



**Hauptabteilung II  
BA-Geschäftsstelle Ost  
für die Bezirksausschüsse  
5, 13, 14, 15, 16, 17, 18**

Friedenstraße 40  
81660 München  
Telefon (089)/233 – 6 14 83  
Telefax (089)/233 – 6 14 85  
Zimmer: 2.205  
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

Datum  
11.04.2013

**Protokoll  
über die öffentliche Sondersitzung des Bezirksausschusses  
des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen (Amtsperiode 2008 – 2014)**

vom Donnerstag, den 11.04.2013 um 18.30 Uhr in der Turnhalle der Grundschule an der  
Ostpfeußenstraße, Ostpfeußenstraße 88, 81927 München

**zum Thema: Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2039, Barlowstraße (östl.),  
S-Bahnhof Engelschalking (westl.), Brodersenstraße (nördl.) - Verkehrsführung**

- Beginn: 18:40 Uhr  
Ende: 22:05 Uhr (2x 10-Min. Pause um 20.50 Uhr + 21.30 Uhr)
- Anwesende: BA-Mitglieder:  
25 lt. Anwesenheitsliste (Fr. Niebler, Fr. Wittemer etwas später)  
Presse  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
BA-Geschäftsstelle Ost; Schriftführung:
- Entschuldigungen: Hr. Mentner, Hr. Weigel, Fr. Vetterle, Hr. Tscheu, Fr. Bergner,  
Hr. Machatschek, Hr. Menzel, Fr. Bormann, Hr. Krönauer, Hr. Nagel
- Sitzungsleitung: Frau Angelika Pilz-Strasser

## 1. **Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit und Beschlussfähigkeit**

Die Vorsitzende des BA 13, Frau Angelika Pilz-Strasser, begrüßt die anwesenden Mitglieder des Bezirksausschusses, die Gäste, insbesondere die Vertreterinnen und Vertreter des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie den Mitarbeiter der BA-Geschäftsstelle und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit des Gremiums fest.

Frau Pilz-Strasser erläutert den Grund der Sondersitzung aufgrund der spezifischen Situation. Es sei ihrer Meinung nach keine gute Idee gewesen, dass der Stadtrat im Jahr 2007 ein beschleunigtes Verfahren ausgewählt hat. Diese Bebauung sei mit einer besonderen Verkehrsproblematik verknüpft, eine frühzeitige Bürgerbeteiligung findet mit dem Verfahren vor dem Billigungsbeschluss nicht statt.

## 2. **Beschluss über die endgültige Tagesordnung**

Die Vorsitzende schlägt zum Ablauf unter Punkt 4 vor, erst die Anträge der Bürgerinitiative Engelschalking Neue Entwicklung (B.I.E.N.E), dann weitere Anträge der Bürgerinnen und Bürger und im Anschluss die Anträge des Bezirksausschusses zu behandeln.

**Der Tagesordnung wird einstimmig so zugestimmt.**

## 3. **Zusammenfassende Informationen durch d. Referat für Stadtplanung und Bauordnung**

### 3.1 **Sicht / Art der Veranstaltung**

Fr. M.G. begrüßt die Anwesenden, erläutert das weitere Vorgehen zum Bebauungsplan mit Schwerpunkt zur Verkehrsführung.

Hr. Dr. B.: Das Verfahren ist ein beschleunigtes Verfahren. Durch diese Vorgabe des Gesetzgebers bestehe keinerlei Verlust der Möglichkeit an Einwendungen und Anregungen im Verfahren. Im ersten Schritt findet lediglich keine umfassende Bürgerbeteiligung statt. Die heutige Veranstaltung hat mit dem Verfahren im Baugesetzbuch nichts zu tun und dient als zusätzliche Informationsveranstaltung.

### 3.2 **Stand des Verfahrens und Vorstellung des B-Planentwurfs**

Fr. M.G.: Das grundsätzliche Planungskonzept wurde in der Stadtgestaltungskommission gefasst. Im Mai 2011 wurde der Aufstellungsbeschluss aufgestellt und danach festgelegt, dass das vereinfachte Verfahren durchgeführt werden kann, wie es für Bereiche in der Innenentwicklung beispielhaft ist. Aufgrund der Äußerungen der Bürgerinnen und Bürger wurde der Entwurf bereits überarbeitet. Der Billigungsbeschluss ist noch in der Vorbereitung. Hierbei werden alle gemachten Anregungen mit aufgenommen. Nach der Billigung wird es nochmal ein Verfahren nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) geben, wo es nochmals die Möglichkeit zur Äußerung geben wird.

IST-Zustand: Es handelt sich um ein Grundstück mit 14.000 m<sup>2</sup>. Im Flächennutzungsplan ist ein Mischgebiet ausgewiesen. Im Rahmen dieses Verfahrens wird der Flächennutzungsplan angepasst und zukünftig ein allgemeines Wohngebiet ausweisen.

SOLL-Zustand: Planungsziel ist ein allgemeines Wohngebiet mit geförderten Wohnungsbau für ca. 140 Wohneinheiten. Das Konzept sieht eine Anordnung von Wohnhöfen vor. Im Osten ist eine Lärmschutzwand von 12,5 Metern Höhe geplant. Alle geäußerten Ängste bezüglich möglicher Reflexionen der Lärmschutzwand können entkräftet werden, da es eine maximale Erhöhung von Emissionen zwischen 0,2 dB und 0,8 dB geben wird. Eine Veränderung sei tatsächlich erst ab 1 dB wahrnehmbar.

Im oberen Teil des Gebietes sollen reine Wohngebäude entstehen, im unteren Bereich eine Mischnutzung. Dort wird aufgrund der Einwendungen im Bereich der Brodersenstraße die Nutzung eingegrenzt, sodass neben Wohnraum nur noch Büroflächen und Arztpraxen möglich sind.

