

Telefon: 0 233-22036
0 233-26058
0 233-28628
Telefax: 0 233-24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/33 P
PLAN-HA II/53
PLAN-HA II/33 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118
Münchberger Straße (östlich),
Kronacher Straße (südlich),
BAB A 8 München - Salzburg (westlich),
Fasangartenstraße (nördlich)**

- Satzungsbeschluss -

Stadtbezirk 17 – Obergiesing-Fasangarten

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04383

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 für den im Betreff genannten Bereich. hier: Satzungsbeschluss
Inhalte	Satzungstext mit Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118; Darstellung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Äußerungen gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) mit Stellungnahmen der Verwaltung.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-/-
Entscheidungs- vorschlag	Beschlussfassung über den Bebauungsplan mit Grünordnung, Satzung und Begründung sowie über die im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	RIS-Stadtrat, Beschlüsse, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118, Münchberger Straße
Ortsangabe	Stadtbezirk 17 – Obergiesing-Fasangarten

Telefon: 0 233-22036
0 233-26058
0 233-28628
Telefax: 0 233-24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/33 P
PLAN-HA II/53
PLAN-HA II/33 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118
Münchberger Straße (östlich),
Kronacher Straße (südlich),
BAB A 8 München - Salzburg (westlich),
Fasangartenstraße (nördlich)**

- Satzungsbeschluss -

Stadtbezirk 17 – Obergiesing-Fasangarten

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04383

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 06.10.2021 (SB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)	1
1) Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Baurecht) Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität	2
2) Bauleitplanung Flächennutzungsplanänderung / Stadtentwicklungsplanung / FNP- und Bebauungsplanverfahren gemäß Baugesetzbuch (BauGB)	48
3) Planungsziel / Planungskonzept / Entwicklungskonzept / Planungsalternativen / Planungsfolgen	85
4) Infrastruktur	122
5) Grün- und Freiflächen, Schutz von Tieren und Pflanzen	138
6) Erschließung / Verkehr	160
7) Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit	250
8) Weitere Immissionen / Emissionen	359
9) Stadtklima	368
10) Auswirkungen der Planung / Art der Nutzung / Entstehung eines sozialen Brennpunktes (Verlust) / Verkehr	384
11) Sonstige Äußerungen	390
12) Behandlung im Stadtrat / BV-Empfehlungen / Behandlung im BA 16 und 17	401

II. Antrag der Referentin	410
Satzungstext	411
Begründung des Bebauungsplanes mit Grünordnung	426
III. Beschluss	506

Telefon: 0 233-22036
26058
28628
Telefax: 0 233-24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/33 P
PLAN-HA II/53
PLAN-HA II/33 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118
Münchberger Straße (östlich),
Kronacher Straße (südlich),
BAB A 8 München - Salzburg (westlich),
Fasangartenstraße (nördlich)**

- Satzungsbeschluss -

Stadtbezirk 17 – Obergiesing-Fasangarten

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04383

Anlagen:

1. Übersichtsplan M=1 : 5.000
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 06.10.2021 (SB)**

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Zuständigkeit des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung ergibt sich gemäß § 7 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates. Vortrag wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung Nr. 2118 (Seite 411 ff.)

A) Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 wurde am 08.04.2020 coronabedingt vom Feriensenat gebilligt.

Nach der Bekanntmachung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München – Nr. 18 vom 30.06.2020 – lag der Bebauungsplan mit Grünordnung gemäß 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) nach Vorliegen der Auslegungsvoraussetzungen – dem Kauf des Planungsgebiets der Landeshauptstadt München vom Investor – in der Zeit vom 09.07.2020 mit 11.08.2020 öffentlich aus. Bezüglich der Verfahrenshistorie wird auf Ziffer 1 der Begründung verwiesen.

Zu den vorgebrachten Äußerungen kann – soweit sich diese auf den Bebauungspla-

nentwurf mit Grünordnung Nr. 2118 beziehen – zu den einzelnen Themenschwerpunkten wie nachfolgend dargestellt, Auskunft gegeben werden.

Die darüber hinausgehenden Anregungen zu Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes mit der integrierten Landschaftsplanung werden im Rahmen der Beschlussfassung zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/30 behandelt.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung (09.07.20 bis 11.08.2020) wurde unter den allgemein geltenden Bestimmungen zum Infektionsschutz (wie in allen anderen Lebensbereichen) durchgeführt.

Die Landeshauptstadt München bzw. das Referat für Stadtplanung und Bauordnung waren darum bemüht, dennoch eine uneingeschränkte Partizipation der Öffentlichkeit zu gewährleisten und haben sich nicht nur auf die damals zulässigen Behelfsmaßnahmen des Planungssicherungsgesetzes beschränkt.

1 Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Baurecht) Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität

Allgemeine Anliegen

Als Eigentümer*innen eines Anwesens in der Münchberger Straße wende man sich mit allem Nachdruck gegen die oben genannten Planungsvorhaben, insbesondere gegen die Dichte der geplanten Bebauung und die Änderung des bisherigen Charakters des bestehenden Wohnviertels. Insbesondere abzulehnen sei die geplante Verkehrsführung, die ein verkehrsberuhigtes, reines Wohngebiet herabqualifizieren würde in eine Erschließungszone zu einem neuen, zu dicht bebauten Wohnquartier. Dieses neu geplante Wohnquartier wäre in sich verkehrsmäßig nicht ausreichend erschlossen und beinhalte durch seine Insellage und seine unangemessene, sehr große Dimension - in Richtung Osten und Norden eingeklemt zwischen Autobahn A8 und Bahntrasse der S7 - erhebliche Gefahren.

Der derzeitige Charakter würde durch die geplante Bebauung in seiner Prägung komplett verändert. Im Vertrauen darauf, dass die weitere Bebauung der noch freien Flächen an der Münchberger Straße, angepasst an den Bestand, überwiegend zweigeschossig bebaut werde, habe man sich in der Münchberger Straße niedergelassen. Die nun geplante Bebauung mit bis zu fünfgeschossigen Wohnblocks bedeute einen außerordentlichen Verlust von Lebensqualität aller in diesem Bereich wohnenden Bürger*innen. Man frage, wo es im Fasangarten fünfgeschossige Blocks gebe. Schutzwürdige Interessen der hiesigen Bewohner*innen würden nicht berücksichtigt. Für das besagte Gebiet lägen auch Planungsvorschläge von weiteren Wettbewerbern vor, die die Bestandsbebauung weitgehend berücksichtigten und teilweise eine Erschließung des Gebietes von Süden über die Fasangartenstraße vorsähen. Man frage, warum diese nicht in Betracht gezogen worden seien.

Zusammenfassend würde die Umsetzung der Bebauungsplanung der Münchber-

ger Straße, wenn sie in der vorliegenden Weise umgesetzt würde, eine unzumutbare Belastung der ansässigen Bewohner*innen des Gebietes zwischen Fasangartenstraße, Balanstraße, Münchberger Straße und Bahntrasse der S7 bedeuten. Diesem könne nur durch Änderung der Planung auf realistische 100 Wohneinheiten und eine eigenständige Erschließung des neuen Quartiers durch eine zusätzliche Straße von Süden über die Fasangartenstraße und durch eine eigenständige Straße innerhalb des neuen Quartiers entlang der Autobahn begegnet werden. Für eine weitere wichtige Entlastung halte man die Öffnung der Kronacher Str. zur Balanstraße zumal voraussichtlich die Tieferlegung der S7 analog zur S3 an der Fasangartenstraße unausweichlich werden werde. Daher bitte man, die vorstehenden, wohlbegründeten Einwände sachlich zu prüfen und entsprechend umzusetzen. Dies gerade unter dem Gesichtspunkt einer langfristig lebens- und liebenswerten, menschlichen Wohnsituation, die eine entspannte Koexistenz ermögliche und das Stadtbild ansprechend erhalte. Dafür sei es angemessen, entsprechende Zeit, Mühen, Verhandlungsinitiativen (DB, Autobahn) wie auch Finanzmittel aufzuwenden.

Man stelle einen Antrag auf die tatsächliche Einhaltung eines „harmonischen Übergangs zum Bestand“ bei der Planung und Durchführung der Bebauung des Neubaugebiets Münchberger Straße. Bei dem Bauvorhaben für das geplante Neubaugebiet Münchberger Straße schreibe das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München explizit in seiner eigenen Stellungnahme von einem „harmonischen Übergang“ der geplanten Bebauung zum Bestand, wobei dreigeschossige Wohnkörper in der Nähe der Bestandsbebauung zu planen seien, zugunsten eines verträglichen Übergangs zu den bereits bestehenden Gebäuden der Anwohner*innen. Dies werde jedoch beim aktuellen Stand der Planung, entgegen dem eigenen Beschluss des Stadtrates vom 25.03.2020 zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118, nicht eingehalten.

Begründung: Zitiert werden aus dem bestehenden Beschluss vom 25.03.2020 zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße unter 4.2 „Stadtgestalt“, „Stellungnahme:“ der erste und vierte Absatz. Wie deutlich in Anlage 3 (Übersichtsplan) zum Beschluss vom 25.03.2020 zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 zu sehen sei, werde dies jedoch nicht eingehalten. Wie in der Anlage deutlich zu sehen sei, seien die geplanten Baukörper am Übergang zum Bestand Fasangartenstraße 84 - 90 viergeschossig, 13 m hoch, (Haus Nr. 7 im Übersichtsplan Anlage 3) und fünf- bis sechsgeschossig, 18 m hoch, (Haus Nr. 8 im Übersichtsplan Anlage 3). Man beantrage deshalb, den harmonischen Übergang mit „dreigeschossigen Baukörpern zugunsten eines verträglichen Übergangs mit einem kleineren Abstand zur Bestandsbebauung“; wie im eigenen Beschluss des Stadtrates selbst vorgegeben; inklusive der entsprechenden „Abstandsflächentiefen“ im Hinblick auf den Bestand der Gebäude Fasangartenstraße 84 - 90 auch wirklich einzuhalten. Dementsprechend beantrage man eine Geschossminderung (maximal dreigeschossig) der an den Bestand Fasangartenstraße 84 - 90 angrenzenden geplanten Neubebauung für das ge-

plante sechseckige Gebäude 7 an der südlichen Grenze des Neubaugebietes zur Fasangartenstraße hin. Ebenso beantrage man eine Geschossminderung (maximal dreigeschossig) der an den Bestand Fasangartenstraße 84 - 90 angrenzenden geplanten Neubebauung für den südlichen Teil der geplanten Riegelbebauung, Gebäude Nummer 8, zur Fasangartenstraße hin.

Als Anwohner*innen der geplanten Wohnanlage sei man von dem Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 und den daraus resultierenden Konsequenzen für die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen sowie Boden, Wasser, Klima und Luft unmittelbar betroffen. Man sei mit den wesentlichen Aspekten dieser Planung in keiner Weise einverstanden. Die Einwendungen nach § 3 Abs. 2 BauGB seien in einem langen und fundierten Auseinandersetzungsprozess mit betroffenen Anwohner*innen unter städtebaulicher Expertise entstanden und demzufolge wohlbegründet. Wenn die Landeshauptstadt München ihrem demokratischen Anspruch auf Partizipation der betroffenen Bürger*innen vollumfänglich gerecht werden wolle, könne sie diese aktuellen Einwände sowie die damit verbundenen Alternativvorschläge nicht einfach übergehen, sondern müsse diese ernst nehmen und entsprechend berücksichtigen. Denn es sei offensichtlich, dass wesentliche Kritikpunkte gegen die bisherige Planung nicht hinreichend beachtet worden seien, sondern lediglich kleinere „kosmetische“ Änderungen vorgenommen worden seien, die den Schutzgütern Mensch, Tiere und Pflanzen sowie Boden, Wasser, Klima und Luft nicht ausreichend Rechnung trügen bzw. diese in weiten Teilen missachteten.

Summa summarum zeige die bisherige Historie und der Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118, dass hier nach dem Motto geplant worden sei, möglichst schnell neuen Wohnraum zu schaffen, ohne nachhaltige bzw. zukunftsbeständige Entwicklungserfordernisse zu berücksichtigen. Auf die dadurch entstehenden, zusätzlichen Belastungen für die Anwohner*innen werde insgesamt zu wenig Rücksicht genommen. Die politisch und rechtlich vorgegebenen Belastungsgrenzen hinsichtlich der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen sowie Boden, Wasser, Klima und Luft würden im Einzelnen durchweg bis zum Anschlag ausgeschöpft. In der Realität jedoch seien diese untereinander vernetzten Grenzbelastungen weit mehr als die Summe der einzelnen Teile. Dieses Zusammenwirken der Belastungen in den verschiedenen Bereichen werde insgesamt zu einer deutlichen Verringerung der Lebensqualität der hier lebenden Menschen führen.

Die im Zuge des Billigungsbeschlusses vorgelegten Gutachten mögen, wenn überhaupt, im Einzelnen den derzeit geltenden stadtplanerischen Regularien standhalten, jedoch bewirkten sie in der Realität lebensqualitätsvermindernde Synergieeffekte, mit denen letztlich sowohl die Anwohner*innen der neuen Wohnanlage als auch deren neue Bewohner*innen dauerhaft und kaum noch korrigierbar belastet würden. Zudem würden mit der Realisierung dieser längst nicht mehr zeitgemäßen Planung die Chancen vertan, die einer ökologisch und sozial nachhaltigen Entwicklung der Landeshauptstadt München nicht nur in diesem Wohnbezirk Rechnung tragen würden. So würden mit der überdimensionier-

ten Nachverdichtung und der mangelhaften Verkehrsanbindung u.a. Anreize verhindert, nachhaltige Mobilitätsstrukturen zu entwickeln, die gerade jetzt mehr denn je notwendig wären. Es stelle sich in diesem Kontext insbesondere die Frage, wie die Landeshauptstadt München ihre langfristigen und übergeordneten Ziele auf dem Weg zur Klimaneutralität erreichen wolle, wenn sie weiterhin Nachverdichtungen nach städtebaulichen Entwicklungskonzepten aus den 1970er Jahren betreibe.

Vor dem Hintergrund dieser Anmerkungen schlage man vor, dass der Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 in der vorliegenden Fassung nicht umgesetzt, sondern einer gründlichen Überarbeitung unterworfen werde, die u.a. folgende zentralen Punkte berücksichtige:

Reduzierung der Anzahl der geplanten Wohneinheiten auf maximal 100; deutliche Verkleinerung der überdimensionierten Tiefgarage entsprechend der reduzierten Einwohnerzahl; stärkere Berücksichtigung ökologischer Aspekte bei der Bebauung (Dachbegrünung, Ökologische Oasen, urban gardening etc.); Planung ausreichender Grün- und Spielflächen für Kinder und Jugendliche; Entwicklung von städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich einer sinnvollen Verbindung von Wohnen und Arbeiten unter Berücksichtigung einer besseren Nahversorgung; Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten zur Verringerung des klima- und umweltbelastenden, motorisierten Individualverkehrs; Verkehrsanbindung der neuen Wohnanlage nicht durch das bereits bestehende reine Wohngebiet, sondern möglichst ausschließlich über die angrenzende A8.

Als Eigentümer*innen und Bewohner*innen eines Anwesens in der Obernzeller Straße spreche man sich gegen das geplante Vorhaben aus, da man sich in seinen Rechten verletzt sehe und für die Einwendenden schwerwiegende Nachteile entstehen würden. Die Interessen als Eigentümer*innen und Bewohner*innen seien durch das geplante Bauvorhaben maßgeblich beeinträchtigt. Man sei für eine umgehende Einstellung des Planungsverfahrens, da die Voraussetzungen für eine Änderung des Flächennutzungsplanes nicht erfüllt seien.

Das neue Wohnareal nach § 30 BauGB sei unabhängig vom bestehenden Wohnviertel, in dem Bauvorhaben weiterhin nach § 34 BauGB genehmigt würden, zu sehen. Der Gartenstadtcharakter, auf den die Landeshauptstadt München lange großen Wert gelegt habe, werde so gänzlich zerstört.

Der Bebauungsplan führe zu einer weit überproportionalen Belastung des Bestandsviertels zwischen Fasangarten-, Balan-, Kronacher- und Münchberger Straße durch Einwohner-Wachstum. Laut der in der Informationsveranstaltung am 30.03.2017 genannten Zahlen prognostiziere die Stadt München ein Wachstum von heute ca. 1,5 Mio. Einwohner bis 2030 auf ca. 1,8 Mio. Einwohner. Dies entspreche einem Zuwachs von + 20 %.

Demgegenüber solle die Einwohnerzahl in dem Bestandsviertel von heute 476 Einwohner (laut Melderegister, Zahl sei von der Stadtverwaltung in der Informationsveranstaltung am 30.03.2017 genannt worden) auf fast 1.000 Einwohner stei-

gen. Dies ergebe sich durch 2,1 bis 2,3 Einwohner pro Wohneinheit bei 220 neuen Wohneinheiten, entspreche einer Steigerung von + 462 bis 506 Einwohner. Es sei davon auszugehen, dass im Interesse von Bauträger und Landeshauptstadt München eher noch mehr Wohneinheiten realisiert würden. Der Bebauungsplan Nr. 2118 führe somit zu einem Zuwachs der Einwohnerzahl in dem Bestandsviertel von mindestens + 100 %. Anzumerken sei, dass das Bestandsviertel auch bisher schon kontinuierlich durch Nachverdichtung einen Anstieg der Einwohnerzahl verkraftete, meist durch Abriss von Einfamilienhäusern und Ersatz durch 4 bis 6 neue Wohneinheiten. Das heiße, es gebe in dem Viertel keinen Nachholbedarf bei der Steigerung der Einwohneranzahl.

Insgesamt solle das Bestandsviertel durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 bis 2030 die 5-fache Steigerung der Einwohnerzahl gegenüber dem Stadt-Durchschnitt verkraften. Dies sei nicht tragbar und eine einseitige massive Benachteiligung der heutigen Einwohner*innen des Bestandsviertels. Eine angemessene Dimensionierung einer Wohnbebauung auf dem Umgriff des Bebauungsplans Nr. 2118 würde ein Fünftel der geplanten Größenordnung betragen, das wären ca. 44 Wohneinheiten. Tragbar wären auch maximal ca. 80 Wohneinheiten.

Die in dem Konzept angesprochene „deutliche Verbesserung der Erholungs- und Aufenthaltsqualität im gesamten Gebiet“ sei absolut nicht nachvollziehbar.

Als Eigentümer*innen und Bewohner*innen eines Hauses in der Kleinfeldstraße, deren Haus in dem reinen Wohngebiet, das unmittelbar an das oben bezeichnete geplante Bauvorhaben angrenze, liege, wende man sich gegen das Vorhaben der Landeshauptstadt München, den Flächennutzungsplan zu ändern, sowie gegen die geplante Bebauung, d.h. den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 in dieser Größenordnung mit ca. 220 Wohneinheiten.

Man beantrage den sofortigen Stopp der Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich Münchberger Straße sowie den Stopp des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118.

Als Eigentümer*innen sowie Bewohner*innen eines Anwesens in der Münchberger Straße habe man große Bedenken gegenüber der Planung. Der Entwurf des Architekturbüros sehe eine Art von Siedlung vor, die in das Bestandsviertel aus Einfamilien-, Reihen- und Doppelhäusern nicht passe. Es scheine, man plane mit keinerlei Rücksicht auf die derzeitige Beschaffenheit des Wohngebietes.

Angesichts der Klimaerwärmung und der Bedeutung von Grünflächen für das Klima der Stadt sei zu bedenken, dass das Feld an der Münchberger Straße zu einem ausgeglicheneren Klima der Stadt München beitrage, auch wenn es offiziell nicht zur Frischluftschneise Hachinger Tal gehöre. Diese Fläche zu verbauen sei falsch.

Stellungnahme:**Allgemeines / Präambel**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von zahlreichen Bürger*innen umfangreiche Anregungen vorgebracht, die eine Vielzahl von Teilaspekten beinhalten und sich häufig thematisch überschneiden. Diese wurden nachfolgend zwar thematisch gegliedert, jedoch aus Gründen der Rechtssicherheit nicht nur auf die Kernaussagen reduziert, sodass trotz der thematischen Gliederung bei der Darstellung der Anregungen weiterhin eine Wiederholung von einigen Teilaspekten in unterschiedlichen Kapiteln erfolgt. Um den umfangreichen Beschluss trotz alledem möglichst auf das notwendige Maß zu beschränken, wird bei den Stellungnahmen darauf verzichtet, auf alle Teilaspekte mehrfach einzugehen, die an anderer Stelle schwerpunktmäßig behandelt werden; in diesem Fall wird mit entsprechenden Verweisen gearbeitet.

Dichte / Prägung / Nachhaltige Mobilitätsstrukturen

Ein Bebauungsplan eröffnet die Möglichkeit einer städtebaulichen Entwicklung oder Neubestimmung und ist nicht mit einer Beurteilung nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Bauvorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) gleichzusetzen.

Mit den vorliegenden Festsetzungen im Bebauungsplan wird ein städtebaulicher Rahmen geschaffen, in dem zeitgemäße Wohngebäude in zeitgemäßer Architektur entstehen können.

Zu einer nachhaltigen und ökologischen Stadtplanung gehört auch ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden sowie die Vermeidung der Zersiedelung der Landschaft in Form von Einfamilienhausbau. Ziel der Landeshauptstadt München ist es flächensparend und kompakt mit urbanen Qualitäten zu bauen. Die Dichte des Planungskonzeptes resultiert aus dem Wettbewerbsergebnis. Die Erstellung eines Mobilitätskonzepts erfolgt durch die Landeshauptstadt München erfolgt im Rahmen der Ausführung.

Vertrauensschutz

Eine Stadt unterliegt einer permanenten Entwicklung und somit einem Wandel in ihrer baulichen Struktur. Es besteht kein genereller Schutzanspruch dahingehend, dass eine ursprüngliche Planungskonzeption oder eine gewachsene, bisher prägende Bauweise dauerhaft bestehen bleibt. Die verfassungsrechtlich verankerte kommunale Planungshoheit (Art. 28 Grundgesetz) ermöglicht es den Gemeinden, ihr Hoheitsgebiet weiter zu entwickeln und zu verändern, demnach also stets an die Bedürfnisse der Allgemeinheit anzupassen. Der private Belang des Erhalts der bestehenden baulichen Gegebenheiten steht hinter den planerischen Zielen, die mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 verfolgt werden, insbesondere jedoch auch der Schaffung von weiterem, dringend benötigten Wohnbedarf, zurück.

Wettbewerb / Verkehrliche Erschließung / Mobilität

Zur Auswahl des besten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Konzeptes wurde ein Wettbewerbsverfahren unter den gegebenen Rahmenbedingungen durchgeführt und das beste Konzept ausgewählt. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Punkt A 3.2 Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee, Landschaftsbild / Stadtgestalt / Entwicklungskonzept / Vorgaben aus dem Wettbewerb verwiesen. Im Zuge der weiteren Planung wurde eine zusätzliche Anbindung an die Fasangartenstraße in dem Umfang entsprechend der verkehrlichen Rahmenbedingungen ergänzt. Eine umfangreichere Anbindung an die Fasangartenstraße wäre auch in Umsetzung anderer Konzepte nicht möglich gewesen. Die geplante verkehrliche Erschließung wurde gutachterlich untersucht und mit den zuständigen Fachstellen abgestimmt.

Für den Wohnungsbau wird ein Mobilitätskonzept im Rahmen der Genehmigungsplanung zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze mit der Unteren Genehmigungsbehörde abgestimmt werden. Mobilitätskonzepte, die Fortbewegungsalternativen anbieten, werden grundsätzlich begrüßt und unterstützt. Entsprechende Festsetzungen sind in diesem Bebauungsplanverfahren jedoch nicht beabsichtigt.

Es wird auf die Ausführungen unter folgenden Ziffern verwiesen:

- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.10 Mobilitätskonzept
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit

Umgang mit den Anregungen aus den Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt und erfolgte eine ausführliche Auseinandersetzung mit den in den Verfahren nach § 3 Abs. 1 und 2 BauGB vorgebrachten Äußerungen. Insbesondere wird anhand der vorgebrachten Äußerungen nochmals die Auseinandersetzung mit den Umweltbelangen im Rahmen des Umweltberichtes überprüft.

Ergänzende Ausführungen hierzu finden sich unter Ziffer A 2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung / Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung / Veröffentlichung der Gutachten.

Schutzwürdige Interessen der Bewohner*innen, Verlust der Lebensqualität

Aus Sicht der Landeshauptstadt München werden die Belange der Nachbarschaft angemessen in der Planung berücksichtigt. Ebenfalls als private Belange zu berücksichtigen sind jedoch auch die Belange der Grundstückseigentümerin des Planungsgebiets und zukünftigen Nutzer*innen sowie öffentliche Belange. Damit kann nicht jedem einzelnen (privaten) Belang vollumfänglich Rechnung getragen werden. Vielmehr findet eine Abwägung der unterschiedlichen Belange statt.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen auf die Nachbarschaft untersucht, mit dem Ergebnis, dass sich die Verkehrslärmbelastung trotz zusätzlicher Ziel- und Quellverkehre an den Bestandsstraße die Verkehrs-

lärmmmissionen aufgrund der abschirmenden Bebauung entlang der BAB A8 grundsätzlich reduziert.

Ökologie, Klimaneutralität, Klimaerwärmung

Ein Ziel des Bebauungsplanes ist die Artenvielfalt durch das Angebot von begrün-ten Flächen mit unterschiedlichen Bäumen, Sträuchern und Wiesenflächen so-wohl in den öffentlichen Grün- als auch in den privaten Freiflächen (Allmende, Wohnungsgärten, Dachbegrünung etc.) zu einem naturnäheren Teil werden zu lassen, um die Vielfalt für Mensch und Natur zu fördern. Durch eine hohe Diversi-tät (z.B. artenreiche Vegetation) können ökologische Oasen geschaffen werden, es entstehen für Tiere unterschiedliche Lebensräume für die Nahrungssuche so-wie als mögliche Brutstätten. Vegetation spendet u.a. Schatten, erwirkt Verduns-tungskühlung (siehe A 9 Stadtklima).

Dachbegrünung wurde berücksichtigt in Form einer Festsetzung. In der Plan-zeichnung des Bebauungsplanes wurde eine Fläche „Gärtnerische Nutzung“ in-nerhalb der Allmende (östlich der Riegelbebauung) hinweislich dargestellt, diese kann als Urban-Gardening-Fläche bei Bedarf genutzt und ggf. vergrößert werden.

Bei der Neuplanung von Gebieten gilt grundsätzlich, die Grüne Infrastruktur (Netzwerk natürlicher und naturnaher Flächen mit unterschiedlicher vegetativer Ausstattung) zu fördern und die Versiegelung so gering wie möglich zu halten bzw. Kompensationsmaßnahmen zu treffen. So wurden im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 entsprechende Festsetzungen in Form von Dachbegrü-nung, Baumpflanzungen etc. getroffen. (bez. Klimaneutralität siehe Begründung Ziffer 4.22.).

Bezüglich der Aspekte Klimaerwärmung, Frischluftschneise und Bedeutung von Freiflächen wird auf die Ziffer A 9 Stadtklima verwiesen.

Grün- und Freiflächen für Kinder und Jugendliche

Des weiteren wird bezüglich der Grün- und Freiflächen für Kinder und Jugendli-che auf die Stellungnahmen unter A 5.1 Grünordnung / Freiflächen der und auf die Ziffer 4.16. bis 4.18 der Begründung verwiesen.

Voraussetzungen für Flächennutzungsplan Änderung, Stopp der aktuellen Bauleitplanung

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat im September 2016 beschlos-sen, den Bebauungsplan Nr. 2118 mit Grünordnung aufzustellen und den Flä-chennutzungsplan zu ändern. Es obliegt dem Stadtrat über Änderungen oder über die Aufhebung dieser Planungen zu entscheiden.

Auf das Parallelverfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes gemäß § 8 Abs. 3 BauGB wird verwiesen.

Gartenstadtcharakter

Die Flächen im Planungsgebiet wurden von der Satzung zur Sicherung der Gebiete mit Gartenstadtcharakter der Landeshauptstadt München vom 31.07.2000 nicht erfasst. Die Satzung wurde durch Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 28.01.2004 in Reaktion auf das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 30.05.2003 aufgehoben. Ergänzend wird verwiesen auf die Ausführungen unter Ziffer A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht.

Einwohnerwachstum, Einfluss auf die Schutzgüter, nachhaltige Mobilität

Bezüglich der Steigerung der Einwohnerzahl wird auf die Ausführungen unter Ziffer A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte verwiesen, wonach die Wohnbaubedarfe bzw. die angemessenen baulichen Dichte insbesondere nicht (allein) aus der umgebenden Bebauung bzw. der dortigen Bewohnerschaft abzuleiten ist

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Punkten

- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht
- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG
- A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung
- A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung
- A 2.3 Billigungsbeschluss
- A 2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung / Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung / Veröffentlichung der Gutachten
- A 2.4.1 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung
- A 2.6 Abwägung
- A 2.4.2 Gutachten zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- A 3 Planungsziel / Planungskonzept / Entwicklungskonzept / Planungsalternativen / Planungsfolgen
- A 3.1 Planungsziel Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des FNP (u.a. keine Kleingärten)
- A 3.2 Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee, Landschaftsbild / Stadtgestalt / Entwicklungskonzept / Vorgaben aus dem Wettbewerb
- A3.3 Planungsalternativen / Prüfung anderer Standorte für Wohnen Planungsstopp
- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte
- A 3.4.3 Höhenentwicklung
- A 3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen
- A 4.2 Nahversorgung / Handel / Infrastruktur
- A 5 Grün- und Freiflächen, Schutz von Tieren und Pflanzen

- A 5.2 Artenschutz - Gefährdung von Tieren und Pflanzen, Biotop
- A 5.6 Umweltprüfung / Umweltbericht
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.2 Grundlagen, rechtliche Voraussetzungen und Anforderungen
- A 6.6 Erschließungskonzept - allgemein,
- A 6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung
- A 6.8 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV),
- A 6.10 Mobilitätskonzept
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 7.2.2 Verkehrslärm
- A 7.2.2.5 Fluglärm / Gefahr für / durch tieffliegende Hubschrauber
- A 11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte

1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht

Hier zeige sich in besonders deutlicher Weise der gedankliche und darstellerische Mangel dieses Planentwurfs. Er arbeite häufig mit Verweisen in die Zukunft, bringe Andeutungen, stelle für die Planrealisierung Forderungen auf und gebe (auf dem Papier) Anweisungen (z.B. zum Thema Immissionsschutz oder im Umweltbericht, Inhaltsverzeichnis Nr. 7) oder stelle a priori Behauptungen auf, z.B. unter 7.9. „Allgemeine verständliche Zusammenfassung“, „Schutzgut Landschaftsbild“, Zitat: „Der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes wird durch die sich in die Siedlungsstruktur und das übergeordnete Grünflächenkonzept eingliedernde Neuplanung gewährleistet.“ - das bei bis zu 18 m hohen Riegelbauten, die die Silhouette des Quartiers von Perlach im Osten und dem westlichen Rand des Fasanggartens gesehen bestimmen würden.

§ 34 Abs. 1 BauGB lege fest, dass sich Neubauten nach Größe und Gestaltung an die vorhandenen Bauten in der unmittelbaren Umgebung anzupassen hätten. Dagegen werde durch das Projekt in dieser geplanten Form schon grundsätzlich und zu allererst verstoßen. Dieser Planentwurf beinhalte ein städtebauliches Monster, das den Charakter des Stadtviertels zumindest in der unmittelbaren Umgebung verändere. Er entstand unter dem politisch vorgegebenen Diktat der Wohnraumbeschaffung um jeden Preis und habe deshalb die Anforderungen an eine schonende, vorausschauende, am Bürger orientierte Entwicklung nicht erfüllen können. Die geplanten Verschönerungsmaßnahmen wie Allmende, Streuobstwiese, Kinderspielplatz („polygonale Spielinseln“), „Anger“ und Festplatz für die Anwohner*innen usw. seien kosmetischer Natur und sollten darüber hinwegtäuschen, dass es sich hier um ein planerisch total verfehltes Projekt handle.

Zitiert wird Punkt 2.2.4. „Orts- und Landschaftsbild“ des Beschlusstextes. Dazu gebe man folgenden Einwand an: Eine Abschirmung der angrenzenden Bestandsanwesen zum Planungsgebiet sei nicht durch Bepflanzungen der Gärten gegeben. Da wegen der Lage des Planungsgebietes im Außenbereich bereits vor

42 Jahren eine Bebauung des Ackers ausgeschlossen worden sei, seien für die Häuser an der Münchberger Straße nur schmale nicht bebaute Grünstreifen im östlichen Teil der Baugrundstücke vorgesehen worden. Diese Streifen seien zu schmal, um dort Abschirmungen durch Bepflanzungen gegenüber dem Acker zu ermöglichen. Daher seien auch die weiteren Ausführungen unter den Punkten 2.2.5. und 2.2.6. freie Erfindungen, wie die Randbereiche der angrenzenden Privatgärten seien mit Bäumen, Sträuchern und Hecken „gut eingegrünt“.

Man gebe einen Einwand zu § 1 Abs. 3 des Entwurfes der Satzung an. Die bisherige Zulässigkeit von Bauvorhaben sei für den westlichen Teilbereich der Grundstücke an der Münchberger Straße (Flur Nr. 806, 806/1, 806/2, 806/3) nach § 30 Abs. 3 in Verbindung mit § 34 BauGB zu beurteilen. Durch den Bebauungsplan solle ein Vorhaben (WA 1) realisiert werden, das sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden solle, nicht in die Eigenart der näheren Umgebung einfüge und der Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes (Gartenstadt) widerspreche. Die genannten Grundstücke seien bisher integrale Bestandteile eines reinen Wohngebietes und sollten nun als Flächen für ein allgemeines Wohngebiet mit zulässiger gewerblicher Nutzung ausgewiesen werden.

Außerdem solle auf dem Grundstück mit der Flurstücks Nr. 806/1 ein Erschließungsring mit Einbahnregelung als nicht öffentliche gewidmete Privatstraße mit Ausfahrt auf die Münchberger Straße (eine Anliegerstraße im reinen Wohngebiet) entstehen, um das Planungsgebiet für das WA 2 (ein Großwohnquartier), das sich im Außenbereich befinde, zu erschließen. Dieser Erschließungsbügel solle als Dienstbarkeitsfläche mit Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis (Müll- und Rettungsfahrzeuge, Umzugs-Lkw etc.) vorgesehen sein.

Im Beschlusstext unter 4.9. „Verkehr, Stellplätze“, „Verkehrskonzept verkehrliche Erschließung“ werde ausgeführt, dass durch die im Planungsgebiet festzusetzenden Straßenverkehrsflächen das Planungsgebiet (WA 2) an das öffentliche „Straßennetz“ angeschlossen werden würde. Diese Ausführungen suggerierten, dass ein direkter Anschluss an eine Sammel-, Quartiers- oder Hauptstraße (Straßenkategorie ES IV o. HS IV) bestehen würde, was nicht der Fall sei. Tatsächlich solle das Großwohnquartier über Anlieger-/Wohnstraßen (Straßenkategorie ES V) eines reinen Wohngebietes (WR) und widersprüchlich bezeichneter Straßenverkehrsflächen erschlossen werden.

Die Münchberger Straße sei zwischen der Obernzeller Straße und der Kronacher Straße eine Anliegerstraße (ES V), die keine Verbindungsfunktion zu einem anderen Bauquartier oder gar zu einem anderen Stadtteil habe. Sie diene zusammen mit anderen Straßen lediglich der Binnenerschließung eines überschaubaren, nur wenige Wohnstraßen umfassenden kleinen Bereichs im Osten des Faasangartens. Bei dem damit den Schwerpunkt bildenden Verkehr aus dem kleinstädtischen Umfeld handele es sich nicht um durchgehenden innerörtlichen Verkehr, sondern um Anliegerverkehr.

Es erfolge eine Zerstörung des bisherigen bestehenden Gartenstadtcharakters durch unverhältnismäßige Nachverdichtung. Die Einpassung in Ortsbild und Bestandsbebauung sei nicht ausreichend gegeben (kasernenartige fünfstöckige Gebäude, Schallschutzwand). Insgesamt sei im gesamten Stadtviertel Fasangarten bisher keine geordnete Stadtentwicklungsplanung erfolgt, sondern ausschließlich das kurzfristige Ziel „mehr Wohnraum“ verfolgt worden (siehe auch Fasangartenstraße Neubauten ohne Nahversorgung).

Die Nachverdichtung und die Zerstörung des bisherigen bestehenden Gartenstadtcharakters lehne man ab. Man habe bereits durch die Nachverdichtung und die Zerstörung des bisherigen bestehenden Gartenstadtcharakters große Probleme. Durch die kasernen- bzw. gewerbeparkähnliche Gestaltung an Stelle des bestehenden Gartenstadtcharakters und durch visuelle Beeinträchtigungen aufgrund der Höhe der bis zu fünfstöckigen Neuplanung und die Höhe der geplanten Schallschutzwand würde der Wert der bestehenden Objekte deutlich gemindert. Diese Unterlassung städtebaulich sinnvoller Anordnung von Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsstrukturen lasse sich auch westlich der Autobahn A 8 beobachten. Hier sei auf einer über die Fasangartenstraße bestens erschlossenen Fläche eine Kompostieranlage neu errichtet worden, obwohl diese Nutzung in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung störende Emissionen verursacht und somit dem Wohnen, Arbeiten und der Nahversorgung in keiner Weise diene, sondern eine Weiterentwicklung im Gegenteil verhindere.

Da somit im gesamten Stadtviertel keine geordnete Stadtentwicklungsplanung erfolge, sondern ausschließlich das kurzfristige Ziel „mehr Wohnraum“ verfolgt werde, sei beispielsweise auch keine Möglichkeit für die Verbindung von Wohnen und Arbeiten vorhanden. Dies wirke sich wiederum ungünstig auf den zu erwartenden Verkehr aus, da so alle Bewohner*innen gezwungen seien, per Auto oder öffentlichem Nahverkehr zu ihren Arbeitsplätzen zu pendeln.

Die Punkthäuser würden wie Wehranlagen und die Schallschutzbebauungen wie die Bauten der Justizvollzugsanstalt Stadelheim wirken, die zudem keine Aussicht (betroffen hiervon wären insbesondere die Anwesen der Münchberger Straße und der Kronacher Straße) mehr zulassen würden. Außerdem sollten auf die Dächer zusätzlich Schallschutzwände aufgesetzt und ggf. weitere Schallschutzwände aufgestellt werden, wodurch sich der Eindruck eines Hochsicherheitsgefängnisses weiter verstärken würde. Gerade auch mit Blick auf die massive äußere Gestalt der geplanten Wohnbebauungen unmittelbar hinter zweigeschossigen Einfamilienhäusern würde das Vorhaben gegen das Rücksichtnahmegebot verstoßen. Die ökonomischen Folgen reichten über Wertminderung von Bestandshäusern und Grundstücken bis hin zu Mietminderungen.

Zudem würde auf den Vorhabengrundstücken die Baumasse durch das Vorhaben massiv anwachsen und dort zu einer sowohl in der Höhe als auch der Fläche unangemessenen Nachverdichtung der Bebauung unter erheblicher Veränderung des Ortsbildes kommen. Bezeichnenderweise wurde im Flyer der Landeshaupt-

stadt München zur Änderung des Flächennutzungsplanes auf der zweiten Seite ausgeführt, dass sich die geplante Bebauung bewusst vom Bestand absetze.

Die Lebens- und Wohnqualität im Bestand würde unzumutbar eingeschränkt; der Gartenstadtcharakter würde zerstört, verbunden mit Gesundheitsgefährdung durch Lärm und Geruch. Wegen der benachbarten Kompostanlage wäre keine Wohnnutzung möglich. Besser wäre eine Sportfläche (z.B. die SV-Stadtwerke).

Außerdem würde durch die Massivität der Bebauungen und die hohen Kamin-schote auf den Hochhäusern das Ortsbild erheblich beeinträchtigt werden.

Grundsätzlicher Fehler beim städtebaulichen Ziel: Man frage, ob dies „das städtebauliche Ziel einer Abrundung des Ortsrandes nach Osten“ sei. Das Planungsgebiet sei kein Ortsrand und gehöre zur Gemarkung Perlach. Der Ort heiße München und erstrecke sich noch viel weiter nach Osten. Perlach sei im Jahr 1930 eingemeindet worden. Das Gebiet am Perlacher Forst erst im Jahr 1951 zum Bau der Ami-Siedlung. Ramersdorf sei schon 1864 geschluckt worden und Giesing bereits 1854. Das „städtebauliche Ziel einer Abrundung des Ortsrandes nach Osten“, das bereits 2016 als Grund für die Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) und Bebauungsplan Nr. 2118 genannt worden sei, enthalte also einen grundsätzlichen Fehler: Kein Ortsrand, also keine Abrundung nötig. Die Siedlungsstruktur sei hier nur, aus gutem Grund, unterbrochen. Wegen der Autobahn (Bau 1934-1939) und des Grünzugs „Gleißental/Hachinger Tal“.

Bezeichnenderweise wurde im Flyer der Landeshauptstadt München zur Änderung des Flächennutzungsplanes auf der zweiten Seite ausgeführt, dass sich die geplante Bebauung bewusst vom Bestand absetze.

Stellungnahme:

Gartenstadt

Die Satzung zur Sicherung der Gebiete mit Gartenstadtcharakter der Landeshauptstadt München vom 31.07.2000 (sog. Gartenstadtsatzung) umfasste die überwiegenden damals bebauten Flächen in Fasangarten (Bez. 17) als Flächen mit Gartenstadtcharakter; so auch die bebauten Flächen beidseitig der Münchberger Straße. Zweck der Satzung war die aufgelockerte Bebauung mit einer angemessenen Begrünung zu erhalten und zu sichern.

Die Flächen im Planungsgebiet wurden von der Satzung nicht erfasst; die Satzung wurde – vgl. bereits oben – durch Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 28.01.2004 in Reaktion auf das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgeschichtshofs vom 30.05.2003 aufgehoben.

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 29.04.2015 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

beauftragt, die Möglichkeiten zur Sicherung des Gartenstadtcharakters zu prüfen und Maßnahmen vorzuschlagen. Das Ergebnis wurde mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 26.06.2019 vorgestellt. Darin wurden sechs beispielhafte Rahmenplanungen vorgestellt und drei Kategorien zur Beschreibung der gartenstadt-spezifischen Qualitäten entwickelt. Die bebauten Flächen östlich der Münchberger Straße sind keiner Kategorie zugeordnet. Die Flächen westlich der Münchberger Straße gehören zur Kategorie 1 mit dem langfristigen Ziel, die straßenseitige offene Bebauung und den grünen Innenbereich zu erhalten.

Mit der im Bebauungsplan vorgesehenen Gliederung wird durch die öffentliche Grünfläche zwischen der Bestandsbebauung und den geplanten drei- bis viergeschossigen Wohngebäuden einerseits ein städtebaulich verträglicher Übergang zum östlichen Teil des Planungsgebiets mit der höheren Bebauung, die auch dem Lärmschutz des Bestandsquartiers dient, erreicht, der den Charakter der bestehenden Siedlung nicht beeinträchtigt. Andererseits sind die an dieser Nahtstelle vorgesehenen Baukörper in Form, Grundfläche und Höhe so deutlich vom Bestand unterschieden, dass sie keinen neuen Maßstab für die zukünftige Beurteilung der Zulässigkeit von Bauvorhaben außerhalb des Bebauungsplangebietes setzen können.

Rücksichtnahmegebot

Ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot, das im Zuge der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu beachten ist, liegt nicht vor. Dafür müsste von der künftig zulässigen Bebauung eine einmauernde bzw. erdrückende Wirkung ausgehen. Eine solche liegt nur vor, wenn eine bauliche Anlage wegen ihrer Ausmaße, ihrer Baumasse oder ihrer massiven Gestaltung ein benachbartes Grundstück unangemessen benachteiligt, in dem es diesem förmlich "die Luft nimmt" wenn für den/die Nachbarn*in das Gefühl des "Eingemauertseins" entsteht oder wenn die Größe des "erdrückenden" Gebäudes aufgrund der Besonderheiten des Einzelfalls derart übermächtig ist, dass das "erdrückte" Gebäude oder Grundstück nur noch oder überwiegend wie eine von einem "herrschenden Gebäude" dominierte Fläche ohne eigene Charakteristik wahrgenommen wird. Aus den vorstehenden Ausführungen zur baulichen Höhe und den vorgesehenen Abstandsflächen, welche vorliegend alle eingehalten werden, geht hervor, dass sich dieser Effekt hier nicht einstellt.

Orts- und Landschaftsbild

Zur Darstellung, dass das Orts- und Landschaftsbild verunstaltet werde, wird ausgeführt, dass die „natürliche Eigenart“ der Landschaft bereits durch die Autobahn und die erhöht liegende Bahnlinie, aber auch durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägt wird und dem entsprechend innerhalb des Planungsgebietes und an seinen Rändern nach Norden und Osten kein Gartenstadtcharakter zu erkennen ist.

Ziel der Planung ist u.a. eine nachhaltige Aufwertung der Landschaft durch strukturierte, vielfältig nutzbare Freiräume und durch neue, dauerhaft verbleibende Ve-

getationsstrukturen. Damit können neue, vielfältige Lebensräume für Pflanzen und Tiere, Erholungsflächen usw. entstehen.

Mit der Neubebauung wird eine Restfläche bebaut und der Siedlungsrand arrondiert. Eine lockere Bebauung mit drei- bis viergeschossigen Punkthäusern leitet zur bestehenden Einzel- und Doppelhausbebauung über. Bestandsbebauung und Neuplanung werden mit einem parkartigen, naturnah gestalteten Grünkorridor, der öffentlichen Grünfläche, miteinander verbunden. Ein zweiter landschaftsgerecht zu gestaltender Grünkorridor, die sogenannte Allmende, erstreckt sich zwischen der Autobahn und zukünftiger Riegelbebauung. Ein überwiegend befestigter Angerbereich zwischen den Punkthäusern und der Riegelbebauung ergänzt die räumlich vielfältige, aber dennoch klare Strukturierung des Wohnumfeldes. Der vorhandene Baumbestand wird in Teilen erhalten, zusammen zahlreichen Baumneupflanzungen entsteht ein u.a. durch Bäume eingefasstes neues Wohnareal. Siehe hierzu auch Ziffer 7.2.7. im Umweltbericht.

