sodass der von Fußgängern und Radfahrern genutzte (Schul-)Weg nicht wesentlich beeinträchtigt wird. In diesem Bereich ist außerdem ein Gehweg eingeplant.</p> <p>Es wird auf die Abwägung unter Nr. 3.3 verwiesen.</p>
6.14 Private Stellungnahme vom 25.08.2016	
<p>Nach Einsicht des Bebauungsplanes wird mitgeteilt, dass als Anlieger der Kranichstraße für diesen Bebauungsplan Beschwerde eingelegt wird.</p> <p>Es würden damit nur Schleichwege für die Münchener Straße gebaut. Es kann doch nicht</p>	<p>Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung</p>



<p>sein, dass man eine Einbahnstraße von der Vorwerkstraße zum Bebauungsgebiet und die Ausfahrt über die Kranichstraße herstellt. Über die Gefahrenstelle für Schulkinder, die täglich den Weg mit dem Fahrrad benutzen, die der Bebauungsplan mit sich bringt, muss man sich mal Gedanken machen.</p> <p>Es muss doch bestimmt auch noch andere Möglichkeiten geben.</p> <p>Man könnte ja auch die Ein und Ausfahrt über die Vorwerkstraße oder die Ausfahrt über die Kormoranstraße herstellen.</p> <p>Es ist jetzt schon ein enormer Verkehr auf der Dorfstraße von Spitalhof, Hundszell, Knodorf, Südfriedhof usw.</p> <p>Es wird darum gebeten, den Bebauungsplan noch einmal zu überdenken, ob es nicht doch andere Möglichkeiten zwecks Straßenführung gibt.</p>	<p>entsprechend angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können.</p> <p>Die Verlängerung der Kranichstraße erschließt mit der abschließenden Wendepalte daher nur noch zehn Grundstücke, sodass der von Fußgängern und Radfahrern genutzte (Schul-)Weg nicht wesentlich beeinträchtigt wird. In diesem Bereich ist außerdem ein Gehweg eingeplant.</p> <p>Die Erschließung wurde mit der zusätzlichen Anbindung an die Kormoranstraße so angepasst, dass sich die Belastung aus dem durch das Baugebiet entstehenden Verkehr verteilt.</p>
6.15 Private Stellungnahme vom 22.08.2016	
<p>Die geplante Verkehrsführung bzw. Aufteilung des entstehenden Straßenverkehrs aus dem Neubaugebiet erscheint aus dem folgenden Grund etwas fragwürdig:</p> <p>Im Bereich des Anschlusses zur Vorwerkstraße ist eine verkehrsberuhigte Zone vorgesehen. Bedeutet dies, dass nur ca. 10 – 12 % des Fahrzeugaufkommens über die Vorwerkstraße zum Anschluss Münchener Straße geleitet werden? (Fahrstrecke ca. 300 – 400 m).</p> <p>Das verbleibende Fahrzeugaufkommen (ca. 85 – 90 %, ca. 100 – 150 Fahrzeuge) soll allem Anschein nach über die Kranichstraße abgeleitet werden. Dies bedeutet, dass bei einer Fahrt in Richtung Stadtzentrum eine „Unsernherrn- Rundfahrt“ über Kranichstraße, Dorfstraße, Aubürgerstraße zur Münchener Straße erforderlich ist. Bis zur Einmündung „Vorwerkstraße“ sind ca. 2,0 – 2,5 km zurückzulegen (zum Vergleich: Fahrstrecke Vorwerkstraße bis Münchener Straße 0,3 – 0,4 km).</p> <p>Soviel zum Umweg wenn eine Fahrt in Richtung Stadtzentrum erfolgt.</p> <p>Das gravierende und gefährliche an dieser Verkehrsführung ist allerdings, dass die Hauptlast des Verkehrs auf einen von Kindern und Jugendlichen stark frequentierten Schulweg (zum Schulzentrum Ochenschlacht und Bereich Stadtzentrum) sowie zum Sportplatz des TSV – Unsernherrn geführt wird. (Die Anzahl der „TSV-Sportkinder“ liegt bei ca. 200 – 250, verteilt auf Trainings- und Spielbetrieb. Die Frequentierung durch radelnde Schülergruppen liegt an Schultagen morgens bei ca. 100 – 150 Kindern.)</p> <p>Die geplante Ausführung erzeugt ein sehr ungutes Gefühl. Als Anlieger der Kranichstraße sind auch die eigenen Enkelkinder in dieser Sache betroffen.</p> <p>Hier wird dem zuständigen Planungsstab eine sehr große Verantwortung übertragen.</p>	<p>Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können. Die Erschließung wurde mit der zusätzlichen Anbindung an die Kormoranstraße so angepasst, dass alle Erschließungsachsen genutzt werden und sich die Belastung aus dem durch das Baugebiet entstehenden Verkehr verteilt. Eine Ausfahrt in Richtung der Münchener Straße ist so außerdem ohne größeren Umweg möglich.</p> <p>Die Verlängerung der Kranichstraße erschließt mit der abschließenden Wendepalte nur noch zehn Grundstücke, sodass der von Fußgängern und Radfahrern genutzte (Schul-)Weg nicht wesentlich beeinträchtigt wird. In diesem Bereich ist außerdem ein Gehweg eingeplant.</p>