Höhenentwicklung: Es sind vorwiegend 4 Geschosse vorgesehen, in dem Bereich der öffentlichen Grünfläche ein zurückgesetztes Terrassengeschoss und im Süden an der S-Bahn eine 6-geschossige Bebauung. Aufgrund der geplanten Mischnutzung im Süden, habe man die Bebauung auf 6-Geschosse begrenzt. Die Grünplanung sieht im Innenbereich private Grünflächen vor.

Erschließungskonzept: Die notwendigen Stellplätze sind mit einer Gemeinschaftstiefgarage vorgesehen. Bisher waren im Bebauungsplan noch zwei Ein- und Ausfahrten im Norden und ganz im Süden vorgesehen. Aufgrund der Einwände soll nun die Einfahrt im Norden situiert werden, die Ausfahrt lediglich im Süden und die Tiefgaragenstellplätze geteilt. Dies kommt der Brodersenstraße zu Gute, da es keine Linksabbieger von der Brodersenstraße in die Wohnbebauung im Süden geben wird. Das Verkehrsgutachten zeige auch, dass dies so funktionieren wird. Die Fahrbahn der Brodersenstraße soll von 5 Meter auf 5,50 Meter ausgeweitet werden und der Gehweg von 1,5 Meter auf 2 Meter Breite. Mit dieser Ausweitung ist die Situation entschärft und müsste für den PKW-Verkehr realisierbar sein.

### 3.3 Vorstellung Hauptthema Verkehrsuntersuchung und Parkraumanalyse

Herr H. stellt die durch die Verkehrsuntersuchung gemachten verkehrlichen Auswirkungen dar. Die Verkehrserhebungen wurden am 07.06.2011, von 6-10 Uhr und 15-19 Uhr durchgeführt. Am 12.07.2011 wurde eine zweite Verkehrserhebung durchgeführt. Beide Untersuchungen stellen die Grundlage für das weitere Vorgehen dar. Parallel zu den Verkehrserhebungen wurden Rückstaugutachten erstellt. Die Schließzeiten betragen demnach im Durchschnitt zwischen 4-6 Minuten, maximal 9 Minuten. Im Mittel wurde eine Rückstaulänge von 5 Fahrzeugen, davon am Morgen 9 Fahrzeuge, am Abend 11 Fahrzeuge, ermittelt. Weiterhin ergibt sich eine Verkehrsbelastung mit Prognosehorizont im Jahr 2025 der LH München, wonach im Ergebnis bei 140 Wohneinheiten 690 Fahrten aus dem Bebauungsgebiet zu erwarten sind. Davon sind 10 Prozent der Nutzungsfläche als Mischfläche vorgesehen. Die Verkehrswerte werden auf die Spitzenstunden umgerechnet und daraus ergeben sich die Nutzungen im Bebauungsgebiet. So wird beispielsweise die Ausfahrt in der Brodersenstraße geschaffen, ohne eine Linksabbiegerspur. Am Knotenpunkt Brodersenstraße/ Barlowstraße werden keine größeren Probleme gesehen. Natürlich könne es zu kurzfristigen Störungen aufgrund des LKW-Verkehrs kommen, gravierenden Störungen im Straßennetz werden jedoch keine gesehen.

Durch die Parkraumanalyse wurde festgestellt, dass es keine gravierenden Probleme gibt. Die Situation stelle sich lediglich morgens und abends etwas schwieriger dar. Für Besucher sei jedoch ein Stellplatz tatsächlich immer auffindbar.

Herr R.: Das in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten wird auch von der Landeshauptstadt München überprüft. Danach ist das Verkehrsgutachten inhaltlich korrekt und repräsentativ. Schwankungen seien im Rahmen von 10 Prozent möglich.

### 3.4 Mündliche Beantwortung des CSU-Fragenkataloges durch das Planungsreferat

Herr R. und Herr H. äußern zu den aufgeworfenen Fragen Folgendes:

a) *Die Straßenbreite von 5 Metern reicht bereits zum jetzigen Zeitpunkt nicht aus. Wieso findet keine ausreichende Verbreiterung der Straße statt? (vgl. hierzu Verkehrsproblem BA TOP 2.3.5 Sitzung Oktober 2012, Kreuzungspunkt Effnerstraße/ Johanneskirchner Straße)*  
 → Das Problem sei ein schmaler Fußweg in der Brodersenstraße. Dieser werde nun auf 2 Meter verbreitert, die Fahrbahnbreite auf 5,5 Meter, damit sei die Verkehrssicherheit erhöht. Gemäß der 'Richtlinie Rast' falle diese Straße in die Kategorie „ohne durchfahrenden Linienbus“ mit einer ausreichenden Breite von 4,5 Metern.

b) *Wieso nimmt das Referat den Bebauungsplan nicht zum Anlass um endlich die Verlängerung der Engelschalkingerstraße voranzutreiben? Dadurch würden die verkehrlichen Probleme an der Brodersenstraße/ Barlowstraße erheblich entschärft werden?*

→ Die Verlängerung der Engelschalkinger Straße weiter nach Osten über die Gleise sei nach dem Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen. Dies hänge jedoch von dem Fortschritt des

im Stadtrat beschlossenen 4-gleisigen Ausbaues der S8-Strecke ab. In diesem Rahmen soll eine Tunnellage mit einem unbeschränktem Bahnübergang geschaffen werden. Ebenso verhalte es sich mit der Verlängerung der U4 nach Engelschalking. Die langfristige Siedlungsentwicklung ist fortzuführen. Weil auf der Trasse noch Bestandsgebäude vorhanden sind, die abgerissen werden müssten, können zur konkreten Planung momentan noch keine sicheren Aussagen getroffen werden.

c) *Welche lärmschutzrechtlichen Auswirkungen entstehen für das geplante Gebäude, wenn die S-Bahn an dieser Stelle nicht tiefergelegt wird?*