Eingrünungsmöglichkeiten auf Nachbargrundstücken

Die in der Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße unter 2.2.4. Orts- und Landschaftsbild und 2.2.6. Vegetation und Biotopfunktion aufgeführten Sachverhalte bezüglich Eingrünung der schmalen Grünstreifen im Osten der Bestandsanwesen wurden gegenüber der Darstellung im Billigungsbeschluss bezüglich der nur zum Teil vorhandenen Eingrünung in den Privatgärten angepasst.

Abrundung des Ortsrandes

Mit dem städtebaulichen Planungsziel einer Abrundung des Ortsrandes ist die Abrundung des Siedlungsbereiches und nicht der Stadtgrenze gemeint. Hier soll im Rahmen der Realisierung der Planung die räumliche Lücke zwischen der Bestandssiedlung und der Autobahn geschlossen werden. Die Autobahn stellt eine räumliche Zäsur zwischen dem Regionalen Grünzug östlich der Autobahn und der Siedlungsstruktur im Westen dar.

Höhenentwicklung, Dachaufbauten

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hat mit der Stellungnahme vom 25.04.2017 folgenden Aussage übermittelt: „Sollten die baulichen Anlagen - einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30,00 m über Grund überschreiten, seien die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - nochmals zur Prüfung zuzuleiten.“ Als Wandhöhe wird im Bebauungsplan unter § 4 „Höhenentwicklung“ eine maximale Wandhöhe von 18,00 m, zzgl. der in § 13 der Satzung festgesetzten maximalen Höhe von 3,00 m für technische Anlagen festgesetzt. Die baulichen Anlagen überschreiten demnach eine Höhe von 30,00 m über Grund nicht. Mit der festgesetzten Gebäudehöhe ergibt sich keine erdrückende Wirkung.

Auf den Dächern sind keine Aufenthaltsbereiche geplant, somit werden dort auch

keine Lärmschutzwände auf den Dächern erforderlich. Bezüglich der Dachaufbauten und Lärmschutzwände auf Dächern wird auf die Ausführungen unter

- A 3.4.3 Höhenentwicklung und
- A 7.2.2 Verkehrslärm sowie
- A 8.2 Licht

verwiesen.

Bezüglich der Kaminschlote auf Hochhäusern wird auf § 13 der Satzungsbestimmungen verwiesen, wonach technische Anlagen auf Dächern bezüglich ihrer Höhe beschränkt werden.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter folgenden Ziffern verwiesen:

- A 1 Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Baurecht) Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität
- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG
- A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung
- A 2 Bauleitplanung Flächennutzungsplanänderung / Stadtentwicklungsplanung / FNP – und Bebauungsplanverfahren gemäß Baugesetzbuch (BauGB)
- A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung
- A 2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung / Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung / Veröffentlichung der Gutachten
- A 2.4.2 Gutachten zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- A 2.6 Abwägung
- A 3 Planungsziel / Planungskonzept / Entwicklungskonzept / Planungsalternativen / Planungsfolgen
- A 3.1 Planungsziel Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des FNP (u.a. keine Kleingärten)
- A 3.2 Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee, Landschaftsbild / Stadtgestalt / Entwicklungskonzept / Vorgaben aus dem Wettbewerb
- A 3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe
- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte
- 3.4.5 Dachform, Dachaufbauten, Dachbegrünung - § 13 der Satzung
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.2 Grundlagen, rechtliche Voraussetzungen und Anforderungen
- A 6.6 Erschließungskonzept - allgemein
- A 6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole
- A 9 Stadtklima
- A 10.1 Auswirkungen allgemein

- A 11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte

1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG

Das Bauvorhaben an der Münchberger Straße verstoße gegen Bundes- und Landesrecht (Art. 3 Abs. 1 S. 1 der Verfassung des Freistaates Bayern), gegen die Verpflichtung zu flächensparenden Siedlungs- und Erschließungsformen, da es eine nicht zwingend notwendige Neuversiegelung von Flächen zur Folge hätte.

Es liege ein Verstoß gegen § 4 Abs. 1 Bayerischen Bauordnung (BayBO) vor: Die Lage der Grundstücke für das WA 2 im Außenbereich und in unmittelbarer Nähe zur Bundesautobahn A 8 sei für die beabsichtigte Bebauung nicht geeignet. Es liege ein Verstoß gegen § 4 Abs. 3 BayBO vor: Die Grundstücke für das WA 2 lägen nicht in einer angemessenen Breite an einer befahrbaren öffentlichen Verkehrsfläche. Die Grundstücke seien derzeit nur über zwei enge Zufahrten (8,5 und 4 m) zu erreichen. Es handele sich dabei um zwei rechtlich gesicherte Zufahrten zu Grundstücken im Außenbereich. Das ca. 3,8 ha große Areal, auf dem mehr als 228 Wohnungen und eine Tiefgarage entstehen sollten, liege an keiner Seite in einer angemessenen Breite an einer befahrbaren öffentlichen Verkehrsfläche - es sei von der Bundesautobahn A 8 im Westen, von der S-Bahntrasse der S7 im Norden und von Wohnhäusern im Osten und Süden eines reinen Wohngebiets „eingekesselt“.

Man gebe einen Einwand zu § 1 Abs. 1 des Entwurfes der Satzung an. Unerwähnt bleibe, dass ein Bebauungsplan nach § 30 Abs. 1 BauGB beschlossen werden solle. Die Zulässigkeit des Vorhabens richte sich nach § 30 Abs. 1 BauGB. Da der Bebauungsplan keine verbindlichen Festsetzungen in Bezug auf die örtlichen Verkehrsflächen und die Spiel- und Sportflächen enthalte, sei das Vorhaben bereits aus diesem Grund unzulässig; auch deshalb, weil die Erschließung nicht gesichert sei.

Planungsrecht – Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 BauGB

Man gebe einen Einwand zu § 13 Abs. 2 des Entwurfes der Satzung an. Das WA 2 füge sich damit nicht in die Eigenart der näheren Umgebung ein.

Man gebe einen Einwand zu § 13 Abs. 3 und Abs. 4 des Entwurfes der Satzung an. Ein Kamin ohne Flächen- und Höhenbeschränkung füge sich nicht in die Eigenart der näheren Umgebung (Gartenstadt) ein.

Das in § 34 Abs. 1 BauGB verankerte Gebot der Rücksichtnahme, das den Interessen der Nachbarn zu dienen bestimmt sei, dürfe ebenfalls nicht verletzt werden (Höhe und flächenmäßige Ausdehnungen der Gebäude auf dem Neubaugebiet). Maßgebend für das Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung nach dem Maß der baulichen Nutzung sei nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die von außen wahrnehmbare Erscheinung des Gebäudes im Ver-

hältnis zu seiner Umgebungsbebauung; vorrangig sei auf diejenigen Maßkriterien abzustellen, in denen die prägende Wirkung besonders zum Ausdruck komme.

Auch ansonsten fügten sich die geplanten Bauten in keiner Weise in die nähere Umgebung ein. Bisläng sei geplant, dass die Bauten vierstöckig oder gar höher errichtet würden. Damit überragten diese Bauten die bisherigen Wohnhäuser um ein Vielfaches. In der näheren Umgebung seien bisher nur Häuser mit höchstens zwei Stockwerken. Den Bestandsbauten würde durch die geplante Maßnahme also mehr oder weniger direkt an den Garten ein alles überragender Betonklotz gesetzt werden. Von einem Einfügen in die nähere Umgebung könne keine Rede sein. Der bisherige Charakter einer Gartenstadt werde dadurch zerstört.

Es werde beanstandet, dass sich das neue Wohngebiet nicht in die nähere Umgebung einfüge, gemäß § 34 BauGB i.V.m. § 3 BauNVO.

Bisläng sei das betroffene Wohngebiet als reines Wohngebiet ausgestaltet. Dies bedeute, dass sich in der unmittelbaren Umgebung nur und ausschließlich Wohngebäude sowie Anlagen zur Kinderbetreuung befänden.

Es gebe weder Supermärkte noch anderweitige Läden, die zur Deckung des täglichen Bedarfs dienten.

Die nunmehrige Planung sehe vor, dass aus dem reinen Wohngebiet ein allgemeines Wohngebiet werde. Dies bedeute, dass Supermärkte etc. nicht mehr nur ausnahmsweise zulässig seien, sondern generell zulässig seien. In Zukunft werde es also entweder durch die Errichtung mehrerer Supermärkte zu einem erhöhten Betrieb in der Nachbarschaft kommen oder aber es würden keine weiteren Einrichtungen errichtet, was dazu führe, dass die Verkehrsprobleme zusätzlich zunähmen, da auch die Anwohner der neuen 220 Wohneinheiten darauf angewiesen seien, mit ihrem Auto Supermärkte oder Einrichtungen der medizinischen Versorgung aufzusuchen.

Der Straßenverkehr, insbesondere in der Münchberger Straße werde demnach um ein Vielfaches zunehmen. Von einer verkehrsberuhigten Zone könne dann keine Rede mehr sein.

Planungsrecht - Zulässigkeit von Vorhaben nach § 35 BauGB

Bezüglich der Rechtmäßigkeit der Flächennutzungsplanänderung und des Bauleitplanverfahrens seien durch die Einwendenden in den letzten Jahren wiederholt Einwände vorgebracht worden, die jedoch alle ignoriert worden seien.

Der Teil des Planungsgebietes, auf dem die Wohngebäude mit ca. 220 Wohnungen errichtet werden sollten, sei planungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen. Bauen im Außenbereich sei jedoch nur im Ausnahmefall möglich und nur dann, wenn öffentliche Belange hierdurch nicht beeinträchtigt würden (§ 35 Abs. 2 BauGB). Zu dieser Thematik existiere eine umfangreiche verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung. Unter Berücksichtigung dieser Rechtsprechung und den gesetzlichen Grundlagen sei die Außenbereichsbebauung an der Münchberger Straße nicht genehmigungsfähig, da öffentliche Belange nach § 35 Abs. 3 Nr. 1 bis 5 und Nr. 7 BauGB beeinträchtigt würden.

Dieser Sachverhalt sei im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren verschwiegen worden, insbesondere den Anwohnern, die von den Auswirkungen des Bauvorhabens (Verkehrslärm, Luftschadstoffe und Straßenschäden) betroffen wären.

Dem Stadtrat sei am 21.09.2016 ein FNP-Ausschnitt zur Sitzungsvorlage (Nr. 14-20 / V 06867) vorgelegt worden, in der der Außenbereich mit KG (Kleingärten) bezeichnet sei bzw. nicht als landwirtschaftliche Nutzfläche kenntlich gemacht worden sei, in der Vorlage für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung / Stadtrat für den 01.07.2020 bzw. 22.07.2020 sei erneut dieses Vorgehen praktiziert worden. Es sollte offenbar verschleiert werden, dass tatsächlich auf einem Acker im Außenbereich Wohngebäude errichtet werden sollten.

In der Strukturskizze, die dem Stadtrat im Jahr 2016 als Anlage 5 unterbreitet worden sei, seien lediglich die drei Grundstücke direkt an der Münchberger Straße dem § 34 BauGB zugeordnet worden, auf denen (damals) der Sondernutzungsbau entstehen sollte. Der § 35 BauGB sei keinem Areal zugeordnet worden, stattdessen sei der Außenbereich als „Siedlungsfläche“ bezeichnet worden. Es sollte offenbar verschleiert werden, dass tatsächlich auf einem Acker im Außenbereich Wohngebäude errichtet werden sollten. (In dem jetzigen Beschluss text sei nun erstmals ausgeführt worden, dass durch das Baugebiet eine landwirtschaftlich genutzte Fläche überplant werde, die in der Vergangenheit ackerbaulich bewirtschaftet worden wäre.)

Nachdem man hiervon Kenntnis erlangt habe, habe man die entsprechenden Einwendungen mit Schreiben vom 03.07.2018 (in Ergänzung zum Schriftsatz vom 25. April 2017) nachgeholt und zugleich beantragt, die Nichtigkeit des Verwaltungsaktes von Amts wegen nach § 44 Abs. 5 Satz 2 VwVfG festzustellen. Über diesen Antrag sei bis heute nicht entschieden worden.

Im Außenbereich beurteilten sich die Fragen nach der Zulässigkeit einer Nutzungsänderung in planungsrechtlicher Hinsicht ausschließlich nach § 35 BauGB. Die Nutzungsänderung müsse dabei außenbereichsverträglich im Sinne des § 35 Abs. 3 BauGB sein.

Im konkreten Fall stünden jedoch diverse öffentliche Belange nach § 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens an der Münchberger Straße bzw. der FNP-Änderung entgegen, die zwingend zu prüfen gewesen wären. Die rechtliche Bewertung der einzelnen Punkte hätte sowohl dem Stadtrat als auch der Öffentlichkeit bekannt gegeben werden müssen, was jedoch unstrittig nicht der Fall gewesen sei und weiterhin nicht sei.

Um rechtlich gegen das Bauvorhaben an der Münchberger Straße erfolgreich vorgehen zu können, müsse dieser Sachverhalt der Öffentlichkeit bekannt sein. Diese Möglichkeit werde jedoch vereitelt, wenn der Öffentlichkeit vorenthalten werde, dass das Planungsgebiet planungsrechtlich als Außenbereich gemäß

§ 35 BauGB zu beurteilen sei, also die Zulässigkeit der Flächennutzungsplanänderung sich ausschließlich nach § 35 BauGB richte.

Durch das Vorgehen solle offenbar eine gerichtliche Inzidentkontrolle vereitelt werden. Sofern ein Verwaltungsgericht die Rechtmäßigkeit einer Baugenehmigung zu beurteilen habe, deren Grundlage ein Bebauungsplan nach § 30 Abs. 1 BauGB sei, habe das Gericht als Vorfrage zu klären, ob der Bebauungsplan überhaupt rechtsgültig sei. Nur dann könne die Genehmigung ihre Rechtsgrundlage in § 30 Abs. 1 BauGB finden. Dem Verwaltungsgericht stehe hierbei eine uneingeschränkte inzidente Normprüfungs- und Normverwerfungskompetenz zu.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung setze sich hierüber jedoch beharrlich hinweg. Es werde auf Punkt 1 „Baurecht (derzeit / künftig)“, „Stellungnahme“ verwiesen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung übergehe fortgesetzt den Hinweis, dass sich die Zulässigkeit der Flächennutzungsplanänderung ausschließlich nach § 35 BauGB richte und behaupte stattdessen, dass man verkannt hätte, dass es um die Aufstellung eines Bebauungsplanes gehe und eine Genehmigung der geplanten Wohnentwicklung auf Grundlage des bestehenden Baurechts aber nicht angestrebt sei, um das Vorgehen zu rechtfertigen.

Bezüglich der Flächennutzungsplanänderung habe man folgendes vorgetragen: Die Flächennutzungsplanänderung sei aus folgenden Gründen weder rechtlich zulässig noch außenbereichsverträglich im Sinne des § 35 Abs. 3 BauGB: Der Teil des Planungsgebietes, auf dem mindestens 220 Wohnungen errichtet werden sollten, sei planungsrechtlich ausschließlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen. Der Zulässigkeit der Flächennutzungsplanänderung stünden jedoch öffentliche Belange nach § 35 Abs. 3 Nr. 1 bis 5 und Nr. 7 BauGB entgegen.

Das Vorgehen verstoße nicht nur gegen Bundesrecht, sondern auch gegen Landesrecht und sei damit verfassungswidrig (Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 Satz 1 und Art. 3 Abs. 2 S. 2 der Verfassung des Freistaates Bayern). In der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) stehe ausdrücklich der Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Ausnahmen seien hier nur zulässig, wenn Potenziale der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stünden. Dies treffe für die Landeshauptstadt München definitiv nicht zu.

Wenn es an einer Privilegierung - wie im vorliegenden Fall - gemäß § 35 Abs. 1 BauGB fehle, beurteile sich die bauplanrechtliche Zulässigkeit nach § 35 Abs. 2 BauGB. Wenn öffentliche Belange gemäß § 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB beeinträchtigt würden, sei das Vorhaben nicht zulässig. Unter anderem stünden folgende öffentliche Belange nach § 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB der Flächennutzungsplanänderung entgegen:

- **§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2:** den Darstellungen eines Landschaftsplans oder sonstigen Plans, insbesondere des Wasser-, Abfall- oder Immissionsschutz-

rechts, widersprüche: Der Abstand der geplanten Wohnbebauungen zu der offenen Kompostieranlage östlich der Autobahn sei zu gering, außerdem rückten die Wohnbebauungen zu nahe an die Autobahn im Westen heran. Für das gesamte Planungsgebiet ergäben sich daher großräumig hohe Verkehrslärmbelastungen durch die von außen auf das Planungsgebiet einwirkenden Emissionen der Bundesautobahn A8 München - Salzburg, die größtenteils Pegel im gesundheitsgefährdenden Bereich aufwiesen. Des Weiteren werde eine hohe Verkehrslärmbelastung im Norden des Planungsgebietes durch die S-Bahnstrecke verursacht. Durch die BAB A8 sei zudem eine Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung zu erwarten. Weitere Staub-, Schadstoff- und Keimbelastungen ergäben sich durch die Kompostieranlage, auf der sich außerdem eine Abwasserrecyclinganlage befinde, die ebenfalls zu relevanten, gesundheitsschädigenden Emissionen und Geruchsbelästigungen führe. Hinzu komme folgendes: Die Flächen der Autobahn seien planfestgestellt worden. Für die Flächen am Ostrand des Planungsgebietes gelte grundsätzlich ab dem Fahrbahnrand der BAB A8 innerhalb von 40 m ein Anbauverbot und innerhalb von 100 m die Anbaubeschränkung gemäß § 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz. Hochbauten seien in der Regel in der Anbauverbotszone nicht zugelassen. Obwohl dies allen Beteiligten ausweislich der Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867 bekannt sei, sollten dennoch 5-stöckige Riegelbauten bis an die Anbauverbotszone, möglicherweise auch in diese hineinragend, errichtet werden, und dahinter bzw. innerhalb der Anbauverbotszone zusätzlich noch Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wall- und Wandkonstruktionen errichtet werden, obwohl dies gemäß § 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz nicht unzulässig sei, denn in dieser Anbauverbotszone dürften sich nicht einmal Aufschüttungen befinden.

- **§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3:** schädliche Umwelteinwirkungen hervorrufen könne oder ihnen ausgesetzt werde: Das in § 35 Abs. 3 Nr. 3 BauGB verankerte Gebot der Rücksichtnahme gelte auch über Gebietsgrenzen hinweg und komme auch Eigentümern zugute, deren Grundstücke im Geltungsbereich eines Bebauungsplans lägen. Da durch die Verwirklichung des Vorhabens im Außenbereich relevante Immissionsbelastungen, insbesondere durch den motorisierten Verkehr und die Tiefgaragenentlüftungen zu erwarten seien, sei die Grenze der Zumutbarkeit überschritten. Dies gelte insbesondere dann, wenn Gebiete von unterschiedlicher Qualität aneinander stießen. Das Planungsgebiet solle als ein Allgemeines Wohngebiet (ggf. mit Läden und Gemeinschaftseinrichtungen) entwickelt werden, die nähere Umgebung entlang der Münchberger Straße entspräche jedoch einem reinen Wohngebiet. Die Zuwegung zu dem Allgemeinen Wohngebiet im Außenbereich solle über das Reine Wohngebiet mit den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen des motorisierten Verkehrs (ggf. auch Lieferfahrzeugverkehr für Läden im Außenbereich) erfolgen. Ein Reines Wohngebiet diene jedoch dem Wohnen und nicht der verkehrlichen Erschließung des Außenbereichs. Bei Außenbereichsvorhaben habe das Gebot der Rücksichtnahme in Bezug auf

„schädliche Umwelteinwirkungen“ in § 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 BauGB eine ausdrückliche Regelung erfahren. Im Übrigen sei es, soweit es nicht um (schädliche) Immissionen gehe, sondern um sonstige nachteilige Wirkungen eines Außenbereichsvorhabens, ein ungeschriebener öffentlicher Belang im Sinne von § 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB.

- **§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4:** unwirtschaftliche Aufwendungen für Straßen oder andere Verkehrseinrichtungen, für Anlagen der Versorgung oder Entsorgung, für die Sicherheit oder Gesundheit oder für sonstige Aufgaben erfordere: Hohe Kosten für aufwändige Schallschutzmaßnahmen und Filteranlagen, die vom Steuerzahler aufzuwenden seien und dennoch nicht suffizient sein würden. Zudem erstreckte sich der Immissionsschutz auch auf die Außenbereiche, die Aufenthalts- und Erholungsfunktion haben sollten, wie die der Autobahn zugewandte Allmende. Hier sehe das Planvorhaben jedoch keine suffizienten Immissionsschutzmaßnahmen weder im Hinblick auf die Lärm- noch auf die Schadstoff- und Geruchsbelastungen vor, die von der Autobahn, der Kompostier- und Abwasserrecyclinganlage ausgingen. Der Aufenthalt in diesem Bereich sei daher gesundheitsgefährdend bzw. gesundheitsschädlich. Man merke an, dass unter E) „Auftrag der Vollversammlung des Stadtrats gemäß Beschluss vom 28.09.2016“, „Stellungnahme“ seitens der Landeshauptstadt München ausgeführt worden sei, dass bereits wegen der notwendigen und umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen mit hohen Baukosten zu rechnen sei.
- **§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1:** den Darstellungen des Flächennutzungsplans widerspreche und 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5, Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Bodenschutzes, des Denkmalschutzes oder die natürliche Eigenart der Landschaft und ihren Erholungswert beeinträchtige oder das Orts- und Landschaftsbild verunstalte: Das Vorhaben beeinträchtige den öffentlichen Belang der natürlichen Eigenart der Landschaft, § 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 BauGB. Die Flächen im Außenbereich seien bisher ausschließlich landwirtschaftlich genutzt worden. Vorhaben mit einer anderen Zweckbestimmung als der bisherigen seien auf solchen Flächen unzulässig, dies gelte insbesondere für neu zu errichtende Wohngebäude. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange liege nach § 35 Abs. 3 Nr. 5 BauGB auch dann vor, wenn das Orts- und Landschaftsbild mit dem geplanten Vorhaben im Außenbereich verunstaltet werde, wie dies mit dem geplanten Bauvorhaben ebenfalls der Fall wäre.
- **§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7:** die Entstehung, Verfestigung oder Erweiterung einer Splittersiedlung befürchten lasse: Das Vorhaben würde sich als Splittersiedlung erweisen, weshalb der öffentliche Belang gemäß § 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 BauGB beeinträchtigt werden würde. Der Zersiedelung des Außenbereichs werde Vorschub geleistet, wenn tatsächlich ein neuer Siedlungsbereich im Außenbereich entstehen würde, der sich vom bestehenden Ortsrand

ersichtlich „absetze“ wie im Falle des geplanten Wohnquartiers an der Münchberger Straße - Zitat des Preisgerichts: „Dem ersten Preisträger gelingt es in seinem Entwurf mit einer Lärmschutzbebauung zur Autobahn und sieben freistehenden Baukörpern mit insgesamt etwa 220 Wohnungen, einen schlüssigen Übergang zur Bestandsbebauung zu finden und gleichzeitig eine markante, differenzierte Raumkante zu formulieren. Stadträumlich wird hier eine Lösung vorgeschlagen, die sich bewusst vom Bestand mit einer vier- bis fünfgeschossigen Schallschutzbebauung und punktförmigen Einzelhäusern absetzt.“ Das geplante Wohnquartier würde sich also ersichtlich und geplant vom Bestandsquartier absetzen und somit den Anschluss an die bebauten Ortsteile entfallen lassen. Denn Flächen, auf denen die Zulässigkeit von Wohnnutzungen begründet werde, würden sich dann nicht mehr im Zusammenhang bebauter Ortsteile anschließen, wenn sich das neue Baugebiet derart vom bestehenden Ortsrand in den Außenbereich hinein absetze, dass im Ergebnis ein neuer selbständiger Siedlungsansatz entstehe. Im Außenbereich des Planungsgebietes an der Münchberger Straße würde also ein vier- bis fünfstöckiger Riegel entlang der Autobahn in die bislang freie Landschaft zerschneidend hineinragen und zudem eine optisch bedrängende Wirkung entfalten. Bei der Umsetzung des Vorhabens würde so ein völlig neuer, selbständiger Siedlungsansatz in die Breite und Höhe entstehen. Ein Anschluss im Bereich des Planungsgebietes im Zusammenhang bebauter Ortsteile wäre mithin im Sinne von § 13b Satz 1 BauGB nicht gegeben. Der Planung fehle zudem die Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB, weil noch Baugebiete im gemeindlichen Innenbereich existierten. Weiter sei aufgrund der Ausdehnung der Bebauung in den Außenbereich von einem Verstoß gegen ein landes- bzw. regional- planerisches Verbot der Nachverdichtung auszugehen. Außerdem würde die Bebauung eindeutig eine - vor dem Hintergrund des Gedankens, dass der Außenbereich von nicht privilegierten Bauungen freizuhalten sei - missbilligende Vorbildfunktion entfalten.

Fazit: Im Außenbereich beurteile sich die Frage nach der Zulässigkeit einer Flächennutzungsänderung in planungsrechtlicher Hinsicht ausschließlich nach § 35 BauGB. Die Nutzungsänderung müsse dabei außenbereichsverträglich im Sinne des § 35 Abs. 3 BauGB sein. Diese Voraussetzungen lägen für das Vorhaben nicht vor.

Außerdem liege ein Verstoß gegen das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vor, wonach eine Innenentwicklung vor einer Außenentwicklung gefordert werde. Ausnahmen seien nur zulässig, wenn Potenziale der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stünden. Diese Voraussetzung liege nicht vor. Zu beachten seien zudem gleichwertige Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in ganz Bayern, in Stadt und Land (Art. 3 Abs. 2 Satz 2 Verfassung des Freistaates Bayern).

Das Planungsgebiet sei überwiegend als „Außenbereich“ im Sinne des § 35

BauGB zu beurteilen. Nur kleine Teilflächen unmittelbar östlich der Münchberger Straße seien nach § 30 Abs. 3 i.V.m. § 34 BauGB als „Innenbereich“ einzuschätzen. Auf Grundlage des bestehenden Baurechtes sei eine Genehmigung der geplanten Wohnentwicklung nicht möglich.

Für 23 Millionen Euro habe der Feriensenat des Stadtrates der Landeshauptstadt München beschlossen, auch den Teil des Areales im Bereich VI/30 (Münchberger Straße), der nicht in städtischem Besitz gewesen sei, zu erwerben. Für ein Gebiet, auf dem derzeit kein Baurecht bestehe, ein stattlicher Preis. Ein Gebiet, das entsprechend § 35 BauGB im Außenbereich liege. Jetzt müsse, um den Erwerb zu rechtfertigen, ein Baurecht für ein allgemeines Wohngebiet trotz einer unzulänglichen Verkehrsanbindung geschaffen werden. Der Vorbesitzer habe sehr richtig erkannt, dass sich die ungelöste Außenbereichsproblematik genehmigungsverzögernd oder sogar verhindernd auswirke.

Auch sei die gut 5 m breite Obernzeller Straße als einzige Zufahrt ungenügend und es seien daher auf dem Planungsgebiet keine zufriedenen Mieter bzw. Erwerber zu erwarten. Planungsgewinne oder -verluste hätte bisher immer der Grundeigentümer zu tragen. Es sei unbegreiflich, warum die Landeshauptstadt die Spekulation mit dem Erwerb des Areals derart unterstützen müsse.

Als mögliche Alternative, um die eingesetzten 23 Millionen Euro wenigstens zum Teil zum Wohle der Münchner Bürger zu retten, wäre ein Flächennutzungsplan für ein reines Wohngebiet, auf dem dann in dem parallel laufenden Bebauungsplanverfahren Einfamilienreihenhäuser erlaubt werden sollten. Damit wäre auf der Obernzeller Straße kein Lieferverkehr für die in allgemeinen Wohngebieten erlaubten Gewerbebetriebe zu erwarten.

Der größte Teil des Planungsgebietes mit den Flurstücken Nr. 805/1, 806, 807, 817/15, 807/16, 804/1, 808, 8010, 8010/1 liege im Außenbereich nach § 35 BauGB. Diese Tatsache sei in folgenden Unterlagen verschwiegen worden:

1. Unterlagen für die frühzeitige Beteiligung des Bezirksausschusses (§ 4 Abs. 1 BauGB)
2. Unterlagen für die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB)
3. Billigungsbeschlussvorlage (Sitzungsvorlagen Nr. 20 - 26/V 00749) zur Flächennutzungsplanänderung für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 1.7.2020
4. Billigungsbeschlussvorlage (Sitzungsvorlagen Nr. 20 - 26/V-00749) zur Flächennutzungsplanänderung für die Vollversammlung des Stadtrates am 22.7.2020

Des Weiteren sei nach § 35 BauGB „ein Vorhaben nur zulässig, wenn [...] die ausreichende Erschließung gesichert ist, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen und wenn es (es folgen 8 Punkte mit Beispielen in 23 Zeilen) dient“. Keines der hier genannten Beispiele treffe auf die Münchberger Straße zu. Vor allem sei eine ausreichende Erschließung nicht gesichert. Entgegenstehende öffentliche Belange lägen z.B. vor, wenn das Vorhaben „unwirtschaftliche Aufwen-

dungen für Straßen oder andere Verkehrseinrichtungen [...] erfordert“ (§ 35 Abs. 3 Satz 4). Dieser letztgenannte Punkt treffe hier voll zu. Der an der BAB 8 auf eine Länge von ca. 150 m geplante Wohnblockriegel mit Maximalhöhen von 13,5 bis 18 m erfordere ungewöhnlich hohe und in der Folge tief im Baugrund verankerte Lärmschutzeinrichtungen, die ungewöhnlich hohe Kosten verursachten. Das gleiche gelte für den Bau von unterirdischen Sammelgaragen für die Autos der Bewohner*innen von geplant 228 Wohnungen, also mindestens 228 Stellplätze, wenn man pro Wohnung einen Stellplatz rechne. Diese stellten außerdem eine erhebliche Bodenversiegelung dar - der Erhalt des Grundwasserspiegels und eine weitere Absenkung zu verhindern, sei ein „öffentlicher Belang“. Die „ausreichende Erschließung“ des Areals in verkehrlicher Hinsicht sei von Anfang an das Kardinalproblem des Projekts gewesen. Die Unmöglichkeit dieses „ausreichend“ zu erschließen, sei auf allen Bürgerversammlungen des Bezirks 17 Obergiesing-Fasangarten und bei informellen Versammlungen der Bewohner*innen mit Nachdruck und teilweise sehr emotional thematisiert worden. Sie führe auch referatsintern zu Diskussionen über die Höchstzahl der zu errichtenden Wohnungen, für die auch die Zahl 180 angegeben worden sei. Die in der jetzigen Fassung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 vorgesehene Behelfsregelung mit einer Einbahnstraßen-Ausfahrt von Norden in die Fasangartenstraße am Fuß der Autobahnbrücke über die BAB 8 stelle eine Programmierung von Unfällen dar, davon abgesehen, dass sie in einem engen Viertelkreis direkt an der Einfahrt in die Tiefgarage von acht Wohnungen und der Eingangstür des dort vorhandenen Hotels vorbeiführen müsste und damit eine schwere Geschäftsschädigung und eine Gefährdung für die Bewohner*innen der beiden Mehrfamilienhäuser daneben darstellen würde.

Fazit: Die unzureichende Erschließung allein im Bereich Verkehr, die Verletzung öffentlicher Belange und das Verschweigen des Status „Außenbereich“ gegenüber den Mitgliedern des Stadtrates stellten die Rechtsgültigkeit der Änderung des Flächennutzungsplans vom 22.7.2020 in Frage.

Stellungnahme:

Bestandsbaurecht und künftiges Baurecht

Das Planungsgebiet ist zutreffend aktuell planungsrechtlich überwiegend als „Außenbereich“ im Sinne des § 35 BauGB einzuschätzen. Nur kleine Teilflächen unmittelbar östlich der Münchberger Straße sind nach § 30 Abs. 3 i.V. m. § 34 BauGB als „Innenbereich“ zu beurteilen. Eine Genehmigung der geplanten Wohnentwicklung ist ebenfalls zutreffend nicht auf Grundlage des bestehenden Baurechtes möglich. Um die beabsichtigte Entwicklung des Planungsgebietes als Wohngebiet zu ermöglichen, muss daher ein Bebauungsplan aufgestellt und der Flächennutzungsplan entsprechend der durch das BauGB vorgegebenen Verfahren geändert werden. Die entsprechenden Beschlüsse wurden daher mit dem „Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss“ vom 28.09.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) gefasst. In der Beschlussvorlage zum damaligen Beschluss fin-

den sich daher Ausführungen zum bestehenden Baurecht (vgl. dazu das Thema „Planungsrecht“ unter Ziffer 2.7. des Vortrags der Referentin). Hinsichtlich der Darstellung, es sei im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung verschwiegen worden, dass das Planungsgebiet planungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzuschätzen sei, wird darauf verwiesen, dass in den entsprechenden Unterlagen zur Beteiligung der Öffentlichkeit (Infoblatt) gemäß § 3 Abs. 1 BauGB daher zutreffend dargestellt ist: „Für die angestrebte Entwicklung bedarf es der Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung zur Schaffung der planungsrechtlichen Genehmigungsgrundlagen.“ In den Unterlagen zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB (Billigungsbeschluss vom 08.04.2020) waren ebenfalls Ausführungen zum bestehenden Baurecht in der Begründung unter Punkt „2.4. Rechtliche Ausgangslage“ enthalten, die im vorliegenden Satzungsbeschluss weiterhin dort zu finden sind.

Eine spätere Genehmigung auf Grundlage des § 35 BauGB war und ist gerade nicht angestrebt. (siehe dazu auch A 1 Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Baurecht) Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität, insbesondere A 1.2 Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Baurecht) Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität), sondern – unter der Voraussetzung eines dann rechtsverbindlichen Bebauungsplanes – die Beurteilung der Zulässigkeit der jeweiligen Bauvorhaben auf Grundlage des § 30 Abs.1 BauGB („Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes“) erfolgen. Maßgeblich sind dann v.a. die Festsetzungen des künftigen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118.

Anwendung der §§ 30, 34 und 35 BauGB

Einigen Stellungnahmen im Rahmen des Verfahrens nach § 3 Abs. 2 BauGB liegt erkennbar ein grundsätzliches Missverständnis der §§ 30 ff. BauGB zu Grunde. Insbesondere ist offenbar vielfach nicht klar, dass mit Vorliegen eines qualifizierten Bebauungsplanes die Anwendbarkeit gerade von §§ 34 und 35 BauGB ausgeschlossen wird und die vorgesehene Bebauung damit gerade nicht mehr an den Zulässigkeitsmaßstäben des planersetzenden Innen- oder Außenbereichs zu messen ist.

Wiederholt wird ausgeführt, die mit dem Bebauungsplanentwurf vorgesehene Bebauung füge sich nicht im Sinne des § 34 BauGB in die bestehende Eigenart der näheren Umgebung ein. Dies verkennt, dass § 34 BauGB die Zulässigkeit von Bauvorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile, nur dann regelt, wenn kein Bebauungsplan vorliegt oder ein solcher dazu keine einschlägigen Regelungen enthält. Mit der Aufstellung des hier vorgesehenen Bebauungsplans kann indes legitimerweise gerade erreicht werden, dass Bauvorhaben, die sich nicht nach § 34 BauGB in die bestehende Eigenart der näheren Umgebung einfügen, dennoch nach den neuen Zulässigkeitsmaßstäben des Bebauungsplans möglich werden. Auf diese Weise neues, qualitativ anderes Baurecht auf

ihrem Gebiet zu schaffen, ist ein wesentlicher Ausdruck kommunaler Planungshoheit.

Ebenfalls nehmen viele Stellungnahme auf die Zulässigkeitskriterien des § 35 BauGB Bezug. Diese Norm regelt allerdings anhand eines ganzen Katalogs zu berücksichtigender Belange die Vorhaben von Bauvorhaben im sogenannten Außenbereich, der grundsätzlich von Bebauung freizuhalten ist und gewissermaßen für unbeplante Bereiche das Gegenstück zur Regelung des § 34 BauGB ist. Auch hier wurde wiederholt missverstanden, dass der Erlass des vorgesehenen Bebauungsplans die Regelung des § 35 BauGB von ihrer Anwendung ausschließt, da es sich künftig von vornherein nicht mehr um einen Außenbereich handeln kann, sondern die Gemeinde für das betroffene Gebiet mit dem Plan ein eigenes Zulässigkeitsregime in Bezug auf Bauvorhaben festsetzt.

Soweit in den vorliegenden Stellungnahmen argumentiert wird, der Bebauungsplan dürfe schon deswegen nicht erlassen werden, weil er die in den §§ 34 und/ oder 35 BauGB genannten Voraussetzungen nicht erfülle, ist dies regelungssystematisch – wie eben dargestellt – von vornherein nicht zutreffend.

Gleichwohl wird gesehen, dass an dieser Stelle materiell zum Ausdruck gebracht werden soll, planungs- und damit abwägungsrelevante Belange im Sinne des § 1 Abs. 6 BauGB seien übersehen oder zumindest unzureichend betrachtet und in der Abwägung gar nicht oder falsch gewichtet worden. Eine Auseinandersetzung mit den auf diese Weise vorgetragenen Aspekten findet im Folgenden an thematischer geeigneter Stelle statt.

Der gleiche Ansatz wurde gewählt, soweit in den eingereichten Stellungnahmen unmittelbar rechtswidrige Eingriffe in verfassungsrechtlich geschützte Rechtspositionen, insbesondere die allgemeine Handlungsfreiheit, das Recht auf körperliche Unversehrtheit sowie das Eigentumsgrundrecht, moniert wurden. Auch diese Grundrechte finden ihren Niederschlag in den Belangen des § 1 Abs. 6 BauGB und werden im jeweils passenden Zusammenhang im Folgenden behandelt.

Ferner werden immer wieder Normen der Bayerischen Bauordnung, also des Bauordnungsrechts, zitiert, gegen die der Bebauungsplan verstoßen soll. Hier wird in den Stellungnahmen verkannt, dass diese Normen erst im Vollzug des Bebauungsplans, namentlich bei der Erteilung von Baugenehmigungen auf Basis des künftigen Planungsrechts, Anwendung finden werden. Gleichwohl erfolgte hier eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem sachlichen Gehalt des jeweiligen Vorhalts an kontextuell geeigneter Stelle. So wurde beispielsweise einem angeblichen Verstoß gegen die Regelung des Art. 4 BayBO oder gegen stellplatzrechtliche Vorschriften die Sachrüge entnommen, der vorgesehene Bebauungsplan löse nur unzureichend die Fragen der verkehrlichen Erschließung des Plangebiets.

Vielfach wird in den eingereichten Stellungnahmen angekündigt, auf unterschiedlichen Grundlagen Staatshaftungsansprüche gegen die Plangeberin geltend ma-

chen und den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan einer gerichtlichen Überprüfung zuführen zu wollen. Eine gerichtliche Überprüfung des Bebauungsplans ist in Form der Normenkontrolle möglich und zulässig. Die Geltendmachung von Staatshaftungsansprüchen bleibt den Einwendenden durch die Einleitung gerichtlicher Schritte vorbehalten.

Nichtigkeit des Verwaltungsaktes

Wiederholt wird im Rahmen der Einlassungen im Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB die Nichtigkeit eines Verwaltungsakts geltend gemacht (mit Antrag vom 03.07.2018 und 25.04.2017) oder auch das Fehlen einer korrespondierenden Rechtsbehelfsbelehrung.

Im Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung werden zwar Verfahrensschritte vollzogen, jedoch grundsätzlich keine Verwaltungsakte im Sinne von Art. 35 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz erlassen, die gesondert angegriffen werden könnten. Mithin kann es auch nicht an einschlägigen Rechtsbehelfsbelehrungen fehlen.

Übergeordnetes (Planungs-) Recht

Zulässigkeit der Flächennutzungsplanänderung

Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes folgt den §§ 5 bis 7 BauGB. Der § 35 BauGB dient der planungsrechtlichen Beurteilungen von Vorhaben im Außenbereich, steht aber einem Bebauungsplanverfahren oder der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegen. Auch die Verfassung des Freistaates Bayern steht weder der FNP-Änderung noch der Aufstellung eines Bebauungsplanes entgegen.

Es wird auf das Parallelverfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes verwiesen.

Verbot der Nachverdichtung

Zur Darstellung, dass ein Verstoß gegen ein landes- bzw. regionalplanerisches Verbot der Nachverdichtung vorliege, wird ausgeführt, dass entsprechend der Ausführungen in der Begründung zur „Planerischen Ausgangslage“ der Flächennutzungsplan bereits teilweise Flächen für Reines Wohngebiet (WR) darstellt. Die entsprechende Darstellung wurde bereits in früheren Verfahren von der oberen Landesplanungsbehörde genehmigt. Auch die laufende weitergehende Anpassung des Flächennutzungsplanes ist wiederum von der höheren Landesplanungsbehörde zu genehmigen, die aber im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB zur aktuellen Planung geäußert hat, dass die Änderung des Flächennutzungsplanes den Erfordernissen der Raumplanung nicht entgegen steht.

Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP)

Gemäß Ziel 3.2 des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung in den Siedlungsgebieten möglichst vorrangig zu nutzen. Ausnahmen sind zulässig, wenn Potenziale der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stehen. Um die Innenentwicklung zu stärken, müs-

sen also vorhandene und für eine bauliche Nutzung geeignete Flächenpotenziale in den Siedlungsgebieten (z.B. Baulandreserven, Brachflächen und leerstehende Bausubstanz, sowie Möglichkeiten zur Nachverdichtung) vorrangig genutzt werden. Die Landeshauptstadt München ist entsprechend ständig um die Erfassung, Aktivierung und Entwicklung dieser Flächen bemüht.

Potenziale der Innenentwicklung stehen laut Definition des LEP dann nicht zur Verfügung, wenn wegen gegenläufiger Eigentümerinteressen eine gemeindlich geplante bauliche Nutzung faktisch nicht der Innenentwicklung zugeführt werden kann.

Vor dem Hintergrund des anhaltenden Bedarfs an insbesondere bezahlbarem Wohnraum unternimmt die Landeshauptstadt München seit Jahren große Anstrengungen, entsprechende Flächenpotenziale zur Verfügung zu stellen. Dabei kommen unterschiedliche Strategien zum Einsatz, u.a. Nachverdichtung in bestehenden Quartieren, Aktivierung von Brachflächen wie beispielsweise Konversionsflächen und die Wiederaktivierung leerstehender Gebäude. Wenn sich die entsprechenden Flächen und Gebäude nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München befinden, ist sie hier ganz wesentlich auf die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer*innen angewiesen. Diese ist nicht immer gegeben. Mit Arrondierungen und Erweiterungen an den Siedlungsändern wird daher eine zusätzliche Strategie zur Bedarfsdeckung verfolgt. Dabei werden die ermittelten Bedarfe im Rahmen des städtischen Flächenmanagements sorgfältig den vorhandenen Potenzialen gegenüber gestellt, bevor Planungen an den Siedlungsändern ins Auge gefasst werden. Aktuell werden für nahezu alle geeigneten und verfügbaren Potenziale der Innenentwicklung vorbereitende oder konkrete Planungen in Form von z.B. Strukturkonzepten oder Bauleitplänen durchgeführt. Im Zuge der daher erforderlichen Entwicklungen an den Siedlungsändern werden selbstverständlich die einschlägigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sowie weitere öffentliche und private Belange miteinander abgewogen.

Potenziale der Innenentwicklung zur Deckung des ermittelten Bedarfs stehen nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Gleichzeitig nutzt die Landeshauptstadt München, wo möglich, die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung.

Vor diesem Hintergrund steht die vorliegende Planung im Einklang mit dem LEP-Ziel 3.2 „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“.

Im Übrigen wurden die für die Belange der Raumordnung und Landesplanung zuständigen Stellen im Verfahren nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB beteiligt. Einwände gegen die gegenständliche Planung wurden von den beteiligten Fachstellen dabei nicht vorgebracht.

Im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses vom 28.09.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) wurden von der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München beschlossen, dass das Planungsgebiet nunmehr zu einem Wohnquartier unter Berücksichtigung der besonderen Lage an der Autobahn entwickelt werden soll. Um die Verträglichkeit der Nicht-Wohnnutzungen mit der Wohnnutzung in der Umgebung aber auch im Gebiet zu gewährleisten, sollen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung weitergehende Festsetzungen getro-

fen werden, die die öffentlichen Belange berücksichtigen.

Siehe dazu auch die Stellungnahme zu 2.2 Beteiligung der Fachstellen und der Träger der öffentlichen Belange.

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind öffentliche Belange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 bis 13 zu berücksichtigen und gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die Belange gemäß § 1 Abs. 6 BauGB gehen deutlich über die unter § 35 BauGB genannten öffentlichen Belange hinaus und beinhalten u.a. allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse, die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und den Umbau vorhandener Ortsteile und des Umweltschutzes.

Allgemeine Ziele des BauGB / flächensparende Siedlungs- und Erschließungsformen

Bei der Anwendung der Vorschriften zur Bauleitplanung sind die Behörden selbstverständlich an die verfassungsmäßige Ordnung, insbesondere die Grundrechte des Grundgesetzes (GG) aber auch der insoweit inhaltsgleichen Bayerischen Verfassung (BV) gebunden. Allerdings bestehen natürlich keine verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die §§ 30 ff. BauGB. Grundrechtlich geschützte Positionen sind im Rahmen der Abwägung entsprechend zu gewichten.

Das BauGB fordert unter § 9 Abs. 1 Nr. 3 den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden. Mehrgeschossige Gebäude sind die flächensparendste und nachhaltigste Art, den benötigten Wohnraum zu errichten. Weitere Ausführungen zum nachhaltigen Planen, siehe unter A 11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte.