<p>Es ist dem Einwendungsführer bewusst, dass bei derartigen Projekten ein Mehraufkommen an Kraftfahrzeugverkehr entsteht, aber eine nach Priorität durchgeführte Aufteilung des Verkehrsaufkommens mindert mit Sicherheit das Auftreten von Gefahrensituationen. Eine Tempo-30-Regelung würde ohne Reduzierung des Fahrzeugaufkommens keine Entspannung der Gesamtsituation erbringen.</p> <p>Aus welchem Grund kann die kurze Verbindung „Vorwerkstraße – Münchener Straße“ nicht stärker genutzt werden? Hier ist sicher kein überhöhtes Aufkommen durch radelnde Schulkinder usw. vorhanden.</p> <p>Allerdings ist ein einfaches Einfahren in die Münchener Straße ohne Ampelanlage zugebenermaßen zeitweise ein Geduldsspiel.</p> <p>Als weitere, zu favorisierende Option, wäre eine Anbindung über die Kormoranstraße und Aubürgerstraße zur Münchener Straße (Entfernung zur Ampelanlage Münchener Straße ca. 500 m, Fahrbahnbreite Aubürgerstraße ca. 7 m mit Radweg und beidseitigem Gehweg). Ist die ca. 50 m lange Straßenverbindung zwischen Baugebiet und Kormoranstraße realisierbar?</p> <p>Es wird um Information über die nächsten Schritte in dieser Angelegenheit gebeten.</p>	<p>Die Erschließungssituation wurde zur vorliegenden Entwurfsgenehmigung geändert. Aus dem Bebauungsplan ergeben sich keine Einschränkungen bezüglich der Nutzungen der Anbindungen an das bestehende Straßennetz. Die Verkehrsteilnehmer können entscheiden, ob eine Ausfahrt aus dem Hauptbereich des Baugebiets über Vorwerkstraße oder Kormoranstraße erfolgen soll. Eine Anbindung an die Kormoranstraße ist vorgesehen.</p> <p>Im Rahmen der Entwurfsgenehmigung wird die Stellungnahme mit Abwägungsvorschlag dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt, im weiteren Verfahren (Beteiligung der Öffentlichkeit nach erfolgter Entwurfsgenehmigung) wird über das Ergebnis informiert und es können zusätzliche Stellungnahmen abgegeben werden.</p>
6.16 Private Stellungnahme vom 06.08.2016	
<p>Im März 2016 wurde eine Erdgeschosswohnung in der Kormoranstraße 23 in Ingolstadt erworben. Ein Grund für den Kauf der Immobilie war der freistehende Charakter sowie der Garten in unverbauter Ortsrandlage. Ende Mai wurde dann die Absicht der Flächennutzungsplanänderung bekannt. Kurz darauf war im Donaukurier ein Bebauungsvorschlag mit „verdichteter Bauweise“ abgebildet. Hierbei war zu erkennen, dass die Immobilie Kormoranstraße 23 am stärksten von der Bebauung beeinträchtigt wird.</p> <p>Auch bei diesem Bauprojekt werden die Gemeininteressen vor den Interessen des einzelnen stehen, auch gibt es kein Recht auf eine unverbaute Ortsrandlage.</p> <p>Dennoch werden die Eigentumsrechte beschnitten gesehen, da sicherlich unbestritten der Wert der Immobilie durch die Maßnahme geschmälert wird. Wer ersetzt zudem den Schaden bei Mietminderung auf Grund von Lärm, Schmutz etc. sowie geringere Mieten bei zukünftiger Vermietung?</p>	<p>Das Einzelinteresse an Beibehaltung des unverbauten Ausblicks in die freie Landschaft ist zwar nachvollziehbar, muss aber hinter dem Allgemeininteresse an der Bereitstellung von ausreichendem Wohnraum zurückstehen.</p> <p>Inwiefern die Ausweisung eines neuen Baugebietes tatsächlich Einfluss auf den Grundstückswert hat, ist unerheblich. Es ist auch nicht Teil des Bauleitplanverfahrens ungewollte „Nebenwirkungen“ bei der Realisierung des geschaffenen Baurechtes zu regulieren. Dass keine schädlichen Einwirkungen auf die bestehende Nachbarschaft entstehen, hat der jeweilige Bauherr sicher-</p>