→ siehe Ausführungen zu Punkt 3.2 (3. Absatz)

d) *Welche Verkehrsbewegungen finden derzeit an den wesentlichen Verkehrsknotenpunkten statt? Die Daten stammen aus dem Jahre 2011 und entsprechen nicht mehr der aktuellen Verkehrslage.*

*Welche Rückstaulängen ergeben sich auf Grund der geschlossenen Schranke derzeit und zukünftig in den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten, sowie zu den höchsten Schließzeiten?*

*Wie wurden die 690 KfZ-Bewegungen für das geplante Gebiet errechnet?*

→ siehe Ausführungen zu TOP 3.3

#### 4. **Diskussion der Anträge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger**

##### 4.1 **Konkrete Nachfragen an das Planungsreferat mit Antworten der VertreterInnen**

■ **Wo befindet sich das P+Ride-Gelände neben dem S-Bahnhof Engelschalking?**

→ Es existiert kein Konkretes P+R-Gelände. Mit der in der Präsentation gewählten Darstellung geht es darum, den gesamten Umgriff aller Parkplatzmöglichkeiten aufzuzeigen, um Klarheit zu schaffen.

■ **Wie viele Stellplätze sind insgesamt vorgesehen ?**

→ Pro Wohneinheit ist ein Stellplatz vorgesehen. Dies gilt für ganz München. Für die Bereiche, welche nicht ausschließlich als Wohnnutzung vorgesehen sind, werden zwischen 140 und 160 Pflichtstellplätze angesetzt, welche in Tiefgaragen untergebracht werden.

■ **Wie soll die Lösung konkret an der Ecke des Einfamilienhaus Barlowstr./ Bordersenstr. aussehen, wenn doch geplant ist, Gehweg und Fahrbahn zu verbreitern ?**

→ Das Eckgrundstück ist in Privatbesitz, auf das die Landeshauptstadt nicht zugreifen kann. Die geplante Verbreiterung bezieht sich nur auf öffentlichen Grund. Für die von der S-Bahn kommenden Fußgänger besteht die Möglichkeit vor dem 'Bestandshaus' durch einen Fuß- und Radweg im inneren Bereich in Richtung Norden sich fortzubewegen.

■ **Wie sollen die Leute bei 140 Wohneinheiten Zugang zum Wohngebiet erhalten, wenn an einer Stelle ungefähr 700 qm Fläche für Arztpraxen vorgesehen sind ?**

→ Aufgrund der empirischen Erhebung wurden auch Angaben zu dem sich pro qm entwickelnden Kundenverkehr gemacht. Das Gutachten berücksichtigt diesen Kundenverkehr bereits.

■ **Warum wird das erhöhte Verkehrsaufkommen im Süden nicht berücksichtigt, obwohl im weiteren Umfeld Bebauungspläne aufgestellt werden ?**

→ Mit diesem Bebauungsplan wird derzeit nur der nördliche Teil entwickelt. Die Verkehrsprognose der LH München mit einem Prognosehorizont bis zum Jahr 2025 berücksichtigt jedoch die umgebenden Bebauungspläne.

■ **Der Winkel zum Linksabbiegen von der Barlowstraße in die Brodersenstraße ist für den LKW-Verkehr zu klein, Wie sieht die Lösung aus ?**

→ Tatsächlich ist die Situation heute nicht ganz unproblematisch, da kein Zugriff auf das Bestandshaus möglich ist. Wenn die Engelschalkinger Straße jedoch in naher Zukunft verlängert

wird, entschärft sich die Situation des Knotenpunktes. Im Übrigen bestehen die Probleme heute schon. Durch den Mehrverkehr werden keine Probleme gesehen, vielmehr ergibt sich im Rahmen des Bebauungsplanes Verbesserungspotential.

■ Wäre es eine Option gewesen, mit dem Bauträger in Verhandlung zu treten und festzustellen, dass ein Objekt in dieser Dimension wegen der Verkehrsproblematik einfach abzulehnen ist und von der Realisierung abzusehen ?

→ Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sucht potentielle Grundstücke sorgfältig aus. In Anbetracht der in München bestehenden Wohnungsnot wird geprüft, wo eine verdichtete Bebauung untergebracht werden kann. Dabei wurden auch die Verkehrsströme berücksichtigt und geprüft, ob der Verkehr aus der Maßnahme aufgenommen werden kann. Derzeit werden die Einwände gesammelt. Die LH München hat die Aufgabe zwischen privaten und öffentlichen Interessen abzuwägen.

■ Wie alt ist der Flächennutzungsplan, dient die Planung nicht einer Gewinnmaximierung?

→ Der schon lange bestandskräftige Flächennutzungsplan wird an den Bebauungsplan angepasst. Im Moment ist der Bereich als Mischgebiet ausgewiesen.

Ein Hinweis eines Bürgers: Die in der Statistik verwendete Zahl von einem Fahrzeug pro Haushalt sei heutzutage nicht mehr realistisch. Da diese Zahl tatsächlich höher ist, werde sich die Parkplatzsituation gewaltig verschärfen.

■ Führt diese Wohnblockbebauung gerade eher zu einem sozialen Brennpunkt und einer Verschlechterung der Wohnqualität, wenn gerade bei den Anlagen nach Norden bzw. zur S-Bahn hin ein nicht unerheblicher Anteil von Migrantinnen und Migranten lebt ? Wie viel Prozent der Flächen ist für sozial verbilligten Wohnraum vorgesehen ?

→ Bei der Landeshauptstadt München werden immer ausgehend von der Baurechtsmehrung 30 Prozent für sozialen Wohnungsbau vorgesehen, d.h. hier konkret, dass etwa 20 Wohnungen im sozialen Wohnungsbau entstehen.