Der Äußerung bezüglich der Befürwortung von flächensparenden Siedlungs- und Erschließungsformen wird zugestimmt.

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sollen die Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.

Gemäß §1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere auch von Familien mit mehreren Kindern, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforde-

rungen kostensparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung, zu berücksichtigen.

Wie im Aufstellungsbeschluss vom September 2016 unter Ziffer 3. „Städtebauliche und landschaftsplanerische Ziele“ ausgeführt wird, ist das übergeordnete Ziel der Entwicklung die Realisierung der im Flächennutzungsplan bereits dargestellten Wohnbauflächen, einschließlich einer Abrundung des Ortsrandes nach Osten. Ergänzend hierzu sollen neue Freiraumqualitäten durch Lärmschutz, öffentliche Freiflächen und Wegeverbindungen geschaffen werden.

Die Planung greift zur Erschließung weitgehend auf das bestehende Straßennetz zurück und hält in diesem Sinne die Neuversiegelung für neue Erschließungsflächen gering. Kompakte Bauformen im Geschosswohnungsbau sowie die Regelungen zu Dachgestalt und Dachaufbauten mit umfangreicher Dachbegrünung sind weitere wichtige Einflussfaktoren und Voraussetzungen für die Nachhaltigkeit der Planung.

Eine grundsätzliche Vermeidung einer Neuversiegelung und damit einen Ausschluss der Entwicklung neuer Wohnbauflächen sieht der Gesetzgeber nicht vor.

Andere (Fach-)Gesetze

Verstoß gegen § 4 BayBO

Es wird davon ausgegangen, dass mit dem Verweis auf ein Entgegenstehen des „§ 4 Abs. 1 bzw. 3 BayBO“ eine unzureichende Erschließung des vorgesehenen Planungsgebiets gerügt wird. Art. 4 BayBO ist eine bauordnungsrechtliche Norm, deren Voraussetzungen im Rahmen der Genehmigung konkreter Bauvorhaben geprüft wird. Im Rahmen der Bauleitplanung werden gerade die Voraussetzungen für eine künftig ordnungsgemäße Erschließung des neuen Baugebietes geschaffen.

Mit dem Verkehrsgutachten wird nachgewiesen, dass die vorgesehene Erschließung sowohl über die 4,0 m breite Zufahrt im Norden als auch über die 8,5 m breite Verkehrsfläche in Verlängerung der Obernzeller Straße möglich ist. Der Bebauungsplan schließt an vorhandene Straßenverkehrsflächen an und setzt neue, zur ausreichenden Erschließung notwendige Verkehrsflächen fest. Für eine spätere Genehmigung der einzelnen Bauvorhaben innerhalb des Umfangs des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 ist eine Erschließung in Form der Verkehrsflächen und privaten zum Teil mit Dienstbarkeiten gesicherten Flächen und den sonstigen notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen für Strom, Abwasser, Telekommunikation, etc. vom Bauträger herzustellen bzw. zu veranlassen.

Siehe hierzu auch die Ausführungen unter A 6 Erschließung / Verkehr .

Die in § 1 der Satzung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 aufgeführ-

te Auskunft zum Erlass der Satzung enthält Ortsangabe, Bestandteile des Bebauungsplanes und nähere Ausführungen zum vormals vorhandenen Planungsrecht. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans ist die Zulässigkeit von (Bau-)Vorhaben auf den Flächen innerhalb des Geltungsbereichs gemäß § 30 BauGB zu beurteilen. Dies ergibt sich aus dem Baugesetzbuch und ist nicht Bestandteil des Satzungstextes.

Siehe auch die Stellungnahme unter A 2 Bauleitplanung Flächennutzungsplanänderung / Stadtentwicklungsplanung / FNP – und Bebauungsplanverfahren gemäß Baugesetzbuch (BauGB)

Strukturskizze aus dem Aufstellungsbeschluss

Im Aufstellungsbeschluss von 2016 wurden ein Übersichtsplan, ein Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan, ein Luftbild mit den Ackerflächen und die o.g. Strukturskizze als Anlagen gezeigt. In dieser Strukturskizze wurden die verschiedenen Flächenkategorien für ein Siedlungsgebiet mit privaten Grünflächen, den dazu notwendigen öffentlichen Grünflächen und einer Ausgleichsfläche in den jeweils notwendigen Größen für die zunächst vorgesehene Planung mit 140 bis 180 Wohneinheiten dargestellt und damit nachgewiesen, dass ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.

Der Planungsausschuss des Stadtrates der Landeshauptstadt München hatte mit dem Änderungsantrag zum Aufstellungsbeschlussentwurf, in dem sowohl die rechtliche Bewertung als auch die aktuelle Nutzung des Planungsgebietes dargestellt und beschrieben ist, festgelegt, keine Obergrenze für die bauliche Entwicklung der Ackerflächen vorzugeben. Die endgültige Beschlussfassung erfolgte am 28.09.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) in der Vollversammlung des Stadtrates.

Da die Ausgleichsflächen auch außerhalb des Planungsgebietes nachgewiesen werden können, standen zusätzliche Flächen zur Überplanung durch die Wettbewerbsteilnehmer zur Verfügung.

Anbauverbotszone

Hinsichtlich der Zulässigkeit von Bauvorhaben in der Anbauverbotszone der Bundesautobahn (BAB) gemäß § 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz (FStrG) wird auf die Begründung unter Ziffer 2.4. „Rechtliche Ausgangslage“ verwiesen, wonach der Bau einer Lärmschutzanlage von der Autobahndirektion Südbayern gemäß § 9 Abs. 8 FStrG zugelassen werden kann. Entsprechende Abstimmungen mit der Autobahndirektion Südbayern – (seit 1. Januar 2021: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern) wurden begleitend zum Bebauungsplanverfahren geführt.

Im Rahmen der Beteiligung der Sparten und Träger öffentliche Belange (§ 4 Abs. 1 und 2 BauGB) wurde die zuständige Autobahndirektion Südbayer beteiligt. Mit Schreiben vom 06.03.2020 erteilte die Autobahndirektion Südbayern, aufgrund der nochmals erfolgten Überarbeitung der Festsetzungen zum Schallschutz § 11

der Satzung, ihre fernstraßenverkehrsrechtliche Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG (100 m Baubeschränkungszone) und für die in der Bauverbotszone (40 m) gelegenen Wall-Wandkombination (aktive Lärmschutzmaßnahme) gemäß § 9 Abs. 8 FStrG eine Ausnahme vom Anbauverbot des § 9 Abs. 1 FStrG, sofern die Überarbeitungen in die Satzungstexte aufgenommen werden und der oben genannte Bebauungsplan damit beschlossen werde.

Einzelhandel

In einem WA (Allgemeines Wohngebiet) sind Flächen für die Nahversorgung, die der Versorgung des Gebietes dienen sollen, grundsätzlich zulässig – nicht aber großflächiger Einzelhandel, der zusätzlichen Verkehr in das Planungsgebiet ziehen würde. Im Planungsgebiet wird aber auf Grund der dafür nicht zur Verfügung stehenden Flächen kein großflächiger Einzelhandel zur Nahversorgung festgesetzt. Es wird des Weiteren auf die Ausführungen unter A 3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe und A 4.2 Nahversorgung / Handel / Infrastruktur verwiesen.

Kosten

Die durch die Planung ursächlich ausgelösten Kosten sind durch die Planungsbegünstigte zu tragen. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter A 4.3 Technische Infrastruktur Leitungen / Kanäle, Versiegelung .

Geschäftsschädigung

Der Einwand stellt nicht im Einzelnen dar, in wieweit hier nach Auffassung der Einwendenden eine "schwere Geschäftsschädigung" in der vorgesehenen Verkehrsabwicklung angelegt wäre. Angesichts dieses sehr pauschalen Vorwurfs wird auf die Abwägung der verkehrlichen Belange unter Ziffer A 6 verwiesen.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter:

- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht
- A 2 Bauleitplanung Flächennutzungsplanänderung / Stadtentwicklungsplanung / FNP – und Bebauungsplanverfahren gemäß Baugesetzbuch (BauGB)
- 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung
- A 2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung / Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung / Veröffentlichung der Gutachten
- A 2.4.1 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung
- A 2.6 Abwägung
- A 2.7.1 Rücksichtnahmegebot
- A 3 Planungsziel / Planungskonzept / Entwicklungskonzept / Planungsalternativen / Planungsfolgen
- A 3.2 Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee, Landschaftsbild / Stadtgestalt / Entwicklungskonzept / Vorgaben aus dem Wettbewerb

- A 3.4.3 Höhenentwicklung
- A 5.1.3 Grünordnung in den Baugebieten / private Flächen, Versickerung
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.6 Erschließungskonzept - allgemein
- A 6.9 Baustellenverkehr und dessen Abwicklung
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte

1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung

Einschränkung der Eigentumsrechte im Sinne des BGB und zu Einschränkungen der Grundrechte

Durch den Bebauungsplan mit Grünordnung würden selbstverständlich die Eigentumsrechte der Einwendenden eingeschränkt, egal welche Gutachten die Stadtverwaltung anfertigen lasse und zitiere. Dies könnten wohl nur die „Betroffenen“ beurteilen.

Die geplante Baumaßnahme in der bisher bekannten Form stelle einen Eingriff in die Eigentumsrechte dar, besonders deswegen, weil das Anwesen in der Münchberger Straße direkt an das geplante Baugebiet grenze. Der neue Flächennutzungsplan würde den bisherigen Gebietscharakter nachhaltig beeinträchtigen und in der Folge den Wert des Eigentums für einen möglichen Wiederverkauf unangemessen mindern, ohne dass für einen solchen Fall erforderliche Lösungen erkennbar seien.

Zu erwartende Kosten/Aufwendungen für die Umwidmung des Straßen- und Versorgungs- und Entsorgungssystems in der Obernzeller und Münchberger Straße sowie deren erhöhte Abnutzung würden zusätzliche Kosten verursachen, die in den Planungen nirgendwo berücksichtigt seien, ja sogar ignoriert würden. In der vorliegenden Planung sei dieser Aspekt nicht berücksichtigt und eine etwaige Entschädigung für die Wertminderung nicht vorgesehen. Das widerspreche dem Rechtsempfinden der Einwendenden, die beabsichtigten, diesen Verstoß gegebenenfalls rechtlich prüfen zu lassen.

Wie es geplant sei, aus den vorhandenen Straßen Zufahrtsstraßen zu machen, wäre für die ganze Siedlung der Einwendenden untragbar. Sollten die Kronacher Straße und Obernzeller Straße Zu- bzw. Abfahrtsstraßen werden, wären auch die restlichen kleinen Seitenstraßen betroffen, da dort auch der Verkehr stark ansteigen würde. Die Siedlung der Einwendenden würde dadurch für die Anwohner*innen den ursprünglichen Charakter verlieren und auch den Wert ihrer Immobilien stark vermindern.

Gleichbehandlung der Bewohner*innen im Bestand und der zukünftigen Bewohner*innen des Planungsgebietes

Man beantrage die Gleichbehandlung der Anwohner*innen der Fasangartenstraße und Anliegerstraßen bei der Planung und Durchführung der Bebauung des Neubaugebiets Münchberger Straße (Bebauungsplan Nr. 2118). Direkt angrenzend an das geplante Neubaugebiet Münchberger Straße, nur wenige Meter entfernt von einer geplanten Tiefgaragenausfahrt für einen Großteil der für das Neubaugebiet vorgesehenen Tiefgaragenplätze, lebten in den Haushalten der Fasangartenstraße ältere Menschen und auch Familien mit Kindern im Grundschulalter und Kindergartenalter, die hier tagtäglich ein und aus gingen und deren Kinder den Fußweg und Radweg ganz natürlich auch zum Spielen und Radfahren üben verwenden würden. Ebenso befände sich hier auch eine familiengeführte Pension. Direkt gegenüber an der Ecke Fasangartenstraße/ Auerspitzstraße und den nahe gelegenen Anliegerstraßen der Fasangartenstraße, im Kapellenfeld und in der Bad-Berneck-Straße lebten ebenfalls viele Familien, die direkt von den geplanten Maßnahmen betroffen seien.

Im Gegensatz zu den Belangen der Anwohner anderer angrenzender Bereiche an das Neubaugebiet schienen die Anwohner in den direkt betroffenen Haushalten der Fasangartenstraße und ihrer Anliegerstraßen sowie die Belange des Pensionsbetriebs in den gesamten Planungsvorhaben schlichtweg nicht berücksichtigt zu sein. Die direkt betroffenen Anwohner sähen hier in mehreren Punkten den Gleichbehandlungsgrundsatz aller Anwohner des betroffenen Gebietes verletzt, indem den Anwohnern der Fasangartenstraße und angrenzender Nebenstraßen eine unverhältnismäßig größere und technisch nicht begründbare Last als anderen an das Neubaugebiet angrenzenden Bereichen zugemutet werde.

Punkt 1: Bauphase

Der gesamte Baustellenverkehr für das Neubaugebiet solle während der mehrjährigen Bauphase ausschließlich über die Fasangartenstraße geleitet werden, nur wenige Meter von mehreren Haushalten mit Familien, Kindern und älteren Menschen entfernt. Hierfür gebe es keinerlei technische Begründung. Im Gegenteil, während eine Zufahrt über die Fasangartenstraße überhaupt noch gar nicht existiere, sondern erst gebaut werden müsste, existierten bereits mehrere andere Zufahrten auf das Neubaugebiet, die aber „um die Anwohner zu entlasten“, nicht genutzt werden sollten. Es sehe fast so aus, als wären die Verantwortlichen der Landeshauptstadt München bisher davon ausgegangen, dass an der geplanten Baustellenein-/ausfahrt keine Menschen lebten, die auch bei einer Be- und Entlastung berücksichtigt werden müssten, sondern dass es sich hierbei lediglich um ein ungenutztes Brachland handeln würde. Auch sei in keiner Weise berücksichtigt, welche einseitige Belastung hier insgesamt auf die Anwohner der Fasangartenstraße und direkter Anliegerstraßen zukäme, damit die „benachbarten Bestandsstraßen“ weitestgehend unbelastet bleiben könnten.

Man weise explizit darauf hin, dass es sich auch bei der Fasangartenstraße und ihren Anliegerstraßen um dicht bewohnte „benachbarte Bestandsstraßen“ hande-

le und mehrere Familien zum Teil direkt an der Stelle der geplanten Baustellen-ein-/ausfahrt lebten.

Begründung:

Im bestehenden Beschluss vom 25.03.2020 zum Bebauungsplan Nr. 2118 sei dazu folgendermaßen beschlossen worden: „Es besteht voraussichtlich die Notwendigkeit, dass während der Baumaßnahme eine Baustraße innerhalb des Planungsgebietes errichtet wird. Derzeit wird davon ausgegangen, dass diese vom Baugebiet direkt auf die Fasangartenstraße angeschlossen werden kann und so die benachbarten Bestandsstraßen weitestgehend unbelastet bleiben können. Zu einem späteren Zeitpunkt ist diese Anschlussmöglichkeit im Detail zu klären, u.a. auf den Bedarf einer Lichtsignalanlage. Es kann aber schon jetzt davon ausgegangen werden, dass in dem Konzept zur Abwicklung der Baustellenverkehre auf die Leistungsfähigkeit der Straßen vor Ort, die Verkehrssicherheit und eine möglichst geringe Belastung für die bestehenden Nachbarschaften Rücksicht genommen wird.“ (Seite 65, Stellungnahme, Abs. 4).

Hier werde argumentiert, dass auf eine „möglichst geringe Belastung für die bestehenden Nachbarschaften Rücksicht genommen wird“. Die dort direkt ansässigen Anwohner der Fasangartenstraße sowie der direkt angrenzenden Auerspitzstraße und ebenso auch der Anliegerstraßen Kapellenfeld und Bad-Berneck-Straße schienen von dieser Rücksichtnahme aber ausgeschlossen zu sein, denn der gesamte Baustellenverkehr solle „vom Baugebiet direkt auf die Fasangartenstraße angeschlossen werden [...]“ damit „die benachbarten Bestandsstraßen weitestgehend unbelastet bleiben können“. Es stelle sich hier die Frage, ob denn die Familien und Kinder an der Fasangartenstraße, Auerspitzstraße, Kapellenfeld und Bad-Berneck-Straße nicht auch ebensolche „bestehenden Nachbarschaften“ seien. Und ob diese Familien nicht auch das gleiche Recht auf „Rücksichtnahme“ hätten wie Anwohner anderer angrenzender Bereiche. Es sei für die Einwendenden schlichtweg nicht nachvollziehbar, mit welcher Begründung das Wohl und die Belange der Familien und Kinder an der Fasangartenstraße weniger wert seien als das Wohl und die Belange der Anwohner anderer angrenzender Bereiche. Eine zusätzliche enorme Belastung ergebe sich dabei auch für dort ansässige Hotelgewerbe, denn ein mehrjähriger Baustellenverkehr in dieser Dimension komme für das familiengeführte Unternehmen einem Berufsverbot gleich. Man fordere deshalb den Baustellenverkehr entweder gar nicht über die Fasangartenstraße zu leiten oder aber eine gerechte und faire Verteilung der Belastung für die Anwohner aller angrenzenden Bereiche zu gewährleisten, indem die Verteilung des Baustellenverkehrs während der Bauphase neu und unter Berücksichtigung aller möglichen Zufahrtsbereiche geplant werde. Zumal es keinerlei technische Begründung für die ausschließliche Nutzung einer möglichen aber bisher noch gar nicht existierenden Zufahrt über die Fasangartenstraße gebe. Wie oben bereits beschrieben, müsste diese erst gebaut werden, während andere Zufahrten in ausreichender Größe bereits vorhanden seien. Man sehe in dieser sehr einseitigen und ausschließlichen Belastung nur eines Teils der direkten „Nachbarschaft“ eine massive Benachteiligung der Betroffenen

und eine Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes aller Anwohner des betroffenen Neubaugebietes.

Punkt 2: Lärmschutz

Für die Anwohner*innen in der Fasangartenstraße und der direkt vor der BAB 8 in die Fasangartenstraße einmündenden Auerspitzstraße bis hin zur Münchberger Straße befürchte man starke Beeinträchtigungen seitens des Lärmschutzes durch die geplanten Bau- und geplanten Baumfällungsmaßnahmen durch den Bebauungsplan.

Begründung:

Der Baum- und Strauchbestand entlang der stark befahrenen Fasangartenstraße auf Höhe der Autobahnbrücke über die BAB 8 und der in östlicher Richtung hin zur BAB 8 trage maßgeblich zum Lärmschutz für die dort direkt ansässigen Anwohner der Fasangartenstraße, Auerspitzstraße und noch bis hinein zu den Anwohnern in der Münchberger Straße gegenüber den Lärmemissionen durch die BAB 8 und gegenüber Lärmemissionen ausgehend von der Autobahnbrücke über die BAB 8 bei.

Im Zuge der Baumaßnahmen solle jedoch gerade diesen Baum- und Strauchbestand in erheblichem Maße gerodet werden, ohne alternative Maßnahmen vorzuhalten, die den Status quo des bisherigen Lärmschutzes erhielten. Es sei zu erwarten, dass durch die Rodungsmaßnahmen und den Wegfall des bisherigen Lärmschutzes durch den Gehölzbestand an dieser Stelle, die Lärmemissionen für die Anwohner ein unverhältnismäßig hohes zusätzliches Maß annehmen würden ausgehend von der BAB 8 und der Brückenüberfahrt über die BAB 8, das weit über die zu erwartende zusätzliche Lärmbelastung durch eine für das geplante Neubaugebiet an dieser Stelle vorgesehene Garagenausfahrt für über 200 Pkw hinaus gehe. Es sei damit für die dort ansässigen Bewohner mit einer erheblichen zusätzlichen Lärmbelastung zu rechnen, die, unabhängig von einer an dieser Stelle geplanten Tiefgaragenausfahrt, allein durch die geplanten Bau- und Rodungsmaßnahmen entstehe. Es entstehe dadurch eine Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anwohnerschaft in erheblichem Maße, die nicht durch einen mit dem Neubaugebiet verbundenen zusätzlichen Verkehr begründet werden könne.

Unverständlich sei auch, dass das angesprochene Gebiet zwar nicht als naturschutzrechtliches Schutzgebiet erfasst sei, gerade aber jedoch die „lineare Gehölzstruktur entlang der Fasangartenstraße“ (Seite 241, Beschluss vom 25.03.2020 zum Bebauungsplan Nr. 2118, 7.2.2.2. Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität, Abs. 1) als Biotopfläche (M-0528-001 „Allee an der Fasangartenstraße“) ausgewiesen sei und trotzdem Rodungen in dem geplanten Ausmaß stattfinden sollten. Im bestehenden Beschluss vom 25.03.2020 zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 sei dazu folgendermaßen beschlossen worden: „Bäume werden dennoch teilweise gerodet. Es handelt sich um eine bereits absterbende Weide am Übergang zur bestehenden Wohnbebauung im Norden sowie um (überwiegend erhaltenswerte) Bäume im Bereich der

Tiefgaragenausfahrt an der Fasangartenstraße. Insgesamt sind 33 Bäume zur Fällung erforderlich.“ (Seite 240, Prognose bei Durchführung der Planung, Abs. 2).

Erschwerend komme hinzu, dass eine geplante Lärmschutzbebauung (Lärmschutzwand, Lärmschutzwahl) nicht durchgängig bis hin zur Autobahnbrücke über die BAB 8 an der Fasangartenstraße geplant sei, sondern bereits an der Grenze des Neubaugebietes, direkt schon vor der Stelle der geplanten Rodungsmaßnahmen ende und weiter in einem rechten Winkel, in Abgrenzung zur Bestandsbebauung Fasangartenstraße im Süden des Neubaugebietes weitergeführt werde. So als sollten die direkt angrenzenden Anwohner der Fasangartenstraße nicht nur explizit von geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausgenommen werden, sondern auch zusätzlich durch die Rodung des bestehenden Lärmschutzbewuchses benachteiligt werden. Für die Anwohner der Bestandsbebauung Fasangartenstraße ab Hausnummer 84 bis zur Münchberger Straße stelle es sich genauso dar, dass sie nicht nur ihres bisherigen Lärmschutzes durch die geplanten Rodungsmaßnahmen beraubt würden, sondern dass sie auch noch eingeklemmt und weitgehend ungeschützt in einem Schalltrichter zwischen der Lärmschutzwand des Neubaugebietes Münchberger Straße, der BAB 8 und der stark befahrenen Fasangartenstraße lägen.

Mit diesem Antrag fordere man deshalb zu prüfen, zu welchen zusätzlichen Lärmemissionen hinsichtlich verstärkender Schallreflexionen an der Lärmschutzbebauung und Schalltrichtereffekt in das Gebiet Fasangartenstraße beginnend ab den direkt betroffenen Hausnummern bis zur Münchberger Straße hinein, die vorzeitige Beendigung der Lärmschutzbebauung im Süden des Planungsgebietes, verbunden mit der rechtwinkeligen Weiterführung der Lärmschutzbebauung an der Südgrenze des Planungsgebietes und der Rodung des Lärmschutzbewuchses führen werde. Man fordere weiterhin mit diesem Antrag entweder auf die geplante Rodung des Lärmschutzbewuchses im Bereich der geplanten Tiefgaragenausfahrt zu verzichten, oder aber eine gleichwertige Alternative hinsichtlich Lärmschutz und Lebensqualität für die dort ansässigen Haushalte der Fasangartenstraße, Fasangartenstraße/Auerspitzstraße und Münchberger Straße zu schaffen, so dass keine Verschlechterung des bisherigen Lärmschutzes gegenüber der BAB 8 und der Fasangartenstraße eintrete.

Klarstellen wolle man auch, dass man mit diesem Punkt des Antragsschreibens nicht auf den zusätzlichen Verkehrslärm einer möglichen Tiefgaragenausfahrt an dieser Stelle eingehe (zur geplanten Tiefgaragenausfahrt nehme man in Punkt 3 des Antrags Stellung), sondern dass man darauf hinweise, dass schon allein die geplanten Bau- und Rodungsmaßnahmen, ungeachtet der Belastung durch die geplante Tiefgarage, zu möglicherweise erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen der Anwohnerschaft gegenüber dem bisherigen Status quo führten, die auch mit erheblicher gesundheitlicher Beeinträchtigung einher gingen. Wie unter Punkt 1 dieses Antrags schon ausgeführt, vermittelt das Planungsvorhaben insgesamt den Eindruck, als sei nicht bekannt, dass allein in den Häusern in der Fasangartenstraße Haushalte mit teils älteren Personen und Familien mit Kindern im

Grundschul- und Kindergartenalter wohnten. Es werde im Gegenteil eher der Eindruck vermittelt, dass den Verantwortlichen nicht bewusst sei, dass es sich an der betroffenen Stelle um ein Wohngebiet und nicht um unbebautes Brachland handele, bei dem möglicherweise eine stärkere Belastung vertretbar sei. Zumindest das hier befindliche Hotel finde Erwähnung im Planungsvorhaben. Aber auch hier scheine man der Meinung zu sein, dass einem kleineren familiengeführten Hotelbetrieb durchaus die geschilderte Belastung und Beeinträchtigung des Gastbetriebs ohne weiteres zuzumuten sei.

Punkt 3: Tiefgaragenausfahrt

Eine geplante Tiefgaragenausfahrt für einen Großteil der Anwohner des geplanten Neubaugebietes solle zwischen der BAB-Brücke und dem Gebäude Fasangartenstraße 92 direkt auf die Fasangartenstraße ausfahren. Im Bebauungsplan Nr. 2118 sei dazu folgendermaßen beschlossen worden: „Dabei sieht die überarbeitete Planung entsprechend der dortigen Darstellungen für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor.“ (Seite 132, Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01596 wie folgt Stellung, Abs. 1)

Hier sehe man eine deutlich einseitige Belastung der Anwohner beiderseits der Fasangartenstraße beginnend ab Hausnummer 84 und auch eine Gefährdung der Anwohner, insbesondere der spielenden Kinder aber auch der „radelnden“ Schulkinder, an dieser verkehrstechnisch sehr problematischen Stelle. Zu den verkehrstechnischen Problemen und Gefahren einer Tiefgaragenausfahrt für über 200 Pkw an dieser Stelle nehme man in einem gesonderten Antrag Stellung. Man beantrage eine Abkehr von dem Vorhaben der Planung einer Ausfahrt/Tiefgaragenausfahrt des Neubaugebietes Münchberger Straße auf die Fasangartenstraße und damit verbunden eine Überarbeitung des Verkehrsplanungs- und Verkehrsaufkommenskonzeptes des Neubaugebietes Münchberger Straße.

Wohnwert- / Wertminderung der Bestandsgrundstücke / Enteignung / Entschädigung

Die Einwendenden hätten eine EG-Wohnung mit Garten im Bauprojekt in der Obernzeller Straße erworben und würden dort im Sommer 2021 mit den Kindern einziehen. Den Einwendenden sei bewusst gewesen, dass die Freifläche an der Münchberger Straße irgendwann bebaut werde, aber mit dem geplanten Bauprojekt sei man nicht einverstanden. Man bitte inständig, den Bauplan erneut zu prüfen und zu erwägen in kleinerer Form mit weniger Wohnungen zu bauen und die Straßenführung anwohnerfreundlicher zu planen, damit der Neubau in das Gebiet besser passe.

Die ca. 500 Bestandsbewohner*innen um die Obernzeller- und Münchberger Straße sollten gemäß der momentanen Verkehrsplanung dann in der „Erschließungszone“ wohnen und müssten den gesamten Zufahrtsverkehr von ca. 1000 zusätzlichen Bewohner*innen für die neue Bebauung ertragen, was zu einer Wertminderung der bestehenden Grundstücke führe. Man frage, welcher finanzielle Ausgleich für die Wertminderung angeboten werde.

Für die Bestandsbebauung ergäbe sich eine deutliche Verschlechterung, die zwangsläufig auch zu einer Wertminderung der Grundstücke führen werde. Eine Mitnutzung der geplanten Erholungsflächen (Obstgartens / Grünflächen) werde dies nicht ausgleichen.

Die hohe Bebauung in der östlichen Nachbarschaft, der stark zunehmende Verkehr, der damit verbundene Lärm, die fehlenden Parkplätze usw. würden den Wert der Immobilie der Einwendenden stark sinken lassen.

Durch die Ausweisung der Fläche an der Münchberger Straße als allgemeines Wohngebiet WA und den Bebauungsplan komme es zu einer Wertminderung der Immobilie der Einwendenden.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes und der Bebauungsplan Nr. 2118 führten durch folgende Faktoren zu einer Wertminderung der Immobilie der Einwendenden:

- a) Veränderung des bisherigen Gartenstadt-Charakters des Viertels mit Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern sowie Gärten durch 5-stöckige Betonklötze,
- b) Änderungen im Flächennutzungsplan von reinem Wohngebiet (WR) zu allgemeinem Wohngebiet (WA),
- c) Umwidmung der Obernzeller Straße von einer Anliegerstraße zu einer Erschließungsstraße.
- d) Im bisherigen Bestandsviertel wohnten überwiegend Eigentümer*innen, die wenigsten Wohneinheiten seien vermietet. Da die neuen Wohneinheiten überwiegend vermietet würden (30 - 50 % Sozialwohnungen laut München Modell und zusätzliche Vermietung durch Kapitalanleger), entstehe eine andere Einwohnerstruktur. Mieter*innen gingen in der Regel mit Immobilien und Infrastruktur weniger sorgfältig um als Eigentümer*innen, dies bekämen auch die Nachbarn zu spüren.
- e) Risiko der Entstehung eines sozialen Brennpunktes durch Ghetto-Bildung in den Wohnblöcken direkt an der Autobahn A8, vergleiche neue Wohnblöcke in München-Riem südlich des Messegeländes,
- f) Errichtung einer „Sozialen Infrastruktur“ bzw. einer undefinierten „Sondernutzungsstätte“ an der nördlichen Münchberger Straße.

Im Billigungsbeschluss zum Flächennutzungsplan sei keine Behandlung erfolgt, insbesondere nicht zum Thema Wertminderung der Immobilie der Einwendenden durch Ausweisung der Fläche an der Münchberger Straße als Allgemeines Wohngebiet WA und den Bebauungsplan.

Generationen (Großeltern und Eltern der Einwendenden und die Einwendenden selbst) hätten auf die gegebenen Lebensumstände vertrauen können und hätten deshalb in den vergangenen Jahrzehnten im Bereich Münchberger Straße Investitionen getätigt und Häuser gebaut bzw. bauen lassen. Durch die nun geplanten Änderungen des Flächennutzungsplans, würden Immissionen wie Lärm, Umge-

bungsgeräusche, Staub, Schadstoffe extrem erhöht bzw. verursacht. Der bisherige hochwertige Erholungswert dieser Wohngegend gehe verloren und werde für die jeweiligen Bewohner*innen stark gemindert. Zusätzlich sinke im Vergleich zu ähnlich beschaffenen Wohngegenden der Verkehrswert der Grundstücke und Häuser. Dies führe im Fall der Einwendenden zu einem extremen Wertverlust. Eine entsprechende Schadenersatzforderung behielte man sich in diesem Fall vor und mache bereits heute auf mögliche Schadenersatzforderungen aufmerksam.

Außerdem könnten sich Anfechtungsbefugnisse ergeben, wenn Anlieger*innen durch den zusätzlichen Verkehr in ihren Grundrechten aus Art. 14 und Art. 2 Abs. 1 GG beeinträchtigt werden könnten (z.B. durch Höherstufung einer reinen Anliegerstraße in eine Erschließungsstraße) und durch Immissionen Wertminderung von Häusern und Grundstücken resultierten. Als Eigentümer*innen bzw. Vermieter*innen von Häusern in der ruhigen Münchberger Straße, Mitterteicher Straße, Kleinfeldstraße wäre man bei Änderung des bestehenden Flächennutzungsplans extrem negativ betroffen.

Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssten gewahrt bleiben. Bezüglich dieser Voraussetzung werde in mehrfacher Hinsicht verstoßen: Die Anwesen Münchberger Straße 5, 5a, 7, 7a, 9 und 9a würden durch das Vorhaben von vier Verkehrswegen und drei Besucherparkplätzen (ohne Einhaltung der vorgeschriebenen Abstandsflächen nach Art. 6 BayBO und unter Verstoß gegen Art. 52 Abs. 6 Satz 1 BayBO) umgeben sein, was zu einer weiteren Wertminderung der Anwesen führen würde. Die Bewohner*innen der Anwesen Münchberger Straße 5, 5a, 7, 7a, 9 und 9a würden quasi auf einer Verkehrsinsel leben, um die herum der gesamte Verkehr des Wohnquartiers zuzüglich des bisherigen Anliegerverkehrs und des Verkehrs für das Sondernutzungsgebäude abgewickelt werden würde, ebenso ein Kreisverkehr für Müllabfuhr, Paketzustelldienste, Krankenwagen, Behindertentransporte, Busse etc. und Parksuchverkehr. Hinzu kämen weitere Immissionen in Bezug auf das Sondernutzungsgebäude (je nach Nutzungsart) und die Immissionsvorbelastungen durch die Autobahn und Kompostieranlage. Die hiermit verbundenen gesundheitsgefährdenden Immissionsbelastungen (Lärm, Luftverunreinigungen, Abgase, Geräusche), Gerüche und psychologischen Belastungen für die Anwohner*innen auf der „Verkehrsinsel“ seien unzumutbar und rücksichtslos. Auch die Anwesen würden durch Immissionen beeinträchtigt/geschädigt werden. Sollte sich die Landeshauptstadt München über dieses erhebliche Vorbringen hinwegsetzen, würde man den Klageweg beschreiten, zumal dieses Vorhaben einen enteignungsgleichen Eingriff darstellen würde, auch im Sinne eines Eingriffs in ein vermögenswertes Recht im Sinne des Art. 14 Abs. 1 GG.

Es werde ein enteignungsgleicher Eingriff nach Art. 14 GG beanstandet. Letztlich komme es durch die erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen zu einem enteignungsgleichen Eingriff in das Eigentum insbesondere der Bewohner*innen der Münchberger Straße. Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans sei in

mehrfacher Hinsicht rechtswidrig, indem sie einer Vielzahl von drittschützenden Normen widerspreche.

Würde man dem mit Halteverbotszonen entgegen wirken, käme dies einer Enteignung gleich, da anderweitige Stellplätze nicht zur Verfügung stünden. Dies würde im Widerspruch zu Art. 47 BayBO stehen. Das Gleiche gelte im Hinblick auf die Münchberger Straße, durch die nach der Planänderung ebenfalls der Verkehr vornehmlich fließen solle.

Zum einen werde der sogenannte Gebietsprägungserhaltungsanspruch verletzt (vgl. BVerwG, Beschl. v. 28.02.2008, Az.: 4 B 60/07). Die geplanten Neubauten gefährdeten den bisherigen Gebietscharakter erheblich. Ein solcher Flächennutzungsplan würde zudem gegen das Gebot der Rücksichtnahme, welches sich aus der drittschützenden Norm gemäß § 34 BauGB ergebe, verstoßen. Insbesondere die Eigentümer*innen der Objekte in der Münchberger Straße seien dadurch auch unmittelbar betroffen. Die geplante Änderung sei demnach auch vor diesem Hintergrund nicht durchführbar. In jedem Fall aber wäre eine Entschädigung als Ausgleich für ein im Interesse der Allgemeinheit hingenommenes Sonderopfer zu gewähren. Insbesondere durch die geplante Verkehrsleitung sei nämlich mit einer erheblichen Wertminderung der betroffenen Grundstücke, insbesondere auf Höhe der Münchberger Straße, zu rechnen. Eine Entschädigung für die betroffenen Anwohner*innen sei bislang in den Plänen nicht vorgesehen.

Belastung der Bestandsbebauung durch die Planung

Die Anwohner*innen des Anwesens in der Mitterteicher Straße seien Anwohner*innen der ersten Stunde dieses Viertels und man habe das Grundstück bereits 1956 gekauft und mit einem Einfamilienhaus bebaut. Im Jahr 2004 habe man das bestehende Siedlungshaus im Vertrauen darauf, dass sich die Wohnqualität im Viertel nur im Rahmen der üblichen Nachverdichtung bzw. des bestehenden Bebauungsplanes ändere, modernisiert und die Balkone und Terrassen nach Süden ausgerichtet. Das geplante Bauvorhaben werde die Lebens- und Wohnqualität massiv beeinträchtigen.

Man sei sich der schwierigen Wohnsituation in München bewusst, doch dränge sich der Eindruck auf, dass hier zulasten der Alteingesessenen ein Neubaugebiet ohne jegliche Verkehrsbelastung geschaffen werden solle.

Durch die Ausweisung der Fläche an der Münchberger Straße als allgemeines Wohngebiet WA und den Bebauungsplan komme es zu einer Wertminderung der Immobilie der Einwendenden.

Stellungnahme:

Eigentumsrecht

Es wird Bezug genommen auf die Ausführungen zum Vertrauensschutz in der Ziffer A 1 Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Baurecht)

Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität sowie die Ausführungen unter Ziffer A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG .

Für die Durchführung von Bauleitplanverfahren gelten die §§ 1 bis 13 des Baugesetzbuches. Sofern die dort enthaltenen Bestimmungen berücksichtigt und eingehalten werden, kann eine Gemeinde die bauliche und sonstige Nutzung von Grundstücken vorbereiten und leiten. Dabei sind die beachtlichen Belange zu ermitteln und zu bewerten, was in der Regel unter Mitwirkung von externen Gutachterbüros geschieht. Für die Erstellung der Gutachten selbst und die daraus folgende Bewertung sind Normen zu beachten, die eine objektive Bewertung und gerechte Abwägung gewährleisten.

Im Rahmen der Abwägung sind die öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander gerecht abzuwägen. Dabei sind sowohl Art. 2 und 14 des Grundgesetzes als auch u.a. §§ 903; 905 bis 907 BGB zu berücksichtigen; es wird auf die Ausführungen unter A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG sowie A 2.6 Abwägung verwiesen.

Zu beachten ist insbesondere, dass der Flächennutzungsplan mit der Darstellung einer Wohnbaufläche bis zu einer Tiefe von ca. 49 m östlich der bebauten Grundstücke an der Münchberger Straße bereits eine klare Aussage zur städtebaulichen Entwicklung innerhalb des heutigen Planungsgebietes gab. Dabei ist sowohl durch die Darstellung WA im Flächennutzungsplan als auch durch den Abstand der dreigeschossigen Gebäude zu den jeweiligen Nachbargrenzen von mindestens 15 m und der Festsetzung einer bepflanzten öffentlichen Grünfläche keine erhebliche Beeinträchtigung des bisherigen Gebietscharakter zu erwarten.

Kosten, Aufwendungen

Die ursächlichen Kosten für die erstmalige Erschließung des Planungsgebietes sind von den Planungsbegünstigten aufzubringen. Die Kosten für zusätzlichen Unterhalt aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen im Bereich des bereits bestehenden Verkehrsnetzes werden ausschließlich von der Landeshauptstadt München getragen. Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffer A 4.3 Technische Infrastruktur Leitungen / Kanäle, Versiegelung .

Gleichbehandlung Abwägung/ Berücksichtigung privater Belange

Es wird auf die vorangegangenen Ausführungen zum Vertrauensschutz verwiesen (A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG) sowie auf die Würdigung privater Belange im Rahmen der Abwägung. (A 2.6 Abwägung):

Im Rahmen der Bauleitplanverfahren werden die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind, ermittelt und bewertet.

Dazu gehören die Bestandserhebung und die Berücksichtigung der unter § 1 Abs. 6 BauGB aufgeführten Belange sowohl für die Bewohner*innen im Bestand als auch für die künftigen Bewohner*innen im Planungsgebiet.

Die hier ermittelten Mehrbelastungen durch zukünftigen Bewohner*innen und durch den von ihnen erzeugten Verkehr und die damit erzeugten Emissionen halten die einschlägigen Normen, Grenz- und Richtwerte ein und erlauben ein verträgliches Miteinander.

Die individuelle Betroffenheit von Einzelnen ist im Sinne des § 1 Abs. 5 Satz 1 mit dem Wohl der Allgemeinheit in Einklang zu bringen.

Die eingewendete unverhältnismäßig größere und technisch nicht begründbare Last durch Mehrverkehr in der Fasangartenstraße, die den angrenzenden Bereichen zugemutet würde, wurde nach der Prüfung von Alternativen abgewogen und als verhältnismäßig erachtet.

Eine „technische Begründung“ für die Erschließung des Planungsgebietes direkt von der Fasangartenstraße ist die Tatsache, dass durch die direkte Ausfahrt der Gemeinschaftstiefgarage (GTGa) an der Fasangartenstraße als örtliche Hauptverkehrsstraßen des Sekundärnetzes mit einem Verkehrsaufkommen von bis zu 6.900 Kfz/Tag Belastungen in anderen Bereichen reduziert werden, wenn auch nicht ganz entfallen können. Somit findet hier durchaus eine Verteilung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) statt. Auch die vorgesehene Einrichtung einer Baustellenzufahrt an der Fasangartenstraße dient überwiegend der Entlastung der Wohnstraßen in der Näheren Umgebung des Planungsgebietes, stellt aber für die Anlieger der Fasangartenstraße keine unverhältnismäßige Belastung dar. Ein weiterer „technischer Grund“ für die Baustellenzu- und ausfahrt ist die Breite der vorhandenen Verkehrsflächen im näheren Umfeld des Planungsgebietes. Auf den vorhandenen Straßen kann regelmäßiger Begegnungsverkehr von Baustellenfahrzeugen zu mehr Störungen führen als bei der direkten Aus- und Zufahrt von der Fasangartenstraße.

Für die zukünftige GTGa Ausfahrt sind baulich Maßnahmen notwendig, die die Einrichtung einer Baustraße an dieser Stelle vorbereitet.

Bauphase

Es wird auf die Ausführungen unter A 6.9 Baustellenverkehr und dessen Abwicklung und unter A 8.5 Belastungen durch die Baustelle verwiesen.

Baumfällung Lärmschutz, Eingriff in das Biotop

Die sich aus dem Vorhaben ergebenden Beeinträchtigungen durch Lärm sind nicht abwendbar. Die Beeinträchtigungen der geplanten Baumfällungsmaßnahmen u.a. an der Fasangartenstraße werden nur kurzfristig für die Zeit der Fällarbeit auftreten.

Ein grundsätzlicher Wegfall des Lärmschutzes durch Bäume aufgrund der Fällungen kann ausgeschlossen werden, da ein effektiver Lärmschutz (relevante Pegelminderung) erst bei einer Pflanzstreifenbreite von mindestens 100 m auftritt.

Nach den im Süden notwendigen Baumfällungen wird es mittelfristig keinen Sichtschutz Richtung Autobahn geben. Durch die Festsetzungen zur Begrünung

im Bebauungsplan (§§ 16 und 17) ist eine Wiedereingrünung der Grünstreifen östlich und westlich der zukünftigen TG-Ausfahrt in die Fasangartenstraße als auch der nördlich angrenzenden Freiflächen gewährleistet. Die Gesamtheit der Eingriffe durch den Bebauungsplan wurde sowohl in der Behandlung der Eingriffsregelung als auch in der Abwägung des Bebauungsplanes berücksichtigt. Durch die Baumaßnahme bezüglich der Tiefgaragenausfahrt mit angrenzendem Gehweg an der Fasangartenstraße wird in das Biotop eingegriffen (siehe hierzu Umweltbericht Ziffer 7.2.2.2.). Das Biotop besteht derzeit überwiegend aus einer Baum- und Strauchreihe (z.T. auf Stock gesetzt). Ein Eingriff wurde aufgrund der Wiederherstellbarkeit der Baum- und Strauchhecke als ausgleichbar (siehe Ziffer 7.3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung) angesehen. Die 33 Bäume, die voraussichtlich gefällt werden, werden durch ca. 160 Neupflanzungen kompensiert.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes ist gewährleistet, dass die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzbebauung, Lärmschutzwände, Lärmschutzwahl) nicht unterbrochen werden oder vorzeitig enden. Nähere Ausführungen zum Immissionsschutz siehe Begründung Ziffer 4.11.

Die Schallemissionen der Autobahn wurden in den Schallausbreitungsberechnungen berücksichtigt. Reflexionen an Fassaden wurden ebenfalls gemäß der RLS-90 in den Berechnungen berücksichtigt.

Tiefgaragenzufahrt

Es wird auf die Ausführungen unter den Ziffern A 6 Erschließung / Verkehr , insbesondere auf A 6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung, A 6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen - Zufahrten und Ausfahrten und A 6.7.6 Verkehrssicherheit verwiesen.

Wertminderung

Wie im Aufstellungsbeschluss unter Ziffer 3. „Städtebauliche und landschaftsplanerische Ziele“ ausgeführt, ist das übergeordnete Ziel der Entwicklung die Realisierung der im Flächennutzungsplan bereits dargestellten Wohnbauflächen und die Erweiterung nach Osten zur Abrundung des Ortsrandes. Ergänzend hierzu sollen neue Freiraumqualitäten durch Lärmschutz, öffentliche Grün- und private Freiflächen und Wegeverbindungen geschaffen werden. In diesem Sinne soll das Entwurfskonzept die bauliche und freiräumliche Entwicklung der vorhandenen Strukturen ergänzen und unterstützen.

Dabei wurde durch die Anordnung der Gebäude und die vorgesehene Höhenentwicklung der Bestand in der Umgebung des Planungsgebietes berücksichtigt und durch verschiedene Gutachten insbesondere zum Verkehr und zum Lärmschutz nachgewiesen, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des § 1 Abs. 6 Satz 1 BauGB für die bestehenden Wohngebäude gewahrt bleiben. Gleichzeitig werden auch die Wohn- und Schutzbedürfnisse der heutigen und zukünftigen Bevölkerung, die sozialen und kulturellen Bedürfnisse

und die Fortentwicklung und die Anpassung vorhandener Ortsteile berücksichtigt.

Gepplant sind ca. 228 Wohneinheiten, was einer Einwohnerzahl von ca. 510 entspricht – nicht, wie im Einwand vorgebracht, ca. 1000 zusätzlichen Bewohner*innen.