<p>Die Bebauung an sich ist nicht das Problem, allerdings werde in den Abstandsflächen in Bezug auf die Immobilie Kormoranstraße 23, auch wenn dies den Normen entspricht, als völlig inakzeptabel angesehen (enteignender Eingriff). Wieso kann von den Abstandsflächen nicht analog zu den anderen Immobilien der Kormoranstraße verfahren werden, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Es wird um Verständnis für die Empörung gebeten und vermutet, dass kein Mitglied des Bauausschusses, sofern selbst betroffen, diese Maßnahme kritiklos hinnehmen würde. Es wird um Mitteilung gebeten, ob diese Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch offiziell protokolliert werden oder ob die formal auf anderem Wege erfolgen muss.</p>	<p>zustellen. Ggf. doch eintretende Schäden sind privatrechtlich zu regulieren. Die östliche Bauzeile im Plangebiet beinhaltet keine Reihenhausbebauung mehr. Außerdem liegt die Baugrenze in einem Abstand von 3 m zur vorgesehenen Grundstücksgrenze. Die Vorgaben des Bauordnungsrechtes hinsichtlich notwendiger Abstandsflächen sind außerdem zu beachten, wodurch die Belichtung und Belüftung aller Gebäude sichergestellt wird. Nachdem für die Kormoranstraße kein rechtskräftiger Bebauungsplan besteht, der die Abstandsflächen abweichend von der Bayerischen Bauordnung regelt, ist nicht erkennbar, welche anderweitigen Festsetzungen erfolgen sollten.</p> <p>Im Rahmen der Entwurfsgenehmigung wird die Stellungnahme dem Stadtrat mit Abwägungsvorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt, im weiteren Verfahren (Beteiligung der Öffentlichkeit nach erfolgter Entwurfsgenehmigung) wird über das Ergebnis informiert und es können zusätzliche Stellungnahmen abgegeben werden.</p>
<p>6.17 Private Stellungnahme vom 25.08.2016</p>	
<p>Bei etwa 300 Einwohnern muss mit etwa 200 Autos gerechnet werden. Es würde nur eine Zu- und Abfahrt geplant. Um eine bessere Anbindung zu erreichen, sollte unbedingt noch eine Straße südlich zur Kormoranstraße geplant werden. Von dort wird die Ampel zur Münchener Straße (Nähe EDEKA) schneller erreicht. Sollte die Erschließung über die Kranichstraße erfolgen wird Unsernherrn West durch diesen Verkehr noch mehr belastet.</p> <p>Diese Straße zum Sportplatz und zur Ochsen Schlacht (Schule) wird von Schülern und Sporttreibenden oft benutzt.</p> <p>Außerdem ist hier ein Naturdenkmal, eine etwa 250-jährige Eiche. Es wird um nochmalige Prüfung des Bebauungsplanes gebeten.</p>	<p>Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können. Die Erschließung wurde mit der zusätzlichen Anbindung an die Kormoranstraße so angepasst, dass sich die Belastung aus dem durch das Baugebiet entstehenden Verkehr verteilt. Eine Ausfahrt in Richtung der Münchener Straße ist so außerdem ohne größeren Umweg möglich.</p> <p>Die Verlängerung der Kranichstraße erschließt mit der abschließenden Wendepalte nur noch zehn Grundstücke, sodass der von Fußgängern und Radfahrern genutzte (Schul-)Weg nicht wesentlich beeinträchtigt wird. In diesem Bereich ist außerdem ein Gehweg eingeplant.</p> <p>Das Naturdenkmal ist im Bebauungsplan als solches gekennzeichnet worden. Die Planung nimmt außerdem durch ein entsprechendes Abrücken der Erschließungsstraße auf die Erhaltungswürdigkeit Rücksicht.</p>
<p>6.18 Private Stellungnahme eingegangen am 22.08.2016</p>	
<p>Die Vorwerkstraße wird in den Bebauungsplan des neuen Baugebietes mit einbezogen. Diese Straße eignet sich hier überhaupt nicht. Diese Straße ist gerade mal 5 m breit, wird von den Anwohnern der Mehrfamilienhäuser zugesperrt und es ist jetzt schon oft nicht</p>	<p>Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können.</p>

<p>mehr möglich, aus der Ausfahrt rückwärts ohne Ärger auszuparken. Bei einem Stau auf der Münchener Straße wird hier jeder ohne Rücksicht durchfahren und auch das Tempolimit von 30 km/h wird nicht eingehalten. Für die Anwohner besteht dann keine Möglichkeit mehr aus den Ausfahrten zu kommen.</p> <p>Es muss eine andere Lösung gesucht werden, denn es gibt hier einfachere Lösungen die allen gerecht werden.</p>	<p>Die Erschließung wurde mit der zusätzlichen Anbindung an die Kormoranstraße so angepasst, dass sich die Belastung aus dem durch das Baugebiet entstehenden Verkehr verteilt. Eine Ausfahrt in Richtung der Münchener Straße ist so außerdem ohne größeren Umweg möglich. Eine Anbindung des Baugebietes ohne Berücksichtigung der Vorwerkstraße ist allerdings nicht vorstellbar.</p>
<p>6.19 TSV 1957 Ingolstadt – Unsernherrn vom 09.06.2016 und 25.08.2016</p>	
<p>Wie bereits in den Medien berichtet, „Der TSV Unsernherrn bekommt Nachwuchs“, entsteht in Unsernherrn beim Sportgelände ein neues Baugebiet.</p> <p>In diesem Gebiet haben wir einen Kleinfeldplatz. Nach Information des Vorsitzenden soll dieser Platz als öffentlicher Bolzplatz ausgewiesen werden.</p> <p>Der Platz wurde vom Verein angelegt und wird auch laufend gepflegt, die Kosten dafür bringt der Verein auf bzw. hat der Verein aufgebracht. Dieser Platz ist von sehr großer Bedeutung, da sonst der Trainings- und Spielbetrieb nicht mehr aufrechterhalten werden kann.</p> <p>Ab der Saison 2016/2017 hat der Verein folgende Fußballmannschaften:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 x A-Jugend</li> <li>1 x B-Jugend</li> <li>1 x C-Jugend</li> <li>1 x D-Jugend (Mittelfeld)</li> <li>3 x E-Jugend (Kleinfeld)</li> <li>3 x F-Jugend (Kleinfeld)</li> </ul> <p>Zu den Jugendmannschaften kommen noch die Herrenmannschaften und noch eine AH-Mannschaft dazu. Die vorhandenen Plätze sind jeden Tag voll ausgelastet. Sollte das Kleinfeld durch den Verein nicht mehr voll genutzt werden können, werden massive Probleme bei der Durchführung des Spielbetriebs entstehen. D.h. es werden Mannschaften abgemeldet werden und keine Jugendarbeit mehr in diesem Umfang geleistet werden können.</p> <p>Dann hilft es auch nicht, dass ein Baugebiet kommt. Wenn eine Stadt wachsen möchte, müssen auch die Rahmenbedingungen stimmen, um die neuen Mitbürger und ihre Kinder zu integrieren. Es kann ja nicht im Interesse der Stadt Ingolstadt sein, Vereine die sehr gut wirtschaften, eine sehr gute Jugendarbeit machen usw. die Möglichkeiten zu entziehen, sich um die Kinder zu kümmern und auch die Möglichkeit selber zu wachsen.</p> <p>Nach Meinung des Vorsitzenden sind in Unsernherrn bereits genügend öffentliche Bolz-</p>	<p>Die Ausweisung erfolgt im Bebauungsplan als Kleinspielfeld. Die Lage wurde in Abstimmung mit dem Verein leicht verändert.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>