■ Wie lässt sich der durch die Bebauung entstehende Mehrverkehr reduzieren bzw. klein halten, wenn mit einer gewerblichen Nutzung im südlichen Bereich z.B. auch Arztpraxen untergebracht werden ?

→ Die Verkehrsbewegungen bzw. das Entstehen zusätzlicher Verkehrsströme wurden schon in die Verkehrsuntersuchung mit einbezogen. Deshalb werden in der Planung Läden/Geschäfte ausgeschlossen, die im Besonderen LKW-Verkehr generieren. Dazu gehören Arztpraxen nicht.

■ Was wird in Sachen Schulwegsicherheit bzw. Fußgängersicherheit getan ? Selbst wenn die Straße 50 cm breiter wird, müssen die Fahrzeuge aus der Tiefgarage im Süden um die Kurve ausfahren und bleiben beim Rückstau hängen! Der schmale Weg ist jedoch auch Zugang für die Kinder der Ostpreußenschule.

→ Die Tiefgaragenausfahrt befindet sich noch auf privatem Grund. Selbstverständlich müssen die Autofahrer warten, bis die Ausfahrt frei wird. Es ist in Wohngebieten total übliche Situation, dass Kinder Tiefgaragenein- und ausfahrten passieren. Im übrigen muss an die Vernunft der Autofahrer appelliert werden.

Ein weiterer Bürger weist darauf hin, dass ein Drittel der Straße auf seinem Privatgrund läge und die Straße verengt werden muss. Er bittet zu berücksichtigen, dass der Geh- und Fußweg zu eng sei.

→ Die Grundstücksgrenzen setzen im Bereich des Bebauungsplanes ein.

■ Wie sieht die Verkehrsentwicklung, insbesondere die Zufahrtswege und der Parkverkehr im Hinblick auf die Fa. Geit & Niggel aus ?

→ Der Bereich liegt außerhalb des Bebauungsplanes, wurde jedoch in der Verkehrsuntersuchung mit berücksichtigt.

■ Welches Grundbaurecht herrscht auf dem Grundstück ?

→ Es besteht ein übergeleitetes Bauliniengefüge. Im Rahmen dessen ist eine Mischnutzung möglich.

■ Wie stellt sich die Verkehrssituation dar ? Wurde bei den 700 zusätzlichen Fahrzeugen berücksichtigt, dass bei einer geschlossenen Bahnschranke in Engelschalking alle wartenden PKW die Ausfahrt ggf. nicht passieren können ? Wurde die Deutsche Bahn gefragt, ob sich das Verkehrsaufkommen innerhalb der nächsten 5 Jahren vermehrt ?

→ Zum Verkehr für die Bahnstrecke gibt es keine Aussagen von der Deutschen Bahn. Bei den Schließzeiten der Bahnschranke muss davon ausgegangen werden, dass sie im ähnlichen Bereich liegen wie heute. Es wird davon ausgegangen, dass sich rund 20 Prozent der Fahrzeuge in Richtung Osten orientieren. Hier ergibt sich die Problematik, dass diese im Bereich der Tiefgaragenausfahrt warten müssten. Das führt dazu, dass sich die Ausfahrt aus dem Wohngebiet generell in Richtung Norden orientieren wird.

**Es folgt eine 10-Minuten Pause um 20.50 Uhr.**

#### 4.2 **Anträge der Vertreter der Bürgerinitiative B.I.E.N.E.**

Frau C. (Bürgerin) erläutert die Anträge der Bürgerinitiative. Ziel sei es eine Bebauung zu ermöglichen, die sich der vorhandenen Infrastruktur und vorhandenen Bebauung anpasst. Es gehe nicht darum den Bebauungsplan zu verhindern. Jedoch gibt es in der Realität – unabhängig der Zahlen der vorliegenden Gutachten – ein massives verkehrliches Problem. Der gestalterische Spielraum des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sollte im Sinne der Bürgerinnen und Bürger genutzt werden. Insbesondere kann von „Einfügen der Gebäude in die umgebende Bebauung“ in keinsten Weise die Rede sein. Die geplante Bebauung gleicht eher einem „städtebaulichen Akzent“. Es wird gewünscht, dass die Bebauung auf die Anfangshöhe der vorhandenen Bebauung abgestimmt wird. Die 12,5 Meter hohe Lärmschutzwand wirke sehr massiv, dies verdeutlichen die Bilder der Präsentation sehr gut. Die gesamte geplante Bebauung zeigt sich eher als ein störendes Objekt in der jetzigen Bebauung. Daher bestehe der Wunsch, die geäußerten Bedenken zu berücksichtigen und in die Abwägung mit einzubeziehen. Es werden daher folgende Anträge gestellt:

##### 4.2.1 **Antrag 1:**

**Der Bezirksausschuss möge beantragen, dass eine Nutzung als Ärztehaus nicht vorgesehen wird und alle Gewerbetriebe sowie freiberufliche Nutzungen, die einen hohen Kunden- und Besucherverkehr zeitigen, nicht zugelassen werden.**

##### 4.2.2 **Antrag 2:**

**Der Bezirksausschuss möge beantragen, die Höhe der Bebauung auf maximal 14m zu begrenzen und so die Geschossflächenanzahl insgesamt zu reduzieren.**

4.2.3 Herr D. (Bürger): Das neue Bauvorhaben berücksichtige die jetzige Umgebung und die zukünftige Bebauung an der Brodersenstraße nicht. Der Bezirksausschuss werde daher gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass in einem qualifizierten, grenzüberschreitenden Bebauungsverfahren die Umgebung mit einfließt.