Für die angebliche Wertminderung der eigenen Grundstücke bzw. Anwesen durch die beabsichtigte Bebauungsplanung werden keine konkreten Anhaltspunkte geltend gemacht, sondern lediglich die generell ablehnende Haltung gegenüber dem Bebauungsplan erneut artikuliert kombiniert mit der Behauptung, die in eigenen Augen falsche Entwicklung müsse auch negative Auswirkungen auf den Wert des Eigentums der Stellungnehmenden haben.

Die berechtigten Interessen der Nachbarn des vorgesehenen Plangebiets sind in der Abwägung ordnungsgemäß selbstverständlich zu berücksichtigen.

Eine Stadt unterliegt gleichwohl einer permanenten Entwicklung und somit einem Wandel in ihrer baulichen Struktur. Eine genereller Schutzanspruch, durch einen Bebauungsplan eine bauliche Entwicklung dauerhaft festzuschreiben oder durch das Unterlassen bauplanerischer Tätigkeit den gegenwärtigen Zustand unberührt zu lassen, besteht nicht.

Die Belange dieser Bewohnenden in der Fasanengartenstraße 84-92 und der Eigentümer*innen der Pension wurde im gesamten Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.

Ihnen standen die Möglichkeiten der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zur Verfügung, um ihre Einwände vorzubringen. Gleichzeitig wurde die den Bebauungsplan angrenzende Umgebung (auch die südlich gelegene) bei allen Betrachtungen und gutachterlichen Ausführungen mit einbezogen.

Einschränkung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs (vorhandene Pension) sind aufgrund der Planungen nicht zu erwarten.

Zum Thema Entstehung eines sozialen Brennpunktes wird auf die Ausführungen unter Ziffer A 10 - Auswirkungen der Planung - Änderung der Sozialstruktur verwiesen.

Enteignung

Enteignungen im Rechtssinne sind hier nicht beabsichtigt. Soweit hier der Vorwurf der Wertminderung im Ergebnis wiederholt wird, ist auf die obigen Ausführungen zu verweisen.

Entschädigung

Es wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen.

Gebietserhaltungsanspruch

Ein in der Stellungnahme geltend gemachter Gebietserhaltungsanspruch besteht nicht. Ein solcher kommt nur in Betracht, wenn in einem Baugebiet im Sinne der Baunutzungsverordnung bauliche Nutzungen zunehmen, die den Charakter des Baugebiets zu Lasten der bestehenden Nutzungen ändern würden.

Hier wird das Gepräge der Umgebung gerade nicht verändert; durch den Bebauungsplan selbst wird gänzlich neues Baurecht im Plangebiet geschaffen. Die Belange des angrenzenden Wohngebiets werden in der Abwägung der Bauleitplanung angemessen berücksichtigt.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

A 1 Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Baurecht)

Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität

- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht
- A 2.6 Abwägung
- A 2.7.1 Rücksichtnahmegebot
- A 2.9 Weitere Gesetzen und Normen:
- A 3 Planungsziel / Planungskonzept / Entwicklungskonzept / Planungsalternativen / Planungsfolgen
- A 3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe
- A 3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen
- A 5.1.2 Öffentliche und private Grün- und Freiflächen / Streuobstwiese
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung
- A 6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen - Zufahrten und Ausfahrten
- A 6.7.4 Einordnung / Änderung der Straßenkategorie / Höherstufung Verkehrsberuhigter Bereich
- A 6.9 Baustellenverkehr und dessen Abwicklung
- A7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A7.1.2 Kritik an Gutachten allgemein
- A 8.5 Belastungen durch die Baustelle
- A 10 Auswirkungen der Planung / Art der Nutzung / Entstehung eines sozialen Brennpunkts (Verlust) / Verkehr

2 Bauleitplanung

Flächennutzungsplanänderung / Stadtentwicklungsplanung / FNP – und Bebauungsplanverfahren gemäß Baugesetzbuch (BauGB)

Darstellung / Änderung des aktuellen Flächennutzungsplanes

Im Textteil heiÙe es: „Die vorliegende Planung sieht entsprechend der Darstellung des Flächennutzungsplanes die Ausweisung eines Wohngebietes vor.“ Die berechtigten Einwände des BA 16 vom 24.07.2019 seien abgetan worden, indem suggeriert worden sei, dass der derzeitige FNP bereits die Ausweisung eines Wohngebietes vorsehe. Dies treffe jedoch nur für das kleine Areal zu, auf dem

das WA 1 entstehen solle und nicht für die große WA 2 Fläche. Derartige Ausführungen seien als bewusst manipulativ anzusehen.

Bebauungspläne würden gemäß § 10 Abs. 2 BauGB als Satzung erlassen und stellen somit Rechtsnormen dar. Die Festsetzungen eines Bebauungsplanes betreffen sowohl die unmittelbar von den Festsetzungen betroffenen Grundstücke wie auch die benachbarten Grundflächen. Daher müssten sie dem Gebot der Normenklarheit genügen. Insbesondere müsse der Inhalt der planerischen Festsetzungen im Bebauungsplan in größtmöglichem Maße eindeutig sein. Dies sei erforderlich, damit die Betroffenen erkennen könnten, welchen Beschränkungen ihr Grundstück unterworfen bzw. welchen Belastungen es ausgesetzt sei und inwieweit die öffentliche Gewalt in seinen Rechtskreis eingreifen dürfe.

Stellungnahme:

Flächennutzungsplan (FNP)

Der aktuelle FNP mit integrierter Landschaftsplanung stellt im Planungsgebiet Flächen für Reines Wohngebiet (WR) sowie Flächen für Kleingärten (KG) und sonstige Grünflächen (SG) dar. Dies wurde so bereits in den vorausgehenden Beschlüssen, zuletzt im Billigungsbeschluss in der Begründung des Bebauungsplanes unter Ziffer 2.3. planerische Ausgangslage sowie entsprechenden Darstellungen des FNP dargestellt. Eine Manipulation ist daher nicht erkennbar. Der FNP wird derzeit in einem parallel verlaufenden Verfahren geändert.

Normenklarheit

Die Ausführungen zur Normenklarheit sind sachlich zutreffend. Die Einwendung zeigt jedoch gerade nicht auf, warum oder inwiefern diese Grundsätze bei der vorgesehenen Bebauungsplanung nicht beachtet worden sein sollen. Vielmehr ist die Plangeberin der Auffassung, dass der Entwurf des Bebauungsplanes den Anforderungen an die hinreichende Bestimmtheit und Klarheit der Festsetzungen gerecht wird.

2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung

Bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sei verschwiegen worden, dass ein qualifizierter Bebauungsplan nach § 30 Abs. 1 BauGB erstellt werden solle. Dies werde im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren weiterhin nicht bekanntgegeben (vgl. Amtsblatt der LHM - Nr. 18/2020). Lediglich im Textteil zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB werde ein Bebauungsplan nach § 30 Abs. 1 BauGB bestätigt.

Das Vorhaben sei von der Privateigentümergeinschaft angestoßen worden, sie sei alleinige Auftraggeberin für die notwendigen Entwicklungsleistungen. Somit entfalle die städtebauliche Rechtfertigung für die Bauleitplanung nach § 1 Abs. 3 BauGB, da keine öffentlichen Belange vorlägen. Im konkreten Fall wäre

daher allenfalls ein vorhabenbezogener Bebauungsplan nach § 30 Abs. 2 BauGB in Betracht gekommen, wobei die private Investorin sämtliche Erschließungskosten zu tragen gehabt hätte.

Zitiert wird die Begründung aus dem Antrag von Frau Stadträtin S. Bär (CSU) vom 10.03.2020 (Anlage 46) des Beschlusses. Die Ausführungen in dem Antrag bestätigten die fehlende städtebauliche Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB. Hierüber setze sich die Landeshauptstadt München jedoch hinweg. Außerdem gehe aus den im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren vorgelegten Unterlagen nicht hervor, ob die privaten Flächen zwischenzeitlich tatsächlich von der Landeshauptstadt München gekauft worden seien und ob gegebenenfalls, sobald der Bebauungsplan rechtskräftig werden würde, die private Investorin oder andere Privatinvestor*innen die Flächen der Landeshauptstadt München abkaufen würden, um weiterhin ein privates Vorhaben realisieren zu können. Diese Fallkonstellation käme einem unzulässigen Umgehungskonstrukt gleich.

Die städtebauliche Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB sei von Anfang an nicht gegeben gewesen, denn die Landeshauptstadt München habe sich nicht von städtebaulichen Motiven im Sinne von § 1 Abs. 5 und 6 BauGB leiten lassen, sondern die Planung im Interesse der privaten Investorin betrieben. Eine städtebauliche Erforderlichkeit könne nicht im Nachhinein konstruiert werden, indem die Landeshauptstadt München der privaten Investorin während des laufenden Bauleitplanverfahrens ihre Flächen abkaufe und nun vorgebe, selbst die Flächen zu entwickeln und dies ohne konkrete Feststellungen und Festsetzungen. Die Landeshauptstadt München habe bisher weder die noch erforderlichen Umweltverträglichkeitsuntersuchungen veranlasst noch lege sie sich hinsichtlich der Anzahl der tatsächlich entstehenden Wohneinheiten fest.

Die angegebenen 228 WE basierten lediglich auf einer Berechnung, wobei eine GF von 20.700 m² und eine durchschnittliche Wohnungsgröße von 91 m² zugrunde gelegt worden seien. Die angesetzten 91 m² entsprächen jedoch der Wohnfläche je Wohnung im Durchschnitt in Deutschland und nicht Münchner Verhältnissen. Die durchschnittliche Wohnungsgröße in München betrage 72,3 m². Ausgehend von dieser Quadratmeterzahl könnten mindestens 286 WE im Planungsgebiet untergebracht werden. Wenn auch noch kleinere Wohnungen/Appartements entstehen sollten, werde die Zahl der WE weit über 300 liegen. In einem vorgeschalteten Gutachten, das von der privaten Investorin in Auftrag gegeben worden sei, sei sogar von 400 WE die Rede (= 51,75 m² pro WE).

Die Anzahl der tatsächlich zu errichtenden Wohnungen sei offen. Die Landeshauptstadt München habe daher in den Unterlagen für das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren bzw. in der Planzeichnung weder die maximalen Wohneinheiten noch die Grundflächenzahl für die einzelnen Gebäude angegeben, um sich die Anzahl der Wohnungen offen zu halten. Dieses Vorgehen verstoße gegen § 8 Abs. 1 BauGB und das Bestimmtheitsgebot, zumal die Anzahl der WE für die Anzahl der Tiefgaragenplätze, die Verkehrsbelastung (Lärm, Schadstoffe) für die Bestandsbewohner*innen und für die Höhe des Wärme-, Energie- und Abfallwirt-

schaftsbedarfs entscheidend sei.

Unter 1. „Planungsanlass“ im Beschlusstext sei ausgeführt worden, dass der Stadtrat der Landeshauptstadt München am 28.09.2016 die für das Vorhaben erforderliche Änderung des FNPs mit integrierter Landschaftsplanung beschlossen habe. Dies sei nicht zutreffend, denn tatsächlich sei die Änderung des FNP erst am 01.07.2020 durch den Planungsausschuss und am 22.07.2020 durch die Vollversammlung gebilligt worden. Die Flächennutzungsplanänderung sollte begleitend zum Bebauungsplan im Parallelverfahren durchgeführt werden.

Eigentumsverhältnisse

Wer die/der derzeitige(n) Eigentümer*innen der einzelnen Flächen im Planungsgebiet seien, sei nicht bekannt. Angeblich habe die private Investorin ihre Flächen zwischenzeitlich an die Landeshauptstadt München verkauft. Dennoch seien die Unterlagen im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren dahingehend nicht aktualisiert worden. Die tatsächlichen Eigentumsverhältnisse seien für die Rechtmäßigkeit des Bauleitplanverfahrens entscheidend.

Stellungnahme:

Art des Bebauungsplanes

Hinsichtlich des Vorwurfs, es werde verschwiegen, dass ein qualifizierter Bebauungsplan aufgestellt werden solle, wird darauf hingewiesen, dass in sämtlichen Verfahrensunterlagen, insbesondere auch denen zur Beteiligung der Öffentlichkeit, immer dargestellt wurde, dass ein Bebauungsplan gemäß § 30 BauGB aufgestellt werden soll. Entsprechend § 30 BauGB sind Bebauungspläne, sofern sie mindestens Festsetzung entsprechend § 30 Abs. 1 BauGB enthalten (sog. „qualifizierte Bebauungspläne“) bereits dann zulässig, wenn das Vorhaben den Festsetzungen entspricht; im Falle eines „einfachen Bebauungsplanes“ gemäß § 30 Abs. 3 BauGB, der die dort genannten Festsetzungen nicht enthält, richtet sich die Zulässigkeit des Vorhabens im Übrigen nach den §§ 34 und 35 BauGB.

Eine Regelung, wonach bereits im Rahmen eines Aufstellungsbeschlusses oder in den Unterlagen zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung geklärt und benannt werden müsse, ob ein einfacher oder ein qualifizierter Bebauungsplan aufgestellt werden solle, bestehen nicht. Bereits durch den mit dem Billigungsbeschluss bekannt gegebenen und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB ausgelegten Bebauungsplanentwurf war erkennbar, dass der Entwurf die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplanes vorsieht, da mindestens Festsetzungen zu den in § 30 Abs. 1 BauGB genannten Punkten getroffen wurden.

Beschlüsse zur Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des FNP

Sowohl bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes als auch bei der Änderung des FNPs sind sämtliche Verfahrensregelungen des BauGB zu beachten. Dementsprechend können weder die Aufstellung eines Bebauungsplanes noch die Änderung des FNPs durch einen einzigen Beschluss des Stadtrates erfolgen, sondern es bedarf nach den zwingenden gesetzlichen Vorschriften eines abge-

stufen Verfahrens mit mehrmaliger Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB) und der Behörden und Träger öffentlicher Belange (§ 4 BauGB), bevor der Stadtrat den Bebauungsplan als Satzung beschließt (§ 10 BauGB). So- mit wurde mit dem benannten Aufstellungsbeschluss (28.09.2016, Sitzungsvorla- gen Nr. 14-20 / V 06867) entsprechend dem dort formulierten Antrag der Refe- rentin das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zunächst beauftragt, die weiteren Verfahrensschritte durchzuführen. Mit dem Billigungsbeschluss (08.04.2020, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 18082) traf der Stadtrat die Ent- scheidung, auf Grundlage des vorgestellten Planungsentwurfes nunmehr die Öff- entlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu beteiligen. Der Bebauungsplan tritt erst mit dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan bzw. dem endgültigen Be- schluss zur Änderung des FNPs in Kraft.

Städtebauliche Erforderlichkeit

Für die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens muss eine städtebauliche Er- forderlichkeit vorliegen. Der Grundsatz der Erforderlichkeit gemäß § 1 Abs. 3 BauGB bestimmt, dass die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen haben, so- bald und soweit es für die städtebauliche Ordnung erforderlich ist. Das städte- bauliche Erfordernis begründet sich für die Stadt München insbesondere durch die Schaffung von notwendigem Wohnraum.

Mit der Entwicklung des Gebiets soll v.a. ein wichtiger Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohnflächen in der Landeshauptstadt München und somit eine nach- haltige städtebauliche Entwicklung im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB erfolgen. Im BauGB wird unter § 1 Abs. 6 Nrn. 1-3 klargelegt, dass insbesondere die „Anfor- derungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“, die „Wohnbedürfnisse der Bevölkerung“ und die „sozialen und kulturellen Bedürfnisse“ der Bevölkerung we- sentliche Belange bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind.

Die Bedarfe der LHM werden regelmäßig in entsprechenden Fachbeschlüssen erfasst, u.a. im Wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“. Ausreichend bezahlbare Wohnungen zu schaffen und zu sichern, ist eine zentrale Herausforderung der Münchner Stadtentwicklungspolitik. In dem wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI 2017 - 2021“ wurden die Zielvorgaben und Förderprogramme der Münchner Wohnungsbaupo- litik weiterentwickelt, die den Planungszielen für den Bebauungsplan mit Grün- ordnung zu Grunde liegen. Auf dieser Grundlage erfolgt die (anteilige) Siche- rung von sozial gefördertem Wohnraum.

Bestimmtheitsgebot

Beim Vorliegen eines Planungserfordernisses kommt der planenden Gemeinde eine weite Einschätzungsprärogative zu, die Ausdruck der verfassungsrechtlich geschützten kommunalen Planungshoheit ist. Anerkannt ist dabei, dass der Anstoß zu einer Bauleitplanung durchaus von drit- ter Seite kommen kann, wenn sich die Gemeinde den Wunsch nach der Überpla-

nung eines Gebietes zu eigen macht und durch die Einleitung eines Bauleitplanverfahrens das Erfordernis solcher Planung bejaht.

Der vorgesehene Bebauungsplan regelt die nötigen Parameter, um die künftige Bebaubarkeit des Plangebietes rechtssicher zu fassen. Die Norm ist damit hinreichend bestimmt, auch wenn die konkrete Anzahl der später auf der Basis des Bebauungsplans realisierten Wohneinheiten noch nicht feststeht. Die für die Prognose der künftigen Bewohnerzahl und damit verbundene Verkehrsströme, Infrastrukturbedarfe etc. herangezogenen Richt- und Durchschnittswerte sind allgemein anerkannt. Hier liegen keine Erkenntnisse vor, die eine abweichende Herangehensweise erfordern würden.

Wohnungsgrößen, Anzahl der Wohnungen

Im Rahmen des Bebauungsplanes werden nur die in den Wohngebieten zulässigen Geschossflächen festgesetzt, nicht aber Vorgaben hinsichtlich der Wohnungsgröße. Eine Vorgabe zum Mix der Wohnungsgrößen erfolgt nur teilweise im Bereich der geförderten Wohnungen. Ansonsten wird z.B. zur Ermittlung der sozialen und verkehrlichen Auswirkungen der Planung von einem auf Erfahrungswerten basierenden Durchschnittswert hinsichtlich der Wohnungsgrößen ausgegangen. Dabei sind die angesetzten Wohnungsgrößen so ermittelt, dass bei abweichender Anzahl an Wohnungen von ähnlichen Auswirkungen beispielsweise hinsichtlich der sozialen und verkehrlichen Auswirkungen ausgegangen werden kann; so ergeben sich bei kleineren Wohnungen dann meist auch weniger Bewohner*innen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass sich allein durch die Begrenzung der zulässigen Geschossfläche keine deutlich abweichenden Auswirkungen der Planung als die angenommenen ergeben. Vorschriften, wonach im Rahmen der Bebauungsplanung immer auch die Anzahl der Wohneinheiten festzusetzen wäre, bestehen nicht.

Die Gutachten wurden im Laufe des Bebauungsplanverfahren konkretisiert und auf die vorgesehenen Festsetzungen abgestimmt. Frühere vorlaufende Gutachten sind daher nicht mehr relevant, die Übereinstimmung der Annahmen in den Gutachten mit den vorgesehenen Festsetzungen ist durch die Verwaltung mit den Fachstellen geprüft.

Richtig ist, dass die durchschnittliche Wohnfläche in München geringer ist. Der herangezogene Wert von 91 m² pro Wohnung beinhaltet aber auch die bauliche Konstruktion und die Erschließung im Gebäude.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Auswirkungen auf umweltrechtliche Belange werden im Rahmen des Umweltberichts untersucht und behandelt und waren bereits Bestandteil des Billigungsbeschlusses. Die erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Die umweltrelevanten Gutachten konnten im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB vollumfänglich eingesehen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind Grundlage dieses Satzungsbeschlusses geworden.

Relevanz der Eigentumsverhältnisse im Rahmen der Bauleitplanverfahren

Der Kauf durch die Landeshauptstadt München wurde erst nach dem Billigungsbeschluss vollzogen. Sowohl der Abschluss des Kaufvertrages (09.04.2020) als auch die Eigentumsumschreibung (26.06.2020) erfolgte zeitlich nach dem Billigungsbeschluss (08.04.2020, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 18082). Da die Unterlagen des Billigungsbeschlusses Grundlage der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 sind, ist dort der damalige Sachstand dargestellt.

Es wird aber darauf hingewiesen, dass das Bebauungsplanverfahren unabhängig von der Eigentumssituation die Neuregelung des Planungsrechts zum Ziel hat. Somit wurde und wird das Bebauungsplanverfahren unabhängig von den Eigentumsverhältnissen auf der Grundlage des BauGB durchgeführt. Ausführungen zu den Eigentumsverhältnissen sind daher rein hinweislich.

Unabhängig davon macht die Landeshauptstadt München, dort wo durch Bauleitplanverfahren Planungsgewinne auf Grundstücken Privater entstehen, von den rechtlichen Möglichkeiten gemäß § 11 BauGB Gebrauch, wonach diese an den Entwicklungskosten (worunter u.a. auch die Erschließungskosten fallen) beteiligt werden. Dies erfolgt unabhängig davon, ob ein Bebauungsplan als vorhabenbezogener Bebauungsplan entsprechend § 12 BauGB aufgestellt wird oder nicht. Keinesfalls ist auf Flächen privater Eigentümer nur die Aufstellung von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen zulässig; im vorliegenden Fall wäre allerdings, da die LHM seit Beginn der Planungen zumindest anteilig auch im Eigentum der Flächen ist, für städtische Flächen die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ohnehin nicht möglich. Denn vorhabenbezogene Bebauungspläne werden stets durch einen sog. Durchführungsvertrag des jeweiligen Vorhabenträgers mit der Gemeinde flankiert. Die Gemeinde kann nicht mit sich selbst einen Durchführungsvertrag schließen, der zudem auch überhaupt nicht erforderlich ist. Denn die Gemeinde entwickelt in dieser Konstellation selbst das Projekt.

Die Beteiligung der privaten Grundeigentümer an den im Zuge einer Bauleitplanung entstehenden Kosten erfolgt entsprechend den „Verfahrensgrundsätzen zur „Sozialgerechten Bodennutzung“ (SoBoN). Dabei ist u.a. geregelt, dass Aufwendungen im Falle eines Scheiterns der Planung bei den Grundeigentümern verbleiben würden.

Die Kosten für den Wettbewerb und das Bebauungsplanverfahren wurden bis zum Kauf durch die LHM im April 2020 anteilig von den Grundstückseigentümern getragen. Ab dem Kauf übernimmt die LHM für das weitere Verfahren bis zum Satzungsbeschluss die noch anfallenden Kosten. Ein „Umgehungskonstrukt“ liegt daher nicht vor. Derzeit ist ein Verbleib der Flächen im Eigentum der LHM geplant. Derzeit werden die Konzepte zur Realisierung der Bebauung des Areals durch das Kommunalreferat vorbereitet. Die endgültige Entscheidung hierzu steht noch aus. Das Kommunalreferat wird den Stadtrat zu gegebener Zeit mit der Entscheidung befassen. Die Landeshauptstadt München bzw. das Kommunalreferat

berücksichtigt bei jeglichen Grundstücksgeschäften (Ankauf / Verkauf) in Entwicklungsgebieten die bereits entstandenen bzw. die weiteren anzunehmenden Entwicklungskosten bei der Wertermittlung.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 2 Bauleitplanung Flächennutzungsplanänderung / Stadtentwicklungsplanung / FNP – und Bebauungsplanverfahren gemäß Baugesetzbuch (BauGB)
- A 2.4.2 Gutachten zur Öffentlichkeitsbeteiligung

2.2 Beteiligung der Fachstellen

Zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Fachstellen nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB merke man wie folgt an:

Das Wasserwirtschaftsamt empfehle Flächen und Mulden zur Niederschlagswasserbeseitigung.

Das Eisenbahn Bundesamt schreibe vor, Schutzvorkehrungen gegen die Immissionen der Bahnlinie vorzusehen.

Die Deutsche Bahn AG weise vorsorglich auf Erschütterungen, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen und Funkenflug hin.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft wolle den möglichen Ausbau (zweigleisig) berücksichtigt wissen.

Die IHK für München und Oberbayern, Sorge sich um Immissionsschutz angesichts der unmittelbar angrenzenden Autobahn.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wolle Gebäude mit Höhe 30 m über Grund separat prüfen.

Die Autobahndirektion Südbayern verweise darauf, dass sich das Planungsgebiet zum Teil innerhalb einer Anbauverbotszone befinde.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege vermute Bodendenkmäler auf dem Planungsgebiet.

Der Heimatpfleger halte den Entwurf der Bebauung mit „Stadtvillen“ für sehr überzeugend.

Laut Telekom reiche die Telekommunikationsinfrastruktur nicht aus.

Es wird das Schreiben der Deutschen Telekom Technik GmbH vom 17.05.2017 unter B) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB zitiert. Dazu gebe man folgenden Einwand an: Bezüglich der erforderlichen umfangreichen Baumaßnahmen, die auch im Bestandsviertel durchgeführt werden müssten, um das Telekommunikationsnetz auszubauen, lägen keine konkreten Aussagen vor. Die Ausführungen würden nahe legen, dass zumindest ein Teil der Straßen und Gehwege im Bestandsviertel neu angelegt werden müsste. Dies hätte finanzielle Folgen für die Bestandsbewohner*innen und würde mit erheblichen Beeinträchtigungen einhergehen (Nichtbenutzbarkeit der Straßen und Gehwege während der Maßnahmen, Erschütterungen, Lärmbelastigungen etc.).

Stellungnahme:

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Fachstellen nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt; wo erforderlich wurde die Planung angepasst. Wie im einzelnen mit den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange umgegangen wurde, wurde bereits im Rahmen des Billigungsbeschlusses berichtet.

Die Äußerung zur Deutschen Telekom betrifft Themen die im Rahmen des Bauvollzuges geregelt werden. Der Hinweis auf die Erforderlichkeit von umfangreichen Planungen und Baumaßnahmen der Telekom Technik GmbH wurde deshalb unter Ziffer 2.2.3. in die Begründung übernommen und an die Grundstückseigentümer mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung weitergeleitet, um im Rahmen des Bauvollzuges geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen. Mit Beeinträchtigungen ist ggf. zu rechnen, was aber bei einem sonstigen Ausbau der technischen Infrastruktur genauso der Fall ist.

2.3 Billigungsbeschluss

Beschluss im Stadtrat am 08.04.2020

Am 25.03.2020 sollte gemäß Presseberichterstattung eine öffentliche Sitzung des Bauausschusses stattgefunden haben, obwohl gemäß Mitteilungen des offiziellen Internetauftrittes der Landeshauptstadt München wegen der Corona-Pandemie alle Ausschuss-Sitzungen offiziell abgesagt gewesen seien. Die Sitzung sei aber kurz vor der Absage als nichtöffentliche Sitzung ausgewiesen worden. Der Stadtrat München habe am 08.04.2020 den diesbezüglichen Billigungsbeschluss verabschiedet und sich dabei ausdrücklich auf die Entscheidung vom 25.03.2020 berufen. Dies sei verwunderlich. Eine obligatorische Rechtsmittelbelehrung, dass Einwendungen nur innerhalb einer Frist von vier Wochen vorgebracht werden könnten, sei aber nicht zu finden gewesen. Man hoffe, dass mit dieser Vorgehensweise nicht dazu beigetragen werden sollte, die Corona-Krise und daraus resultierende Ausgangsbeschränkungen für die Durchsetzung eines strittigen Projekts zu nutzen.

Im Titel des Beschlusses stehe: „Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.03.2020, öffentliche Sitzung)“. Dazu wende man folgendes ein: Am 25.03.2020 habe es keine öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung gegeben. Der Billigungsbeschluss im Bauleitplanverfahren sei tatsächlich erst am 08.04.2020 durch einen nicht ordnungsgemäß besetzten Feriensenat gefasst worden, der mit der Materie nicht vertraut gewesen sei und sich daher inhaltlich in der Sitzung mit dem Vorhaben gar nicht befasst habe (Wort-Protokolle über den tatsächlichen Ablauf der Sitzung am 08.04.2020 zu diesem Tagesordnungspunkt lägen vor).

Im Übrigen sei die Einberufung eines „Feriensenats“ und eine Beschlussfassung durch diesen aus folgenden Gründen auch angesichts der Corona-Pandemie

nicht rechtmäßig gewesen:

a) Einem Schreiben des Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Sport und Integration vom 20.03.2020 sei zu entnehmen, dass in Abstimmung mit dem Staatsministerium für Gesundheit und Pflege Empfehlungen bezüglich abzuhaltender Sitzungen kommunaler Gremien abgegeben worden seien. Derartige Sitzungen sollten auf das unbedingt notwendige Mindestmaß beschränkt werden, das erforderlich sei, um unverzichtbare, unaufschiebbare Entscheidungen treffen zu können. Bis zum 24.03.2020 habe es sich hierbei noch um fakultative Vorgaben gehandelt.

Am 24.03.2020 sei dann jedoch die Bayerische Verordnung über eine vorläufige Ausgangsbeschränkung anlässlich der Corona-Pandemie in Kraft getreten. Aus dieser ergebe sich die obligate Einhaltung von Vorgaben. Gemäß § 1 Abs. 1 BayIfSMV vom 27.03.2020 seien Veranstaltungen und Versammlungen landesweit untersagt worden. Daher hätte die Landeshauptstadt München eine Ausnahmegenehmigung nach § 1 Abs. 1 S. 3 BayIfSMV für die öffentliche Sitzung am 08.04.2020 benötigt. Bis heute habe nicht geklärt werden können, ob eine solche Genehmigung vorgelegen habe. Die kontaktierte Rechtsabteilung des Direktoriums der Landeshauptstadt München habe hierzu ebenfalls keine Angaben machen können. Es habe also keinen triftigen Grund gegeben, einen Feriensenat am 08.04.2020 einzuberufen und den Billigungsbeschluss in Bezug auf den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 fassen zu lassen. Die Rechtsabteilung des Direktoriums wäre auch nicht auskunftsfähig zur Frage, ob es am 08.04.2020 für die (ehrenamtlichen) Stadträt*innen tatsächlich einen triftigen Grund gemäß § 4 Abs. 2 BayIfSMV gegeben habe, die eigene Wohnung zu verlassen, um an der Beschlussfassung mitzuwirken.

b) Die Rechtsabteilung des Direktoriums habe selbst die Frage nicht beantworten können, ob für Bürger*innen, die der Sitzung beigewohnt hätten / beiwohnen hätten wollten, ein triftiger Grund für das Verlassen der eigenen Wohnung vorgelegen hätte. Nicht einmal im Nachhinein habe diese Frage beantwortet werden können. Daher sei es unmöglich gewesen, dass die Bürger*innen diese Frage vor dem 08.04.2020 um 09:00 Uhr (Sitzungsbeginn) für sich beantworten hätten können. Für die Bürger*innen sei im Zeitpunkt der öffentlichen Sitzung am 08.04.2020 einzig (das) (die) Zwölfte Bayerische Infektionsschutzmaßnahmenverordnung (BayIfSMV) mit den darin unter § 4 Abs. 3 genannten triftigen Gründen für das Verlassen der eigenen Wohnung maßgebend gewesen (darunter sei keine Teilnahme an öffentlichen Sitzungen als triftiger Grund genannt).

Den Einwendenden seien zahlreiche Personen bekannt, die an der Sitzung am 08.04.2020 teilnehmen hätten wollen, sich jedoch nicht getraut hätten, ihre Wohnung zu verlassen, da sie nicht gewusst hätten, ob sie damit eine Ordnungswidrigkeit begehen würden oder nicht.

Entsprechende - vor Sitzungsbeginn gestellte - Anfragen seien von der Landeshauptstadt München nicht beantwortet worden. Der Grundsatz der Sit-

zungsöffentlichkeit sei bereits aus diesem Grund nicht gewahrt. Außerdem sei am 08.04.2020 der Grundsatz der Sitzungsöffentlichkeit nach Art. 52 Abs. 1 und 2 GO nicht gewahrt gewesen. Denn der Einlass von tatsächlich nur 9 Bürger*innen in den Sitzungssaal einer Stadt mit 1.561.720 Einwohnern (Stand 31.03.2020) werde diesem Grundsatz nicht gerecht. Zudem sei die Einladung vom 07.04.2020 frühestens an diesem Tag mit Angabe des Zeitpunktes und Ortes der öffentlichen Sitzung ins RIS gestellt worden. Am nächsten Tag habe bereits die Sitzung stattgefunden (dies stelle sich als Verstoß gegen § 52 Abs. 1 S. 1 GO dar). Die Einladung sei zudem nicht ortsüblich bekanntgemacht worden.

- c) Um überhaupt einen Feriensenat einsetzen zu können, sei von der Landeshauptstadt München kurzerhand die Geschäftsordnung geändert worden. So seien darin drei Ferienzeiten für das Jahr 2020 festgelegt worden. Der Beschluss der Vollversammlung in Bezug auf die Änderung der Geschäftsordnung sei am 18.03.2020 erfolgt. In der Geschäftsordnung sei § 47 Abs. 2 GeschO durch folgenden Text ersetzt worden: „Die Ferienzeit des Stadtrats (Art. 32 Abs. 4 Satz 1 GO) wird wie folgt festgelegt: 06. April 2020 bis 09. April 2020; 29. April 2020; 03. August 2020 bis 06. September 2020“. Es sei also eine Aufteilung in drei Ferienzeiten erfolgt, wobei die ersten beiden nicht an die Zeiten der Schulferien gebunden wären. Dieses Vorgehen gehe vom Plural "Ferienzeiten" aus, obwohl der Wortlaut des Gesetzes den Singular in Art. 32 Abs. 4 GO wähle: Ferienzeit. Normalerweise gebe es in Bayern die allgemeine Ferienzeit im Sommer und nur eine einzig lange. Nur für diese längere Zeit bestehe überhaupt ein Bedarf für eine Überbrückung dieser längeren Zeit von 6 Wochen. Insofern habe der Gesetzgeber genau diese Zeit im Auge gehabt, zumal es ausdrücklich auf die 6 Wochen als zeitliche Grenze für den Ferienausschuss Bezug nehme, sonst hätte er den Plural gewählt, d.h. das Wort "Ferienzeiten". Der Sinn bestehe darin, dass grundsätzlich in einer Demokratie die gesamten von der Gemeinde gewählten Mitglieder als Gremium entscheiden würden, um damit dem Wählerwillen möglichst bei Entscheidungen zu entsprechen. Eine Ausnahme für eine längere Zeit (6 Wochen Sommerferien = allg. Urlaubszeit in Bayern) dürfe nicht auf weitere Fälle ausgeweitet werden, weil sonst ja die einmalige Ausnahme vom Grundsatz aufgeweicht werden würde und damit der Wählerwillen verfälscht werden würde.
- d) Der „Ferienausschuss“ sei nicht einmal ordnungsgemäß besetzt gewesen. Dies sei von der Rechtsabteilung des Direktoriums nicht dementiert worden. Die ordnungsgemäße Besetzung werde weiterhin bestritten.

Fazit: Die Rechtmäßigkeit/-wirksamkeit des Billigungsbeschlusses werde daher in Abrede gestellt.

Stellungnahme:

Die Befassung des Stadtrates war zunächst für die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 25.03.2020 vorgesehen gewesen, entsprechend wurden die Beschlussvorlagen für den Stadtrat zunächst für diese Sitzung vorbereitet. Nachdem der Ältestenrat am 13.03.2020 aufgrund der Corona-Krise beschlossen hatte, dass alle Ausschusssitzungen bis einschließlich 28.04.2020 entfallen, wurde der Feriensenat mit der Beschlussvorlage befasst. Die Beschlussvorlage wurde zu diesem Zweck um ein entsprechendes Hinweisblatt ergänzt, in welchem dieser Sachverhalt dargestellt ist.

Gemäß § 7 Abs. 2 GeschO (Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München) übernimmt für die Zeit der Sitzungsferien der Verwaltungs- und Personalausschuss als Ferienausschuss die Aufgaben der Vollversammlung und der Senate, ein Ausschlussgrund nach Art. 32 Abs. 4 Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) liegt nicht vor. Der Feriensenat wurde befasst, um entsprechend der formulierten Wohnbauziele das Bebauungsplanverfahren mit dem nächsten Schritt der Öffentlichkeitsbeteiligung weiter betreiben zu können. In seiner Sitzung am 08.04.2020 hat der Feriensenat dann schließlich auch den Billigungsbeschluss gefasst.

Die Beschlussfassung fand in enger Abstimmung mit der zuständigen Rechtsabteilung des Direktorium statt.

Die Bildung des Feriensenates nicht nur für eine einzige Ferienzeit, sondern mehrere Ferienzeiten ist Ausdruck der kommunalen Organisationshoheit und vom Wortlaut der entsprechenden Ermächtigung in der Gemeindeordnung durchaus gedeckt. Diese zweifellos unkonventionelle Änderung der Geschäftsordnung des Stadtrates war zur Aufrechterhaltung der städtischen Handlungsfähigkeit bei grundsätzlichen Angelegenheiten angesichts der Pandemielage geboten und angemessen.

Die Sitzung des Feriensenates fand öffentlich statt; der hier betroffene Billigungsbeschluss war im öffentlichen Teil der Tagesordnung der Sitzung enthalten.

In der Rückschau ist nicht mehr zu klären, ob die für den Vollzug des Infektionsschutzes zuständigen Behörden den Wunsch von Bürgerinnen und Bürgern nach Teilnahme an der Sitzung als Ausnahme von der generellen Ausgangsbeschränkung akzeptiert hätten. Dies ist jedoch – gewissermaßen als „höhere Gewalt“ – nicht der Sitzungsplanung des Stadtrates anzulasten. Hier wurde das Erforderliche zur Herstellung der Öffentlichkeit der Sitzung getan.

Erstmals wurde eine Einladung für diese Sitzung des Feriensenates unter dem 01.04.2021 über die einschlägigen Kanäle verbreitet. Angesichts der coronabedingten Sondersituation änderte sich die Tagesordnung des Gremiums noch, so dass am 07.04.2021 eine aktualisierte Einladung bzw. Tagesordnung verbreitet werden musste. Besondere Ladungsfristen sind lediglich gegenüber den gewählten Mitgliedern der Stadtratsgremien zu berücksichtigen.

Die Einwendung enthält keine näheren Angaben dazu, warum die Voraussetzungen der Beschlussfähigkeit des Feriensenates nach Art. 47 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 2 Satz 2 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern nicht vorgelegen haben sollen.

Selbst wenn man vom Vorliegen einer fehlerhaften Beschlussfassung ausginge, liegt dennoch nach dem – hier allein maßgeblichen – Bundesrecht kein Verfahrensfehler vor. Entscheidend ist ausschließlich, ob die Durchführung der Beteiligung, wie sie § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, vorsieht korrekt war.

Verstöße gegen die gemeinderechtlichen Verfahrens- und Zuständigkeitsregelungen sind im Übrigen – unabhängig von der „Heilung“ solcher Verstöße in folgenden Verfahrensschritten, insbesondere durch den endgültigen Beschluss des Stadtrates über den Bebauungsplan – grundsätzlich kein Nichtigkeitsgrund für den Bebauungsplan.

Die geforderte Rechtsbehelfsbelehrung ist lediglich Verwaltungsakten beizugeben. Unterbliebene oder fehlerhafte Rechtsbehelfsbelehrungen haben (nur) zur Folge, dass Fristen zur Einlegung von Rechtsbehelfen nicht beginnen bzw. verlängert werden.

Hier ist offenbar die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen gemeint. Diese ergibt sich aus dem Gesetz und wird auch in den Veröffentlichungen genannt. Außerdem bedeutet das Einreichen verspäteter Stellungnahmen nicht deren zwingenden Ausschluss (wie bei Rechtsbehelfen), sondern eröffnet der Behörde lediglich das Ermessen, verspätete Stellungnahmen zurückzuweisen.

2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung / Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung / Veröffentlichung der Gutachten

2.4.1 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung

Sicher seien in der Vergangenheit vom Baureferat [Gemeint ist hier das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.] und dem Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes einige öffentliche Erörterungstermine angeboten worden. Dennoch sei keine bürgernahe Beteiligung der Betroffenen und eine tatsächliche Berücksichtigung von deren berechtigten Einwänden und Besorgnissen erkennbar. Persönliche Rückfragen von zahlreichen Anlieger*innen und Betroffenen der geplanten Baumaßnahme im Baureferat seien nur oberflächlich und nicht aussagekräftig beantwortet worden. Schriftlich eingereichte Einwendungen seien bis auf die obligatorische Eingangsbestätigung bisher nicht beschieden worden. Anstatt auf Einwände und Sorgen der Anlieger*innen und Betroffenen einzugehen, seien stattdessen präjudizierende Maßnahmen durchgeführt worden, die dann zum Zeitpunkt der Umsetzung des geplanten Bauvorhabens nicht mehr reversibel sein sollen. Diese Tendenz halte weiterhin an und habe sich mit der aktuellen „Öffentlichen Auslegung“ lediglich fortgesetzt. Als Beispiel sei die Fällung mehrerer Bäume in der im südlichen Abschnitt als verkehrsberuhigte Zone und Spielstraße ausgewiesenen Münchberger Straße anzuführen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung rühme sich, die Öffentlichkeit frühzeitig beteiligt zu haben. Jedoch seien die Anliegen der Bürger*innen bis dato samt und sämtlich ignoriert. Die Einwendenden seien mit ihren Einwänden aus dem April 2017 rund 2,5 Jahre lang hingehalten worden. In der Bürgerversammlung sei lediglich der lapidare Hinweis erfolgt, „alle Äußerungen würden bearbeitet und berücksichtigt“. Detaillierte Antworten zu den schriftlichen Äußerungen habe man nie erhalten.

Die zusätzlich in den Bürgerversammlungen des 17. Stadtbezirkes am 20.07.2017, 28.06.2018 und 04.07.2019 eingebrachten Anträge seien von den Bürger*innen mit Mehrheit und teils sogar ohne Gegenstimme angenommen worden, seien aber leider in der Gesamtheit nicht ausreichend berücksichtigt. Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung habe besagte Anträge aus den o.g. Bürgerversammlungen des 17. Stadtbezirks im Vorblatt zur Beschlussvorlage vom 25.03.2020 wohl behandelt. Jedoch seien sämtliche Anträge mit ausweichenden Pauschalaussagen ohne jeglichen Lösungsansatz beantwortet worden. Es gebe zu einem einzigen Punkt bzw. Einwand einen konkreten Lösungsvorschlag (Ausfahrt Fasangartenstraße), ansonsten keinerlei zufriedenstellende Aussagen bzgl. der Planungen sowie der vorgesehenen Umsetzung.

Im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB vom 03.04.2017 mit 03.05.2017 sei verschwiegen worden, insbesondere den Anwohner*innen, die von den Auswirkungen des Bauvorhabens (Verkehrslärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen und Straßenschäden) betroffen wären, dass der Teil des Planungsgebietes, auf dem die Wohngebäude mit ca. 228 Wohnungen errichtet werden sollten (WA 2), planungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen sei.

All diese Eingaben [seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung bzw. der Landeshauptstadt München zu den Äußerungen aus dem Verfahren] bezögen sich entweder auf den Schutz der neuen Bewohner des Planungsgebietes oder auf eigene Interessen der beteiligten Organisationen.

Doch eines hätten sie gemein, die Anwohner des angrenzenden Wohngebietes interessiere offenbar niemanden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung habe bis heute keine bildliche Darstellung der geplanten Häuser veröffentlicht. Selbst dem Stadtrat sei keine Visualisierung vorgelegt worden.

Man habe als betroffene Eigentümer*in/Anwohner*in bereits 2017 Einwendungen angebracht, leider ohne direkte Antwort. Auch nach den Änderungen der Sachlage und des Plans habe man weiterhin starke Bedenken und wolle daher Einwendungen gegen das Planungsvorhaben vorbringen.

Die, auch anwaltlich, recherchierten Bedenken in den Einwendungen anderer betroffener Anwohner*innen in Bezug auf die rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens seien sehr besorgniserregend. Während man grundsätzlich Verständnis für die

Nutzung von Freiflächen in München zur Schaffung von dringend notwendigem Wohnraum habe, wolle man selbstverständlich alle rechtlichen Regelungen beachtet sehen. Wenn auch Zugeständnisse der Nachbarschaft notwendig sein würden, um ein neues großes Bauvorhaben zu ermöglichen, dürfe die Rücksichtnahme auf die Bestandsbebauung nicht derart in den Hintergrund treten.

Schließlich mache man die Einwendungen im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren, die weiteren schriftlichen Einwendungen der letzten Jahre und das Vorbringen in den Anträgen, die von der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirkes (Obergiesing-Fasangarten) in den letzten drei Jahren jeweils mit Mehrheit angenommen worden seien, vollumfänglich auch zum Gegenstand der Einwendungen gegen das Bauvorhaben und die Änderung des Flächennutzungsplanes im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Stellungnahme:

Baurecht

Es wird hinsichtlich des Einwandes, dass verschwiegen wurde, dass das Planungsgebiet nach § 35 BauGB zu beurteilen ist, auf Ziffer A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG verwiesen. Unabhängig davon war die planungsrechtliche Einschätzung im Bestand bereits im Aufstellungsbeschluss (auf Seite 8 unter 2.7. Planerische und planungsrechtliche Ausgangssituation) dargestellt.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 03.04.2017 bis einschließlich 03.05.2017 statt, die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB fand von 09.07.2020 bis einschließlich 11.08.2020 statt. Die gesetzlich vorgesehene Beteiligung der Bürgerschaft erfolgte mithin ordnungsgemäß.

Behandlung der BV-Empfehlungen und Äußerungen

Die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB (siehe dazu Verfahrensdarstellung oben) eingegangenen Einwendungen wurden – ebenso wie die mit Bezug auf planerische Inhalte beschlossenen Bürgerversammlungsempfehlungen zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren – geprüft, in die Abwägung eingestellt und mit Beschluss vom 08.04.2020 vom Stadtrat beschlossen.

Dabei wurde in der Beschlussvorlage zum Billigungsbeschluss auf die vorgebrachten Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Bürgerversammlungsempfehlungen inhaltlich detailliert bei den Stellungnahmen sowie entsprechend der einzelnen thematischen Inhalten ergänzend in der Begründung zum Bebauungsplan bzw. im Umweltbericht eingegangen bzw. verwiesen.