<p>den Flurnummern 64/5, 64/7 und 64/8 (jeweils Gemarkung Unsernherrn) künftig erfolgen soll und ob eine Beteiligung der Eigentümer an den Erschließungskosten möglich ist (nach der derzeitigen Situation dürften die Grundstückseigentümer bisher noch nicht für Erschließungskosten gezahlt haben).</p>	<p>genannten Grundstücke beinhaltet, kann auch keine Heranziehung zu Erschließungskosten erfolgen.</p>
<p><i>Einbeziehung der Flst.Nrn. 64 und 64/4 (Gemarkung Unsernherrn) in den Planumgriff</i> Es wird um Klärung gebeten, ob diese Grundstücke auch unter das Baulandmodell der Stadt Ingolstadt gefallen sind und die Grundstückseigentümer somit im Voraus Flächen an die Stadt verkaufen mussten. Der Beschwerdeführer legt diesbezüglich neben der beglaubigten Abschrift des Kaufvertrages vom 08.03.2016 auch die Beschlussvorlage an den Stadtrat der Stadt Ingolstadt über den Erwerb mehrerer Teilflächen in der Gemarkung Unsernherrn vor. In dieser seien die o.g. Grundstücke nicht aufgeführt. Bei einem Vergleich der dort aufgeführten Erwerbskosten und den angeführten jährlichen Folgekosten ergibt sich eine Differenz von 531.720 €. Es wird außerdem um Klärung gebeten, wie diese Differenz zu Stande kommt und ob dies ggf. mit den beiden o.g. Grundstücken zusammenhängt. Sollten die beiden o.g. Grundstücke nicht unter das Baulandmodell gefallen sein, jedoch mehr als 1.000 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche aufweisen, würde dies eine Ungleichbehandlung zu den übrigen Eigentümern darstellen.</p>	<p>Der Grunderwerb ist nicht Teil des Bauleitplanverfahrens. Die vom Stadtrat beschlossene Verfahrensweise bei der Baulandentwicklung und Baulandsicherung wird aber für alle Grundstückseigentümer angewendet und ist auch im konkret vorliegenden Fall angewendet worden.</p>
<p><i>Verkehr</i> Durch die Verkehrsführung im derzeitigen Planentwurf ist mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen in der Kranichstraße und auf dem Verbindungsweg zum Sportplatz bzw. zum Schulzentrum Süd-West zu rechnen. Da dieser Weg insbesondere von vielen Schulkindern als Schulweg genutzt wird, kann es hierdurch zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit kommen.  Um die zu erwartende Verkehrsbelastung im Bereich der Kranichstraße zu entschärfen wird eine Anbindung des südlichen Baugebietes über die Kormoranstraße empfohlen. Weiterhin ist es allerdings dringend darauf zu achten, keinen Durchgangsverkehr durch das Baugebiet zu ermöglichen. Das Baugebiet soll über die Kormoranstraße und Aubürgerstraße an die Münchener Straße so angebunden werden, dass auch PKW in die Münchener Straße einfahren können (aber nur in diese Richtung). Busse dürfen aktuell in beide Richtungen die Aubürgerstraße</p>	<p>Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung entsprechend angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können. Die Verlängerung der Kranichstraße erschließt mit der abschließenden Wendeplatte nur noch zehn Grundstücke, sodass der von Fußgängern und Radfahrern genutzte (Schul-)Weg nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Die Erschließung wurde mit der zusätzlichen Anbindung an die Kormoranstraße so angepasst, dass sich die Belastung aus dem durch das Baugebiet entstehenden Verkehr verteilt. Eine Ausfahrt in Richtung der Münchener Straße ist so außerdem ohne größeren Umweg möglich. Eine Neuregelung im Bereich der Aubürgerstraße ist aktuell nicht vorgesehen und auch nicht Teil des Bauleitplanverfahrens. Eine entsprechende Regelung kann ggf. durch das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation erfol-</p>