##### **Antrag 3:**

**Der Bezirksausschuss möge beantragen, zu einem qualifizierten, umfassenden, sprich: grenzüberschreitenden Aufstellungsverfahren überzugehen.**

4.2.4 Herr H. (Bürger):

##### **Antrag 4:**

**Der Bezirksausschuss möge sich geschlossen dafür einsetzen, dass das Bauvorhaben in seiner derzeit geplanten Dimension nicht genehmigt wird, weil die Auswirkungen auf die Belastbarkeit der umliegenden Straßen und Gehwege und die damit verbundene Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit auf mehreren Schulwegen und Wegen, die von Familien zu Kindergärten genutzt werden, vorhersehbar gravierend, also gefährlich sind.**

- 4.2.5 Herr H. (Bürger):  
**Antrag 5:**  
**Der Bezirksausschuss möge sich geschlossen dafür einsetzen, dass im Rahmen der Planung und der Bebauung dafür Sorge getragen ist, dass der Bahnlärm nicht durch eine Reflexion der geplanten Lärmschutzwand die Lärmbelastung auf der Ostseite der Bahnlinie erhöht.**
- 4.2.6 Fr. Dr. K. (Bürgerin): Der Umfang der Stellplatzmöglichkeiten trägt diesem Bauvorhaben mit entstehenden Nutzungen wie Praxen keinerlei Rechnung. Im übrigen würden die Verkehrsgutachten nicht durch die LH München in Auftrag gegeben, sondern durch den Bauträger selbst.  
**Antrag 6:**  
**Für das Bauvorhaben an der Barlow-/ Brodersenstraße ist zusätzlich zu den Tiefgaragenplätzen eine ausreichende Anzahl an Oberflächenstellplätzen auf dem Baugrund zu schaffen.**
- 4.2.7 Hr. K. (Bürger): Zur Entschärfung der Situation am Gehweg bedarf es einer deutlichen Verbreiterung.  
**Antrag 7:**  
**Änderung der vorliegenden Planung in Bezug auf die Tiefgaragenausfahrt, Einrichtung eines Fahrradweges und Verbreiterung des Gehweges in der Brodersenstraße.**
- 4.3 **Anträge der CSU-Fraktion**
- Hr. Brannekämper merkt an, dass die geplante Bebauung eher eine „Wohnvollzugsanstalt“ als ein modernes Wohnquartier sei.
- 4.3.1 Hr. Brannekämper: Der Bezirksausschuss hatte bereits im Oktober 2012 einen Fragenkatalog vorgelegt und erwartet, dass die Antworten mit belastbaren seriösen Werten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schriftlich gegeben werden.  
**Antrag Nr. 1: Ungeklärte Fragen zum BA Antrag zügig beantworten**  
**Der Bezirksausschuss Bogenhausen hat in seiner Sitzung im Oktober und November 2012 an das Planungsreferat verschiedene Fragen formuliert und um zügige Beantwortung gebeten. Bis heute hat der Bezirksausschuss Bogenhausen auf keine einzige Frage eine Antwort erhalten. Warum?**  
**Begründung:**  
*Um sich mit dem Billigungsbeschluss Barlow-/ Brodersenstraße und den daraus ergebenden Fragen hinreichend und sorgsam auseinandersetzen zu können, ist es wichtig, dass dem Bezirksausschuss die Antworten auf die Fragen schriftlich vorliegen und nicht erst nach dem Billigungsbeschluss beantwortet werden. Nach § 12 Abs.1 der BA-Satzung sind Anträge binnen drei Monaten zu beantworten. Diese Frist ist längst abgelaufen. § 12 Abs. 2 der Satzung findet insoweit keine Anwendung, da der Fragenkatalog vorbereitende Fragen betraf, welche für das Vorverfahren für den Bezirksausschuss relevant sind.*
- 4.3.2 Hr. Brannekämper: Die Tiefgaragenausfahrt werde wegen der Schulwegsicherheit und dem unzureichendem Straßenquerschnitt für hoch problematisch gehalten.  
**Antrag Nr. 4: Tiefgaragenausfahrt verlegen**  
**Die Ausfahrt der Tiefgarage an der Barlow-/ Brodersenstraße soll sich nicht in der Brodersenstraße befinden.**  
**Begründung:**  
*Die dort geplante Ausfahrt führt dazu, dass die Pkws, welche aus der Garage herausfahren, an der Sichtlinie anhalten müssen und somit den Bürgersteig blockieren. Dies ist gerade für die Schulkinder früh morgens extrem gefährlich. Sie müssen die Fahrbahn benutzen, die an dieser Stelle sowieso bereits unübersichtlich ist. Außerdem: Bereits heute ist die verkehrliche Situation an der zu engen Brodersenstraße*

*chaotisch. Aus diesem Grund darf an dieser Stelle nicht noch eine zusätzliche verkehrliche Belastung erfolgen, welche zu einem zusätzlichen Rückstau am Schrankübergang Englschalking führt. Insofern ist eine Tiefgaragenausfahrt an der Brodersenstraße nicht sinnvoll.*