Bei mündlichen Auskünften im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung können nur Auskünfte und Erläuterungen der bestehenden Unterlagen erfolgen. Äußerungen wurden ggf. aufgenommen. Da Äußerungen zu prüfen und in die Abwägung einzustellen sind und eine Entscheidung über die Planungsinhalte sowie die Behandlung der Äußerungen dem Stadtrat vorbehalten ist, ist im Rahmen persönlicher Beratungen bzw. Informationstermine keine Inaussichtstellung ggf. angestrebter Anpassungen der Planung möglich.

Auch die Äußerungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden erfasst und zunächst durch eine Eingangsbestätigung dokumentiert. Einzelne detaillierte Antworten auf die eingegangenen Stellungnahmen sind weder gesetzlich vorgesehen, noch notwendig. Wie im Anschreiben mit der Eingangsbestätigung dargestellt, erfolgt eine Befassung zur abschließenden Behandlung der Äußerungen im Rahmen des hier vorliegenden Satzungsbeschlusses.

Aufgrund des Umfangs der Äußerungen sowohl in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie auch der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und da diese - soweit erforderlich - teilweise auch in Abstimmung mit Fachstellen bzw. gutachterlich geprüft wurden, hat die Bearbeitung etwas mehr Zeit in Anspruch genommen.

Soweit Beeinträchtigungen oder Auswirkungen auf die Nachbarschaft durch die Planung dargestellt wurden, wurde diese im Zusammenarbeit mit den Fachstellen, ggf. unterstützt durch Gutachter, überprüft und bewertet; diese sind im Einzelnen in der Begründung zum Bebauungsplan bzw. den jeweiligen Gutachten darstellt.

Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Grundlage der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung waren – wie üblich – Falblätter mit den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden wesentlichen Informationen zum Projekt. Da die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses erfolgte, wurde dieses dargestellt und erläutert.

Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ist entsprechend der Regularien des Baugesetzbuches vorgeschrieben, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens der Entwurf der Satzung (Plan und Text) mit Begründung und Umweltbericht Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung sein muss. Diese ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens auf Grundlage dieser Unterlagen erfolgt. Die Vorlage weiterer erläuternder Unterlagen (wie hier geforderter Visualisierungen) ist nicht erforderlich.

Visuelle Darstellungen der Planung wurden – in der Genauigkeit und soweit vorhanden – dem Stadtrat mit der Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08235) und im Rahmen der frühzeitigen Öffentlich-

keitsbeteiligung mit Plandarstellungen und Modellfoto auf dem Infoflyer, ebenfalls zur Erläuterung der Planung, verwendet.

Umsetzung der Planung / Zeitpunkt

Zur Umsetzung der dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Planung bedarf es der Genehmigung. Eine Genehmigung ist erst nach In-Kraft-Treten des Bebauungsplans möglich; aufgrund der umfangreichen Einwendungen liegen die Voraussetzungen für eine Genehmigung auf Grundlage des § 33 BauGB vor dem Satzungsbeschluss nicht vor.

Die Baumfällung innerhalb der Münchberger Straße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, der Straßenraum liegt außerhalb des Planungsgebietes.

2.4.2 Gutachten zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in der Stellungnahme erwähnten Gutachten seien den Einwendenden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung erstmals am 21.07.2020 nach 16:00 Uhr digital zur Verfügung gestellt worden, obwohl man um deren Übersendung bereits zu Beginn des Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens am 09.07.2020 gebeten hätte.

Vor Ort sei am 13.07.2020 im Rahmen einer persönlichen Vorsprache keine Gelegenheit gewesen, die Gutachten umfassend zu prüfen, da hierfür an diesem Tag keine ausreichenden zeitlichen Kapazitäten mehr zur Verfügung gestanden hätten. Da die Gutachten also erstmals 12 Tage nach Beginn des Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens übersandt worden seien, sei eine Fristverlängerung für die Abgabe der Stellungnahme beantragt worden, die jedoch seitens des Referates nicht gewährt worden sei.

Unter § 3 Abs. 2 BauGB werde explizit ausgeführt, dass bei Vorliegen eines wichtigen Grundes die Frist für die öffentliche Auslegung für die Dauer einer angemessenen längeren Frist möglich sei. In anderen deutschen Großstädten werde wegen der Corona-Pandemie entsprechend verfahren. Dies hätte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch bereits im Vorfeld beachten müssen, insbesondere wenn die Einsichtnahme in die Unterlagen durch die Vorgaben derart erschwert werde. Unabhängig davon könnte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Auslegungszeitraum jederzeit noch verlängern und damit auch die Frist für die Abgabe der Stellungnahmen.

In der Kürze der Zeit bzw. innerhalb von nur 16 Tagen habe man daher auf die Gutachten nicht in allen Details eingehen können. Die seitens der Einwendenden erhobenen Einwände zu den von der privaten Investorin in Auftrag gegebenen Gutachten würden sich daher lediglich mit den wesentlichen Aussagen dieser Gutachten und deren Unkorrektheiten befassen. Gegenstand dieser Gutachten seien insbesondere die Umweltverträglichkeit des Vorhabens und die Auswirkungen auf die Nachbarschaft. Solche Gutachten hätten bereits vor dem Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB) erstellt werden müssen und die Grundlage

für eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB bilden müssen, um entscheiden zu können, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB erforderlich gewesen wäre. Dieser Schritt sei jedoch unterlassen worden, ebenso der sich daran anschließende Schritt nach § 4 Abs. 2 BauGB. Die Gutachten seien erst nach dem frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren im Auftrag der privaten Investorin erstellt und nicht hinsichtlich ihrer Plausibilität und Korrektheit durch die zuständigen Behörden und Träger öffentlicher Belange überprüft worden. Es habe auch sonst keine Beteiligung der zuständigen Behörden und Träger öffentlicher Belange erfolgt. Die Unterlassung der verfahrensmäßig vorgesehenen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB stelle einen beachtlichen Rechtsverstoß dar.

Es sei nicht die Aufgabe von Bürger*innen ungeprüfte interessensgesteuerte Gutachten, die erstmals im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB „präsentiert“ würden, auf ihre inhaltliche Richtigkeit zu überprüfen und deren Unkorrektheiten sowie Auslassungen im Detail darzulegen und dies innerhalb einer Frist von nur 1 Monat (abzüglich 12 Tage). Hinzu komme, dass diese Gutachten viele entscheidungserheblichen und relevanten Fragen offen ließen. Die Landeshauptstadt München habe ebenfalls keine weitere Sachaufklärung veranlasst und auch keine noch zwingend notwendig zu erstellenden Gutachten, wie z.B. eines zu den zu erwartenden Lichtimmissionen in der Nachbarschaft und ein umweltmedizinisches/toxikologisches in Bezug auf die Emissionen der Kompostieranlage.

Weitere wesentliche Sachverhalte sollten erst nach dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren und dem Satzungsbeschluss evtl. geklärt und konkretisiert werden. Dies stelle sich zudem als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar. Außerdem sei die Landeshauptstadt München auf den Großteil der geltend gemachten Einwände im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren im Jahr 2017 nur rudimentär oder ausweichend oder gar nicht eingegangen. Zu keinem einzigen Einwand sei eine adäquate Lösung präsentiert oder eine Alternative vorgeschlagen worden. Eine Abwägung der Einwendungen habe in keinem Fall stattgefunden. Stattdessen seien sogar noch erhebliche Emissionsquellen, wie die KWK-Anlage, die Gas-Brennwertkesselanlage, die Trafostationen, 10 % Gewerbe sowie 0,3 ha öffentliche Spiel- und Sportflächen für alle Altersklassen erstmals im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren nachgeschoben worden, wohl in der Hoffnung, dass diese Hauptemissionsquellen (Lärm, Luftschadstoffe, Licht, Gerüche, Erschütterungen, Keime) überlesen würden. Vier Jahre sei die Öffentlichkeit hinters Licht geführt worden, in dem Glauben gelassen worden, sie würde beteiligt werden. Kurzum, so stelle man sich Bürgerbeteiligung nicht vor.

Weitere Schreiben der Einwendenden seien nur unbefriedigend beantwortet worden.

Die Landeshauptstadt München hätte sich drei Jahre Zeit genommen, die Einwände der Bürger*innen derart zu „bearbeiten“ und habe offensichtlich nicht ein-

mal die von der privaten Investorin in Auftrag gegebenen Gutachten hinsichtlich ihrer inhaltlichen Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die in der Regel nicht sachkundigen Bürger*innen hingegen sollten im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren innerhalb von nur einem Monat 424 Seiten Textteil zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und diverse interessensgesteuerte „Fachgutachten“ auswerten und sodann qualifizierte Einwendungen erheben und dies zum Teil neben einer Vollzeitberufstätigkeit und in der Ferienzeit. Ein solches Vorgehen habe mit einem ordentlichen Bauleitplanverfahren nichts zu tun. Man halte es für inakzeptabel, die interessengesteuerten Gutachten, die ausnahmslos nicht korrekt seien, durch Bürger*innen im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren prüfen zu lassen. Die Überprüfung der Gutachten auf ihre inhaltliche Richtigkeit und Vollständigkeit wäre die Aufgabe der Mitarbeiter des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Stichwort Amtsermittlungspflicht.

Stellungnahme:

Erstellung, Abstimmung und Prüfung von Gutachten / Amtsermittlung

Begleitend zur Entwicklung des Planungskonzeptes bzw. des Bebauungsplanentwurfes wurden fachliche Themen – soweit erforderlich – auch im Rahmen von Gutachten betrachtet. Dabei hat sich die Aussagekraft bzw. Detaillierung der Gutachten bzw. fachgutachterlichen Einschätzung ebenso wie die Planung mit der Zeit konkretisiert: So wurden zunächst im Rahmen erster Planungsideen und zur Vorbereitung von Aufstellungsbeschluss und Wettbewerb erste Gutachten erstellt. Nachdem der Stadtrat mit dem Aufstellungsbeschluss die Aufnahme eines entsprechenden Bebauungsplanverfahrens beschlossen hatte, wurde auf Grundlage des Wettbewerbsergebnis im Rahmen eines sogenannten „Scoping“-Termins entsprechend § 2 Abs.4 BauGB, der am 17.07.2017 stattfand, gemeinsam mit den relevanten Fachstellen der Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung geklärt. In diesem Zusammenhang fanden auch Abstimmungen zur Erforderlichkeit von ergänzenden Gutachten statt, welche zur Beurteilung der Situation bzw. Auswirkungen erforderlich sind. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung legt z.B. im Rahmen von Scopingterminen gemeinsam mit anderen involvierten städtischen Dienststellen und dem / der Planungsbegünstigten den Prüfungsgegenstand und den -umfang von Gutachten fest. Die Ergebnisse und Handlungsempfehlungen der Gutachten werden von den Mitarbeiter*innen der Fachdienststellen der Stadtverwaltung auf Schlüssigkeit geprüft. Die Gutachten werden (ggf. mehrmals) von den Gutachter*innen überarbeitet, wenn neue Tatsachen bekannt werden, die Auswirkungen auf die Ergebnisse von Gutachten haben könnten. Eine Abstimmung mit den Fachstellen und Behörden hinsichtlich der fachlichen Einschätzungen zur Planung und erforderlichen ergänzenden Gutachten fand auch im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs.1 BauGB statt. Die Gutachten wurden im weiteren parallel zur Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfes mit Begründung und Umweltbericht ausgearbeitet und im Rahmen der Beteiligung der Fachstellen und Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit den Fachstellen abgestimmt. Somit lagen zum Zeitpunkt des

Billigungsbeschlusses die dort aufgeführten ausgearbeitet und mit den Fachstellen abgestimmten Gutachten als Grundlage des Bebauungsplanentwurfes und der Abwägung vor. Soweit dies im Zuge der Prüfung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgebrachten Äußerung erforderlich war, erfolgte auch hierzu eine Abstimmung mit den Fachstellen bzw. wurden die Gutachten entsprechend überprüft bzw. gutachterliche Stellungnahmen eingeholt.

Fachliche Qualität der Gutachten

Die Mitarbeiter*innen der Landeshauptstadt München steuern das Bebauungsplanverfahren im Rahmen der Planungshoheit der Stadt und erarbeiten unter anderem auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Gutachten einen Abwägungsvorschlag als Beschlussentwurf. Erforderlich ist hierfür regelmäßig das Wissen speziell für die o.g. Fragestellungen ausgebildeter Expert*innen. Die verschiedenen Fachbereiche in der Verwaltung prüfen und plausibilisieren die erstellten Gutachten. Sie fertigen diese aber nicht selbst an. Gutachten durch Dritte erstellen zu lassen ist daher eine notwendige langjährige bewährte Praxis. Allein dadurch ist es möglich, in einem engen zeitlichen Rahmen, sachgerecht alle Abwägungsbelange zu erarbeiten und rechtmäßige Bebauungsplanentwürfe dem Stadtrat vorzulegen.

Zur Beschleunigung des Verfahrens kann die Gemeinde nach § 4b BauGB sowohl die Bürgerbeteiligung nach § 3 BauGB als auch die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB einem Dritten übertragen. Hiervon wird bei der Landeshauptstadt München nicht Gebrauch gemacht: Sowohl die Bürgerbeteiligung nach § 3 BauGB als auch die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB werden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung selbst organisiert und durchgeführt.

Nach § 4b BauGB kann die Gemeinde die Erstellung der Begründung des Bauleitplanentwurfs einschließlich Umweltbericht einem Dritten übertragen. Die Verantwortung der Gemeinde für die nach dem BauGB zugewiesenen materiellen Aufgabenbereiche bleibt dabei jedoch unberührt. Es handelt sich nicht um eine materielle Privatisierung, sondern um eine funktionelle oder formelle Privatisierung. Bei einer Inanspruchnahme der Möglichkeiten des § 4b BauGB bleibt die kommunale Verantwortung und damit der hoheitliche Charakter der Erstellung der Begründung des Bauleitplanentwurfs einschließlich Umweltbericht unberührt. Davon macht die Landeshauptstadt München regelmäßig Gebrauch, d.h. die Begründung des Bebauungsplanentwurfs nebst Umweltbericht wird durch Fachbüros in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung erstellt und von den Fachstellen der Landeshauptstadt München nach kritischer Prüfung abgenommen.

Soweit die Flächen im Planungsgebiet im privaten Eigentum von Planungsbegünstigten liegen, übernehmen die Planungsbegünstigten die Kosten für ursächliche Gutachten, Wettbewerbe und sonstigen Planungsschritte nach Ziff. 2.1 der

SoBoN - Verfahrensgrundsätze („Wettbewerbskosten, Honorare nach HOAI bei Vergabe von Leistungen an Dritte, Kosten für Gutachten etc.“). Wenn das Planungsgebiet anteilig im Eigentum von Stadt und Privaten liegt, erfolgt eine Kostenteilung. Im vorliegenden Verfahren wurde – solange die Landeshauptstadt nur anteilig im Eigentum der Flächen im Planungsgebiet war, entsprechend verfahren.

Soweit die Flächen des Planungsgebietes im Eigentum der Stadt liegen, werden die Gutachten, Wettbewerbe und sonstigen Planungsschritte durch städtische Mittel finanziert. Nach den Vorgaben der SoBoN ist die Landeshauptstadt München mit ihrem Grundbesitz im Wesentlichen einem privaten Planungsbegünstigten gleichgestellt. Das bedeutet, dass das für die städtischen Liegenschaften zuständige Kommunalreferat auch die für die Abwägung erforderlichen Planungsleistungen finanzieren muss. Im vorliegenden Verfahren wurden daher erforderliche Gutachten bzw. Einschätzungen seit Erwerb der Flächen durch die Landeshauptstadt durch das Kommunalreferat finanziert. Hoheitliche Aufgaben werden nicht übertragen, die Verantwortung bleibt bei der Gemeinde.

Ziel ist eine die (Personal-)Kosten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung schonende sowie effiziente Durchführung von Bebauungsplanverfahren. Auch wenn die Beschaffung von Planungsleistungen wie Gutachten und die Durchführung von Wettbewerben durch die Planungsbegünstigte erfolgt, verbleibt die Steuerung des Bebauungsplanverfahrens – wie oben dargestellt - bei der Landeshauptstadt München.

Personalkapazitäten, alle erforderlichen Planungsleistungen, Wettbewerbe und Gutachten selbst durchzuführen oder selbst zu vergeben, bestehen beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht. Bei einer Übertragung aller Planungsschritte auf die Verwaltung müssten hier weiterführende personelle und finanzielle Anpassungen in erheblichen Umfang erfolgen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung kommt, wie dargestellt, seiner Aufgabe nach, die Koordinierung und Steuerung des Planungsprozesses zu übernehmen. Die kommunale Verantwortung bei der Durchführung von Bebauungsplanverfahren verbleibt bei der Landeshauptstadt München. Die Entscheidung über die Bauleitpläne trifft der Stadtrat.

Bestimmtheitsgebot

Die eingeholten Gutachten beleuchten alle abwägungserheblichen Belange, soweit diese einer gutachterlichen Prüfung zugänglich sind. Soweit einzelne Fragen einer endgültigen Klärung erst in nachgelagerten Genehmigungsverfahren zugeführt werden, ist dies sachgerecht zulässig. Bestimmte Fragestellungen lassen sich in den später anschließenden spezifischen und konkreten (Genehmigungs-)Verfahren zu den einzelnen Bauvorhaben sogar besser bear-

beiten als auf Ebene der Bauleitplanung. Deswegen sind auch die einschlägigen Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zu unbestimmt.

Bezüglich des Bestimmtheitsgebotes wird des Weiteren verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung und A 2.7.2 Bestimmtheitsgebot.

Weitere Gutachten

Bezüglich des Einwandes, dass die zwingend notwendig zu erstellenden Gutachten nicht vorliegen, wie z.B. eines zu den zu erwartenden Lichtimmissionen in der Nachbarschaft und ein umweltmedizinisches/toxikologisches in Bezug auf die Emissionen der Kompostieranlage, wird darauf hingewiesen, dass eine Stellungnahme des Bayerisches Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit bezüglich der Jahresmittelwerte zu den Schimmelpilze und Gesamtbakterien vorliegt.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 2.9.3 Bundes Immissionsschutzgesetz
- A 3.3 Planungsalternativen / Prüfung anderer Standorte für Wohnen Planungsstopp
- A 7.5 Kompostierungsanlage
- A 7.5.2 Kompostierungsanlage - Lufthygiene

Lichtimmissionen gelten gem. § 3 des BImSchG als schädliche Umwelteinwirkungen, falls hieraus „Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft“ hervorgehen. Dabei sind sowohl Menschen als auch Tiere und Pflanzen als relevante Immissionsempfänger berücksichtigt. Gesetzliche Anforderungen an Lichtimmissionen bestehen zurzeit jedoch nicht. Zur Beurteilung der Lichtimmissionen hat die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) deshalb die Licht-Richtlinie „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ veröffentlicht. Zu den lichtemittierenden Anlagen gehören gemäß der Licht-Richtlinie „künstliche Lichtquellen aller Art“. Davon ausgenommen sind jedoch gemäß § 3 Absatz 5 BImSchG „Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes“. Hilfsweise werden diese Grenzwerte jedoch zur immissionsseitigen Bewertung der Lichtbelastung herangezogen. Da im Zuge der Errichtung des vorliegenden Vorhabens, abgesehen von der Beleuchtung des öffentlichen Straßenraums, nicht davon ausgegangen wird, dass relevante künstliche Beleuchtungsanlagen (z.B. Flutlichtstrahler bei Sportanlagen) errichtet werden, wurden im Zuge des Bauleitplanverfahrens mögliche Immissionen, verursacht durch künstliche Beleuchtung, nicht berücksichtigt. Für den Fall, dass im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens relevante künstliche Beleuchtungen vorgesehen sind, werden diese aus immissionsschutzfachlicher Sicht, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens untersucht werden.

Einsichtnahme in / Zurverfügungstellen der Gutachten

Entsprechend der regelmäßigen Verwaltungspraxis der Landeshauptstadt München und der rechtlichen Erforderlichkeit wurden die Gutachten während der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB von Beginn an zur Einsicht bereit gehalten. Im Laufe der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte aufgrund der Sondersituation der Corona-Pandemie und der Vielzahl der Anfragen, eine Anpassung der Verwaltungspraxis für das vorliegende Verfahren derart, dass die Gutachten auch digital zur Verfügung gestellt wurden. Die Tatsache, dass dies nicht von Beginn an ermöglicht wurde, führt jedoch nicht dazu, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht rechtmäßig durchgeführt wurde, da lediglich über das rechtlich erforderliche Angebot hinaus, weitere Angebote geschaffen wurden.

Der Ansatz war also, mehr zu ermöglichen als erforderlich, um den Besonderheiten der Pandemielage zu begegnen.

Angesichts der Pandemielage war die Verwaltung bemüht, trotz der Kontakt- und Zugangsbeschränkungen den Bürger*Innen eine möglichst wenig eingeschränkte Beteiligung zu ermöglichen und machte hierzu Ausnahmen von der bisherigen Praxis der Verwaltung im Zuge bisheriger Bebauungsplanverfahren. Diese pragmatischen Ansätze hatten jedoch zumindest seinerzeit nicht das Ziel, einen neuen allgemeinen Standard zu begründen. Das Baugesetzbuch schreibt eine einmonatige Auslegung vor, eine Verlängerung des Zeitraumes war nicht erforderlich. Die Landeshauptstadt München hat indes keinen Gebrauch von § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB gemacht, wonach nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen unberücksichtigt bleiben können, sondern hat alle Einwendungen – auch die verfristeten – berücksichtigt.

Amtsermittlungspflicht

Die Erhebung des abwägungsrelevanten Materials begegnet keinen Bedenken. Sämtliche Gutachten, Untersuchungen und weitere Materialien, die dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens durch entsprechend beauftragte Planungsbüros vorgelegt werden, werden einer eingehenden internen Prüfung auf Stichhaltigkeit, angewandte Methodik und Plausibilität der jeweiligen Ergebnisse unterzogen. Dies ist die Grundlage dafür, dass sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung diese Materialien zu eigen und sie zum Gegenstand insbesondere der umfassenden Abwägung im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens macht.

2.5 Ermittlungspflicht durch die Verwaltung

Man stelle fest, dass offensichtlich Ermittlungsdefizite vorlägen. Man fordere eine Nacherhebung der fehlenden Unterlagen. Denn eine unvollständige Erhebung könne zu einer falschen Bewertung und damit zwangsweise auch zu einem falschen Abwägungsergebnis führen. Dies könne bei Vorliegen einer Abwägungsdisproportionalität, also dass fälschlich anderen Belangen Vorrang eingeräumt worden sei, zu einer Abwägungsfehlschätzung und zur Nichtigkeit des Planes

führen. Eine Nichtigkeit sei auch dann gegeben, wenn eine falsche Prognose über künftige Entwicklungen gegeben worden sei.

In der rechtskräftigen 7. Verordnung zur Änderung des Regionalplans München (14) (Vierundzwanzigste Änderung) seien in der Anlage Karte 2 „Siedlung und Versorgung - Regionale Grünzüge, Regionaler Biotopverbund“ die Grünzüge nicht grenzscharf dargestellt. Außerdem sei auf dieser Karte das Planungsgebiet in den Grünzug „Gleißental/Hachinger Tal“ einbezogen.

Deshalb fordere man folgendes:

- Die Schutzgüter Klima, Luft und Landschaftsbild seien umfänglich, vollständig und für das Vorhaben und die angrenzenden Gebiete in angemessener Weise darzulegen.
- Die Ergebnisse der Stadtklima-Analyse von 2014 und der Stadtklima-Untersuchung von 2020 seien zu berücksichtigen.
- Die Ergebnisse des vom Stadtrat beschlossenen mikroklimaökologischen Gutachtens zum Strukturkonzept Hachinger Tal seien abzuwarten und bei der Planung zu berücksichtigen.

Stellungnahme:

Es ist dem Einwand nicht zu entnehmen, in welchem Bereich Ermittlungsdefizite vorliegen, da sie hier nicht konkret benannt werden. Es wurden jedoch im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens in Zusammenarbeit mit den Fachstellen und Gutachterbüros alle erforderlichen Grundlagen zur Beurteilung der Planung eingeholt. Dabei wurden Rückmeldungen aus den Beteiligungen der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB und der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB geprüft und die fachlichen Unterlagen ggf. ergänzt. In gleicher Weise wurden Prognosen über die Entwicklung getroffen und bewertet. Da auch hier keine konkreten Prognosen benannt werden, kann nicht näher darauf eingegangen werden (siehe hierzu auch A 2.4.2 Gutachten zur Öffentlichkeitsbeteiligung).

Die Tatsache, dass zum Zeitpunkt der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB abschließende Gutachten nicht vorlagen und auch nicht Bestandteil der Darlegungsunterlagen waren, stellt keinen Verstoß gegen die gesetzlichen Vorgaben ebenso wenig wie gegen die gesetzliche „Ermittlungspflicht“ dar.

Der Sinn und Zweck der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, liegt u.a. darin, Material für eine rechtlich einwandfreie Planung zu gewinnen und zu besseren Informationen der planenden Gemeinde über die Wünsche der planungsbetroffenen und planungsinteressierten Öffentlichkeit führen.

Die Regionalen Grünzüge dienen gemäß Regionalplan allgemein der Verbesserung des Bioklimas und der Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches, der Gliederung der Siedlungsräume und der Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen. Die Regionalen Grünzüge werden großmaßstäblich und flächig im Regionalplan dargestellt. Die Grünzüge wurden in den FNP mit integrierter Landschaftsplanung nachrichtlich übernommen.

Die Ausführungen im Bebauungsplan zu den Schutzgütern Klima, Luft und Landschaft (Orts- und Landschaftsbild) unter Ziffer 7.2.5., 7.2.6. und 7.2.7. wurden mit den Fachstellen der Landeshauptstadt München geprüft und dargelegt. Die Schutzgüter wurden in angemessener Weise dargestellt.

Bezüglich der Ergebnisse der Stadtklima-Analyse von 2014, der Stadtklima-Untersuchung von 2020 und dem mikroklimaökologischen Gutachten sowie Aussagen zum Strukturkonzept Hachinger Tal wird auf Ziffer A9 Stadtklima verwiesen.

Die zuvor beschriebenen Funktionen des Regionalen Grünzugs bleiben durch die Planung gewahrt.

Zusätzlich wird auf die Ausführungen unter Ziffer A 2.4.2 Gutachten zur Öffentlichkeitsbeteiligung und A 2.6 Abwägung verwiesen.

2.6 Abwägung

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB seien bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das bauplanungsrechtliche Abwägungsgebot sei verletzt, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wie im Fall der Einwendenden.

Die unterlassene Abwägung der Einwände im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren werde sogar noch übertroffen, indem zwischenzeitlich die Gebäudegrundrisse verändert worden seien, so dass noch mehr Wohneinheiten als 228 im Planungsgebiet untergebracht werden könnten. So würden z.B. erst nach dem frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren 3 der 7 geplanten pentagonalen Punkthäuser als hexagonale Gebäude festgesetzt, um eine höhere GF zu erzielen.

Die Landeshauptstadt München sei grundsätzlich verpflichtet, sich im Rahmen der Abwägung mit den konkreten Auswirkungen der angestrebten baulichen Verdichtung im Planungsgebiet (im derzeitigen Außenbereich) auf die Nachbargrundstücke einzelfallbezogen auseinanderzusetzen. Sie müsse gegebenenfalls auch Änderungen in Bezug auf die Anordnung und Ausbildung der geplanten Baukörper in Betracht ziehen.

Die ausgeführten exorbitanten Überschreitungen der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO und die Überschreitung der gesetzlichen Abstandsflächen seien

weder aus städtebaulichen Gründen zu rechtfertigen noch seien diese umgebungsverträglich. Denn hierdurch würde definitiv eine Verschlechterung der Belichtung, Besonnung und Belüftung der Nachbargrundstücke ausgelöst werden.

Kritisiert wird die fehlende Abwägung zur Schaffung von Wohnungen in einer lärmbelasteten Umgebung, die auf den Bestand keine Rücksicht nimmt; die bewohnte Lärmschutzwand sei menschenverachtend.

Der Bestand werde nur be- nicht entlastet; stelle keine Verbesserung der Erholungs- und Aufenthaltsqualität im gesamten Gebiet dar; die Planung bedeute eine unangemessene Immissionsbelastung z. B. in der Kleinfeldstraße. Die Einwendungen richteten sich u.a. gegen die heranrückende Bebauung im Bestand, wobei der Schwerpunkt der Ausführungen auf die beiden geplanten EE-WärmeG-fähigen Anlagen-Typen zur Energieversorgung gelegt werde. Auch hier wäre man von den schädlichen Auswirkungen von Anlagenbau und -betrieb direkt betroffen.

Hinzu komme, dass von den Festsetzungen zu Lasten der Nachbarschaft auch noch abgewichen werden dürfte. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot, des Bestimmtheitsgrundsatzes und als Wertverlust der Bestandsanwesen dar.

Das Bauvorhaben verstoße gegen das Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB. Die einzelnen Auswirkungen des Vorhabens – insbesondere auf die Nachbarschaft – seien in den meisten Punkten gar nicht ermittelt worden und wenn, dann nicht korrekt oder nicht vollständig. Die eingeholten Gutachten, z.B. zu Immissionen und Verkehrsaufkommen seien schlichtweg ungenügend und somit falsch, da sie wesentliche Auswirkungen (Art, Höhe und insbesondere Gesamtbelastung) nicht berücksichtigen. Eine gerechte Abwägung der berührten Interessen sei somit nicht gegeben. Stattdessen seien sogar noch erhebliche Emissionsquellen, wie die KWK-Anlage, die Gas-Brennwertkesselanlage, die Trafostationen, 10 % Gewerbe, etc. erst im Öffentlichkeitsverfahren nachgeschoben worden.

Man stelle fest, dass keine Abwägung erfolgt sei, bezüglich Beeinträchtigung der Funktion des Kaltluftentstehungsgebietes im Grünzug „Gleißental/Hachinger Tal“ für die Frischluftzufuhr der benachbarten Siedlungsgebiete. Da sich Klimafunktionen nicht an künstliche Grenzen hielten wie z.B. kommunale Grenzen oder Straßen, seien Grünzüge nicht flächenscharf, sondern gebietsorientiert, klimaökologisch offen zu den Randgebieten definiert.

Von daher ließen sich die laut Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 anvisierten EEWärmeG-verträglichen KWK-Gas-Brennwert-Anlagen, Wärmepumpe-Gas-Brennwert-Anlage sowie Solarthermie/Photovoltaik-Anlagen auch als lukrative ROI-basierte Investitions- und Finanz-Anlagen auffassen.

Das werfe eine Grundsatzfrage einer möglichen Gefälligkeitsplanung und Vorgehensbindung auf:

Man frage, wie die Stadt München in ihren Rollen als Grundstücks-Eigentümerin, Entwicklerin des Planungsgebiets, Erstellerin des ausliegenden, beschlossenen Bauvorhabens, Bauherrin/Bauträgerin, Anlagen-Betreiberin, Geberin und indirekte Nehmerin von FES sowie Auftraggeberin ihrer 100 %-igen Töchter SWM (Contracting) und GEWOFAG/GWG, neutral, unbefangen und objektiv sein könne hinsichtlich Baugenehmigung, Bauaufsicht, Anlagen-Betreuung, Prüfung der entgegenstehenden öffentlichen Belange und der Einhaltung der Regelungen für baulich-technische Anforderungen an das Bauvorhaben sowie für die Abwehr von Gefahren, die von der Errichtung, dem Betrieb und der Nutzung baulicher Anlagen ausgingen. Man frage, wie sie aufgrund ihrer Monopol-Stellung noch in der Lage sein solle, die von der Bürgerschaft vorgebrachten Einwendungen bzw. Empfehlungen gerecht, verhältnismäßig, vollumfänglich zu prüfen, abzuwägen, gar zu berücksichtigen gemäß § 1 Abs. 7 BauGB. Man frage, inwieweit ein Bürgerbeteiligungs-Prozess im Rahmen einer SEM noch Sinn mache, wenn es um die Durchsetzung finanzieller Interessen von GEWOFAG und SWM auf der einen Seite gehe und der nachweislichen vielfältigen kommunalen Eingebundenheit in und Aktivitäten der Landeshauptstadt München bei zahllosen vorgegebenen Programmen und Agenden auf der anderen Seite („Energiegerechte Stadtplanung“, „Smarter Together“, „LaSie“, „Perspektive München/LA21“, „Integriertes Handlungsprogramm Smart City München“, „Charta der Vielfalt“, „Smart City Charta“, „INSEK/WUS“, „Soziale Integration im Quartier 2020“, „Soziale Stadt“, „Green City“, „City2Share“, „Civitas Eccentric“, „Wohnen in München VI“, „Wohnen für alle/UN Habitat Mit“, „Eurocities-Integrating Cities“, „Aktive Zentren Neuaubing-Westkreuz“, „Gesamtplan zur Integration von Flüchtlingen“, u.v.m.).

Man frage, wie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung vor diesem Hintergrund unter dem Druck der raschen Erreichung der Ziel-Zahlen für Wohneinheiten, für fertig zu stellende SEMs und für die Ansiedlung einer Vielzahl von Neubürger*innen und deren Integration nach dem „Globalen Migrationspakt“ der UNO von 2018 noch offen sein sollte für gerechtfertigte Einwendungen der Anwohnerschaft im Bestand, geschweige denn für eine endgültige Verwerfung des kompletten Bauvorhabens. Aufgrund der Kräfte-Konstellation und den Einhaltungs-Kulissen scheine die Verwerfungs-Lösung von vornherein ausgeschlossen zu werden. Man frage, ob damit die Wirkung der Öffentlichkeitsbeteiligung noch ergebnisoffen sei.

Stellungnahme:

Abwägung allgemein

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (Abwägungsgebot, § 1 Abs. 7 BauGB). Die Abwägung verschiedener Belange führt im Ergebnis dazu, dass Belange aufgrund stärkerer Gewichtung anderer Belange hinter diesen

zurücktreten und letztlich durch die Kommune eine abschließende Entscheidung zu treffen ist.

Die durch den Bauleitplan entstehenden Konflikte müssen dabei sachgerecht bewältigt und bereits auf Ebene des Bebauungsplanes gelöst werden, wenn ein Ausgleich nicht erst im Vollzug des Bebauungsplans, etwa im Rahmen der noch zu erteilenden Baugenehmigungen durch Auflagen oder Bedingungen, sinnvoll ist.

Bei der Gewichtung widerstreitender öffentlicher und privater Belange hat die planende Gemeinde bei der Abwägung das grundsätzliche Recht, Einschätzungen zu treffen und Prioritäten festzulegen, die dem jeweils verfolgten Planungskonzept entsprechen. Dies ist unmittelbarer Ausdruck der verfassungsrechtlich geschützten kommunalen Planungshoheit. Insofern gibt es jeweils ein gewisses Spektrum an in Frage kommenden und in diesem Rahmen zulässigen Abwägungsergebnissen. Die Grenze der Möglichkeiten liegt dort, wo das Gebot der gerechten Abwägung oder sonstige Rechtsvorschriften verletzt werden.

In diesem Zusammenhang ist es daher durchaus möglich und gewollt, dass die Kommune auch einzelne Planungsziele z.B. in Form von kommunalen Planungszielen oder -programmen und bzw. das Interesse der Kommune als Grundstückseigentümerin in die Abwägung einbringt.

Es wird dennoch darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Verfahren nicht wie in den Einwänden dargestellt eine „SEM“ (städtebauliche Entwicklungsmaßnahme entsprechend dem BauGB) betrieben wird.

Dabei kann sich die Planung und mit ihr die Abwägung durchaus im Laufe des Planungsverfahrens verändern und anpassen; wesentlich ist, dass zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses eine gerechte Abwägung auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes erfolgt ist.

Ermittlung der Belange / Ermittlungsdefizit

Die Grundlagen und Auswirkungen der Planung sind umfassend, teilweise mit Hilfe von Gutachten ermittelt worden. Dabei wurde alle im Laufe des Bebauungsplanverfahrens eingegangenen Hinweise geprüft und ggf. berücksichtigt, insbesondere natürlich die Stellungnahmen der Behörden und die eingegangenen Äußerungen der Öffentlichkeit. Die Abwägung in Form der Auseinandersetzung mit den Belangen kann den jeweiligen Stellungnahmen in vorliegendem Satzungsbeschluss und dem vorangehenden Billigungsbeschluss aber auch der Bebauungsplanbegründung mit Umweltbericht entnommen werden.

Bezüglich der Einwände zum Kaltluftentstehungsgebiet, zu den stadtklimatischen Funktionen, zu den Funktionen des Grünzuges hinsichtlich Klima, Luft und Landschaftsbild wird auf die Ziffer A 2.5 Ermittlungspflicht durch die Verwaltung und A 9 Stadtklima verwiesen.

Belastung der Anwohner*innen

Die Immissionsbelastungen für Lärm (Verkehrs- und Anlagenlärm), Lufthygiene (verkehrsbedingte Luftschadstoffe, Bioaerosole, Gerüche) und Erschütterungen wurden ausführlich ermittelt und nach den entsprechenden Regelwerken beurteilt. Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass durch das Planvorhaben keine relevanten zusätzlichen Immissionsbelastungen für die umliegende Nachbarschaft entstehen.

„Abweichungen“ von der Festsetzungen, Bestimmtheitsgebot

Der Abwägung ist die beabsichtigte Planung mit den dort vorgesehenen Öffnungen, beispielsweise durch angelegte Ausnahmen gemäß § 31 Abs. 1 BauGB, zugrunde zu legen.

Eine spätere Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes kann nur unter der Voraussetzung der von § 31 Abs. 2, 3 BauGB erfolgen; stets unter besonderer Würdigung nachbarlicher Interessen zu richten.

Der vorgesehene Bebauungsplan eröffnet Möglichkeiten, die ohnehin nach den gesetzlichen Bestimmungen des Bauordnungsrechts bestehen. Gerade durch solche Regelungen wird erreicht, dass die notwendige Prüfung konkreter beabsichtigter Abweichungen im Sinne des Charakters der vorliegenden Bauleitplanung erfolgen wird.

Gefälligkeitsplanung / Gutachten

Es ist nicht Ausdruck einer sog. „Gefälligkeitsplanung“, wenn die Kommune in Ausübung ihrer verfassungsrechtlich geschützten Planungshoheit Baurecht schafft und dieses selbst bzw. durch ihre Tochtergesellschaften auch umsetzt. Die gesetzlich vorgeschriebenen Bauleitplanverfahren mit den wiederkehrenden Schritten der Öffentlichkeitsbeteiligung und die Entscheidung grundsätzlicher Fragen durch das gewählte Organ Stadtrat gewährleisten verfahrensmäßig und institutionell eine umfassende Berücksichtigung und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange, zumal die Bebauungsplanung auch den Anspruch hat, vor einer gerichtlichen Normenkontrolle zu bestehen.

Die Landeshauptstadt München sieht keinen Anlass, an der Richtigkeit der Gutachten zu zweifeln, die der Planung zugrunde liegen. Sämtliche Gutachten, Untersuchungen und weitere Materialien, die dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens durch entsprechend beauftragte Planungsbüros vorgelegt werden, unterzieht das Referat selbstverständlich einer eingehenden Prüfung auf Stichhaltigkeit, angewandte Methodik und Plausibilität der jeweiligen Ergebnisse. Dies ist die Grundlage dafür, dass sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung diese Materialien zu eigen und sie zum Gegenstand insbesondere der umfassenden Abwägung im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens macht.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Punkten

- A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung
- A 2.4.2 Gutachten zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte
- A 3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen
- A 9 Stadtklima

2.7 Einwandsbehandlung im Billungsbeschluss

2.7.1 Rücksichtnahmegebot

Bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsverfahren habe man auf folgendes hingewiesen: Das Vorhaben würde gegen das Rücksichtnahmegebot verstoßen. Denn die geplanten Wohngebäude würden sich weder hinsichtlich der Geschosshöhe (vier- bis fünfgeschossige Bebauung) bzw. der Höhe und der Form an den vorhandenen Bestand einfügen. Außerdem hätten die geplanten Gebäude eine deutlich größere flächenmäßige Ausdehnung, dies träfe insbesondere für die geschlossene Schallschutzbebauung zu, die sich wie eine massive Wand entlang der Autobahn und der nördlichen Seite der Vorhabengrundstücke erstrecken würde.

Die ausgeführten exorbitanten Überschreitungen der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO und die Überschreitung der gesetzlichen Abstandsflächen seien weder aus städtebaulichen Gründen zu rechtfertigen noch seien diese umgebungsverträglich. Denn hierdurch würde definitiv eine Verschlechterung der Belichtung, Besonnung und Belüftung der Nachbargrundstücke ausgelöst werden.

Außerdem würde durch die Massivität der Bebauungen und die hohen Kamin-schlote auf den Hochhäusern das Ortsbild unzulässigerweise erheblich beeinträchtigt werden.

Stellungnahme:

Grundsätzlich gilt im Baurecht bei der Beurteilung der Zulässigkeit von Bauvorhaben das Rücksichtnahmegebot. Es soll ein einvernehmliches Nebeneinander verschiedener Bauvorhaben in einem Baugebiet dienen und findet somit nur Anwendung auf Bauvorhaben, welche im selben Baugebiet geplant worden sind. Somit kann sich kein Bauherr, welcher in einem benachbarten Baugebiet baut oder bauen möchte, auf einen Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot berufen.

Gemäß diesem Rücksichtnahmegebot, welches Grundsätzlich in § 15 BauNVO geregelt wird, können bauliche Anlagen, welche ansonsten in einem Baugebiet zulässig wären, in Einzelfällen unzulässig sein. Dies ist der Fall, wenn sie aufgrund

- ihrer Anzahl,
- ihrer Lage,
- ihrer Zweckbestimmung oder
- ihres Umfangs

der Eigenart des betreffenden Baugebets widersprechen.

Im Bebauungsplanverfahren ist der § 15 BauNVO nicht anzuwenden. Hier sind die im § 1 Abs. 6 BauGB genannten Belange zu ermitteln und gemäß § 2 Abs. 3 BauGB zu bewerten und abzuwägen.

Die daraus entwickelten Festsetzungen gemäß § 9 BauGB dienen der geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Es wird verwiesen auf die Ausführungen unter Punkten

- A1 Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Baurecht) Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität
- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht
- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG
- A 2 Bauleitplanung Flächennutzungsplanänderung / Stadtentwicklungsplanung / FNP – und Bebauungsplanverfahren gemäß Baugesetzbuch (BauGB)
- A 3.2 Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee, Landschaftsbild / Stadtgestalt / Entwicklungskonzept / Vorgaben aus dem Wettbewerb
- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte
- A 3.4.3 Höhenentwicklung
- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte
- A 3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen

2.7.2 Bestimmtheitsgebot

Man gebe einen Einwand zu § 2 Abs. 3 des Entwurfes der Satzung an: Alleinige Mindestangaben verstießen gegen das Bestimmtheitsgebot.

In den zwei geplanten Wohngebieten (WA 1 und WA 2) sollten Nichtwohnnutzungen, wie z.B. Gastronomie, kulturelle und soziale Nutzungen und Arbeitsmöglichkeiten ermöglicht werden. Unterschiedliche Festsetzungen für die Baugebiete seien möglich. Ausgenommen seien lediglich Nutzungen für Gartenbaubetriebe und Tankstellen. Nichtwohnnutzungen sollten in jedem Gebäude zulässig sein. Welche konkreten Nichtwohnnutzungen erlaubt werden sollten und in welchen Gebäuden, sei nicht festgesetzt worden. Daher seien auch keine Feststellungen hinsichtlich der zu erwartenden Immissionsbelastungen für die Bestandsbewohner getroffen worden (Gewerbelärm, Höhe des zusätzlichen Verkehrs, Schadstoffe, Gerüche). Dieses Vorgehen verstoße gegen den Bestimmtheitsgrundsatz.

Stellungnahme:

In § 2 Abs. 3 wird die Kita mit Mindestmaßen festgelegt (mind. 860 m² GF, mind. 740 m² Freispielfläche). Die Festlegung einer Mindestgröße garantiert, dass die gesetzlichen Anforderungen zum Betrieb einer Kita eingehalten werden. Sollten die Flächen größer werden, stellt dies keinen Nachteil dar, da die Gruppengrößen auf Basis der Bedarfsmeldungen des Nutzerreferates feststehen. Dies genügt dem Bestimmtheitsgebot. Die Verortung der Kita ist dem Plan zu entnehmen. Dort ist die hinweislich dargestellte Freispielfläche erkennbar, die sich im unmittelbaren Anschluss an die Einrichtung befindet (vgl. § 2 Abs. 3 der Satzung).

Die im Einwand als „Nichtwohnnutzung“ genannten möglichen Nutzungen dürfen nach der ständigen Rechtsprechung ca. 10 % im Allgemeinen Wohngebiet (WA) ausmachen. Somit ist auch eine maximale Nichtwohnnutzung bestimmbar.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter Ziffer A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung und Ziffer A 3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe .

2.8 Planerhaltung / Wirksamkeitsvoraussetzungen / Verletzungen von Vorschriften

In § 214 Abs. 1 BauGB seien die Wirksamkeitsvoraussetzungen von Bauleitplänen genannt, die von der Einhaltung bestimmter Verfahrens- oder Formvorschriften abhingen. Es lägen insbesondere folgende beachtliche Verletzungen von Vorschriften vor: Die entgegen § 2 Abs. 3 BauGB die von der Planung berührten Belange, die der Landeshauptstadt München bekannt gewesen seien oder hätten bekannt sein müssen, seien in wesentlichen Punkten nicht zutreffend ermittelt und bewertet bzw. gar nicht ermittelt worden (§ 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB). Die Mängel seien selbst für Laien offensichtlich und wären auf das Ergebnis des Verfahrens von Einfluss gewesen. Außerdem seien die Vorschriften über die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB verletzt worden (§ 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB).

Zudem lägen zahlreiche beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs (§ 214 Abs. 3 BauGB) vor, die offensichtlich und auf das Abwägungsgebot von Einfluss gewesen seien; der Umweltbericht sei in den für die Abwägung beachtlichen Punkten unvollständig (§ 9 Abs. 8 BauGB, § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB) und falsch; die Prüfung von Planungsalternativen nach § 6a BauGB sei unterlassen worden.