zur Münchener Straße befahren.	gen.
6.21 private Stellungnahme vom 20.08.2016	
<p>Bedeutet die im Bereich des Straßenanschluss „Vorwerkstraße“ liegende verkehrsberuhigte Zone, dass das entstehende Verkehrsaufkommen des restlichen Neubaugebietes ausschließlich über den Anschluss „Kranichstraße“ geleitet wird?</p> <p>Dies wäre den Anliegern der Kranichstraße gegenüber ein sehr unausgewogenes Verfahren.</p> <p>Es wird darum ersucht, das Verkehrsaufkommen im Sinne einer Gleichbehandlung aufzuteilen.</p> <p>Ferner wird eindringlich darauf hingewiesen, dass man einen von zahlreichen Unsernherrner Kindern genutzten Schulweg in eine relativ stark frequentierte Straße umwandelt. Bei der allgemein bekannten Hektik in den Morgenstunden, sind leider eventuelle Unfälle vorprogrammiert.</p>	<p>Verkehrsberuhigte Zonen bedeuten keine Einschränkung hinsichtlich der Nutzung durch Nichtanlieger. Eine Ausfahrt über die Vorwerkstraße ist und bleibt daher möglich.</p> <p>Die Verkehrsführung wurde zu der nun vorliegenden Entwurfsgenehmigung entsprechend angepasst: Der südwestliche Teilbereich wird nicht mehr an das übrige Baugebiet angeschlossen, sodass Schleichverkehre ausgeschlossen werden können. Die Erschließung wurde mit der zusätzlichen Anbindung an die Kormoranstraße außerdem so angepasst, dass sich die Belastung aus dem durch das Baugebiet entstehenden Verkehr verteilt.</p> <p>Die Verlängerung der Kranichstraße erschließt mit der abschließenden Wendeplatte nur noch zehn Grundstücke, sodass der von Fußgängern und Radfahrern genutzte (Schul-)Weg nicht wesentlich beeinträchtigt wird. In diesem Bereich ist außerdem ein Gehweg eingeplant.</p>





Stadt Ingolstadt

## BEBAUUNGS- UND GRÜNORDNUNGSPLAN Nr. 150 E „UNSERNHERRN NORD“



## BEGRÜNDUNG

STAND: SEPTEMBER 2018  
ENTWURFSGENEHMIGUNG

# Anlage 3

## Vorwort zur Entwurfsgenehmigung

Am 16.06.16 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 150 E „Unsernherm Nord“ im Stadtrat gefasst. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte im Zeitraum vom 22.07.16 bis zum 26.08.16.

Im Ergebnis der Auslegung wurde u.a. die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Vorwerkstraße / Münchener Straße ohne das Baugebiet als gerade noch stabil eingestuft. Um eine Einschränkung der bisher bestehenden Verkehrsregelung an diesem Knotenpunkt zu vermeiden, sollten die Möglichkeiten einer dritten Anbindung im weiteren Verfahren untersucht werden.



Bild 1: Plangrafik Aufstellungsbeschluss; Quelle: Stadtplanungsamt Ingolstadt

In einem zeitintensiven Abstimmungsprozess wurde dann ein weiterer Anschluss im östlichen Teil des Plangebietes an die Kormoranstraße vorgesehen.

Durch die zusätzliche Anbindung ergab sich für das Plangebiet die Möglichkeit verschiedener Erschließungsvarianten. Diese wurden am 22.03.2018 in der Bürgerversammlung für den Bezirk Münchener Straße der Öffentlichkeit vorgestellt. Am 09.05.2018 wurde dann im Stadtrat in einem Grundsatzbeschluss über die verschiedenen Planvarianten anhand einer Gegenüberstellung mit Vor- und Nachteilen diskutiert und entschieden, mit der Variante 1 „Zweiteilung des Baugebietes“ das Bebauungsplanverfahren Nr. 150 E „Unsernherm Nord“ im Rahmen der anstehenden Entwurfsgenehmigung weiter fortzuführen.