- 4.3.3 Hr. Brannekämper: Im Bebauungsgebiet werden keine Stellplätze für Gäste und Besucher auf der Oberfläche vorgesehen. Um nicht die bekannten „Schwabinger Verkehrsverhältnisse“ zu schaffen wird folgender Antrag gestellt:  
**Antrag Nr. 7: Ausreichend Oberflächenstellplätze für Besucher**  
**Für das Bauvorhaben an der Barlow-/ Brodersenstraße sind ausreichende Oberflächenstellplätze für Besucher zu schaffen.**  
**Begründung:**  
*Wie selbst die Polizei bestätigt ist bereits heute die Parksituation in der Barlowstraße als überaus kritisch zu bewerten. Die Straße ist meist den ganzen Tag zugeparkt. Durch das neue Bauvorhaben nimmt der Autoverkehr in den betroffenen Straßen selbstverständlich zu, die Parkplatzproblematik wird sich dramatisch verschärfen. Es ist daher dringend notwendig, dass für zukünftige Besucher der Anwohner des Bauvorhabens an der Barlow-/ Brodersenstraße ausreichende Oberflächenparkplätze zur Verfügung stehen. Da kein einziger Besucherstellplatz im B-Plan ersichtlich ist, kommt der Bebauungsplan bis zum jetzigen Zeitpunkt dieser Notwendigkeit nicht nach.*
- 4.3.4 Hr. Brannekämper: Die geplante Baumasse verletze das Gebot der nachbarschaftlichen Rücksichtnahme und löse städtebauliche Spannungen, z.B. bezüglich Belichtungen etc. aus.  
**Antrag Nr. 8: Reduzierung der Bauhöhen**  
**Der Bebauungsplanentwurf sieht in der aktuellen Fassung beim direkt an der Barlowstraße situierten Baukörper eine 3 bzw. 4 geschossige Bebauung vor. Die geplante Höhenentwicklung ist auf 2 Geschosse im vorderen Bereich zu reduzieren.**  
**Begründung:**  
*Mit der gewählten Baumasse insbesondere der Höhenentwicklung verletzt der Bebauungsplan das Gebot der nachbarschaftlichen Rücksichtnahme zu den direkt angrenzenden zweigeschossigen Nachbarhäusern in eklatanter Weise. Deshalb ist es unumgänglich, dass die Neubebauung auf die gegenüberliegenden Gebäudehöhen Rücksicht nimmt und sich an die Nachbarbebauung anlehnt. Das Vorhaben ist daher gegebenenfalls abgestuft zu bauen.*
- 4.3.5 Hr. Brannekämper: Die Tieflage der S-8-Trasse werde nicht vor dem Jahr 2025 realisiert sein, in Anbetracht der schleppenden Verhandlungen im besten Fall bis zum Jahr 2030. Bis dahin kann es nicht sein, das die Nachbarn mit massiven Lärm belästigt werden.  
**Antrag Nr. 9: Maßnahmen zum Lärmschutz**  
**Für die Siedlung in dem Gebiet der Plankenhof-/ Savitsstraße sind ausreichende Maßnahmen zum Schutz vor Lärmbelästigung zu ergreifen.**  
**Begründung:**  
*Durch den Bau einer geplanten Lärmschutzwand wird der gesamte Lärm in die andere Richtung der Anwohner Plankenhof-/ Savitsstraße reflektiert. Deshalb sind dringend geeignete Maßnahmen zu ergreifen um keine Lärmzunahme zu erzeugen.*
- 4.3.6 Hr. Finkenzler weist auf einige Formulierungen im Bebauungsplanentwurf hin. So entsprechen die Formulierungen unter Punkt 2.4.2 „...enge Straßen mit verhältnismäßig niedrigen Verkehrsbelastungen“, unter Punkt 7.1 „Verbesserung der verkehrlichen Situation an der Brodersenstraße...“, oder unter Punkt 4.4 „Die im Plan festgesetzten maximalen Wandhöhen...fügen sich ein“ nicht der Realität. Die umliegende Bebauung/ der Umgriff müsse berücksichtigt werden und die paradoxe Planung ggf. geändert. Eine umfassende Bürgerbeteiligung sei wichtig.  
**Antrag Nr. 2: Qualifizierter Bebauungsplan für die Barlow-/ Brodersenstraße**  
**Das Planungsreferat wird aufgefordert sein Verfahren für die Barlow-/ Brodersenstraße zu ändern und aus einem vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren ein qualifiziertes Bebauungsplanverfahren zu generieren.**

**Begründung:**

*Der vom Referat gewählte Umgriff des Bebauungsplans ist falsch gewählt. Es ist seit einiger Zeit evident, dass die angrenzenden Grundstücke in der unmittelbaren Umgebung einer einheitlichen Baustruktur zugeführt werden müssen. Dies ist für eine städtebauliche Entwicklung und Ordnung dringend erforderlich. Die derzeit anstehenden Veräußerungen der maroden und alten Bausubstanz in unmittelbarer Nähe machen dies einmal mehr deutlich. Dafür bedarf es eines größer gefassten Umgriffs und somit eines qualifizierten Bebauungsplans an dieser Stelle.*

- 4.3.7 Hr. Finkenzeller: Die Höhenentwicklung müsse ebenso an die umgebende Bebauung anpassen bzw. von dieser abgeleitet werden.

**Antrag Nr. 3 : Reduzierung der Baumasse**

**Der vorhabenbezogene Bebauungsplan an der Barlow-/ Brodersenstraße sieht heute eine sehr hohe Wandhöhen vor. Nirgends in der näheren Umgebung sind solche Höhenentwicklungen auch nur ansatzweise ableitbar. Deshalb soll die Baumasse insgesamt reduziert werden und der falsche städtebauliche Akzent beseitigt werden.**

**Begründung:**

*Die geplante Bebauung muss sich besser in die nähere Umgebung einfügen. Die teilweise sechsstöckige Bebauung setzt vollkommen falsche städtebauliche Akzente. Die unmittelbare Umgebung ist durch 1-2 stöckige Bebauung geprägt. Nun eine Bebauung mit teilweise sechs Stockwerken vorzusehen führt dabei zu städtebaulichen Spannungen, durch zu krasse Höhensprünge zwischen der Bestandsbebauung und den neuen Baukörpern.*

- 4.3.8 Hr. Finkenzeller stellt im weiteren folgenden Antrag:

**Antrag Nr. 5: Keine Zulassung von Ausnahmen nach § 4 Abs.3 BauNVO**

**Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen im Bebauungsplan keine Ausnahmen i.S.d. § 4 Abs.3 BauNVO zugelassen werden.**

**Die städtebauliche Dichte ist auf Grund der Aussage des derzeitigen Bebauungsplanentwurfs zu reduzieren, da die Verkehrsstruktur nach eigenen Aussagen des Planungsreferats das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht bewältigen kann.**