Der geplante Bebauungsplan könnte sich nicht aus den Darstellungen des künftigen Flächennutzungsplans entwickeln, da die am 22.07.2020 durch die Vollversammlung des Stadtrates beschlossene Flächennutzungsplanänderung nicht das gesamte Gebiet umfasse, das sich tatsächlich im Umgriff des Bebauungsplans nach § 30 Abs. 1 BauGB befinden würde. Daher könnten im Bebauungsplan we-

der die geplante allgemeine Grünfläche (mit baulichen Anlagen) noch das WA 1 festgesetzt werden.

Stellungnahme:

Die Regelung des § 214 BauGB ist für bereits rechtsverbindliche Pläne anzuwenden. Im gegenwärtigen Stadium ist der Anwendungsbereich der Norm noch nicht eröffnet. Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter der Ziffer A 2.9.2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen.

§ 6a BauGB bezieht sich auf die zusammenfassende Erklärung zum Flächennutzungsplan; Einstellen in das Internet. Daher ist dieser nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens; es wird auf das Parallelverfahren zu der Flächennutzungsplanänderung verwiesen. Gleiches gilt für die in § 6 a Abs. 1 am Ende genannten Planungsalternativen.

Welche sachlichen und planerischen Belange, die das Bebauungsplanverfahren Nr. 2118 betreffen, hier kritisiert werden, ist nicht nachvollziehbar.

Die Vorschriften der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB erfolgten ordnungsgemäß vom 20.04.2017 bis 26.05.2017 (§ 4 Abs. 2 BauGB) und vom 09.07.2020 bis 11.08.2020 (§ 3 Abs. 2 BauGB).

Bezüglich der Öffentlichkeitsbeteiligung wird auf die Ausführungen unter der Ziffer A 2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung / Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung / Veröffentlichung der Gutachten verwiesen.

Der FNP wird zeitgleich zum Bebauungsplanverfahren in einem separaten Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert, so dass der Bebauungsplan mit dem Flächennutzungsplan im Einklang steht und aus diesem entwickelt werden kann. Dabei ist es nicht zwingend, dass der Umgriff der Änderung des FNP dem Umgriff des Bebauungsplans entspricht, was im vorliegenden Fall nicht erforderlich ist. Der Billigungsbeschluss zum FNP wurde von der Vollversammlung des Stadtrates am 22.07.2020 (RIS-Nr. 20-26 / V 00749) beschlossen. Der Stadtrat wird aufgrund der eingegangenen Äußerungen im Rahmen des § 3 Abs. 2 BauGB erneut mit einem Beschluss zur Änderung des FNP befasst werden.

Im Rahmen der FNP-Änderung wird keine Allgemeine Grünfläche dargestellt. Die Festsetzung der Öffentlichen Grünfläche erfolgt im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118.

Die Festsetzung einer Öffentlichen Grünfläche ist sowohl im Bereich der Darstellung des FNPs als ein Reines Wohngebietes (WR) wie auch ein Allgemeines Wohngebiet (WA) zulässig. Eine Darstellung von Gebietstypen erfolgt im FNP erst ab einer bestimmten Größe.

Im Rahmen der FNP-Änderung wird die Darstellung der Flächen für Kleingärten (KG) im geltenden Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung zu Gunsten eines Allgemeinen Wohngebietes geändert.

2.9 Weitere Gesetzen und Normen:

GG, UVPG, BImSchG, BImSchV insbesondere in Verbindung mit dem festgesetzten Standort für ein KWK / BHKW; zu BayBO

2.9.1 Grundgesetz

Zu Artikel 14, Grundgesetz (GG). Eigentum verpflichte. Sein Gebrauch solle zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Man frage, ob das auch für Städte als Eigentümer gelte. Der Eindruck sei, hier solle mit allen Mitteln ein Bauprojekt durchgesetzt werden zum Wohle einer Wohnungsbaugesellschaft. Die Allgemeinheit dürfe es bezahlen und habe sich ansonsten zu fügen.

Die erste Änderung des FNPs mit Grünordnung Nr. 2118 im Jahr 2016 sei doch nur erfolgt, um überhaupt erst an die fehlenden Grundstücke (2/3 des Planungsgebiets) zu gelangen und um sie dann sofort an einen Investor weiterzuverkaufen. Der Investor habe das Projekt auch umgehend inseriert und auf internationalen Messen angeboten. Mit 8 % Renditeversprechen. Jahrzehntlang habe sich die Stadt München geweigert, ihren baureifen Grund entlang der Münchberger Straße herzugeben.

Den Plan, in die 100 m-Anbauverbotszone zu bauen, gebe es schon länger als die Grünen.

Wenn die Stadt München ihr neu erworbenes Grundstück gemäß Artikel 14 GG zum Wohle der Allgemeinheit nutzen wolle, dann belasse sie es als Grünland und halte es von Verbuschung frei, damit der bereits geschwächte Grünzug 10 seine Wirkung entfalten könne. Auch im Hinblick auf kommende Generationen. Grünland lasse sich bei Bedarf schnell wieder in Ackerland verwandeln. Bei Busch- und Waldland sei der Aufwand höher. Auf dem Planungsgebiet gebe es weder Schafe noch Rinder, die dies erledigten. Da müsse die Stadt schon selber ran. Wenn man bereits im Juli/August mähe statt erst im Oktober, dann verbusche die „Wiese“ auch nicht so schnell und vielleicht ließe sich das Heu nutzen (Zoo, Tierchutzverein, Gnadenhof, etc.). Der schwach ausgebildete Trampelpfad von West nach Ost quer durch die Wiese habe sich erst gebildet, als klar gewesen sei, dass hier nichts geerntet werde und somit kein Flurschaden entstehe. Zuvor müssten die Stadträt*innen beweisen, dass sie Bauland in Ackerland verwandeln könnten.

Stellungnahme:

Art. 14 GG

Gerade auch gemeindeeigene Grundstücke baurechtlich zu überplanen, ist Ausdruck der kommunalen Planungshoheit und mögliche Nutzungen sind nach

den gesetzlichen Bestimmungen abzuwägen.
Die unterbreiteten Vorschläge zu einer agrarischen Nutzung widersprechen den eingehend dargelegten Planungszielen der Grundstückseigentümerin, der Landeshauptstadt München.

Grünzug

Bezüglich des Einwandes zum Grünzug wird auf die Einwandsbehandlung Ziffer A 2.5 Ermittlungspflicht durch die Verwaltung verwiesen. Das hier eine Bebauung erfolgen und die jetzige Situation nicht beibehalten werden soll, wird unter Ziffer A 2.6 Abwägung behandelt.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:
A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG ,
A 3.1 Planungsziel Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des FNP (u.a. keine Kleingärten),
A 2.6 Abwägung,
A Fehler: Verweis nicht gefunden Fehler: Verweis nicht gefunden, sowie in der Begründung zum Bebauungsplan Ziffer 6 zum Thema Kosten.

2.9.2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Da 20.275 m² des Planungsgebietes versiegelt werden sollten, handele es sich um ein UVP-pflichtiges Vorhaben nach Anlage 1 Nr. 18.7.2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Hinzuzurechnen seien weitere 600 m² gemäß § 3 Abs. 1 des Entwurfes der Satzung und eine noch nicht bekannte Quadratmeterzahl für die unter § 6 Abs. 1 bis 5 des Entwurfes der Satzung genannten festgesetzten Überschreitungen.

Nach Nr. 18.7.2 der Anlage 1 des UVPG müsse im Falle des Baus eines Städtebauprojektes von sonstigen baulichen Anlagen, für den im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 des Baugesetzbuchs ein Bebauungsplan aufgestellt werde, mit einer zulässigen Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der BauNVO oder einer festgesetzten Größe der Grundfläche von insgesamt 20.000 m² (bis weniger als 100.000 m²) eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 UVPG durchgeführt werden. Eine solche Vorprüfung sei jedoch bis dato nicht erfolgt. Demzufolge sei die Öffentlichkeit weder beteiligt (§ 18 UVPG) noch unterrichtet (§ 19 UVPG) worden.

Eine solche Vorprüfung hätte denklogisch bereits vor der Beschlussfassung über die Aufstellung eines Bebauungsplans nach § 2 Abs. 1 BauGB stattfinden müssen. Der Aufstellungsbeschluss sei bereits am 21.09.2016 gefasst worden, also vor fast 4 Jahren.

Schon in der Bekanntmachung eines Aufstellungsbeschlusses sei darauf hinzuweisen, dass auf die an sich nach § 2 Abs. 4 BauGB notwendige Umweltprüfung verzichtet werde, was im konkreten Fall nicht der Fall gewesen sei. Sei keine Vorprüfung durchgeführt worden, komme eine Heilung dieses Rechtsmangels von vornherein nicht in Betracht. Es müsse verfahrensmäßig eine Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB an

der Vorprüfung im Einzelfall stattgefunden haben. Unterbleibe diese Beteiligung gänzlich, liege ein beachtlicher Rechtsverstoß vor.

Weiter griffen für UVP-pflichtige Vorhaben die Zulassungsentscheidungen im Sinne von § 2 Abs. 6 UVPG. Nach der Rechtsprechung des EuGH würden dem Begriff der „Genehmigung“ des Art. 1 Abs. 2 UVP-RL auch alle Teilentscheidungen innerhalb eines gestuften Genehmigungsverfahrens unterfallen, durch das der Vorhabenträger insgesamt das Recht zur Durchführung seines Vorhabens erhalte. Hierzu gehörten etwa Entscheidungen, die für die Zulassung eines UVP-pflichtigen Vorhabens neben der eigentlichen Genehmigung erforderlich seien, wie z.B. Beschlüsse nach § 10 BauGB über die Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen.

Die erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung und die erforderlichen Vorprüfungen des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflichtigkeit seien im konkreten Fall weder durchgeführt noch nachgeholt worden und demzufolge auch keine erforderliche Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne von § 18 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder im Sinne von § 10 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Als Teil der betroffenen Öffentlichkeit hätten die Einwender*innen nach § 4 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 UmwRG einen an keine weitere Voraussetzung geknüpften Anspruch auf gerichtliche Aufhebung der verfahrensfehlerhaften Entscheidung, falls das Bauleitplanverfahren dennoch weiter betrieben werde.

Man rüge ausdrücklich die Verletzung der in § 214 BauGB benannten Wirksamkeitsvoraussetzungen und die weiteren Verfahrensfehler und Irreführungen. Für die Abwägung bzw. die Abwägungsfehler sei die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Flächennutzungsplan maßgebend (§ 214 Abs. 3 BauGB). Die endgültige Beschlussfassung über die FNP-Änderung sei bereits am 22.07.2020 durch die Vollversammlung des Stadtrates erfolgt.

Stellungnahme:

Umweltverträglichkeitsprüfung / Bebauungsplanverfahren

Im Verfahren der Bauleitplanung findet kein förmliches Verfahren nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) statt, sondern eine sog. Umweltprüfung, durch die selbstverständlich ebenfalls erreicht wird, dass sich die planende Gemeinde sorgfältig mit allen inhaltlichen Vorgaben zum Umweltschutz und zur Umweltvorsorge für die Bauleitplanung auseinandersetzt, damit ihr in dieser Hinsicht fundierte Grundlagen für ihre Planungsentscheidungen zur Verfügung stehen. Der „Durchführungskatalog“ des UVPG entfaltet bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes unmittelbare Wirkung nur bei der Frage, ob im Rahmen eines beschleunigten oder vereinfachten Verfahrens (§§ 13 und 13a BauGB) eine Umweltprüfung ausnahmsweise entfallen kann. Diese Verfahrensarten finden hier jedoch von vornherein keine Anwendung. Vorliegend gilt also, dass eine ggf. nach dem UVPG erforderliche UVP in der Bauleitplanung

nicht als eigenes Verfahren in Erscheinung tritt, sondern als Umweltprüfung nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt wird.

Das Ergebnis der Umweltprüfung ist bei der Abwägungsentscheidung über den Plan zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass die Belange des Umweltschutzes – abgesehen von zwingenden gesetzlichen Vorgaben wie den Vorschriften des BNatSchG zum Umgang mit Beeinträchtigungen von Natura 2000 Gebieten – der bauleitplanerischen Abwägung zugänglich sind.

Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens wird nicht auf eine Umweltprüfung verzichtet, eine Umweltprüfung wird durchgeführt; entsprechend müssen auch nicht die Voraussetzungen für einen Verzicht vorliegen.

Die Verfahrensanforderungen werden beachtet, inhaltlich sind die geplanten Festsetzungen ordnungsgemäß abgewogen. Es sind keine Verstöße gegen die genannten Einzelnormen (u.a. § 10 BauGB, § 18 UVP-Gesetz, § 10 BImSchG, § 4 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 UmwRG) ersichtlich. Zum Teil entfalten diese Normen zudem keine unmittelbare Wirkung im Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes. Soweit sie materiellrechtliche Regelungen enthalten, wurden die entsprechenden Belange ordnungsgemäß abgewogen.

Die Regelung des § 214 BauGB gilt für bereits in Kraft getretene Bauleitpläne. Im gegenwärtigen Stadium ist der Anwendungsbereich der Norm noch nicht eröffnet. § 214 BauGB normiert die möglichen Folgen von formellen und materiellen Fehlern beim Erlass von Bebauungsplänen. Da die Plangeberin von der Rechtmäßigkeit des vorliegenden Verfahrens ausgeht, erübrigen sich Ausführungen zu etwaigen Wirkungen des § 214 BauGB auf den vorgesehenen Bebauungsplan.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter der Ziffern:

A 2.9.2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und

A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage).

2.9.3 Bundes Immissionsschutzgesetz

Bezogen auf die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse merke man an, dass Kraft-Wärme-Koppelungsanlagen (KWK) > 1 MW genehmigungspflichtig seien. Für ein Planungsareal dieser Größenordnung werde nach Hochrechnung eine Kapazität von deutlich über 2 MW benötigt. Mit derartigen Anlagen seien erhebliche Belastungen (Lärm, Schadstoffausstoß, Erschütterungen und Schwingungen) verbunden. Bei dem hier vorliegenden Schottergrund würden sich Erschütterungen im ganzen Siedlungsgebiet ausbreiten. Es seien keine Aushänge über den Stand eines Genehmigungsverfahrens einsehbar gewesen.

Aufgrund ihrer tatsächlichen Feuerungswärmeleistung im Bereich von 1-10 MW, welche zur Versorgung von mindestens 230 Wohneinheiten gebraucht würde, un-

terlägen (gemäß BImSchG) genehmigungspflichtige mittelgroße Anlagen, wie die hier anvisierte unterirdische KWK-Anlage, einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), genauer einer standortbezogenen Vorprüfung auf UVP-Pflichtigkeit, sobald sie auch als Biogasanlage fungierten. Relevant könnten aber auch Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen werden, auf die die Vorschriften des KrW-/AbfG Anwendung fänden, mit einer Durchsatzleistung von 10 Einsatzstoffen oder mehr je Tag. Bei einer Durchsatzleistung von 1 t bis weniger als 10 t Einsatzstoffen je Tag sei das Vorhaben noch standortbezogen vorprüfungspflichtig.

Stellungnahme:

Mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße wird nur die mögliche Situierung einer KWK-Anlage – unterirdisch am Süden des Bau- raumes 8 festgesetzt.

Eine Genehmigungspflicht sowie die Verpflichtung zur Einhaltung weiterer rele- vanter Normen z.B. hinsichtlich der technischen Anforderungen einer solchen An- lage bleiben davon unberührt und sind in der späteren Genehmigung zu prüfen.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter der Ziffern:

A 2.9.3 Bundes Immissionsschutzgesetz und

A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anla- ge).

3 Planungsziel / Planungskonzept / Entwicklungskonzept / Planungsalternati- ven / Planungsfolgen

3.1 Planungsziel

Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des FNP

(u.a. keine Kleingärten)

Im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss vom 21.9.2016 sei bereits die im vor- handenen Flächennutzungsplan vorgesehene Nutzung eines Teils des Geländes als Kleingärten bzw. die Errichtung von Kleingärten, wozu die Stadt grundsätzlich verpflichtet sei, aufgegeben worden und dies sei im Billigungsbeschluss vom 8.4.2020 mit der gleichen Begründung beibehalten worden, der „kaum realisier- baren Finanzierung eines Lärmschutzes allein für Kleingärten“. Hier habe sich ein Argumentationsfehler eingeschlichen: Der Lärmschutzwall wäre ja nicht „allein“ für Kleingärten, sondern für die gesamte Linie von Neubauten zu errichten. Auch hier ergebe sich zwingend die Einwendung: Bei einer Beschränkung der Höhe der zu bauenden Wohnhäuser auf die Formel $G + \text{eineinhalb}$ wären die Kosten für eine „Lärmschutzeinrichtung“ wahrscheinlich um ein wesentliches niedriger, da diese nicht so hoch sein müsste, dass sie fünfstöckige Häuser mit 8 m Höhe vor dem Autobahnlärm schützen könnte. Dass die Errichtung von Wohnungen im

oben genannten Beschluss „priorisiert“ worden sei, sei ein Produkt der geradezu monomanischen Baupolitik des Münchner Oberbürgermeisters und Stadtrats und richte sich gegen die legitimen Interessen der Bevölkerung, hier konkret gegen die Giesinger. Antragsteller für eine Kleingartenparzelle müssten mindestens drei Jahre auf eine Zuteilung warten.

Der derzeit gültige Bebauungsplan sehe jedoch am östlichen Rand des Geländes längs der BAB 8 München Salzburg auf ca. 150 m Länge einen Lärmschutzwall von bis zu 10 m Höhe vor bei einer Riegelbebauung von bis zu 13,50 m Höhe. Dieses Bauwerk erfordere unvergleichlich viel mehr Ausgaben als eine Lärmschutzeinrichtung für Kleingärten, zumal mit deren Errichtung auch eine maßvolle Bebauung des Geländes mit Einfamilien-, Doppel- und Mehrfamilienhäusern nach der Höhenformel $E + 1 \frac{1}{2}$ hätte einhergehen können und sich die Kosten eines Lärmschutzwalles auf das gesamte Projekt verteilt hätten. Diese Änderung des FNP sei unter dem Diktat der Priorisierung des Baus von Wohnungen und der bereits laufenden Zusammenarbeit mit einer international operierenden Immobilienfirma erfolgt, die auf der Immobilienmesse in Cannes 2016 als Partner der Landeshauptstadt München aufgetreten sei, einen (keineswegs rechtsgültigen) „Bebauungsplan“ in Form eines Architekturplans vorgelegt hätte und um (zahlungskräftige) Käufer geworben hätte (ausführliche Ausführungen hierzu unter Ziffer 12).

Dieser habe bereits Inhalte der neuen sogenannten „smart-city“-Bewegung enthalten wie Autofreiheit (Sammelgaragen an zwei Punkten des Geländes) und sogenanntes „urban gardening“ in ausbaufähigen Ansätzen wie der „Allmende“, die leicht in Mietbeete für die Hausbewohner, Hochbeete, Patenschaften für Blumenkästen, Sträucher und Bäume parzelliert werden könnte - dies als Verkaufsanreiz für die Eigentümerin von 70 % des Geländes, der dem Projekt einen modischen „Touch“ verleihe. Zwar behaupte das Baureferat in seiner Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 14 - 20 E 02099 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 Obergiesing-Fasangarten vom 28.6.2018: „Für das Planungsgebiet Münchberger Straße oder das angrenzende Bestandsgebiet Fasangarten besteht derzeit kein Smart-City-Vorhaben“. In der gleichen Stellungnahme heiße es aber auch: „Smart City ist ein für die Landeshauptstadt bedeutendes Thema im Rahmen der Entwicklung einer gesamt-städtischen Digitalisierungsstrategie sowie in einer Reihe von experimentellen Pilotprojekten in einzelnen Stadtquartieren“. Das bedeute konkret: Die Änderung des FNPs stelle einen Blankoscheck für willkürliche, auch nur der Mode oder bestimmten Interessen geschuldete Projekte dar, die an der Bevölkerung vorbei oder gegen ihren Willen realisiert werden sollten.

Man werde die beabsichtigte Billigung der FNP-Änderung von Kleingärten (KG) in Allgemeines Wohngebiet (WA) ablehnen. Man fordere die Stadtverwaltung auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Errichtung einer Kleingartenanlage, Nutzung von Gebäude für „soziale Infrastruktur“.

Mit der geplanten Änderung des FNP sei der Wegfall einer Fläche für Kleingärten

verbunden. Nach einem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Urbanes Gärtnern in München“ vom 19.2.2014, Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 13752, wäre in der Regel die Realisierung von Kleingärten auf solchen Flächen grundsätzlich vorzusehen.

Das werde im Vortrag der Referentin zur Änderung des FNPs mit der Begründung abgelehnt, dass die Anforderungen an Lärmschutzmaßnahmen für Kleingartenanlagen und Allgemeinen Wohngebieten gleich sind.

Dabei sei nicht berücksichtigt worden, dass die angrenzende Autobahn auf der gesamten Länge des Planungsgebietes zwischen der Eisenbahnbrücke (S-Bahnlinie S7) und der Brücke Fasangartenstraße deutlich über 3 m unter dem Geländeneiveau, praktisch in einer Einhausung liege. Ein hoher finanzieller Aufwand an Lärmschutzmaßnahmen für eine Kleingartenanlage könne daher gar nicht entstehen, denn eine Lärmschutzmaßnahme sei mit dieser tiefergelegten BAB zum großen Teil bereits realisiert.

Die in dem Vortrag der Referentin zur FNP-Änderung vom 1.7.2020 dargestellte kaum realisierbare Finanzierung eines Lärmschutzes werde ja erst durch die im parallel laufenden Bebauungsplanverfahren vorgesehene fünfgeschossige Bebauung nötig, im weiteren Verlauf der Autobahn nach der Brücke Fasangartenstraße liege die BAB auf dem Geländeneiveau des Umlandes. Hier genüge für die Reihenhäuser an der Auerspitzstraße ein etwa 4 m hoher Erdwall auf dem nicht bebaubaren Geländestreifen parallel zur BAB.

Hier stünden eineinhalbgeschossige Reihenhäuser. Für eine Kleingartensiedlung würde, wenn der Lärmschutz durch die gut 3 m tieferliegende BAB nicht ausreiche, ein kleiner Erdwall auf eine Höhe analog zum Lärmschutz Auerspitzstraße ausreichen. Das könne kostengünstig realisiert werden.

Das Argument der Referentin „der hohe finanzielle Aufwand mit einer kaum realisierbaren Finanzierung eines Lärmschutzes für eine Kleingartenanlage“ sei wie oben dargelegt als falsch anzusehen. Aufwändige Lärmschutzmaßnahmen würden erst durch eine FNP-Änderung nötig, denn das parallel dazu laufende Bebauungsplanverfahren sehe eine Bebauung mit fünfgeschossigen Wohnblocks vor.

Stellungnahme:

Es ist richtig zu stellen, dass der Eckdaten und Aufstellungsbeschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanverfahrens und zur Änderung des FNP am 28.09.2016 (und nicht am 21.09.2016) erfolgte.

Hinsichtlich der Funktion und Rechtswirkung einer Änderung des FNP wird darauf hingewiesen, dass es sich um eine vorbereitende Bauleitplanung handelt, die keine direkte Rechtswirkung entfaltet. Der FNP wird zeitgleich zum Bebauungsplanverfahren in einem Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert, so dass der Bebauungsplan mit dem Flächennutzungsplan in Einklang steht und aus diesem entwickelt werden kann. Das Parallelverfahren durchbricht damit nicht das sog. Entwicklungsgebot, sondern ist ein vom Gesetzgeber geregelter Weg, gerade diesem inhaltlichen Anspruch gerecht zu werden. Da nach § 8 Abs.

3 Satz 2 BauGB der Bebauungsplan bereits mit der sog. „Planreife“ des Flächennutzungsplans bekanntgemacht werden kann, gibt das Gesetz keine notwendige zeitliche Abfolge der Beschlüsse über Flächennutzungs- und Bebauungsplan vor, solange eine wechselseitige Fortschreibung beider Pläne im Sinne des Parallelverfahrens tatsächlich stattfindet.

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Dabei steht der Gemeinde im Rahmen der rechtlichen Grenzen ein Gestaltungsspielraum zu. Die hier dargestellten Aspekte hinsichtlich des Bedarfs an Kleingärten wurde in die Abwägung zu den vorliegenden Bauleitplänen (FNP und Bebauungsplan) einbezogen.

Gleichermaßen wurden aber auch die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung bei der Abwägung hinsichtlich der Planungsziele berücksichtigt:

Ausreichend bezahlbare Wohnungen zu schaffen und zu sichern, ist eine zentrale Herausforderung der Münchner Stadtentwicklungspolitik. In dem wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI 2017 - 2021“ wurden die Zielvorgaben und Förderprogramme der Münchner Wohnungsbaupolitik weiterentwickelt, die den Planungszielen für den Bebauungsplan mit Grünordnung zu Grunde liegen.

In der vorliegenden Planung stellt erst der vier- bis fünfgeschossige Gebäuderiegel mit einer Länge von über 230 m den Lärmschutz für die westlich gelegenen Freiflächen und die Solitärgebäude dar. Um die Aufenthaltsqualität für eine Kleingartenanlage herzustellen, wäre ein deutlich höherer und damit auch breiterer Lärmschutzwall als der vorhandene oder auch der aktuell im Rahmen der Bebauungsplanung direkt an der Autobahn geplante, notwendig, der aber höherliegende Geschosse der Bebauung nicht vollständig vor dem Autobahnlärm schützen könnte.

Der aktuelle Bebauungsplanentwurf sieht eine Lärmschutzanlage (Wall / Wandkombination) vor, deren Krone ca. 5,60 m über dem Planungsgebiet und ca. 8 m über der Fahrbahn der Autobahn BAB 8 liegt. Die Wandhöhen für die Riegelbebauung liegen zwischen 13,5 und 18 m. Die Baukosten für dieses Gebäude liegen sicher über den Kosten für eine Lärmschutzanlage, ermöglichen dafür aber die Erstellung von Wohnraum im vorgesehenen Umfang.

Die BAB 8 liegt zwischen 2 und 2,5 m tiefer als das Planungsgebiet, was bei der Ermittlung der notwendigen Höhe einer Lärmschutzanlage selbstverständlich berücksichtigt wurde. Eine Einhausung ist hier nicht vorhanden und daher auch nicht berücksichtigt.

Mit den südlich der Fasangartenstraße vorhandenen Bestandsgebäuden ist die

Situation nicht zu vergleichen, da der Gesetzgeber klar zwischen Bestandssituation und Planung unterscheidet und bei der Ausweisung neuer Baugebiete (sowohl für Wohngebiete als auch Kleingartengebiete) jeweils aktuelle gesetzliche Anforderungen anzusetzen sind.

Die vorgelegte Planung ist das Ergebnis aus der Abwägung u. a. der Belange Wohnungsbau, Kosten, Stadtgestalt und Nutzbarkeit der Freiflächen und ist das Ergebnis einer gesetzeskonformen Bauleitplanung.

Dabei wurde das Ziel und der Umfang der geplanten Wohnbebauung stets im Verhältnis mit den in diesem Zuge erforderlichen Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen betrachtet: Es wurde nachgewiesen, dass die Wohnbebauung auch im vorgeschlagenen Umfang im Zusammenspiel mit entsprechenden und im Hinblick auf die Wohnnutzung, Gestaltung und technischen Möglichkeiten verträglichen Maßnahmen des Immissionsschutzes möglich ist. Die ursächlich durch die Planung ausgelösten Kosten sind durch die Planungsbegünstigte zu tragen.

Es wird des Weiteren auf die Ausführungen in der Begründung unter Ziffer 2.3 planerische Ausgangslage und Ziffer 4.11 zu den erforderlichen Maßnahmen des Immissionsschutzes sowie Ziffer 6 zu den Kosten sowie auf die Ziffern A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung, A 2.6 Abwägung, A 2.9.3 Bundes Immissionsschutzgesetz verwiesen.

Dargestellt und betrachtet wurde auch die durch eine weitere Wohnbebauung im Planungsgebiet dann nicht mögliche Errichtung von Kleingärten:

An der Münchberger Straße wurde mit dem Aufstellungsbeschluss die Schaffung von 25 bis zu 30 Parzellen zu Gunsten einer Wohnentwicklung im gesamten Planungsgebiet aufgegeben.

Wie im Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.02.2014 (VV) Urbanes Gärtnern in München - Analyse und Grundsatzbeschluss dargestellt, verfolgt die Landeshauptstadt München das Ziel für das Wohnen im verdichteten Geschosswohnungsbau den Bürgerinnen und Bürgern einen Ausgleich in Form von nutzbaren Freiflächen, - u.a. Kleingärten gemäß Bundeskleingartengesetz, zu schaffen. Aus dem Beschluss von 2014 ergibt sich aber keine „Verpflichtung zur Schaffung von Kleingärten“, auch nicht, wenn hierdurch die Wartezeit auf eine Kleingartenparzelle verkürzt werden kann.

Die kritisierten Ziele der hier sogenannten „smart-city“-Bewegung wie Autofreiheit (Sammelgaragen an zwei Punkten des Geländes) und sogenanntes „urban gardening“ in ausbaufähigen Ansätzen wie der „Allmende“, die leicht in Mietbeete für die Hausbewohner, Hochbeete, Patenschaften für Blumenkästen, Sträucher und Bäume parzelliert werden könnten, entsprechen u. a. den im Aufstellungsbeschluss und im Billigungsbeschluss genannten Zielen der vorliegenden Planung, siehe Ziffer 4. Planungskonzept der Begründung zum Bebauungsplan.

In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 2118 wird eine zeitgemäße, nachhal-

tige Stadtplanung „beschrieben“ und nicht ein „Smart-City-Vorhaben“.

„Smart City“ ist, wie im Einwand korrekt wiedergegeben, ein für die Landeshauptstadt München bedeutendes Thema im Rahmen der Entwicklung einer gesamtstädtischen Digitalisierungsstrategie.

Was die vorgetragene Anpreisung des Vorhabens einer privaten Firma in Cannes anbelangt, liegt dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung keine Information vor, da dieser Umstand nicht bekannt war. Zum Thema Immobilienmesse in Cannes wird auf die Ausführungen unter Ziffer A 12.1 Behandlung im Stadtrat verwiesen.

Die Flächen stehen mittlerweile im Alleineigentum der Landeshauptstadt München, sodass sich Verkaufsangebote Dritter zeitlich überholt haben dürften und nicht mehr relevant sind.

Zum dem Thema urban gardening wird des Weiteren auf die Ausführungen unter Ziffer A 1 Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Bau-recht) Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität sowie zum Thema Smart City auf die Ausführungen unter A 11.4 Smart City und die Behandlung der entsprechenden Anträge auf A 12.3 BV-Empfehlungen verwiesen. Wie unter Ziffer 4.2. Art der baulichen Nutzung in der Begründung dargestellt, ist soziale Infrastruktur in dem vorliegenden Bebauungsplan vorgesehen.

3.2 Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee, Landschaftsbild / Stadtgestalt / Entwicklungskonzept / Vorgaben aus dem Wettbewerb

Aus C) „Beteiligung der Bezirksausschüsse BA 17 und BA 16“, „Anhörung BA 17 im Rahmen des Spartenumlaufes.“ des Billigungsbeschlusses werde zitiert: „Der Entwurf des 1. Preisträgers wurde von der Wettbewerbsjury als Grundlage für die Weiterentwicklung des Planungsgebiets empfohlen, gerade auch deshalb, weil er sich in besonderem Maße in die Nachbarschaft einfügt.“ Man gebe folgenden Einwand an: Diese Behauptung sei schlicht unwahr, denn tatsächlich habe das Preisgericht folgendes festgestellt, Zitat: „Dem ersten Preisträger gelingt es in seinem Entwurf mit einer Lärmschutzbebauung zur Autobahn und sieben freistehenden Baukörpern mit insgesamt etwa 220 Wohnungen, einen schlüssigen Übergang zur Bestandsbebauung zu finden und gleichzeitig eine markante, differenzierte Raumkante zu formulieren. Stadträumlich wird hier eine Lösung vorgeschlagen, die sich bewusst vom Bestand mit einer vier- bis fünfgeschossigen Schallschutzbebauung und punktförmigen Einzelhäusern absetzt.“ Das geplante Wohnquartier würde sich also tatsächlich ersichtlich und geplant vom Bestandsquartier absetzen und somit den Anschluss an die bebauten Ortsteile entfallen lassen.

Bezeichnenderweise wurde im Flyer der Landeshauptstadt München zur Ände-

zung des Flächennutzungsplanes auf der zweiten Seite ausgeführt, dass sich die geplante Bebauung bewusst vom Bestand absetze.

Aus 4.1. der Begründung „Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee“ wird zitiert: „Im Nord-Westen des Planungsgebietes, entlang der Münchberger Straße, wird die Baulücke auf den Grundstücken Flurstücke Nrn. 806/1, 806/2 und 806/3 durch ein Wohngebäude geschlossen, das den Charakter der bestehenden Nachbarbebauung aufnimmt.“ Dazu gebe man folgenden Einwand an: Tatsächlich solle auch hier ein allgemeines Wohngebiet (WA 1) in einem reinen Wohngebiet (WR) entstehen. Für diese Flurstücke bestehe derzeit noch ein Baurecht gemäß § 34 BauGB.

Durch die Schaffung eines allgemeinen Wohngebietes auf diesen Flurstücken würde sich das Vorhaben nicht mehr in die Umgebung (Gartenstadt) einfügen, da auch Nichtwohnnutzungen in diesen Bauten zulässig wären.

Stellungnahme:

Zur Entwicklung einer entsprechend geeigneten und angemessenen baulichen Struktur zur Umsetzung der im Aufstellungsbeschluss formulierten Planungsziele wurde im Jahr 2016 ein Wettbewerb durchgeführt. Unter Befassung einer qualifiziert und vielfältig besetzten Jury mit Fachplaner*innen und politischen Vertreter*innen wurde das Planungskonzept des Büros Beer Bembé Dellinger Architekten und Stadtplaner, München mit Valentien + Valentien Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, München, mit dem ersten Preis prämiert.

Entsprechend dem Stadtratsauftrag aus dem im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss wurde das Wettbewerbsergebnis am 22.03.2017 (RIS-Nr.: 14-20 / V 08235) dem Stadtrat bekanntgegeben und das Bauleitplanverfahren anschließend auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses fortgeführt. Nach Abschluss des Wettbewerbs wurde der städtebauliche Entwurf weiterentwickelt.

Während die Konzeption der östlichen Bebauung weitgehend beibehalten wurde, wurde an dem vorgeschlagenen Standort für die Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße nicht festgehalten, da sowohl die notwendige Kubatur als auch die Art der Nutzung nicht auf den zur Verfügung stehenden Flächen zwischen die bestehende Bebauung integriert werden kann. Dort ist nun - entsprechend der entlang an der Münchberger Straße vorhandenen Bebauung - ein zweigeschossiges Wohngebäude mit Satteldach vorgesehen.

Das nun der Bebauungsplanung zugrunde liegende Konzept berücksichtigt daher hinsichtlich der Stadtgestalt umso mehr die unmittelbar angrenzende Bestandsbebauung und bildet östlich der öffentlichen Grünfläche mit den drei- und viergeschossigen Solitärgebäuden den Übergang zum vier- und fünfgeschossigen Riegel.

Zum in der Stellungnahme der Verwaltung verwendeten Wort „einfügen“, wird darauf hingewiesen, dass dieses im Kontext der Erläuterungen im Billigungsbeschluss zu sehen ist, die folgendermaßen waren (Zitat aus der Stellungnahme zur Billigung):

„Die städtebauliche Verträglichkeit der Bebauungsstruktur mit III bis V Geschossen wurde im Rahmen des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs nachgewiesen. Der Wettbewerbsentwurf ergibt sich aus der Umsetzung der gemäß Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss vorgegebenen Eckdaten u.a. zu Wohneinheiten, Geschossfläche und zur Anzahl der Geschossigkeit. Der Entwurf des 1. Preisträgers wurde von der Wettbewerbsjury als Grundlage für die Weiterentwicklung des Planungsgebiets empfohlen, gerade auch deshalb, weil er sich in besonderem Maße in die Nachbarschaft einfügt. Der westliche Bereich der Neuplanung, der von der Bestandsbebauung an der Münchberger Straße abrückt, greift mit freistehenden III bis IV-geschossigen Baukörpern den kleinteiligen Charakter der vorhandenen Bestandsbebauung auf und schafft so einen harmonischen Übergang zum Bestand. Die Baukörper werden im Wechsel zueinander angeordnet, wobei die IV-geschossigen Baukörper zugunsten eines verträglicheren Übergangs einen größeren Abstand zur Bestandsbebauung aufweisen. Die Planungen sehen eine gestalterisch und hinsichtlich der Auswirkungen angemessene bauliche Dichte vor. Insbesondere hinsichtlich der baulichen Dichte und der Abstandsflächen wurden nicht die Grenzen der Zulässigkeit ausgelotet“.

Der Begriff „einfügen“ ist in diesem Kontext im Sinne einer erfolgten Auseinandersetzung mit der vorhandenen Bebauung in der Umgebung zu verstehen und stellt keine Abänderung der Beurteilung des Preisgerichtes dar. Auch ist hiermit begrifflich nicht das „Einfügen“ im Sinne des § 34 BauGB gemeint.

Mit der im Bebauungsplan vorgesehenen Gliederung wird durch die Öffentliche Grünfläche zwischen der Bestandsbebauung und den geplanten drei bis viergeschossigen Wohngebäuden einerseits ein städtebaulich verträglicher Übergang der den Charakter der bestehenden Siedlung nicht beeinträchtigt zum östlichen Teil des Planungsgebiets mit der höheren Bebauung, die auch dem Lärmschutz des Bestandsquartiers dient, erreicht. Andererseits sind die an dieser Nahtstelle vorgesehenen Baukörper in Form, Grundfläche und Höhe so deutlich vom Bestand unterschieden, dass sie keinen neuen Maßstab für die zukünftige Beurteilung der Zulässigkeit von Bauvorhaben außerhalb des Bebauungsplangebietes setzen können. Dies erfolgt auch durch das künftig im WA1 zulässige Bauvorhaben nicht, da dieses hinsichtlich der Kubatur keine neuen Dimensionen vorgibt und hinsichtlich der Art der Nutzung als einzelnes Gebäude keinen neuen Maßstab vorgibt.

Die 2003 aufgehobene Gartenstadtsatzung hat sich nicht auf reine Wohngebiete beschränkt, sondern sollte die Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes insbesondere die aufgelockerte Bebauung und den Erhalt von Gehölzbeständen im

nicht überplanten Innenbereich sichern. So konnte auch ein Hotel oder Gebäude mit gewerblichen Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Geltungsbereichs der Gartenstadtsatzung liegen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter Ziffer A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG verwiesen.

3.3 Planungsalternativen / Prüfung anderer Standorte für Wohnen Planungsstopp

In der näheren Umgebung, gegenüber der Kronacher Straße, auf der anderen Seite der S-Bahn, befänden sich eine ähnlich große, derzeit noch landwirtschaftlich genutzte Flächen entlang der Autobahn, die alternativ ebenfalls als potenzielles Bauland in Frage kämen. Die Infrastruktur sei dort einfach zu planen und es wären keine Konflikte mit der Nachbarschaft zu befürchten, da sich angrenzend lediglich Schrebergärten befänden. Auch wegen der auf der anderen Seite liegenden Kompostieranlage sei der jetzige Standort für die geplante Wohnanlage nicht geeignet. Durch die Entscheidung, die Kompostieranlage an dem konkreten Standort zu verwirklichen, habe man die Möglichkeit der Bebauung auf dem streitgegenständlichen Gelände verwirkt. Wegen der nachteiligen Wechselwirkung zwischen der geplanten Wohnanlage und der Kompostieranlage sei die Verwirklichung beider Vorhaben nicht möglich.

Bezüglich der immissionstechnischen und gesundheitlichen Auswirkungen der Kompostieranlage lägen gewichtige Einwendungen von anderen Parteien vor (z.B. gegen die durchgeführten Messungen, die Erfüllung gesetzlicher Vorschriften).

Man fordere die Stadtverwaltung München hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Sinnhaftigkeit eines Wohngebiets direkt oder unmittelbar an der Autobahn, damit verbunden die Zumutbarkeit für die Mieter (bewohnte Lärmschutzwand), Gesundheitsgefährdung der Anwohner im Planungsgebiet (Autobahn, Kompostieranlage), Flächenfraß und Versiegelung der Böden.

20 % der geplanten Wohnungen sollten geförderte, preisgedämpfte Wohnungen nach dem München-Modell werden. Für Wohnungssuchende, die zum Zeitpunkt des Abschlusses eines Mietvertrages in einem ungekündigten Beschäftigungsverhältnis mit der Landeshauptstadt München stünden, würden die im Förderprogramm München-Modell-Miete genannten zeitlichen Einschränkungen hinsichtlich Hauptwohnsitz oder Arbeitsstätte nicht gelten. Wohnungssuchende Bedienstete der Landeshauptstadt München könnten also ohne Wartezeit und unabhängig vom Familienstatus in derart geförderte, preisgedämpfte, neue Wohnungen vorrangig einziehen, wenn ihr Einkommen die Einkommensstufe IV nicht überschreite.

Die Einkommens-Obergrenze im München-Modell-Miete nach „Wohnen in Mün-

chen VI“ betrage z.B. für eine Person 38.700 € jährliches Bruttoeinkommen, für drei Personen, davon ein Kind, 78.400 € jährliches Bruttoeinkommen. (Stand 2019).

Bei der ersten öffentlichen Bekanntmachung des Vorhabens an der Münchberger Straße durch die privaten Entwickler am 30. März 2017 im Gemeindesaal der Pfarrei St. Bernhard, München, sei auf eine Frage aus dem Publikum, wer denn dort einziehen würde, durch eine anwesende Baudirektorin der Landeshauptstadt München geantwortet worden: „Leute wie Du und Ich“ und meinte, dass Kolleg*innen schließlich auch eine Wohnung haben wollten.

Nun könne man das als schönes Beispiel der Fürsorge eines sozial eingestellten Arbeitgebers für seine Mitarbeiter auffassen. Allerdings wäre dabei zu bedenken, dass die öffentliche Hand in Bund, Ländern und Gemeinden vom Steuerzahler finanziert werde. Wer vom Steuerzahler finanziert werde, könne leicht großzügig (oder „sozial“) sein, dem Wohnungssuchenden Normalverdiener nütze das gar nichts.

Und schließlich würden auch die Sozialwohnungen, die darüber hinaus noch geplant seien, mehr das politische Ansehen des Stadtregiments heben oder zumindest dafür instrumentalisiert werden, als dass sie die Wohnraumknappheit verringerten, denn bis zur Fertigstellung der neuen Siedlung seien längst wieder mehr Menschen zugezogen als neue Wohnungen entstanden sein würden.

Laut Bebauungsplan Nr. 2118 solle das Projekt Münchberger Straße ein „städtebaulich qualitativvolles Wohnquartier“ werden. Man frage, was sich hinter dieser sehr allgemein gehaltenen Charakterisierung verstecke. Inwieweit seien damit z.B. auch „schicke“ Appartements der Oberklasse für ein zahlungskräftiges Publikum zum Bewohnen oder als Kapitalanlage gemeint, hergelockt aus der ganzen Republik und evtl. weit darüber hinaus. Die Punkthäuser könnten nach dem ungewöhnlichen Grundriss dafür gedacht sein. Man frage zudem, ob man sich bei der Landeshauptstadt München so die Entspannung des Münchner Wohnungsmarktes vorstelle. Man frage auch, ob mit der vormaligen Eigentümerin von 70 % des Geländes (jetzt im Besitz der Landeshauptstadt München) Vermarktungsabsprachen und finanzielle Transaktionen getroffen und/oder geplant seien. Bevor während der Bauphase oder danach für den Bürger Folgeerscheinungen auftreten würden, die aus dem Bebauungsplan und der Projektbeschreibung des Baureferats, Bebauungsplan Nr. 2118 nicht erkennbar wären, sollte der Flächennutzungsplan erst gar nicht geändert werden.

Der Standort der geplanten Wohnanlage liege gegenüber einer Kompostieranlage, sodass deren Bewohner*innen neben der unmittelbaren Lage an der Autobahn darüber hinaus schädliche Emissionen durch Bio-Aerosole zugemutet würden. Stattdessen sei gegenüber der Kronacher Straße nördlich der S-Bahn eine landwirtschaftlich genutzte Fläche entlang der Autobahn vorhanden, die aufgrund der angrenzenden Schrebergärten deutlich einfacher als Bauland ausgeschrieben und infrastrukturell erschlossen werden könnte.

Zunächst habe die Hoffnung bestanden, dass die Übernahme des ganzen Grundstückes durch die Landeshauptstadt München zu einer Rücknahme der überdimensionierten Planung führen würde. Wie man wisse, suche der SV Stadwerke München dringend ein Ersatzgelände für die derzeitige Sportstätte an der Lauensteinstraße, weil diese Sportstätte durch Wohnbebauung ersetzt werden solle. Das Gelände zwischen Münchberger Straße und A8 wäre hervorragend hierfür geeignet. Leider habe die Landeshauptstadt München für das Grundstück ohne Baurecht dem bisherigen Investor einen viel zu hohen Preis bezahlt, ohne dazu gezwungen gewesen zu sein. So habe der Investor eine „goldene Nase“ ohne alles Zutun erhalten. Das sei umso ärgerlicher, als das Geld fehle, die vollkommen unterdimensionierte Infrastruktur im Viertel aufzuwerten, was offenbar auch gar nicht vorgesehen sei.

Man fordere das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf, Kleingärten, entsprechend der aktuell gültigen Flächennutzung, anzusiedeln oder alternativ das Planungsgebiet aufzuforsten. Der Presse sei Anfang September zu entnehmen gewesen, „Grün-Rot“ wolle mit einer Aufforstungs-Aktion das Klima in München verbessern. Ein diesbezüglicher Antrag, indem es konkret heiße, dass in jedem Stadtteil ein Mini-Wald entstehen solle, solle von der Koalition schon formuliert worden sein. Angeblich hätten die Grünen bereits Anfang Februar die Idee gehabt. Diese scheine sich nur noch nicht überall, insbesondere nicht bei den Grün-Roten Befürworter*innen des Vorhabens in der Münchberger Straße, herumgesprochen zu haben.