# Anlage 3

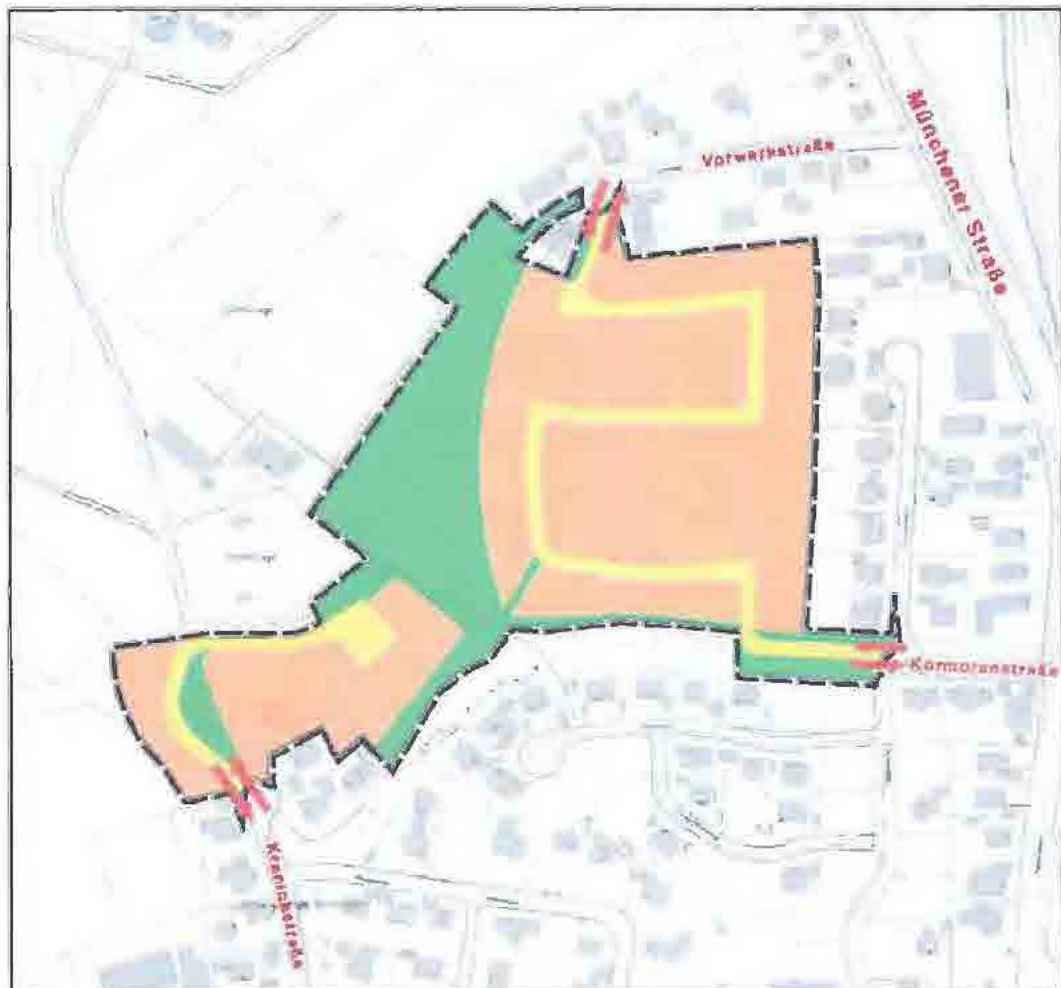


Bild 2: Variante 1 „Zweiteilung Baugebiet“; Quelle: Stadtplanungamt Ingolstadt

Durch die geänderte Erschließung des Gebietes wurde der Plan in einigen Punkten angepasst.

So wurde zur weiteren Reduzierung von Schleichverkehren im Kernbereich die Straße mäanderförmig durch das Gebiet geführt. Im westlichen Teil des Plangebietes wurde die Straße zum Schutz des Naturdenkmales weiter in Richtung West abgeschwenkt. Für die Anbindung der Straße im Osten über die Lohe ist als Ausgleich die durchgehende Erschließung für den motorisierten Individualverkehr entfallen. Für den westlichen Erschließungsteil ist daher eine Wendeanlage erforderlich.

Die bisher bestehenden Wendepfannen in der Vorwerkstraße und der Kranichstraße wurden in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit einbezogen, da in den Anschlussbereichen eine bauliche Anpassung erforderlich sein wird.

Die Gebäudestruktur wurde überwiegend im Kernbereich angepasst. Die bisher geplante Reihenhausbebauung im Osten des Gebietes wurde aufgrund der Nähe zur bestehenden Bebauung durch eine verträglichere Einzelhausbebauung aufgelöst. Verdichtete Strukturen, Reihen- und Mehrfamilienhäuser sind nun in den Randbereichen zur Lohe und zu den öffentlichen Grünflächen vorgesehen.

In Abstimmung mit dem TSV Unsernherrn\* konnte das bestehende Kleinspielfeld des Vereins weiter in Richtung des Vereinsgeländes geschoben werden. Dadurch kann der unterhalb der bestehenden Tennisplätze vorhandene Lärmschutzwall bis an den nördlichen Rand des Hauptspielfeldes weiter gezogen werden.

Im Bereich des Naturdenkmales wird durch die Verschwenkung der geplanten Straße Raum für die Freistellung des ortsbildprägenden Baumes erreicht. Im Übergangsbereich zum 2. Grünring sind Ausgleichsflächen als Puffer zwischen der geplanten Bebauung und der freien Landschaft eingeplant worden. Im westlichen Bereich wurde darüber hinaus zwischen den geplanten Baugrundstücken optional eine Fläche planungsrechtlich gesichert. Dadurch kann eine Erschließung für den landwirtschaftlichen Verkehr gewährleistet werden.

\* TSV 1957 Ingolstadt - Unsernherrn e.V.



## I.6 Erschließung

### I.6.1 Straßen und Wege

Zum Aufstellungsbeschluss wurde die Erschließung des Baugebietes über die im Norden liegende Vorwerkstraße und über die im Westen liegende Kranichstraße geplant.

Die Vorwerkstraße, welche nach ca. 150 m in die vielbefahrene Münchener Straße mündet, weist hinsichtlich der Verkehrsaufnahme nur geringe Leistungsreserven auf. Die Kranichstraße stellt mit dem an der Wendeanlage anschließenden Weg in nördlicher Richtung eine Verbindung zwischen dem Ortsteil Unsernherrn und der Kernstadt dar, die von Berufstätigen und Schülern genutzt wird. Weiterhin würde die im Aufstellungsbeschluss durchgehende Erschließungsstraße Schleichverkehre bei Rückstau in der Münchener Straße begünstigen.

Es wurde daher angeregt zur besseren Verkehrsverteilung und zur Vermeidung der bisher bestehenden Verkehrsregelung eine weitere Anbindung über die Lohe an die Komoranstraße im weiteren Verfahren zu prüfen. Nach intensiver Abstimmung mit den Fachämtern konnte im Ergebnis eine zusätzliche Anbindung eingeplant werden. Dadurch ergaben sich verschiedene Varianten für die Erschließung des Baugebietes. Da alle Varianten Vor- und Nachteile aufweisen, wurden diese im Stadtrat am 09.05.2018 in einem Grundsatzbeschluss zur Diskussion gestellt und entschieden, mit der Variante 1 „Zweiteilung des Baugebietes“ das Bauleitplanverfahren weiter fortzuführen.