**Begründung:**

*Dem Entwurf des Bebauungsplans ist zu entnehmen, dass die in einem allgemeinen Wohngebiet zulässigen Gebäude (u.a. kleinere Einkaufsläden) auf Grund des erhöhten zu erwartenden Verkehrsaufkommens ausgeschlossen werden sollen.*

*Es erscheint geradezu widersprüchlich und sinnfrei im Gegenzug dafür Vorhaben i.S.d. § 4 Abs.3 BauNVO (störende Gewerbebetriebe, Anlagen der Verwaltung) gerade zulassen zu wollen. Diese Vorhaben führen zu einem noch größeren Ziel- und Quellverkehr des schon heute überlasteten Straßennetzes.*

*Die Landeshauptstadt München widerspricht sich aufs Größte, wenn sie somit an sich in einem allgemeinen Wohngebiet zulässige Nutzungen wegen des hohen zu erwartenden Verkehrsaufkommens ausschließt und gleichzeitig nur ausnahmsweise zulässige Nutzungen zulässt.*

*Das Referat bietet damit erneut einen schlüssigen Beweis, dass die im Bebauungsplan angestrebten Dichten hinsichtlich der Verkehrsstruktur nicht bewältigt werden können.*

- 4.3.9 Hr. Finkenzeller erläutert außerdem

**Antrag Nr. 6: Lösung Verkehrsknotenpunkt Barlow-/ Brodersenstraße**

**Im Rahmen der Baumaßnahmen an der Barlow-/ Brodersenstraße hat die Landeshauptstadt München dafür zu sorgen, dass eine verkehrliche Lösung für den Knotenpunkt Barlow-/ Brodersenstraße gefunden wird. Insbesondere ist eine bessere Befahrbarkeit für Radfahrer und Fußgänger von der Brodersenstraße sicherzustellen.**

**Begründung:**

*Bereits heute kommt es am Knotenpunkt Barlow-/Brodersenstraße auf Grund der viel zu engen Kurve zu vermehrten Unfällen.*

*Doch auch die Brodersenstraße vor der Schranke Engelschalking ist viel zu schmal, so dass Pkws/Lkws beim gegenseitigen Passieren nur knapp aneinander vorbeikommen. Für Fuß-*

*gänger sowie Radfahrer ist es fast unmöglich diese Stelle sicher zu passieren. Im Rahmen der Planung für die Barlow-/Brodersenstraße muss die Landeshauptstadt München dieses Problem lösen. Durch ihren Bebauungsplan verursacht sie noch mehr Verkehr an dieser heute schon sehr engen Straße. Eine zusätzliche Verschlechterung ist den dortigen Anwohnern nicht zumutbar.*

#### 4.4 Weitere Anträge der Bürgerinnen und Bürger

Fr. F. (Bürgerin) knüpft an die bislang gestellten Anträge an und fragt bezüglich des begutachteten Verkehrsaufkommens, wo die Prüfer standen und die Messung durchgeführt haben? Sei dabei der Rückstau auf der Brodersenstraße bis zur Kunihstraße berücksichtigt worden? Die Schließzeiten der Schranke mit üblichen Verspätungen der S-Bahn und des Güterverkehr seien unerträglich lang, selbst die Schülerinnen und Schüler überqueren die Schranke im geschlossenen Zustand. Das Verkehrsaufkommen, insbesondere der LKW-Verkehr der Fa. Geit & Niggel steige erheblich und damit die Gefahr für alle Nutzer. Die Straßenposten an der Balrowstr. / Brodersenstr. seien regelmäßig umgefahren.

**Es werde daher gefordert, das Verkehrskonzept zu überarbeiten und in geringerer Höhe zu bauen.**

Mit Beendigung des TOP 4 verabschieden sich die Vertreterinnen und Vertreter des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und verlassen den Sitzungsraum.

#### 5. Beschlussfassung / Abstimmung des BA zu den gestellten Anträgen BPlan 2039

##### 5.1 Antrag 1 der CSU, Ungeklärte Fragen zum BA Antrag zügig beantworten

Hr. Scheifele bemerkt, dass der heutige Termin bisher angekündigt wurde als Informationsveranstaltung, aus der die Stellungnahmen bzw. Anregungen lediglich an die Stadt weitergeleitet werden.

Hr. Helbig: Wie der Antrag mit seiner Begründung *„Um sich mit dem Billigungsbeschluss Barlow-/ Brodersenstraße und den daraus ergebenden Fragen hinreichend und sorgsam auseinandersetzen zu können, ist es wichtig, dass dem Bezirksausschuss die Antworten auf die Fragen schriftlich vorliegen“* selbst sagt, sollte erst abgewartet werden, bis der Fragenkatalog beantwortet wurde.

Hr. Finkenzeller: Die Fragen in dem Fragenkatalog seien unabhängig von dem vorgelegten Anträgen.

**Änderungsantrag Frau Pilz-Strasser zur Begründung:**

Änderung der Formulierung „ist es wichtig“ in „wäre es vorteilhaft gewesen“.

**Antrag Nr. 1 wird mit dieser Änderung einstimmig zugestimmt.**

**Es folgt eine 10-Minuten Pause um 21.30 Uhr aufgrund weiteren Gesprächs- und Abstimmungsbedarfs der einzelnen Fraktionen.**

##### 5.2 Antrag 2 der CSU, Qualifizierter Bebauungsplan für die Barlow-/ Brodersenstraße

Textänderung Hr. Finkenzeller: „...und einen qualifizierten Bebauungsplan zu generieren“.

**Antrag Nr. 2 wird mit dieser Änderung mit 15:10 Stimmen mehrheitlich zugestimmt.**

##### 5.3 Antrag 3 der CSU, Reduzierung der Baumasse

Hr. Helbig: Die Reduzierung der Baumasse betrifft das Gesamtvolumen ohne weitere Differenzierung. Eine weitere Reduzierung des Ostblocks auf 6 Etagen kann nicht mitgetragen werden. Deswegen kann die SPD nicht zustimmen.