Auf Basis dieser Entscheidung wurde für diese Variante eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, mit der Aufgabenstellung die Verkehrserzeugung durch das Baugebiet und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu untersuchen. Für die durchschnittlich zu erwartende Bevölkerungszunahme innerhalb des Baugebiets ist als Ergebnis die Erschließung für leistungsfähig erklärt worden.

Im nördlichen Bereich und südlich der bestehenden Tennissportanlage können die Straßen als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. In den restlichen Bereichen wird die Erschließungsanlage als Straße mit einseitigem Gehweg aufgrund der Mehrverkehre ausgebildet. Die Straßenquerschnitte orientieren sich dabei an den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002 (EFA) sowie der RAST06 (Richtlinie für die Anlagen für Stadtstraßen). In den drei Anschlussbereichen werden die Straßen von öffentlichen Grünflächen flankiert und bilden damit einen Übergang zwischen dem bereits bestehenden und dem geplanten Straßenraum. Innerhalb des Baugebietes werden durch Park- und Grünstreifen sowie durch Strauch- und Bauminselfen der Straßenraum optisch aufgelockert. Um Schleichverkehre zu minimieren wird die geplante Straße zwischen den Anschlussstellen Vorwerkstraße und Komoranstraße mäandrierend durch das Plangebiet geführt.

Der geplante Fuß- und Radweg innerhalb der öffentlichen Grünflächen verbindet sich mit den umliegenden Quartieren. Die neuen Wegebeziehungen machen den Bürgern den öffentlichen Freiraum dadurch begehr- und erlebbar.

Eine ca. 4 m breite Lücke zwischen dem geplanten Lärmschutzwall lässt dabei die eine optionale Gehweganbindung zu den Sportanlagen des TSV Unsernherrn offen.

Zudem wurde die Verkehrssicherheit der Fuß- und Radwegeverbindung im Westen des Baugebiets in Richtung den Sportanlagen des TSV Unsernherrn verbessert.

Der ruhende Verkehr ist auf Privatgrundstücken unterzubringen. Öffentliche Stellplätze werden im öffentlichen Raum angeordnet.

### I.6.2 Öffentlicher Nahverkehr

Die Erschließung des Baugebietes erfolgt über die bestehende Buslinie 16, die im 30-Minuten-Takt verkehrt. Auch nachts ist über die Buslinie N 16 eine Erreichbarkeit gegeben. Die Haltestelle „Aubürgerstraße“ liegt ca. 250 m östlich des Plangebietes.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Ingolstadt sieht vor, dass eine angemessene nahverkehrliche Erschließung erreicht wird, wenn der Einzugsradius (Luftlinie) zur nächsten Haltestelle im Verdichtungsbereich 300 m, im Vorortbereich 450 m und im Außenbereich 650 m beträgt. Das Baugebiet weist diese Einzugsradien für alle Bereiche auf.

Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 150 E "Unserherrn Nord"



**1. Allgemeines**  
 1.1 Zielsetzung  
 1.2 Geltungsbereich  
 1.3 Begriffsdefinitionen  
 1.4 Abgrenzung  
 1.5 Ziele und Grundsätze  
 1.6 Sonstige Bestimmungen

**2. Bebauungsregeln**  
 2.1 Bebauungsstruktur  
 2.2 Bauweise  
 2.3 Bauweise  
 2.4 Bauweise  
 2.5 Bauweise  
 2.6 Bauweise  
 2.7 Bauweise  
 2.8 Bauweise  
 2.9 Bauweise  
 2.10 Bauweise  
 2.11 Bauweise  
 2.12 Bauweise  
 2.13 Bauweise  
 2.14 Bauweise  
 2.15 Bauweise  
 2.16 Bauweise  
 2.17 Bauweise  
 2.18 Bauweise  
 2.19 Bauweise  
 2.20 Bauweise  
 2.21 Bauweise  
 2.22 Bauweise  
 2.23 Bauweise  
 2.24 Bauweise  
 2.25 Bauweise  
 2.26 Bauweise  
 2.27 Bauweise  
 2.28 Bauweise  
 2.29 Bauweise  
 2.30 Bauweise  
 2.31 Bauweise  
 2.32 Bauweise  
 2.33 Bauweise  
 2.34 Bauweise  
 2.35 Bauweise  
 2.36 Bauweise  
 2.37 Bauweise  
 2.38 Bauweise  
 2.39 Bauweise  
 2.40 Bauweise  
 2.41 Bauweise  
 2.42 Bauweise  
 2.43 Bauweise  
 2.44 Bauweise  
 2.45 Bauweise  
 2.46 Bauweise  
 2.47 Bauweise  
 2.48 Bauweise  
 2.49 Bauweise  
 2.50 Bauweise

**3. Grünordnungsregeln**  
 3.1 Grünstruktur  
 3.2 Grünstruktur  
 3.3 Grünstruktur  
 3.4 Grünstruktur  
 3.5 Grünstruktur  
 3.6 Grünstruktur  
 3.7 Grünstruktur  
 3.8 Grünstruktur  
 3.9 Grünstruktur  
 3.10 Grünstruktur  
 3.11 Grünstruktur  
 3.12 Grünstruktur  
 3.13 Grünstruktur  
 3.14 Grünstruktur  
 3.15 Grünstruktur  
 3.16 Grünstruktur  
 3.17 Grünstruktur  
 3.18 Grünstruktur  
 3.19 Grünstruktur  
 3.20 Grünstruktur  
 3.21 Grünstruktur  
 3.22 Grünstruktur  
 3.23 Grünstruktur  
 3.24 Grünstruktur  
 3.25 Grünstruktur  
 3.26 Grünstruktur  
 3.27 Grünstruktur  
 3.28 Grünstruktur  
 3.29 Grünstruktur  
 3.30 Grünstruktur  
 3.31 Grünstruktur  
 3.32 Grünstruktur  
 3.33 Grünstruktur  
 3.34 Grünstruktur  
 3.35 Grünstruktur  
 3.36 Grünstruktur  
 3.37 Grünstruktur  
 3.38 Grünstruktur  
 3.39 Grünstruktur  
 3.40 Grünstruktur  
 3.41 Grünstruktur  
 3.42 Grünstruktur  
 3.43 Grünstruktur  
 3.44 Grünstruktur  
 3.45 Grünstruktur  
 3.46 Grünstruktur  
 3.47 Grünstruktur  
 3.48 Grünstruktur  
 3.49 Grünstruktur  
 3.50 Grünstruktur

**4. Sonstige Bestimmungen**  
 4.1 Sonstige Bestimmungen  
 4.2 Sonstige Bestimmungen  
 4.3 Sonstige Bestimmungen  
 4.4 Sonstige Bestimmungen  
 4.5 Sonstige Bestimmungen  
 4.6 Sonstige Bestimmungen  
 4.7 Sonstige Bestimmungen  
 4.8 Sonstige Bestimmungen  
 4.9 Sonstige Bestimmungen  
 4.10 Sonstige Bestimmungen  
 4.11 Sonstige Bestimmungen  
 4.12 Sonstige Bestimmungen  
 4.13 Sonstige Bestimmungen  
 4.14 Sonstige Bestimmungen  
 4.15 Sonstige Bestimmungen  
 4.16 Sonstige Bestimmungen  
 4.17 Sonstige Bestimmungen  
 4.18 Sonstige Bestimmungen  
 4.19 Sonstige Bestimmungen  
 4.20 Sonstige Bestimmungen  
 4.21 Sonstige Bestimmungen  
 4.22 Sonstige Bestimmungen  
 4.23 Sonstige Bestimmungen  
 4.24 Sonstige Bestimmungen  
 4.25 Sonstige Bestimmungen  
 4.26 Sonstige Bestimmungen  
 4.27 Sonstige Bestimmungen  
 4.28 Sonstige Bestimmungen  
 4.29 Sonstige Bestimmungen  
 4.30 Sonstige Bestimmungen  
 4.31 Sonstige Bestimmungen  
 4.32 Sonstige Bestimmungen  
 4.33 Sonstige Bestimmungen  
 4.34 Sonstige Bestimmungen  
 4.35 Sonstige Bestimmungen  
 4.36 Sonstige Bestimmungen  
 4.37 Sonstige Bestimmungen  
 4.38 Sonstige Bestimmungen  
 4.39 Sonstige Bestimmungen  
 4.40 Sonstige Bestimmungen  
 4.41 Sonstige Bestimmungen  
 4.42 Sonstige Bestimmungen  
 4.43 Sonstige Bestimmungen  
 4.44 Sonstige Bestimmungen  
 4.45 Sonstige Bestimmungen  
 4.46 Sonstige Bestimmungen  
 4.47 Sonstige Bestimmungen  
 4.48 Sonstige Bestimmungen  
 4.49 Sonstige Bestimmungen  
 4.50 Sonstige Bestimmungen

**5. Anlagen**  
 5.1 Anlagen  
 5.2 Anlagen  
 5.3 Anlagen  
 5.4 Anlagen  
 5.5 Anlagen  
 5.6 Anlagen  
 5.7 Anlagen  
 5.8 Anlagen  
 5.9 Anlagen  
 5.10 Anlagen  
 5.11 Anlagen  
 5.12 Anlagen  
 5.13 Anlagen  
 5.14 Anlagen  
 5.15 Anlagen  
 5.16 Anlagen  
 5.17 Anlagen  
 5.18 Anlagen  
 5.19 Anlagen  
 5.20 Anlagen  
 5.21 Anlagen  
 5.22 Anlagen  
 5.23 Anlagen  
 5.24 Anlagen  
 5.25 Anlagen  
 5.26 Anlagen  
 5.27 Anlagen  
 5.28 Anlagen  
 5.29 Anlagen  
 5.30 Anlagen  
 5.31 Anlagen  
 5.32 Anlagen  
 5.33 Anlagen  
 5.34 Anlagen  
 5.35 Anlagen  
 5.36 Anlagen  
 5.37 Anlagen  
 5.38 Anlagen  
 5.39 Anlagen  
 5.40 Anlagen  
 5.41 Anlagen  
 5.42 Anlagen  
 5.43 Anlagen  
 5.44 Anlagen  
 5.45 Anlagen  
 5.46 Anlagen  
 5.47 Anlagen  
 5.48 Anlagen  
 5.49 Anlagen  
 5.50 Anlagen