Fr. Pilz-Strasser stellt ihren Standpunkt aus Sich von B90'/ Die Grünen dar. Dort, wo die Anbindung an den ÖPNV gut ist, kann durchaus eine höhere Bebauung zugelassen werden. Außerdem sei es Wunsch, dass möglichst viel sozialer Wohnungsbau stattfindet. Hier werde die verkehrliche Situation stark gewichtet, dass man für eine Reduzierung der Baumasse ist.

**Antrag Nr. 3 wird mit 15:10 Stimmen (gegen SPD-Stimmen) mehrheitlich zugestimmt.**

#### 5.4 **Antrag 4 der CSU, Tiefgaragenausfahrt überprüfen/ verlegen**

**Änderungsantrag Hr. Finkenzeller:**

**„Die Ausfahrt der Tiefgarage an der Brodersenstraße soll noch einmal überprüft werden mit der Möglichkeit, die Ein- und Ausfahrt an die Barlowstraße zu verlegen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung möge die unterschiedlichen Ergebnisse der verkehrlichen Flüsse dem Bezirksausschuss anschließend präsentieren.“**

**Dem Änderungsantrag 4 wird einstimmig so zugestimmt.**

#### 5.5 **Antrag 5 der CSU, Keine Zulassung von Ausnahmen nach § 4 Abs.3 BauNVO**

Hr. Helbig: Die SPD kann dem nicht zustimmen, weil die Lösung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung als vernünftig erachtet wird, wenn Ladengeschäfte aus der Nutzung ausgenommen werden, lediglich ausnahmsweise Arztpraxen und Büroräume zugelassen werden sollen. Der Antrag werde im Sinne der Verkehrsproblematik daher nicht für zielführend erachtet. Andere Lösungen wären noch problematischer.

Hr. Finkenzeller: Der Antrag sei deshalb richtig, weil die Ausnahmen in § 4 Abs. 3 BauNVO (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) zu einer höheren Belastung führen würden. Die CSU will, dass Läden mit zusätzlichem Besucherverkehr nicht zusätzlich zugelassen werden sollen.

Fr. Pilz-Strasser: Es gebe auch Arztpraxen, die lediglich fußläufig erreichbar sind, bei denen es keine Verkehrsprobleme gibt.

**Ergänzungsantrag Hr. Finkenzeller im Antragstext:**

**„Die bis jetzt vorgesehen Ausschlüsse gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO sollen weiterhin ausgeschlossen bleiben.“**

**Ergänzungsantrag Hr. Finkenzeller im Begründungstext:**

Dort muss es richtig heißen: **„nicht störendes Gewerbegebiet“**

**Dem Antrag Nr. 5 wird mit diesen Ergänzungen mit 14:10 Stimmen mehrheitlich zugestimmt.**

#### 5.6 **Antrag 6 der CSU, Lösung Verkehrsknotenpunkt Barlow-/ Brodersenstraße**

**Ergänzung Hr. Finkenzeller: „Die Stadt wird aufgefordert zu prüfen, ob die Mitwirkungsbereitschaft der angrenzenden Nachbareigentümer auf beiden Seiten der Brodersenstraße vorhanden ist, damit die verkehrliche Situation im Bebauungsplan deutlich verbessert werden kann.“**

**Der Antrag Nr. 6 wird mit dieser Ergänzung einstimmig so angenommen.**

#### 5.7 **Antrag 7 der CSU, Ausreichend Oberflächenstellplätze für Besucher**

Fr. Pilz-Strasser stellt klar, dass zusätzliche Oberflächenstellplätze von B90'/ Die Grünen nicht begrüßt werden.

**Dem Antrag wird bei 3 Gegenstimmen mehrheitlich zugestimmt.**

### 5.8 **Antrag 8 der CSU, Reduzierung der Bauhöhen**

**Änderungsantrag Hr. Finkenzeller:**

**„Der Bebauungsplanentwurf sieht in der aktuellen Fassung auf der Westseite eine 3 bzw. 4 geschossige Bebauung vor. Die geplante Höhenentwicklung ist auf dieser Seite im vorderen Bereich zu reduzieren und an die nähere Umgebung anzupassen, gegebenenfalls durch Abstufungen.“**

**Dem Antrag wird mit dieser Formulierung im Antragstext einstimmig zugestimmt.**

### 5.9 **Antrag 9 der CSU, Maßnahmen zum Lärmschutz**

Frau Pilz-Strasser: Der ausreichende Schutz vor Lärmbelästigung wäre wohl mit einer weiteren Wand möglich. Daher wird die Idee der Stadt, eine oberirdische Befahrung der Güterzüge zu erlauben als Präzedenzfall gesehen.

Hr. Scheifele: Es existieren generell auch absorbierende Lärmschutzmöglichkeiten. Der Lärmschutz sei ein übereinstimmendes Anliegen.

**Antrag Nr. 9 wird einstimmig zugestimmt.**

### 5.10 **Anträge der Bürgerinitiative Engelschalking Neue Entwicklung (B.I.E.N.E.)**

Da sich die Anträge in Gänze mit denen der CSU-Fraktion decken, sollen diese zur Kenntnis an die Stadt (Planungsreferat) weitergeleitet werden.

**- der Weiterleitung wird einstimmig so zugestimmt.**

Frau Pilz-Strasser bedankt sich bei allen Mitwirkenden und schließt die Sitzung um 22:05 Uhr.

Hinweis: Die nächste Vollgremiumssitzung findet am 14.05.2013 um 19:30 Uhr im Saal des Gehörlosenzentrums, Lohengrinstr. 11, 81925 München statt.

gez.

Angelika Pilz-Strasser  
Vorsitzende des BA 13 – Bogenhausen

D – HA II / BA – BA-G Ost  
Protokollführung