Man nenne einen Beitrag aus der Abendzeitung München vom 03. September 2020 „Mini-Wälder in München“, Wichtig für den Erhalt der Artenvielfalt. Die Rathaus-Grünen erklärten dazu in einer Mitteilung, dass es in dicht bebauten Städten wie München im Sommer bis zu fünf Grad wärmer als im Umland werden könne. Bäume würden dabei helfen, das Stadtklima deutlich zu verbessern. Zudem seien Mini-Wälder wichtig für den Erhalt der Artenvielfalt. Eine Stadträtin der Grünen habe erklärt, wie die Wälder aussehen sollten. Es gehe nicht nur um Quantität, sondern vor allem auch um Qualität. Man wolle auf effiziente Aufforstungs-Methoden setzen, die auch kleinräumig eingesetzt werden könnten. Die SPD/Volt-Fraktion schlage die "Miyawaki-Methode" vor. Unter Experten gelte sie als eine der effizientesten Methoden, weil sie bereits auf Arealen ab 60 m² funktioniere. Sie kombiniere verschiedene einheimische Pflanzen, durch eine spezielle Bodenvorbereitung erreiche man ein schnelles Wachstum von mindestens 1 m im Jahr. Eine SPD Stadträtin erklärte, dass so schon nach drei Jahren ein natürlicher und einheimischer Wald entstehen würde.

Das geplante Bauvorhaben könne in dieser Form nicht durchgeführt werden. Der Flächennutzungsplan sei dahingehend abzuändern, dass für den Bereich VI/30, Münchberger Straße ein Mini-Wald errichtet werde. Begründung: Die Stadt München sei sehr dicht bebaut. Im Sommer könnten die Temperaturen bis zu fünf Grad wärmer als im Umland werden. Ein Mini-Wald könne hier helfen, das Stadt-

klima deutlich zu verbessern, u.a. die Temperaturen zu senken, die Frischluftzufuhr zu sichern und weiterhin die Artenvielfalt zu erhalten.

Dies werde auch im Antrag StR-Antrags-Nummer: 14-20 / A 06756 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 12.02.2020 unterstützt: Mehr Bäume für (Mini-)Wälder. Aus dem Antrag: in Bebauungsplänen werde ab sofort zusätzlich zur geforderten Freifläche eine Fläche für eine zusammenhängende Bepflanzung mit Bäumen oder einem Wald reserviert. Diese solle ungefähr 10 % der Freifläche umfassen. Die für die Bäume reservierte Fläche werde genauso wie bei der Versorgung mit Kitas und Schulen in die SoBoN aufgenommen. Sollte das nicht möglich sein, werde der Wertverlust von der Stadt München ausgeglichen. Begründung: In Zeiten des Klimawandels werde es in München immer wärmer. Gerade im Sommer seien die Temperaturen in der Stadt bis zu 5 Grad höher als im Umland. Grund hierfür sei die dichte Bebauung, die die nächtliche Abkühlung behindere. Deshalb sei es notwendig, deutlich mehr Bäume in München zu pflanzen, um das Stadtklima zu verbessern. Oft sei es schwierig, in der dicht bebauten Stadt Orte für Baumpflanzungen zu finden. Deshalb müssten diese, neben den benötigten Freiflächen für Spiel, Sport und Freizeit, mitgeplant werden - und zwar zusätzlich zu dem bisher geforderten Grünanteil. Auch sei es sinnvoll, zusammenhängende kleine Wälder zu schaffen, die eine besondere Kühl-, Luft- und Erholungsfunktion hätten. Deshalb sei es auch zweckmäßig, dafür eine zusätzliche Fläche auszuweisen. Ob das entgangene Baurecht dann über eine höhere Bebauung, über die Einbeziehung in die SoBoN oder über Entschädigung ausgeglichen werde, bleibe im Einzelfall zu klären. (Fraktion Die Grünen - Rosa Liste).

Man beantrage den sofortigen Stopp der Änderung des FNPs für den Bereich Münchberger Straße sowie den Stopp des Bebauungsplans Nr. 2118.

Als Eigentümer*innen sowie Bewohner*innen eines Anwesens in der Münchberger Straße habe man große Bedenken gegenüber der Planung. Der Entwurf des Architekturbüros sehe eine Art von Siedlung vor, die in das Bestandsviertel aus Einfamilien-, Reihen- und Doppelhäusern nicht passe.

Es scheine, man plane mit keinerlei Rücksicht auf die derzeitige Beschaffenheit des Wohngebietes.

Angesichts der Klimaerwärmung und der Bedeutung von Grünflächen für das Klima der Stadt sei zu bedenken, dass das Feld an der Münchberger Straße zu einem ausgeglicheneren Klima der Stadt München beitrage, auch wenn es offiziell nicht zur Frischluftschneise Hachinger Tal gehöre. Diese Fläche zu verbauen sei falsch.

Stellungnahme:

Umsetzung des Wohngebietes

Sowohl in reinen als auch allgemeinen Wohngebieten sind alle Arten des Wohnens (Eigentumswohnungen, geförderter Wohnungsbau) zulässig, bei den vorge-

sehenen Allgemeinen Wohngebieten im Bebauungsplan werden hierzu keine weiteren Festsetzungen getroffen. Allerdings sichert die Landeshauptstadt München entsprechend dem jeweils aktuellen Wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“ die anteilige Realisierung von gefördertem Wohnungsbau. Dies erfolgt auf privaten Flächen gemäß den standardisierten Regularien der Sozialgerechten Bodennutzung, dementsprechend bislang auf den privaten Flächen bestimmte Förderquoten herzustellen gewesen wären.

Durch den inzwischen vollzogenen Flächenerwerb befindet sich das gesamte Planungsgebiet in städtischer Hand. Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 18.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17745) das Kommunalreferat beauftragt, zusammen mit der Stadtkämmerei die Möglichkeiten einer Förderung nach der 2. Säule des Wohnungspaktes Bayern (KommWFP) auszuloten und den Stadtrat über die Ergebnisse gesondert zu informieren. Für eine anteilige Förderung eines Bauvorhabens nach KommWFP muss die Stadt selbst Eigentümerin der Flächen bleiben und die Maßnahme im städtischen Haushalt abbilden. Die Aufteilung der Wohnbauarten bei einer Umsetzung des Baurechts im Anschluss orientiert sich am wohnpolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“ in der fortgeschriebenen Fassung vom 02.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15241).

Ergänzend wird verwiesen auf die Ausführungen unter Punkt 6 der Begründung zu SoBoN / Kosten. Diese Finanzierungsmodelle dienen keinem zahlungskräftigen Publikum zum Bewohnen oder als Kapitalanlage.

vorgetragene kritische Rahmenbedingungen einer Wohnnutzung

Die Rahmenbedingungen des Planungsgebietes wurden umfassend untersucht und das Planungskonzept und der Bebauungsplanentwurf hierauf abgestellt, insbesondere wurden die Auswirkungen der naheliegenden Autobahn und Kompostieranlage berücksichtigt. Hierzu wird auf die umfangreichen Darstellungen dazu unter Nrn. A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit, A 8 Weitere Immissionen / Emissionen sowie Begründung mit Umweltbericht verwiesen.

Keime, Bioaerosole

Wie mit den vorliegenden Gutachten nachgewiesen, steht die Kompostierungsanlage östlich der BAB der Entwicklung eines Wohngebietes westlich der BAB 8 nicht entgegen. Für das Planungsvorhaben wurden orientierende Keimzahlmessungen bei typischen Betriebstätigkeiten auf der Kompostieranlage durchgeführt. Aus lufthygienischer Sicht haben die Untersuchungen zu Geruch, Luftschadstoffe und Keime gezeigt, dass die entsprechenden Grenz- und Richtwerte eingehalten werden, sodass keine weiteren Maßnahmen erforderlich werden.

Vorschlag einer Wohnbebauung an anderer Stelle

Die Flächen nördlich der Eisenbahntrasse sind nicht Bestandteil des vorliegen-

den Bauleitplanverfahrens. Für diese Flächen – im 16. Bezirk Ramersdorf Perlach – stellt der Flächennutzungsplan östlich der Görzer Straße bis zur Einmündung der Görzer Straße auf die Balanstraße Allgemeine Grünfläche (AG) und Kleingärten (KG) dar. Eine Entwicklung als Wohnfläche ist dort derzeit nicht vorgesehen.

Unabhängig davon weisen die regelmäßig in den Wohnbauprogrammen der LHM nachgewiesenen Bedarfe einen Umfang an Bedarfen nach, der die Entwicklung von Wohnbebauung an einem Standort nicht automatisch erübrigt, wenn an anderer Stelle auch eine Entwicklung möglich ist. Vielmehr ist es so, dass – gerade langfristig – ein kontinuierlicher Planungsbedarf an vielen Standorten im Stadtgebiet bestätigt wurde.

Errichtung von Kleingärten

Es wird auf die Ausführungen zum Planungsziel unter Ziffer A 3.1 Planungsziel Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des FNP (u.a. keine Kleingärten) der Äußerungen aus der Öffentlichkeit und den der Erläuterungen hierzu in der Begründung verwiesen.

Sportnutzung

Zwar besteht eine Unterversorgung mit Sportflächen im Stadtbezirk, aber aus der vorliegenden Planung entsteht kein Bedarf für Sportflächen. Dies wurde bereits im Billigungsbeschluss und nun auch im vorliegenden Beschluss in der Begründung unter Punkt 2.2.3 „Infrastruktur“ ausgeführt. Da bei Beibehaltung der Planungsziele aus dem Aufstellungsbeschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt München (Wohnen) nicht gleichzeitig eine Umsetzung von Sportflächen erfolgen kann, wird in vorliegender Planung eine Realisierung von Sportflächen nicht weiterverfolgt.

Planungsstopp

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat im September 2016 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 2118 mit Grünordnung zur Entwicklung eines Wohngebietes aufzustellen und den Flächennutzungsplan dem entsprechend zu ändern. Es obliegt dem Stadtrat, über Änderungen oder über die Aufhebung dieser Planungen zu entscheiden.

Vorgeschlagene Entwicklung eines Waldes

Baumneupflanzungen, speziell in Form von Mini-Wäldern, benötigen größere zusammenhängende Flächen, die innerhalb des Planungsgebietes nicht zur Verfügung stehen. Um dennoch eine angemessene Durchgrünung insbesondere mit Großbäumen zu ermöglichen, wird ein hoher Anteil an zu begrünenden öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen festgesetzt. Zur Erhöhung der Lebensqualität erfüllen die Grün- und Freiflächen vielfältige Funktionen wie Erholung und Aufenthalt, verbessern und unterstützen die stadtklimatische Situation. Um diese Begrünung zu sichern, werden Festsetzungen wie zu Pflanzqualitäten, Ein-

schränkungen der Versiegelung, Dachbegrünung etc. getroffen.

Luxuswohnungen / Wohnungen als Kapitalanlage / Bevorzugung städtischer Beschäftigter

Aufgrund des Ankaufs des Areals durch die Landeshauptstadt München und die Entwicklung des Wohngebietes durch die städtische Wohnbaugesellschaft Gewofag werden entsprechend des Unternehmensprofils keine sog. Luxuswohnungen, sondern dringend benötigter bezahlbarer Wohnraum in München geschaffen. Damit scheidet auch aus, dass die entstehenden Wohnungen Gegenstand spekulativer Geschäfte werden.

Die entstehenden Wohnungen werden nicht vorrangig oder gar ausschließlich an Dienstkräfte der Landeshauptstadt München vergeben. Vielmehr dient das Projekt der Versorgung der gesamten Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum. Bedarf daran besteht selbstverständlich auch unter Beschäftigten der Stadtverwaltung, gleiches gilt jedoch in München für die Werk tätigen aller Branchen.

Bezüglich der klimatischen Aussagen wird auf die Ziffer A 9 Stadtklima verwiesen.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG
- A2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung
- A 3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe
- A 5.5 Versiegelung
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 7.1.1 Lärm- und Luftschadstoffen / Gesundheit
- A 11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte

3.4 Geplantes Baurecht / Planungsrecht / Festsetzungen des Bebauungsplans

3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe

Man gebe einen Einwand zu § 2 Abs. 1 des Entwurfes der Satzung an: Die geplanten allgemeinen Wohngebiete fügten sich nicht in die Eigenart der näheren Umgebung ein. Außerdem sei die Erschließung des WA 2 nicht gesichert. Die Erschließung solle ausschließlich über zwei Anliegerstraßen des angrenzenden reinen Wohngebietes (WR) abgewickelt werden. Ein reines Wohngebiet diene jedoch nicht der Erschließung eines WAs und der dort zulässigen Gewerbebetriebe.

In den ausgehängten Plänen sei zu den vorgesehenen Gewerbebetrieben nichts zu ersehen.

Im Textteil heiÙe es: „Um die Verträglichkeit der Nicht-Wohnnutzungen mit der Wohnnutzung in der Umgebung aber auch im Gebiet zu gewährleisten, werden weitergehende Festsetzungen, insbesondere zur Lage der Kindertageseinrichtung und zum Ausschluss störender Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen) im Bebauungsplan getroffen.“ Tatsächlich seien Gartenbaubetriebe und Tankstellen nur deshalb ausgeschlossen worden, weil sie Flächen in Anspruch nehmen würden, die im Planungsgebiet nicht zur Verfügung stünden. Alle anderen Nicht-Wohnnutzungen, wie z.B. Gastronomie, Kfz-Werkstatt, die tatsächlich hinsichtlich der mit ihnen verbundenen Emissionen und dem zusätzlichen Verkehr störend wären, sollten jedoch zulässig sein, man verweise auf Punkt 4.2. „Art der baulichen Nutzung“.

Als Art der baulichen Nutzung sei ein allgemeines Wohngebiet vorgesehen. Eine Festsetzung als WA sei nicht erwünscht, da sich dann neben den geplanten Wohnbauten zusätzliche, wenig erwünschte Einrichtungen gemäß § 4 der Bau-nutzungsverordnung (BauNVO) in diesem Gebiet ansiedeln würden. Stattdessen wäre aus Sicht der Anwohner*innen allenfalls nur die Festsetzung eines reinen Wohngebietes mit entsprechenden Grünflächen zumutbar und akzeptabel. Alternativ müsse eine neue Gesamtplanung mit deutlich weniger Wohneinheiten (max. 100) ein verkehrs- und nachbarschaftsverträgliches Konzept unter Einbettung einiger weniger, der Versorgung des Gebietes dienender Läden und Restaurants, entwickelt werden.

In den geplanten allgemeinen Wohngebieten sollten auch Kfz-Werkstätten zulässig sein. Allein hierfür wären 6 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand bereitzustellen. Diese Anzahl von Tiefgaragenstellplätzen würde es jedoch nicht geben, es sei denn, die Tiefgarage würde noch größer als bisher geplant. Dies würde jedoch zu einer weiteren Verkehrszunahme mit einhergehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Bestandsbewohner führen. Außerdem würde der zulässige Versiegelungsgrad des Areals (zulässig sei für allgemeine Wohngebiete eine max. GRZ von 0,6 gemäß § 17 Abs. 1 i.V.m. § 19 Abs. 4 Nr. 3 BauNVO) unzulässigerweise weit überschritten werden.

10% der baulichen Anlagen sollten für gewerbliche Zwecke (zuzüglich Kita) zur Verfügung stehen, also 2.251 m². Welche Art von Geschäften, Büros etc. im WA 1 und 2 untergebracht werden sollten, gehe jedoch aus den Unterlagen nicht hervor. Der hiermit verbundene gewerbliche Verkehr solle ebenfalls nur über zwei Anliegerstraßen des reinen Wohngebietes abgewickelt werden. Diesbezüglich sei keine Beurteilung in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht (Lärm, Schadstoffe) erfolgt. Der Gutachter habe lediglich willkürlich zusätzlich 210 Kfz-Fahrten/Tag für eine „wohnverträgliche“ Nicht-Wohnnutzung zugrunde gelegt. Was er unter „wohnverträglich“ verstehe, habe er jedoch nicht ausgeführt. Da nicht einmal bekannt sei, welche Arten von Gewerbe in den allgemeinen Wohngebieten tatsächlich untergebracht werden sollten, könne nicht kurzerhand irgendeine Zahl zugrunde gelegt werden.

Hinzu komme, dass für die gewerbliche Nutzung voraussichtlich keine ausreichende Anzahl an Tiefgaragenstellplätzen zur Verfügung stehen würde und daher die Anliegerstraßen im gesamten Bestandsviertel zugeparkt werden würden. Denn selbst Gastronomie solle in den geplanten allgemeinen Wohngebieten zulässig sein. Zusätzlich solle ein Gemeinschaftsraum für größere Veranstaltungen (gegebenenfalls mit zusätzlichem Besucherverkehr) errichtet werden, der in jedem der geplanten Häuser zulässig wäre.

Stellungnahme:

Das geplante Wohngebiet soll nicht als „reines Wohngebiet“ (WR), sondern als „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) entsprechend der BauNVO festgesetzt werden, um mit dem Wohnen verbundene, nicht störende Nutzungen (z.B. kulturelle und soziale Nutzungen, Arbeitsmöglichkeiten) vor Ort zu ermöglichen (vgl. dazu das Thema „Art der baulichen Nutzung“ unter Ziffer 4.2. der Begründung). Um die Verträglichkeit der Nicht-Wohnnutzungen mit der Wohnnutzung in der Umgebung aber auch im Gebiet zu gewährleisten, werden weitergehende Festsetzungen, insbesondere zur Lage der Kindertageseinrichtung und zum Ausschluss störender Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen) im Bebauungsplan getroffen.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Gebiete müssen sich nicht nach Art und Maß in die Umgebung einfügen. Verwiesen wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter Ziffer A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG .

Durch die Unterteilung in WA 1 und WA 2 gilt für die zulässige Art der Nutzung im Planungsgebiet der § 4 Abs. 1 BauNVO. Demnach dient die zulässige Nutzung in beiden Gebieten vorwiegend dem Wohnen. Gewerbliche Nutzung (Nichtwohnnutzungen) sind nur im untergeordneten Maß und mit den Einschränkungen des § 4 Abs. 2 BauNVO zulässig; insbesondere sind dementsprechend Läden, Schank- und Speisewirtschaften nur dann zulässig wenn sie der Versorgung des Gebietes dienen und Handwerksbetriebe nur dann, wenn diese nicht störend sind. Dass beantragte Nicht-Wohn-Nutzungen im WA zulässig sind, ist im Rahmen der späteren Genehmigung darzustellen.

Kfz-Werkstätten dienen in der Regel nicht der Versorgung des Gebietes und sind sowohl im WR als auch im WA somit nicht zulässig.

Das geplante Haus für Kinder ist entgegen des vorgetragenen Einwands Bestandteil des untergeordnet zulässigen Anteils der so genannten Nichtwohnnutzung (10 % der zulässigen GFZ, incl. der Fläche für das Haus für Kinder). Die Festlegung (Festsetzung) „welche Art von Geschäften, Büros etc. hier untergebracht werden sollten“ ist weder gemäß BauGB noch nach BauNVO erforderlich und daher weder im vorliegenden Bebauungsplanentwurf noch früheren Planungsunterlagen konkretisiert.

Dies ist auch deshalb nicht notwendig, weil ohnehin im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen ist, dass neben der Art der Nutzung auch die sonstigen

Festsetzungen des Bebauungsplanes, insbesondere z. B. die über die GR festgesetzte Versiegelung, sowie die Anforderungen anderer Normen eingehalten sind: So sind Voraussetzung für die Zulässigkeit einer Nutzung beispielsweise der Nachweis der notwendigen Stellplätze im Bereich der festgesetzten Tiefgarage und das Einhalten der in der TA Lärm vorgegebenen Grenzwerte hinsichtlich des Gewerbelärms. Somit ist durch den Bebauungsplan mit den getroffenen Festsetzungen in Verbindung mit weiteren Normen eine Verträglichkeit der geplanten allgemeinen Wohngebiete mit der Umgebung gegeben.

In der Berechnung des zukünftigen Verkehrs, der daraus notwendigen Stellplätze und der dadurch erzeugten Emissionen ist ein Anteil an Nichtwohnnutzung berücksichtigt. Für die sonstige Nichtwohnnutzung wurden ca. 25 Stellplätze veranschlagt. Dieses Vorgehen ist übliche Praxis bei den Gutachter*innen und basiert auf Erfahrungen. Es bestehen keine Hinweise zur Unverträglichkeit eines WA im Planungsgebietes.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde durch entsprechende Festsetzungen und die Beteiligung der entsprechenden Fachstellen auch sichergestellt, dass die Voraussetzung einer Erschließung für die künftigen Baugebiete gegeben ist. So wurde z.B. sichergestellt, dass die spätere Erschließung für den Verkehr, aber auch Feuerwehr, Müll, Wasser, Abwasser etc. möglich ist.

3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte

Man gebe einen Einwand zu § 3 Abs. 1 des Satzungsentwurfes an. Dies verstöße gegen das Bestimmtheitsgebot. Die unter den Punkten a bis d genannten Anlagen für die gegebenenfalls weitere Flächen benötigt würden, seien noch nicht festgesetzt.

Zitiert wird Kapitel 4.10. der Begründung im Billigungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118. Dazu gebe man folgenden Kommentar an: All die beschriebenen Dienstbarkeitsflächen seien kein Bauland. Deren qm-Zahl dürfe daher nicht in die Berechnung des Maßes der baulichen Nutzung eingehen.

Man gebe einen Einwand zu § 3 Abs. 3 (Höchstmaß GR) des Satzungsentwurfes an. Die Größe der Baugrundstücke sei nicht korrekt angegeben worden. Im WA 2 würde durch eine Erhöhung der GR um 11.680 m² die höchst zulässige Grundflächenzahl (GRZ bzw. der Versiegelungsgrad) von 0,6 für allgemeine Wohngebiete überschritten werden, wenn die tatsächliche Größe des Baulandes in die Berechnung mit einfließe.

Zur Geschossfläche (GF): Festgesetzt sei insgesamt eine Geschossfläche von 23.000 m² in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 (GF 490 m²) und WA 2 (GF 22510 m²) worden. Der Wohnanteil betrage 90 % und der Anteil sonstiger Nutzung 10 %.

Zu Geschossflächenzahlen (GFZ):

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 werde bei einer festgesetzten Geschossfläche von 23.000 m² eine Geschossflächenzahl von ca. 0,75 erreicht. Im WA 1 liege die GFZ bei 0,53 und im WA 2 bei 0,76. Die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für Allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO von 1,2 werde damit in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 eingehalten.

Man wende Folgendes ein: Die GFZ für das WA 2 beruhe auf einer unzutreffenden Berechnung, da in die Berechnung eine Baugrundstücksgröße von 29.755 m² eingeflossen sei. Diese Quadratmeterzahl sei jedoch schlicht falsch.

Unter 8. „Daten zum Bebauungsplan“ sei die Fläche der Baugrundstücke mit 30.678 m² angegeben worden (38.168 m² Umgriff - 5.825 m² für die öffentlichen Grünflächen - 1.667 m² für öffentliche Straßenverkehrsflächen). Von diesen 30.678 m² seien weitere 923 m² Baugrund für das WA 1 abgezogen worden = 29.755 m². Bei diesen 29.755 m² handele es sich jedoch nicht nur um Bauland für das WA 2.

Denn nicht zum Bauland zählten Flächen, die nach ihrem Zweck nicht für eine Bebauung vorgesehen seien, wie etwa die nach § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzten öffentlichen und privaten Grünflächen, wie Parkanlagen, Dauerkleingärten, Sport- und Spielflächen oder solche Flächen, die zur Verbindung des Baugrundstücks mit der öffentlichen Verkehrsfläche notwendig seien und mithin der straßenmäßigen Erschließung dienten. Gleiches gelte nach § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB für Flächen, die von der Bebauung frei zu halten seien.

Im konkreten Fall seien zwar von der Landeshauptstadt München zutreffend die Flächen für die öffentlichen Grünflächen, die öffentlichen Straßenverkehrsflächen und die Fläche des WA 1 von der Gesamtquadratmeterzahl des Planungsgebietes (38.168 m²) zur Ermittlung der Größe des Baulandes für das WA 2 abgezogen worden. Nicht abgezogen worden seien jedoch die Quadratmeterzahl der privaten Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15) und die der Flächen, die von der Bebauung frei zu halten seien (§ 9 Abs. 1 Nr. 10), wie die Fläche der Anbauverbotszone nach § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Eine Anrechnung der betreffenden Flächen auf die für die Ermittlung der zulässigen Geschossfläche nach § 19 Abs. 3 S. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 2 BauNVO maßgebende Fläche des Baugrundstücks komme im vorliegenden Fall nicht in Betracht. Allein entscheidend sei, dass es sich um Flächen handele, die nach ihrem Zweck nicht für eine Bebauung vorgesehen seien.

Die Größe dieser nicht anrechnungsfähigen Flächen (nach Berechnungen der Einwendenden ca. 13.600 m²) habe das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf Nachfrage am 13.07.2020 selbst noch nicht genau angeben können. Am 21.07.2020 sei mitgeteilt worden, dass die Quadratmeter der privaten Freiflächen 23.478 m² betragen würde. Umfasst seien damit sowohl die „Angerflächen“ als auch die Flächen mit Schraffur „zu begrünen und zu bepflanzen“; diese Flächen seien teilweise auch unterbaut. Die Gesamtfläche der privaten Freiflächen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität betrage ca. 11.000 m², die Flächen im Sü-

den für die Ausfahrt seien dabei unberücksichtigt geblieben. Die Quadratmeter der Anbauverbotszone (§ 9 FStrG) betrage ca. 8.500 m² und die der Anbaubeschränkungszone (§ 9 FStrG) ca. 18.000 m², diese Flächen hätten bisher nur überschlägig ermittelt werden können (eine konkrete Bemessung würde beim Kommunalreferat noch beauftragt werden und den Einwendenden dann nach deren Vorliegen umgehend zugesandt werden).

Die tatsächliche Größe des Baugrundstückes für das WA 2 betrage (nach Berechnungen der Einwendenden) allenfalls ca. 16.200 m².

Hieraus errechne sich eine GRZ von 1,0 (GRZ = Grundflächenzahl, Versiegelungsgrad). Zulässig sei nach § 17 Abs. 1 BauNVO für allgemeine Wohngebiete jedoch lediglich eine GRZ von 0,4. Nach § 19 Abs. 4 Nr. 3 dürfe die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen der in Satz 1 bezeichneten Anlagen bis zu 50 von Hundert überschritten werden. Zulässig wäre also im konkreten Fall eine maximale GRZ von 0,6.

Für das WA 2 betrage bei Zugrundelegung einer Baugrundstücksgröße von 16.200 m² eine GFZ von 1,39 (GFZ = Geschossflächenzahl). Zulässig sei jedoch für allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO lediglich eine GFZ von 1,2.

Zum Vergleich: Die Großsiedlung Neuperlach hätte lediglich eine GFZ von 0,96. Hinzu komme noch Folgendes: Gemäß § 23 Abs. 1 und 3 BauNVO gelte, dass überbaubare Grundstücksflächen durch Festsetzungen von Baugrenzen bestimmt werden könnten und wenn eine Baugrenze festgesetzt sei, so dürften Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. In der Planzeichnung seien Baugrenzen eingezeichnet. Unter 4.3. „Maß der baulichen Nutzung“ sei aufgeführt, dass die Baugrenzen eng an den geplanten Baukörper gezogen seien. Zudem sei aufgeführt, dass die überbaubare Grundstücksfläche durch Baugrenzen im Plan sowie ergänzende textliche Festsetzungen beschränkt werden sollten.

Die maximal zulässige Grundfläche sei im Plan für das WA 2 mit 7000 m² angegeben worden. Diese Quadratmeterzahl dürfte falsch sein. Die GR, also die überbaubare Grundstücksfläche, dürfte tatsächlich lediglich ca. 5923 m² betragen. Die GR dürfe durch die GR der in § 19 Abs. 4 Nr. 1 bis 3 in Verbindung mit Abs. 4 S. 3 BauNVO bezeichneten Anlagen lediglich um 50 % überschritten werden - dies ergebe eine höchst zulässige Gesamt-GR von 8.884,5 m² für das WA 2. Berücksichtigt seien jedoch 18.680 m² worden. Die GR sei um fast 10.000 m² überschritten worden. Derartige Überschreitungen seien nicht zulässig und würden im konkreten Fall nur dadurch ermöglicht werden, dass auch Flächen, die nicht zum Bauland zählen, unzulässigerweise unterbaut werden dürften (man verweise auf 4.6. „Überbaubare Grundstücksflächen“). So solle beschlossen werden, dass die im Plan als Höchstmaß festgesetzte GR im WA 2 sogar um 11.680 m² überschritten werden dürfe (man verweise auf § 3 Abs. 3 des Entwurfes der Satzung). Selbst für das WA 1 seien die zulässigen Werte überschritten worden. Die maximale GF betrage hier laut Plan 200 m². Deshalb dürfe die GR im WA 1 lediglich um 100 m² überschritten werden. Festgesetzt werden solle jedoch eine Überschreitung von 120 m² (man verweise auf § 3 Abs. 3 des Entwurfes der Satzung).

Wenn im WA 2 tatsächlich nur 5.923 m² Bauland sein sollten (Stichwort: Baugrenzen), errechne sich hieraus eine GFZ von 3,8.

Die nach § 17 Abs. 1 BauNVO vorgeschriebenen Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung würden also mitnichten eingehalten bzw. unzulässigerweise weit überschritten.

Die GRZ bzw. die GFZ seien viel zu hoch, insbesondere wegen der unterirdischen Baumasse. Der Textteil des Bebauungsplans erwähne hier Zahlen, die angeblich unter den Vorgaben der BauNVO liegen sollten. Eine Berechnung dieser Zahlen sei nicht vorgelegt worden, so dass eine Überprüfung dieser Zahlen nicht möglich sei. Das geplante Baugebiet werde als zu dicht bebaut angesehen. Ein erträgliches Maß der baulichen Nutzung in dem geplanten Wohngebiet würde bei Weitem überschritten. Die Anzahl der geplanten Wohneinheiten mit bis zu 228 sei zu hoch, insbesondere da es ausschließlich über das bereits bestehende reine Wohngebiet erschlossen werden solle. Es werde daher eine Verringerung der Wohneinheiten auf maximal 80 angeregt, um die Belastungen für das bestehende Wohngebiet zu beschränken. Es müsse der Rücksichtnahme auf die aktuellen Bewohner*innen wesentlich mehr Rechnung getragen werden.

Das Planergebnis nehme bislang zu wenig bis keinen Bezug auf die mangelhafte Erschließung, die fehlende Infrastruktur und die Tatsache, dass das Viertel durch das Neubaugebiet ausschließlich be- und an keiner Stelle entlastet werde. Die Anzahl der Wohneinheiten sowie GFZ sei deutlich überdimensioniert und berücksichtige insbesondere nicht die notwendige Infrastruktur. Ob die Vorgaben der BauNVO eingehalten worden seien, könne aufgrund der vorliegenden Daten nicht überprüft werden. Insgesamt stelle dies für die Anwohnerschaft eine unzumutbare Verdichtung der Bebauung mit allen negativen Begleiterscheinungen dar. Wegen der außergewöhnlichen Größe der Tiefgarage sei der Versiegelungsgrad zu hoch.

Durch eine überdimensionierte Tiefgarage würde die Versiegelung ökologisch wertvoller Flächen voranschreiten. Ebenso sei der Oberflächenwasserablauf nicht geklärt.

Der Bebauungsplan führe zu einer überproportionalen Belastung des Bestandsviertels. Während insgesamt in der Stadt München bis 2030 ein Einwohnerzuwachs von 20 % erfolge, soll die Einwohnerzahl im Bestandsviertel von heute 476 auf fast 1.200 Einwohner steigen. Der Bebauungsplan führe somit zu einem Zuwachs von mindestens 100 % auf nur 3,8 ha Fläche. Dieser Anstieg um 724 Einwohner entspricht einer Steigerung von mehr als 150 %. Während die Landeshauptstadt München bis zum Jahr 2030 insgesamt lediglich einen Anstieg um etwa 20 % der Einwohnerzahl ins Auge gefasst habe, läge das Wachstum der Einwohnerzahl im Bestandsviertel demzufolge um etwa 130 % höher als im städtischen Gesamtdurchschnitt. Umgekehrt würde der durchschnittlich angestrebte Anstieg der städtischen Einwohnerzahl um 20 Prozent eine Erhöhung der Einwohnerzahl im Bestandsviertel um etwa 95 auf 571 EW bedeuten. Die Planung stelle eine zu hohe Bevölkerungsverdichtung dar. Die Verdoppelung der Ein-

wohnerzahl werde das Gleichgewicht der Einwohnerschaft stören. Angemessen sei ein Fünftel der geplanten Größenordnung, maximal aber ca. 80 Wohneinheiten.

Die verdichtet geplante Bebauung entspreche ebenfalls nicht der Umgebungsbebauung. Es sollten 228 Wohnungen auf nur ca. 3,8 ha errichtet werden, eine Dichte, die es so im gesamten Fasangarten nicht gebe. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung halte offenbar an 220 Wohneinheiten fest, obwohl die ursprüngliche Ausschreibung für 140 - 180 Wohneinheiten getätigt worden sei und obwohl die vorgesehene Bebauung nicht ins Stadtteilbild passe und kein Gleichgewicht mit der Bewohnerschaft vorliege. Man fordere wiederholt, die Anzahl der Wohneinheiten und die Geschosshöhen drastisch zu reduzieren.

Die ausgeführten exorbitanten Überschreitungen der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO und die Überschreitung der gesetzlichen Abstandsflächen seien weder aus städtebaulichen Gründen zu rechtfertigen noch seien diese umgebungsverträglich. Denn hierdurch würde definitiv eine Verschlechterung der Belichtung, Besonnung und Belüftung der Nachbargrundstücke ausgelöst werden.

Zudem würde auf den Vorhabengrundstücken die Baumasse durch das Vorhaben massiv anwachsen und dort zu einer sowohl in der Höhe als auch der Fläche unangemessenen Nachverdichtung der Bebauung unter erheblicher Veränderung des Ortsbildes kommen.

Stellungnahme:

Wesen der Bauleitplanung ist gerade, dass das so vermittelte Baurecht eine gewisse Variationsbreite behält, die im Vollzug des Bebauungsplans noch der weiteren Konkretisierung bedarf. Dies führt nicht bereits dazu, dass die Festsetzungen eines Bebauungsplans von vornherein zu unbestimmt sind. Bezüglich des Bestimmtheitsgebotes wird des Weiteren verwiesen auf die Ziffern A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung und A 2.7.2 Bestimmtheitsgebot.

Im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss ist im Vortrag der Referentin (unter Ziffer 3. „Planungsziele“) die „Schaffung eines zeitgemäßen und städtebaulich qualitativ vollen Wohnquartiers mit ca. 140 bis 180 Wohneinheiten“ zur Arrondierung des Siedlungsrandes vorgeschlagen. Darüber hinaus hat der Stadtrat aber beschlossen, dass „aufgrund der Situierung an der Autobahn und aufgrund des Ziels der Flächeneffizienz [...] ein Wohnquartier entstehen soll, das den Übergang zum Bestand berücksichtigt, aber in Teilen auch dichter bebaut sein kann. Daher erfolgte keine Begrenzung auf 180 Wohneinheiten bzw. auf die Anzahl der Geschosse.“ Dies wurde dem anschließenden Wettbewerb zugrunde gelegt. Der prämierte Planungsvorschlag schlug eine Bebauung mit insgesamt ca. 220 Wohnungen vor. Diese Planung war die Grundlage des weiteren Planungsverfahrens. Im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens wurde geprüft, inwie-

fern die Wohnbebauung im geplanten Umfang insbesondere hinsichtlich Stadtgestalt, sozialer Infrastruktur und Verkehr verträglich ist.

Das verträgliche Maß der Nutzung ergibt sich nicht aus einer rein rechnerischen Betrachtung des Planungsgebietes und Bestandes, sondern wurde in vorliegender Planung durch verschiedene Faktoren (Stadtgestalt, Verkehr, Umweltschutz und sozialer Infrastruktur) ermittelt und bestimmt. Insofern ist eine prozentuale Darstellung zum Vergleich der geplanten baulichen Dichte mit der der umgebenden Bebauung oder ein zahlenmäßiger Vergleich der bestehenden und neuen Bewohnerschaft nicht direkt maßgeblich. Die Obergrenzen der BauNVO werden – teils deutlich – unterschritten.

Die Berechnung des Maßes der Nutzung erfolgt nach den Vorgaben der aktuellen BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017, geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021, BGBl. I S. 1802. Die Grundfläche bzw. Grundflächenzahl ist gemäß § 19 BauNVO und die Geschossfläche bzw. Geschossflächenzahl gemäß § 20 BauNVO zu ermitteln.

Die Größe des Baulandes und der daraus herausgeteilten Baugrundstücke ist gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO ohne Öffentliche Grünflächen und ohne Verkehrsflächen der Berechnung des Maßes der Nutzung Grundfläche (GR) und (Geschossfläche) GF zu Grunde zu legen. Die privaten Flächen mit Dienstbarkeiten, private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB) und die der Flächen, die von der Bebauung frei zu halten sind (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB), wie die Fläche der Anbauverbotszone nach § 9 Bundesfernstraßengesetz (FstrG) sind dem Bauland / Baugrundstück hinzu zurechnen:

Sowohl die die Flächen, die gemäß des § 9 Abs. 1 Satz 1 Bundesfernstraßengesetzes (FstrG) bis zu einer Entfernung von 40 m von Bebauung frei zu halten sind (8.536 m²) als auch die Flächen, auf denen die Genehmigung von Bauvorhaben bis zu einer Entfernung von 100 m (§ 9 Abs. 2 FstrG) der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern) (17.576 m²) bedürfen, sind Bauland innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 2118 und sind auf die Größe des Baugrundstücks anzurechnen. Die Angaben zu den Flächen sind unter Nr. 4.3. „Maß der baulichen Nutzung“ und unter Nr. 8. „Daten zum Bebauungsplan“ in der Begründung enthalten. Die Flächen der Autobahn wurden bei der Ermittlung der GR nicht berücksichtigt, da diese nicht im Umgriff des Bebauungsplanes liegen.

Das „Baugrundstück“ im Sinne des Bauplanungsrechts ist regelmäßig mit dem eigentumsrechtlichen Buchgrundstück identisch und meint solche Grundstücke, die grundsätzlich einer Bebauung zugänglich sind.

Bei der Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung ist die jeweilige Relation zur Gesamtgröße des Grundstücks entscheidend. Es kommt nicht darauf an, ob bestimmte Teile des Grundstücks von vornherein aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht bebaut werden können oder dürfen. So sind von der Fläche

der Baugrundstücke – entgegen des Vortrags der Einwendenden – nicht etwa Anbauverbotszonen aus dem Fernstraßenrecht oder durch Festsetzungen im künftigen Bebauungsplan von Bebauung freizuhaltende Teilbereiche in Abzug zu bringen. Hier gilt nichts anderes als etwa für die freilich in der Bauausführung beachtlichen, jedoch bei der Größe des Baugrundstücks ebenfalls nicht abzuziehenden Abstandsflächen.

Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes wird die maximal zulässige Grund- und Geschossfläche jeweils für die Wohngebiete WA 1 und 2 festgesetzt und damit begrenzt (vgl. dazu das Thema „Maß der baulichen Nutzung“ unter Ziffer 4.3. der Begründung). Auch unter Berücksichtigung der festgesetzten Überschreitungsmöglichkeiten in § 3 Abs. 1 und 3 der Satzung bleibt die Festsetzung eindeutig, da jeweils Obergrenzen der zulässigen Überschreitung festgesetzt werden.

Bei der Festsetzung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung sind die Vorschriften der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu berücksichtigen.

Nach der neuen Baunutzungsverordnung (Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017, geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021, BGBl. I S. 1802) handelt es sich bei den Kennzahlen des § 17 BauNVO nunmehr auch nach dem Wortlaut der Vorschrift um Orientierungswerte, die noch mehr als die bisher geltenden Werte der Abwägung zugänglich sind und bei Vorliegen sachlicher Gründe durchaus überschritten werden können.

Die Ermittlung der GRZ erfolgt gemäß § 19 Abs. 2 bzw. Abs. 4 BauNVO. Mit der GRZ, bzw. mit der hier festgesetzten zulässigen GR wird angegeben, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche des Baugrundstückes bebaut / unterbaut werden darf. Dabei ist die zulässige Grundfläche der Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt / unterbaut werden darf (§ 19 Abs. 2 BauNVO).

Die Ermittlung der GFZ erfolgt gemäß § 20 BauNVO „Vollgeschosse, Geschossflächenzahl, Geschossfläche“.

Die GFZ gibt an, wie viel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche (Baugrundstück) zulässig sind. Die hier angegebenen Geschossflächen (GF) setzt die zulässige Geschossfläche im jeweiligen Gebiet fest.

Für reine und allgemeine Wohngebiete gibt die BauNVO eine Obergrenze der GRZ von 0,4 und der GFZ von 1,2 vor. Wie in der Begründung des Bebauungsplanes unter 4.3. hierzu dargestellt, ergibt sich durch die vorgesehenen Festsetzungen eine GRZ (gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO (für überbaute Flächen) von durchschnittlich 0,23 (Obergrenze 0,4) bzw. eine GRZ (gemäß § 19 Abs. 2 + 4 BauNVO für unterbaute Flächen, Garagen und Nebenanlage) von durchschnittlich 0,62 (die Obergrenze von 0,8 ergibt sich aus § 19 Abs. 4 BauNVO) und eine GFZ von durchschnittlich 0,75 (Obergrenze 1,2). Dabei erfolgte die Ermittlung entsprechend der Vorgaben der Baunutzungsverordnung.

Die Obergrenzen der BauNVO werden teilweise deutlich unterschritten. Das verträgliche Maß der Nutzung in der vorliegenden Planung wurde somit durch andere Faktoren (Stadtgestalt, maximale Gebäudehöhe / Anzahl der Vollgeschosse, Umweltschutz, Verkehr und sozialer Infrastruktur) bestimmt.

Die Festsetzung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung ist erforderlich, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten und dabei gleichermaßen die Wohnbedürfnissen der Bevölkerung zu berücksichtigen als auch – insbesondere hinsichtlich der Aspekte Stadtgestalt, Umweltschutz, Verkehr und sozialer Infrastruktur – die Verträglichkeit der Planung zu gewährleisten.

Neben der oben beschriebenen baulichen Dichte im Planungsgebiet in Form der baurechtlichen Planungswerte ist auch die, wie in den Ausführungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung so bezeichnete, „Bevölkerungsverdichtung“ ein Belang, der bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes zu berücksichtigen ist. Allerdings sind hier keine Obergrenzen festgelegt. Die Anzahl der Wohnungen und Einwohner ergibt sich aus der Geschossfläche und kann über die Festsetzung der GF bzw. der GFZ gesteuert werden, ist aber auch von weiteren Faktoren wie der Wohnungsgröße und der Anzahl der Einwohnenden pro Wohneinheit abhängig. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 6 kann die höchstzulässige Anzahl der Wohnungen in Wohngebäuden festgesetzt werden, was im vorliegenden Fall weder beabsichtigt noch zielführend ist, da die hier mit dem aktuellen Münchner Durchschnittswert berechnete Anzahl der zukünftigen Wohneinheiten städtebaulich verträglich ist und die Auswirkungen auf die bestehende Nachbarschaft innerhalb der geltenden Normen und Grenzwerte liegen.

Unter der Prämisse nachhaltig bezahlbare Wohnungen zu schaffen, wäre die geforderte Reduzierung der Anzahl der Wohneinheiten im Planungsgebiet auf die Hälfte hier städtebaulich nicht zu begründen.

Bezüglich der als zu hoch dargestellten Versiegelung durch die TG wird auf die Stellungnahme Ziffer A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte und bezüglich der Versickerung (Oberflächenablauf) auf die Ziffer A 5.1.3 Grünordnung in den Baugebieten / private Flächen, Versickerung sowie A 4.3 Technische Infrastruktur Leitungen / Kanäle, Versiegelung verwiesen.

Im kleinräumigen Maßstab ist die Verträglichkeit der vorgesehenen Baukörper mit der umgebenden Bebauung auch durch den ausreichenden Abstand der geplanten Bebauung zur Bestandsbebauung gewährleistet. Die gemäß BayBO vorgeschriebenen Abstandsflächen werden gegenüber der Bestandsbebauung eingehalten bzw. durch die abgerückte Bebauung in weiten Teilen nicht ausgeschöpft. Insofern ist von einer Beeinträchtigung der Bestandsbebauung insbesondere hinsichtlich ausreichender Belichtung, Besonnung, Belüftung entsprechend dem Schutzzwecke der Abstandsflächentiefenregelung nicht auszugehen (vgl. dazu das Thema „Abstandsflächentiefen“ unter Ziffer 4.8. der Begründung).

Pflichtige Stellplätze gemäß Art. 47 BayBO, Dimension der Tiefgarage (TG)

Im vorliegenden Bebauungsplan wird nur die planungsrechtliche Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen geregelt. Der Nachweis der pflichtigen Stellplätze erfolgt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach Art. 47 BayBO i.V. mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München. Diese regelt die Anzahl der pflichtigen Stellplätze sowohl für die Wohnnutzung als auch für die nicht-Wohnnutzung, die in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig ist. Somit wird auf stadtweit anzuwendende Annahmen und Berechnungsverfahren zurückgegriffen.

Die Stellplatzpflicht als solche wird also durch Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht berührt, insbesondere erfolgt keine Reduktion. Im Bebauungsplan wird aber vorgegeben, dass die erforderlichen Stellplätze überwiegend flächenscho-nend in den festgesetzten Tiefgaragen unterzubringen sind.

Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde, vorab einer Genehmigungsplanung, insbesondere zur Dimensionierung der erforderlichen Tiefgaragenflächen, von üblichen Annahmen zur Ermittlung der zu erwartenden Anzahl an Wohnungen auf Grundlage der festgesetzten Geschossflächen und der daraus ermittelten Anzahl der Stellplätze ausgegangen (vgl. dazu die Ausführungen zum Thema „Geschossfläche“ unter Ziffer 4.3. der Begründung).

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht
- A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung
- A 2.7.2 Bestimmtheitsgebot
- A 3.1 Planungsziel Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des FNP (u.a. keine Kleingärten)
- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte
- A 4 Infrastruktur
- A 4.3 Technische Infrastruktur Leitungen / Kanäle, Versiegelung
- A 5.5 Versiegelung
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen - Zufahrten und Ausfahrten
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte
- B 7.2.4 „Auswirkungen auf Wasser“ im Umweltbericht
- B 7.3. „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“ im Umweltbericht;
- B 4.10 „Dienstbarkeitsflächen“ in der Begründung
- B 4.17 „Grünordnung in Baugebieten“ in der Begründung

3.4.3 Höhenentwicklung

Die Wandhöhen der einzelnen Gebäude fügten sich nicht in die nähere Umge-

bung ein, es solle eine bis zu 18 m hohe durchgehende Riegelbebauung im Osten des Planungsgebietes entstehen, wobei zwischen den Riegelbauten höhenunbegrenzte Schallschutzwände zur kompletten Abdichtung des Planungsgebietes errichtet werden sollten. Außerdem sollten die bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Abstandsflächen unterschritten werden dürfen.

Außerdem sei man verwundert, dass in einer Siedlung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern von einer max. Höhe von 3 Etagen der Bau eines 5- bis 6-stöckigen Gebäudes geplant sei. Dadurch werde das Straßenbild gestört. Die Bebauung mit 5-stöckigen Türmen sei der Umgebung nicht angepasst und zu hoch.

Man fordere die Stadtverwaltung München auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Reduzierung aller Gebäude um mindestens ein Stockwerk, erhebliche Verringerung der entstehenden Wohneinheiten auf ein verträgliches Maß, Beschränkung der Geschossflächen in Erdgeschoss, Obergeschoss und Dachgeschoss (analog dem vorhandenen Wohngebiet), Antworten zum Thema Flächenfraß und Versiegelung der Böden.

Bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsverfahren habe man auf folgendes hingewiesen: Das Vorhaben würde gegen das Rücksichtnahmegebot verstoßen. Denn die geplanten Wohngebäude würden sich weder hinsichtlich der Geschosshöhe (vier- bis fünfgeschossige Bebauung) bzw. der Höhe und der Form an den vorhandenen Bestand einfügen. Außerdem hätten die geplanten Gebäude eine deutlich größere flächenmäßige Ausdehnung, dies träfe insbesondere für die geschlossene Schallschutzbebauung zu, die sich wie eine massive Wand entlang der Autobahn und der nördlichen Seite der Vorhabengrundstücke erstrecken würde. Die Punkthäuser würden wie Wehranlagen und die Schallschutzbebauungen wie die Bauten der Justizvollzugsanstalt Stadelheim wirken, die zudem keine Aussicht (betroffen hiervon wären insbesondere die Anwesen der Münchberger Straße und der Kronacher Straße) mehr zulassen würden. Außerdem sollten auf die Dächer zusätzlich Schallschutzwände aufgesetzt werden und gegebenenfalls weitere Schallschutzwände aufgestellt werden, wodurch sich der Eindruck eines Hochsicherheitsgefängnisses weiter verstärken würde. Gerade auch mit Blick auf die massive äußere Gestalt der geplanten Wohnbebauungen unmittelbar hinter zweigeschossigen Einfamilienhäusern würde das Vorhaben gegen das Rücksichtnahmegebot verstoßen. Die ökonomischen Folgen reichten über Wertminderung von Bestandshäusern und Grundstücken bis hin zu Mietminderungen.

Zudem würde auf den Vorhabengrundstücken die Baumasse durch das Vorhaben massiv anwachsen und dort zu einer sowohl in der Höhe als auch der Fläche unangemessenen Nachverdichtung der Bebauung unter erheblicher Veränderung des Ortsbildes kommen.

Bezeichnenderweise wurde im Flyer der Landeshauptstadt München zur Ände-

zung des Flächennutzungsplanes auf der zweiten Seite ausgeführt, dass sich die geplante Bebauung bewusst vom Bestand absetze.

Stellungnahme:

Einfügen

Zu den Äußerungen, dass die entsprechend dem Bebauungsplanentwurf vorgesehene Höhe sich nicht in das vorhandene Siedlungsgefüge „einfügen“ würde, wird bestätigt, dass die vorgesehene Höhenentwicklung die vorhandenen Gebäudehöhen überschreiten wird. Gleichzeitig wird aber auch darauf hingewiesen, dass ein „Einfügen“ im Sinne des § 34 BauGB im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes kein Kriterium für die Zulässigkeit ist, sondern aufgrund einer umfangreichen Abwägung ein verträgliches Maß der Nutzung neu festgelegt wird. Erst durch die Tatsache, dass sich die geplante Bebauung eben gerade nicht einfügt entsteht das Erfordernis einen Bebauungsplan aufzustellen.

- siehe auch die Stellungnahme unter A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG)

Lärmschutzwände zwischen den Gebäuden

Die Lärmschutzanlage sowie die Riegelbebauung entlang der BAB A 8 stellen eine wesentliche Schallabschirmung für sich selbst und für die weiteren Baufelder und für die ebenerdigen Freibereiche dar. Um einen ausreichenden Lärmschutz zu gewährleisten wird daher festgesetzt, dass die Lärmschutzanlage und die Riegelbebauung mit Lärmschutzwänden in ausreichender Höhe und zeitlich vor einer Nutzungsaufnahme der westlichen Baufelder zu errichten sind. Laut § 11 Abs. 8 der Satzungsbestimmung sind die Lärmschutzverbindungen im Anschluss an die realisierte Wandhöhe als Verlängerung der Fassade mindestens gebäudehoch zu errichten. In der Begründung ist ausgeführt, dass – um den erforderlichen Lärmschutz zu gewährleisten - die Lärmschutzwände gebäudehoch (auch im Anschluss an das jeweils höhere Gebäude) zu errichten sind. Eine höhere Ausführung ist entsprechend dem Schutzzweck nicht erforderlich; eine Begrenzung der zulässigen Wandhöhe ist daher nicht erforderlich, zumal Lärmschutzwände, die über die erforderliche Höhe hinaus gehen würden, nur unnötige Kosten verursachen würden und nicht nachvollziehbar ist, warum diese höher als erforderlich errichtet werden sollten. Die getroffene Festsetzung wurde daher korrekt abgewogen.

Vorgesehene Höhenentwicklung / Dachaufbauten / Lärmschutzwände auf Dächern

Als Wandhöhe wird im Bebauungsplan unter § 4 „Höhenentwicklung“ eine maximale Wandhöhe von 18,00 m, zzgl. der in § 13 der Satzung festgesetzten maximalen Höhe von 3,00 m für technische Anlagen festgesetzt.

Eine Nutzung der Dächer ist durch § 13 der Satzung eingeschränkt, eine Nut-

zung als Dachgarten ist demnach nicht zulässig, siehe dazu auch Ziffer 4.13. in der Begründung. Daher sind keine zusätzlichen Schallschutzwände auf den Dächern vorgesehen.

Ortsbild

Für die geplante Bebauung wurde anhand eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes ein geeignetes Planungskonzept entwickelt, dem es gelingt entsprechend den Planungszielen, im vorgeschlagenen Umfang Wohnungsbau zu ermöglichen. Planerisch ist entsprechend dem städtebaulichen Konzept daher ein Absetzen vom baulichen Bestand und eine größere bauliche Höhe erst mit zunehmender Entfernung zum baulichen Bestand an der Münchberger Straße vorgesehen.

An der Münchberger Straße wird für das WA 1 die Gebäudehöhe und die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse auf das Maß der südlich anschließenden Bebauung beschränkt, damit das Straßenbild in der Münchberger Straße nicht gestört wird.

Die vorgesehenen Festsetzungen für das WA 1 orientieren sich hinsichtlich der Kubatur und Dachform an der südlich gelegenen Bebauung, um eine einheitliche Straßenfront zur Münchberger Straße zu sichern.

Dann steigen die Gebäudehöhen und -längen über die Punkthäuser bis zur Riegelbebauung erst schrittweise an.

Bez. des Straßen-/Ortsbildes wird auf den Umweltbericht Ziffer 7.2.7. verwiesen.

verträgliche Planung / Abstandsflächen

Die Verträglichkeit der vorgeschlagenen Planung wurde hinsichtlich aller planerischer Themen nachgewiesen, insbesondere werden die Abstandsflächen gemäß bayerischer Bauordnung zu angrenzenden Privatgrundstücken eingehalten und der zu erwartende Verkehr und Lärm wurde als verträglich nachgewiesen.

Ein Anspruch auf eine unveränderte Situation der Umgebung bzw. unveränderten Ausblick besteht nicht, im Gegenteil hat die Kommune entsprechend § 1 BauGB entsprechend der Entwicklungsbedarfe Bebauungspläne sobald und soweit erforderlich aufzustellen.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1 Ausgangslage: Planerische und rechtliche Ausgangssituation (Bau-recht) Charakter der bestehenden Siedlung, Lebensqualität
- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht,
- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG ,
- A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung,
- A 3.1 Planungsziel Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des

- FNP (u.a. keine Kleingärten),
- A 3.2 Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee, Landschaftsbild / Stadtgestalt / Entwicklungskonzept / Vorgaben aus dem Wettbewerb,
 - A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte,
 - A 3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen,
 - A 5.5 Versiegelung,
 - A 11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte,
 - B 4.8. Abstandflächen der Begründung.

3.4.4 Bauweise

Man gebe einen Einwand zu § 5 Abs. 1 des Entwurfes der Satzung an: In der im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren vorgelegten Planzeichnung seien bis auf wenige kurze Baulinien keine weiteren Baulinien eingezeichnet, insbesondere nicht in den Räumen zwischen den Riegelbauten. Daher erschließe sich die Zulässigkeit der Schallschutzwände zwischen den Riegelbauten nicht.

Man merke zudem an: Unter § 5 des Entwurfes der Satzung sei lediglich der Abs. 1 angegeben worden, weitere Absätze fehlten. Möglicherweise würden nach dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren weitere „Ergänzungen“ erfolgen.

Stellungnahme:

Als Wandhöhe wird im Bebauungsplan unter § 4 „Höhenentwicklung“ eine maximale Wandhöhe von 18,00 m, zzgl. der in § 13 der Satzung festgesetzten maximalen Höhe von 3,00 m für technische Anlagen festgesetzt.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs.1 im Frühjahr 2017 wurde der städtebauliche Entwurf aus dem Wettbewerb vorgestellt. In der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 im Sommer 2020 wurde der Bebauungsplanentwurf vom 14.02.2020 gezeigt. Die Situierung der geplanten Gebäude wird überwiegend mit Baugrenzen festgesetzt. Baulinien sind nur an den Schmalseiten der Bauräume festgesetzt, um gemeinsam mit der Festsetzung unter § 5 „Bauweise“ die Wirksamkeit der Lärmschutzbebauung sicher zustellen.

Die Lärmschutzwände (Lärmschutzverbindungen zwischen den Gebäuden sind mit eigener Festsetzung unter § 11 Abs. 8 „Schallschutz“ in der Satzung mit Angaben zur Lage und zur Höhe und mit der Kennzeichnung LSW im Plan zwischen den Bauräumen 8-10 im WA 2 festgesetzt.

„Weitere Ergänzungen“ dazu sind nicht notwendig und auch nicht vorgesehen. Eine inhaltliche Änderung an der Festsetzung entsprechend § 5 „Bauweise“ der Satzung ist nach der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht erfolgt.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter Ziffer A 3.4.3 Höhenentwicklung und A 3.4.5 Dachform, Dachaufbauten, Dachbegrünung - § 13 der Satzung.

3.4.5 Dachform, Dachaufbauten, Dachbegrünung - § 13 der Satzung

Das WA 2 (§ 13 Abs. 2) füge sich damit nicht in die Eigenart der näheren Umgebung ein.

Ein Kamin ohne Flächen- und Höhenbeschränkung (§ 13 Abs. 3 und Abs. 4) füge sich nicht in die Eigenart der näheren Umgebung (Gartenstadt) ein.

Durch einen hohen Kamin auf dem höchsten Haus (WH 8, Gebäudehöhe 18 m) entstehe der Eindruck eines Heizkraftwerkes. Hinzu komme, dass das gesamte Areal wegen der Dichte der Bebauung und den weiteren hohen Kaminen für Abgase (Tiefgarage) auf den Flachdächern wie eine Industrieanlage oder ein Kraftwerk wirken würde.

Auf die Flachdächer der Gebäude im allgemeinen Wohngebiet sollten neben den Kaminen noch Antennen- und Satellitenanlagen sowie Anlagen für die Nutzung solarer Strahlungsenergie aufgesetzt werden. Gemäß § 13 Abs. 5 des Entwurfes der Satzung dürften derartige Anlage 50 % der Dachflächen beanspruchen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung habe bis heute keine bildliche Darstellung der geplanten Häuser veröffentlicht. Selbst dem Stadtrat sei keine Visualisierung vorgelegt worden.

Stellungnahme:

Als Wandhöhe wird im Bebauungsplan unter § 4 „Höhenentwicklung“ eine maximale Wandhöhe von 18,00 m, zzgl. der in § 13 der Satzung festgesetzten maximalen Höhe von 3,00 m für technische Anlagen festgesetzt.

Gemäß § 7 Abs. 3 der Satzung ist im WA2 am gekennzeichneten Standort eine KWK-Anlage zulässig. Der Kamin, den die KWK-Anlage benötigt, ist nicht abstandsflächenrelevant, sondern vielmehr gilt nach den bundesrechtlichen Vorschriften zum Immissionsschutzrecht (§ 19 der ersten BImSchV), dass der Kamin umso höher sein muss, je näher die durch ihn zu schützende Nachbarbebauung liegt. Daher sind gemäß § 13 der Satzungsbestimmungen „Dachform und Dachaufbauten, Dachbegrünung“ der Satzungsbestimmung Kamine für Abgase mit einer Mindesthöhe von 3,00 m auf der im Plan festgesetzten Nebenanlage für die KWK-Anlage ohne Flächen- und Höhenbeschränkung zulässig. Auf diese Weise wird erreicht, dass der Kamin die notwendige Höhe nach der 1.BImSchV in Abhängigkeit der Feuerleistung haben kann und darf.

Bezüglich des Ortsbildes wird auf die Ausführungen unter Ziffer A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht und bezüglich des Einfügens in die Eigenart der Umgebung auf die Ausführungen unter Ziffer A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG sowie bezüglich der Visualisierung auf Ziffer A 2.4.1 Öffentlichkeits-

beteiligung / Bürger*innenbeteiligung verwiesen.

3.4.6 Fläche für Nebenanlagen / Müllentsorgung / KWK / BHKW

Man gebe einen Einwand zu § 7 Abs. 3 des Entwurfes der Satzung an. Eine KWK-Anlage sei aus folgenden Gründen nicht genehmigungsfähig: Die Errichtung einer KWK-Anlage sei erstmals im Textteil für das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren bekanntgegeben worden, also erstmals am 09.07.2020 unter § 7 Abs. 3 und § 13 Abs. 4 der Satzung sowie in der Begründung des Bebauungsplangentwurfs unter den Punkten 4.3. „Grundflächen (GR)“ und 4.11.3. „Kraft-Wärme-Kopplungsanlage“.

Unter 4.7. „Nebenanlagen“ [des Billigungsbeschlusses] werde ausgeführt, dass dem Planungskonzept für das WA 2 ein differenziertes Konzept zur Müllentsorgung zu Grunde liege, damit die Beanspruchung des Freiraumes durch Mülltonnen und deren Entsorgung möglichst gering gehalten werde. So seien in den Gebäudekellern Räume zur Sammlung des Mülls vorgesehen. Am Tag der Abholung würden die Mülltonnen aus den Bauräumen 1 bis 8 im zentralen Müllraum im Erdgeschoss des Bauraumes 4 bereitgestellt und von der Fahrbahn in der Verlängerung der Obernzeller Straße aus geleert. Für die Bauräume 9 und 10 könne entsprechend verfahren werden. Alternativ könnten aber auch in den Bauräumen 9 und 10 eigene Müllsammelräume eingerichtet werden, soweit sie von den Abfallwirtschaftsbetrieben München (AWM) direkt angefahren werden könnten, um die Mülltonnen aus dem Sammelraum heraus zu entleeren. Müllauffstellflächen innerhalb des Angers seien nicht zulässig. Die Müllentsorgung im WA 1 erfolge über die Münchberger Straße. Nebenanlagen zur Aufstellung von Mülltonnen würden deswegen im WA 1 nicht ausgeschlossen. Ergänzend werde ausgeführt, dass sich keine Konflikte bei der Realisierung ergeben würden, da im Erdgeschoss des Bauraumes 4 voraussichtlich ohnehin Nebenräume (z.B. Müllräume) vorgesehen seien.

Im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sei kein differenziertes Konzept zur Müllentsorgung vorgelegt worden. Ein solches dürfte nicht existieren, da die vorgenannten Ausführungen aus folgenden Gründen gar nicht umsetzbar seien:

- Unterirdisch dürften keine Mülltonnen ohne ausreichende Belüftung aufgestellt werden.
- Zur Brandvermeidung dürfe kein leicht entzündliches und/oder brennbares Material in der Nähe von Heizungsräumen/Trafostationen gelagert werden.
- Der Außenradius der Kurve zur Tiefgarageneinfahrt sei für ein Feuerwehrfahrzeug zu gering, weshalb bereits aus diesem Grund unterirdisch keine leicht entzündlichen/brennbaren Materialien gelagert werden könnten bzw. dürften.
- Es stünde keine Person zur Verfügung, die einmal wöchentlich die unterirdischen Mülltonnen im Bauraum 4 zur Entsorgung durch die AWM bereitstellen würde.
- Für die Verbringung der unterirdischen Mülltonnen in den Bauraum 4 stünden

keine technischen Hilfsmittel oder Aufzüge zur Verfügung.

- Die zahlreichen schweren Mülltonnen könnten nicht erst am Abholtag von einer Person (z.B. einem Hausmeister) in den Bauraum 4 verbracht werden.
- Feste Abfallstoffe dürften innerhalb von Gebäuden nur vorübergehend aufbewahrt werden und dies unter Einhaltung der unter Art. 43 BayBO genannten Voraussetzungen.
- Bei einem kurzfristigen (z.B. krankheitsbedingten) Ausfall der Person, die die Mülltonnen in den Bauraum 4 verbringen sollte, würden die Mülltonnen nicht geleert. Diese Tätigkeit gehöre nicht zu den Aufgaben der Müllwerker*innen, die nur auf einer bis zu 15 m langen Strecke tätig sein dürften.
- Für die Person, die die Mülltonnen nach oben befördern solle, würden entsprechende Arbeitsschutzmaßnahmen gelten (z.B. DGUV Regel 114-601).
- Da offenbar ein zentraler Müllraum im Erdgeschoss des Bauraumes 4 eingerichtet werden solle, der alle Mülltonnen aufnehmen könnte, sei davon auszugehen, dass hier tatsächlich eine Dauermüllsammelstelle eingerichtet werden würde.
- Ein zentraler Müllraum im EG des Bauraumes 4 würde wegen der Nähe zu den Bestandsbebauungen zu erheblichen Geruchs- und Lärmbelästigungen führen. Gleiches gelte für die angedachten Müllsammelräume im WA 1.

Die Ausführungen [im Billigungsbeschluss] unter 4.7. „Nebenanlagen“ sprächen zudem dafür, dass sehr wohl in den Freiflächen zusätzlich Mülltonnen (auf Sammelstellen/Bereitstellungsplätzen) aufgestellt werden würden. Dies wäre jedoch nur in der schmalen Übergangzone zu den Bestandsbebauungen möglich und unter Inkaufnahme erheblicher Geruchs- und Lärmbelästigungen für die Bestandsbewohner.

Im Satzungstext-Entwurf sei unter § 10 Abs. 3 bereits fixiert worden, dass von der festgesetzten Lage der Dienstbarkeitsflächen abgewichen werden könne, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erforderten und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar seien. Daher sei davon auszugehen, dass die Mülltonnenhäuser tatsächlich oberirdisch aufgestellt und angefahren werden würden und dies in unmittelbarer Nähe der Bestandsbewohner. Das angeblich vorhandene differenzierte Müllkonzept dürfte nur Makulatur sein, um qualifizierte Einwendungen im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren zu verhindern. Unter 8.3 „Stellungnahme“, „Geruch“ werde auch nur von einem derzeitigen Konzept gesprochen.

Stellungnahme:

Es ist Wesen des Bebauungsplanverfahrens, dass die vorgesehene Planung im Zuge des Verfahrens Änderungen und Ergänzungen erfährt. Sinn und Zweck des Verfahrens nach § 3 Abs. 2 BauGB ist gerade, der Öffentlichkeit die Gelegenheit zu geben, sich zum jüngsten Stand der Planung zu äußern. Gegenüber dem im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB dar-

gestellten Planungsstand findet daher in der Regel eine Weiterentwicklung, Detaillierung und Ausarbeitung eines Bebauungsplanentwurfes statt, was daher in keiner Weise unüblich oder schädlich ist.

Festgesetzt wird unter § 7 Abs. 3 „Nebenanlagen“ eine Fläche, auf / unter der die Errichtung einer Kraft-Wärme-Kopplungsanlage zulässig ist. Für die ursprünglich zwei Eigentümerinnen der Grundstücke im Planungsgebiet sollte sichergestellt werden, dass eine geeignete Fläche für das gesamte Planungsgebiet genutzt werden kann. Es besteht weder eine Verpflichtung diese Anlage zu errichten, noch ist mit der Festsetzung der Fläche die umfassende Zulässigkeit dieser Anlage verbunden.

Weitere Ausführungen dazu sind unter A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage) zusammengefasst

Mülltonnenaufstellflächen

In der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in 2017 lag das im Billigungsbeschluss von 2020 dargestellte Konzept noch nicht vor.

Für die Abfallabholung wird auf die Ausführungen zum Thema „Nebenanlagen“ unter Ziffer 4.7. in der Begründung verwiesen.

Die Bereitstellungsflächen für Müllcontainer dürfen nicht auf einer Straßenverkehrsfläche oder in einer öffentlichen Grünfläche liegen. Darum sollen diese mit anderen Nebennutzung unterirdisch abgewickelt werden.

Das derzeitige Konzept zur Müllentsorgung sieht vor, dass die Sammlung des Mülls überwiegend in Kellerräumen und die Bereitstellung für die Abholung in Räumen innerhalb der Gebäude im Erdgeschoss erfolgt. Dadurch sollen Beeinträchtigungen durch Standplätze im Freiraum weitestgehend verhindert werden. Das Konzept wurde mit den Abfallwirtschaftsbetrieben (AWM) abgestimmt.

Gemäß § 7 der Satzung sind Nebenanlagen als der dem Nutzungszweck des Baugebietes dienende Anlage innerhalb der Umgrenzung für die Tiefgarage zulässig, was nicht bedeutet, dass die Mülltonnen in der Tiefgarage stehen. Die Anlagen zur Müllentsorgung sind entsprechend der Auflagen und Anforderungen aus den einschlägigen Gesetzen, Normen und Verordnungen mit den ggf. notwendigen technischen Hilfsmitteln herzustellen und zu unterhalten. Im Bebauungsplan sind dazu keine Festsetzungen notwendig.

Die konkrete Situierung und die Errichtung der für die Sammlung und die Abholung notwendigen Flächen und die dafür notwendigen technischen Einrichtungen wird im Rahmen der Genehmigungsplanung von den Ausführenden mit den zuständigen Stellen abgestimmt. Dabei sind die Festsetzungen des Bebauungsplanes und weitere Regeln v.a. der Bauordnung z.B. zum Brandschutz zu beachten, (vgl. § 9 Abs. 3 der Satzung: zur Zulässigkeit von Müllstandorten innerhalb der Umgrenzung für die Tiefgarage.) Bei sach- und fachgerechter Nutzung von häuslichen Mülltonnenstandplätzen entstehen keine relevanten Geruchs- und Keimim-

missionen.

Die Flächen, die gemäß § 10 der Satzung dinglich zu sichern sind, dienen nicht der Aufstellung der Mülltonnen, sondern u.A. der Anfahrt des Müllfahrzeugs.

Die Organisation der Müllbeförderung aus der Garage an die Oberfläche sowie die Einhaltung der arbeitsrechtlichen und gesundheitlichen Vorgaben für die Mitarbeitenden sind Sache des zukünftigen Eigentümers und können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden.

3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen

Man gebe einen Einwand zu § 8 Abs. 1 und Abs. 4 des Entwurfes der Satzung an: Die gesetzlich vorgeschriebenen Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 BayBO würden willkürlich verkürzt.

Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Planungsgebiets und im betroffenen Umfeld wären hierdurch nicht mehr eingehalten. Denn eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung würde bereits durch die geschlossene Riegelbebauung und die Schallschutzwände nicht mehr gewährleistet werden. Die Überschreitung der Abstandsflächentiefe im Bereich der Punkthäuser würde die Beeinträchtigungen für die Nachbargrundstücke weiter verschärfen. Aus den Himmelsrichtungen Osten und Süden wäre keine ausreichende Belichtung und Besonnung der Anwesen der Einwendenden mehr sichergestellt. Gleiches gelte für die Belüftung, weshalb Schadstoffe im Planungsgebiet und in der unmittelbaren Nachbarschaft kumulieren würden. Die Dachaufbauten und technischen Anlagen auf den Flachdächern des WA 2 würden zusätzlich zu Verschattungen führen.

Zudem würde die Realisierung des Vorhabens eine erhebliche Veränderung provozieren, nämlich hin zu einer für das Gebiet bis dahin untypischen Baudichte. Vorliegend zeichne sich die maßgebliche Umgebung des Bauvorhabens durch eine im Verhältnis zur jeweiligen Grundstücksgröße eher zurückhaltenden Bebauung aus. Das geplante Bauvorhaben hingegen nehme im Vergleich zur Freifläche ohnehin einen erkennbar größeren Anteil ein. Mit der Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Abstandsflächentiefe breche das Bauvorhaben mit der vorhandenen Struktur noch einmal deutlich.

Zudem könne aufgrund der massiven baulichen Verdichtung das Vorhaben eine unerwünschte Vorbildwirkung entfalten. Eine entsprechende bauliche Ausnutzung wie auf dem Planungsgrundstück käme im Fall der Verwirklichung des Vorhabens auf einer Vielzahl anderer Grundstücke in der Landeshauptstadt München in Betracht. Hierfür gebe es keine rechtliche Grundlage.

Es läge ein Verstoß gegen Art. 6 Abs. 2 BayBO vor: Abstandsflächen müssten auf dem Grundstück selbst liegen. Sie dürften auch auf öffentlichen Verkehrs-, Grün- und Wasserflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte. Es läge ein Ver-

stoß gegen Art. 6 Abs. 3 BayBO vor: Die Abstandsflächen dürften sich nicht überdecken. Beide Maßgaben würden nicht eingehalten.

Die Besucherparkplätze würden ohne Einhaltung von Abstandsflächen an die Anwesen der Münchberger Straße anschließen.

An die Anwesen in der Münchberger Straße würde auf der Ostseite ein Verkehrsweg herangeführt werden, der allenfalls einen Abstand von 4 m (an der schmalsten Stelle) zu den Anwesen einhalten würde.

Stellungnahme:

In einem Bebauungsplan können auch Festsetzungen hinsichtlich der Abstandsflächen getroffen werden, die von den Regelungen der Bayerischen Bauordnung (BayBO) abweichen.

In vorliegendem Bebauungsplanentwurf werden die gemäß BayBO vorgeschriebenen Abstandsflächen gegenüber der Bestandsbebauung eingehalten bzw. durch die abgerückte Bebauung in weiten Teilen nicht ausgeschöpft (vgl. dazu das Thema „Abstandsflächentiefen“ unter Ziffer 4.8. der Begründung).

Damit ist im kleinräumigen Maßstab die Verträglichkeit der vorgesehenen Baukörper mit der umgebenden Bebauung auch durch den ausreichenden Abstand der geplanten Bebauung zur Bestandsbebauung gewährleistet.

Innerhalb des Planungsgebietes werden die Abstandsfläche nicht willkürlich verkürzt, sondern dienen der Umsetzung des städtebaulichen Entwurfs unter Beachtung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse.

Durch die Festsetzungen des § 8 „Abstandsflächentiefen“ der Satzungsbestimmungen wird sichergestellt dass eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung innerhalb des Planungsgebietes gewährleistet ist.

Die im städtebaulichen Entwurf aus dem Wettbewerb von 2016 dargestellten Besucherstellplätze liegen inzwischen innerhalb des Planungsgebietes.

Der im Einwand als Verkehrsweg bezeichnete Weg innerhalb der öffentlichen Grünfläche wird bis auf ca. 5 m an die östliche Grundstücksgrenze der genannten Anwesen geführt. Abstandsflächen gem. Art 6 BayBO fallen hier nicht an.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht
- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG

- A 2.7.1 Rücksichtnahmegebot
- A 3.1 Planungsziel Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des FNP (u.a. keine Kleingärten)
- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte

3.4.8 Werbeanlagen

Zu § 14 Abs. 1, Abs. 2, Abs. 4, Abs. 5, Abs. 8 des Entwurfes der Satzung wende man folgendes ein: Aufgrund der vorgegebenen Lage der Werbeanlagen wäre von einer erheblichen Beeinträchtigung der Bestandsbewohner des angrenzenden reinen Wohngebietes auszugehen, da diese direkt auf die Werbeanlagen blicken würden. Die Werbeanlagen könnten sich bereits aufgrund der vorgeschriebenen Ausrichtung nicht in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild des reinen Wohngebietes einfügen. Widersprüchliche Festsetzungen verstießen gegen das Bestimmtheitsgebot.

Stellungnahme:

Da die Werbeanlagen nur für die Nichtwohnnutzung an der Stätte der Leistung bis zum Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses und hinsichtlich Größe und Ausformung beschränkt zulässig ist, ist eine erhebliche Beeinträchtigung nicht zu befürchten, zumal die Werbung in der Regel der Erschließungsfläche, also zum Anger innerhalb des Planungsgebietes orientiert angebracht werden dürfte. Widersprüchliche Festsetzungen sind nicht erkennbar, weitere konkretisierende Angaben fehlen in dem vorgebrachten Einwand.

3.4.9 Abgrabungen, Aufschüttungen, Bodenmodellierungen

Man gebe einen Einwand zu § 15 Abs. 3 des Entwurfes der Satzung an: Im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sei keine Rede davon gewesen, dass Kinderspielflächen unmittelbar hinter dem Maschendrahtzaun der Bestandsbewohner östlich der Münchberger Straße errichtet werden sollten und hierzu Aufschüttungen und Bodenmodellierungen vorgenommen werden dürften. Weder die Höhe der geplanten Aufschüttungen sei bekannt noch deren rechtliche Zulässigkeit. Gemäß Art. 2 Abs. 1 S. 3 Nr. 1 BayBO würden selbst Aufschüttungen, die überwiegend ortsfest benutzt würden, als bauliche Anlagen gelten. Diese Anlagen dürften zudem eingefriedet werden.

Stellungnahme:

Die im städtebaulichen Entwurf aus dem Wettbewerb von 2016 dargestellte Gestaltung der zukünftigen Wohngebiete hatte noch keine konkreten Nutzungsvorschläge und keine Angaben zu Bodenmodellierungen enthalten. Im nun vorliegenden Bebauungsplanentwurf wurden Kinderspielflächen im Plan und im § 15

der Satzung die Zulässigkeit der Aufschüttungen entsprechend ergänzt.

Bodenmodellierungen werden für die Kinderspielflächen in der öffentlichen Grünfläche zugelassen, d.h. sie sind möglich, müssen aber nicht erstellt werden. Deren genaue Ausführungen sind Teil des Bauvollzugs. Um Befürchtungen vor Verschattung als auch vor einem geringeren Sichtschutz (wenn sie betreten werden) entgegen zu wirken, wird dem planenden und ausführenden Referat der Landeshauptstadt München der Einwand zugeleitet.

Eine Einfriedung von Spielflächen dient dem Schutz der Spielenden (siehe hierzu auch Ziffer A 5.1.4 Einfriedungen).

4 Infrastruktur

4.1 Soziale Infrastruktur

Entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität des Menschen hätten die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen sowie die sozialen Vernetzungsmöglichkeiten.

Es werde allgemein beklagt, dass in der Bürgerschaft Gemeinschaftsbewusstsein immer mehr verloren gehe und nur noch Einzelinteressen zu Lasten der Allgemeinheit vertreten würden. Um Gemeinschaftsbewusstsein, gutes Zusammenleben und Zusammenhalt von Jung und Alt in der Bürgerschaft zu fördern, Verständnis füreinander und wechselseitige Hilfen zu entwickeln, seien örtlich nahe Begegnungsmöglichkeiten für alle Bürger*innen eine Voraussetzung. Solche allgemeinen Einrichtungen gebe es in Fasangarten und Umgebung nicht.

Da die Landeshauptstadt München Alleineigentümer bei dem Vorhaben Münchberger Straße sei, gebe es die einmalige Gelegenheit, dort eine solche generationenübergreifende Gemeinschaftseinrichtung zu schaffen. Deshalb sollte dort für Jung und Alt ein Bürgerbegegnungszentrum vorgesehen werden.

Des Weiteren sei zu bemängeln, dass der Bebauungsplan den Mangel an ausreichend großen Spielflächen für ältere Kinder nicht beheben würde, sondern lediglich unzusammenhängende Kleinstflächen vorsehe, die ausschließlich für Kleinkinder geeignet seien. Spielflächen für Kinder seien nicht zufriedenstellend. Grünanlagen und Spielplätze für größere Kinder fehlten im Areal völlig.

Auch der Bereich „Spielflächen für Kinder“ sei im gesamten Viertel äußerst unbefriedigend. Es existiere lediglich ein einziger öffentlicher winziger Spielplatz in der Schwarzenbacher Straße. Dieser sei aufgrund seiner Fläche und seines Angebots maximal auf Kindergartenkinder ausgerichtet. Kinder ab dem Schulalter fänden im gesamten Fasangarten keine altersgemäßen Spiel- und Bolzflächen (z.B. Fußballwiese, großes Klettergerüst, Seilbahn etc.). Es werde angeregt, eine entsprechende Ausstattung des Neubaugebiets mit einer dementsprechenden, ausreichend dimensionierten Fläche anzulegen, die vom gesamten Stadtteil genutzt werden könne. Momentan sei eine solche Fläche in der Planung nicht erkennbar.

Es fehle an Spielflächen, insbesondere Bolzplätzen etc. für ältere Kinder. Im gesamten Stadtteil seien solche Flächen unterdimensioniert. Es werde daher ange-regt, in dem neuen Quartier durch Reduzierung der Wohneinheiten stattdessen für ausreichend Spielflächen auch für die umliegende Anwohnerschaft zu sorgen.

Insbesondere sei zum Thema Infrastruktur zu sagen, dass die aktuelle Ausstat-tung bereits jetzt äußerst unterdimensioniert sei. Die in den letzten Jahren zu beobachtende ausschließliche Bebauung sämtlicher im Bezirk noch zur Verfü-gung stehenden Flächen mit reiner Wohnbebauung übe auf die ohnehin überlas-tete Infrastruktur und damit auch die jetzigen Bewohner einen unverhältnismässi-gen Druck aus. Es sei daher dringend erforderlich, vor der Anlage von Flächen für neuen Wohnungsbau zunächst ausreichend Raum für die dazugehörige Infra-struktur auszuweisen und diese auch einzurichten.

Stellungnahme:

Die infrastrukturellen Voraussetzungen der Planung werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens umfassend geprüft. Die Fachreferate prüfen die Bedarfe und bringen diese ggf. im Rahmen der Beteiligung der Behörden im Rahmen des Verfahrens gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB ein.

Die Festsetzung eines Begegnungszentrums oder Nachbarschaftstreffs ist nicht im Bebauungsplan vorgesehen, allerdings wären solche Einrichtungen in den vorgesehenen Wohngebieten ohnehin planungsrechtlich zulässig. Für die Schaf-fung von örtlich nahen Begegnungsmöglichkeiten für alle Bürger*innen (Bürger-begegnungszentrum, Gemeinschaftseinrichtung) stehen planungsrechtlich die Anteile der Geschossfläche für Nichtwohnnutzung zur Verfügung. Die konkrete Umsetzung also die Planung und der Bau dieser Einrichtung muss von den zu-ständigen Referaten veranlasst werden. Ebenso müssen die Kosten für den Un-terhalt und den Betrieb gesichert werden. Da die Flächen im Planungsgebiet zwis-chenzeitlich von der LHM erworben wurden, werden Konzepte zur Umsetzung derzeit durch das Kommunalreferat in Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitet und der Stadtrat zu gegebener Zeit mit entsprechenden Beschlussvorlagen befasst. Vor diesem Hintergrund wurde das Kommunalreferat über die mit dem Wunsch nach einem Begegnungszentrum vorgebrachten Äußerungen informiert; eine Aussage über Inhalte späterer Be-schlüsse zur Umsetzung ist derzeit aber nicht möglich.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden wurde eine Unterversorgung mit Sport-flächen im Stadtbezirk dargestellt. Diese Unterversorgung entsteht jedoch nicht durch die vorliegende Planung. Hierzu wird auf die Ausführungen in der Stellung-nahme unter Ziffer A 3.3 Unterpunkt Sportnutzung verwiesen. Bei Beibehaltung der Planungsziele (Wohnen) kann nicht gleichzeitig eine Umsetzung von Sport-flächen erfolgen, weshalb dies nicht weiterverfolgt wurde. Außerdem wären auch für Sportflächen Anforderungen an den Immissionsschutz zu berücksichtigen und gleichzeitig wären auf Grund der Abstände zum Wohnungsbestand die Anforde-rungen der 18. BImSchV (Sportlärm) ohne Lärmschutzmaßnahmen nicht einzu-

halten.

Unabhängig von spezifischen (Innen-)Räumen für die Begegnung soll Vernetzung und Begegnung auch in den öffentlichen Grünflächen des Planungsgebietes und dem geplanten Wohnumfeld ermöglicht werden. Dies wird durch unterschiedliche Aufenthalts- und Erholungs-Angebote in der öffentlichen Grünfläche und durch zahlreiche Durchquerungsmöglichkeiten sowohl für die Bestandsbewohner*innen als auch für die neue Bewohnerschaft ermöglicht.

Bezüglich den Spielflächen wird auf die Stellungnahmen unter Ziffer A 5.1 Grünordnung / Freiflächen verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren im Zuge der Planung vorgesehenen Infrastruktureinrichtungen wird auf die folgenden Kapitel hierzu, insbesondere Ziffer A 4.2 Nahversorgung / Handel / Infrastruktur und die Begründung unter Punkt 2.2.3 „Infrastruktur und Versorgung“ und 4.2 „Art der baulichen Nutzung“ verwiesen.

4.1.1 Schulversorgung

Erforderliche Sozialeinrichtungen seien nicht oder nicht ausreichend vorhanden (z.B. Balanschule).

Ein weiteres Thema im Bereich Infrastruktur sei die Ausstattung des Viertels mit Grundschulen und den dazugehörigen Hort- bzw. Mittagsbetreuungsplätzen. Das Bebauungsplangebiet zähle zum Schulsprengel der Balanschule. Laut Aussagen der Schulleitung sei eine Erweiterung nicht geplant, obwohl der Sprengel laufend nachverdichtet werde (z.B. durch das Programm „Wohnen für alle“ im direkten Umfeld der Schule in der Görzer- und Puechbergerstraße). Die Kapazitäten der Balanschule und der anderen Umkreisschulen seien bereits jetzt ausgeschöpft, so dass eine weitere Verdichtung der Wohnbebauung im Sprengel nicht mehr akzeptabel sei und das Problem auf unzumutbare Weise weiter verschärft.

Für das Schuljahr 2020/21 seien alle Klassenzimmer restlos belegt, obwohl 15 Gastschulanträge in Richtung anderer Grundschulen gestellt worden seien und somit eine Klasse weniger als eigentlich erforderlich eingerichtet worden sei. Auch die Mittags- und Nachmittagsbetreuung (Hort, Mittagsbetreuung etc.) sei seit Jahren nicht ausreichend. Die Schaffung neuer Betreuungsplätze könne mit der Verdichtung im Schulsprengel nicht Schritt halten. Man frage sich, wie diese zusätzlichen Kinder untergebracht werden sollen.

Es sei daher dringend erforderlich, die Situation der bestehenden Grundschulen vor einer Überplanung des Gebiets umfassend zu eruieren und ein tragfähiges Konzept zu erarbeiten, da zur Versorgung von Grundschulkindern heutzutage auch ein Hort oder Mittagsbetreuung gehöre. Gerade die fehlenden Hort- und Mittagsbetreuungsplätze seien ein unlösbares Problem für berufstätige Eltern, da der frühe Schulschluss für diese eine tatsächliche Bedrohung für ihre Arbeitsplät-

ze darstelle. Der bisher im Schulgebäude untergebrachte Hort müsse aus Platzgründen bereits jetzt in eine andere Straße verlegt werden. In ein Gebäude ohne Freigelände, so dass keine Möglichkeit für den Aufenthalt im Freien bestehe.

Hinsichtlich der Infrastruktur würde durch das geplante Neubaugebiet noch mehr Druck auf die bereits bestehende und nicht ausreichende Nahversorgung entstehen.

Weitblickend habe man sich vorab über die Schulen in der näheren Umgebung informiert, da man den Kindern später einen weiten Schulweg ersparen möchte. Mit dem Neubau sehe man die Möglichkeit auf einen Platz in der Grundschule in der Nähe und auch bei den weiterführenden Schulen als gefährdet. Man möchte den Kindern gerne ersparen, dass sie schon in der Schulzeit weite Strecken mit dem Bus fahren müssten. Schulwege seien durch die verkehrstechnischen Bedenken nicht sicher.

Bisher liege keinerlei brauchbare Lösung für die Schulversorgung vor (insbesondere Grundschule Balanstraße). Für die Hortversorgung sei eine mögliche Entlastung an der Kopischstraße fraglich. Man erwarte hier konkrete Aussagen zu den Ausbaumaßnahmen, keine Gefälligkeitsschreiben mit einer „wir schaffen das schon“-Aussage, denn damit sei niemandem gedient.

Da könne man sich nur wünschen, dass die bayerische Familienministerin der Landwirtschaftsministerin nacheifere und die Gassi-Geh-Pflicht auch auf Kinder ausdehne. Kinder seien die Zukunft, deshalb sperre man sie ein in überheizte Gebäude.

Was die Stadtverwaltung München auch noch wissen sollte: Der Schulsprengel der Balanschule sei so gelegt worden, dass hier Eigenheimsiedlung auf sozialen Wohnungsbau treffe, nach Möglichkeit zu gleichen Teilen, zwecks der 'Gemeinsamen Erziehung', wenigstens in den ersten vier Jahren. Das Schülerverhältnis verschiebe sich schon seit Jahren Richtung sozialer Wohnungsbau. Anträge zur Sprengel-Änderung (alle Schüler aus dem Fasangarten auf die näher gelegene Cincinnati-Schule gehen zu lassen und nicht nur die aus der Siedlung am Perlaicher Forst) sei aus diesem Grund bisher stets abgelehnt worden.

Man fordere die Stadtverwaltung hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Infrastruktur der Grundschulversorgung generell, Kapazität der Grundschule an der Balanstraße im Speziellen, desgleichen Versorgung mit Kita- und Hortplätzen.

Stellungnahme:

Wie zum Thema „Art der baulichen Nutzung - Soziale Infrastruktur“ unter Ziffer 4.2. der Begründung dargestellt, ist die Versorgung der Grundschul Kinder in der

Sprengel-Schule an der Balanstraße unter der Maßgabe einer zeitlich gestaffelten Realisierung gesichert. Das Versorgungskonzept wurde nochmals anhand aktueller Daten und der vorliegenden Äußerungen hierzu an das Referat für Bildung und Sport gegeben, dort überprüft und konnte unter Annahme eines Bezugs in den Jahren 2027 / 2028 bestätigt werden.

Für die Grundschule Balanstraße 153, in deren Sprengel das Baugebiet Münchberger Straße liegt, ist für den Bedarfsfall geplant, eine Entlastung durch den Hort an der Kopischstraße herzustellen. Der Hort aus dem Schulgebäude ist schon mit zwei von vier Gruppen in die Kopischstraße umgezogen und wird dort nach Bedarf noch weiter ausgebaut.

Eine Anpassung des Schulsprengels ist nach Kenntnis der Stadtverwaltung derzeit nicht vorgesehen und aufgrund des Bauvorhabens auch nicht erforderlich, da eine Versorgung an der Sprengelschule möglich ist. Aus diesem Grund bestehen auch keine Bedenken hinsichtlich des Schulweges. Unabhängig davon wäre die Regierung von Oberbayern für Sprengeländerungen zuständig.

Hinsichtlich der Darstellung, dass der Umweltbericht nur die Belange der zukünftigen Bewohner*innen berücksichtigen würde, ist richtigzustellen, dass sich der Umweltbericht immer auf mehrere Schutzgüter, darunter auch den Menschen bezieht. Dabei werden die Auswirkungen auf die Menschen sowohl im Planungsgebiet als auch in der Umgebung betrachtet.

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zum Umweltbericht unter Ziffer A 10.1 Auswirkungen allgemein und den Umweltbericht unter Punkt 7 der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen.

Verwiesen wird des Weiteren auf die Ausführungen unter Ziffer A 4.2 Nahversorgung / Handel / Infrastruktur.

4.1.2 Kindertageseinrichtungen

Zitiert wird der erste Absatz unter 4.2. „Art der baulichen Nutzung“, „Soziale Infrastruktur“. Man gebe dazu folgenden Einwand an: In der Münchberger Straße sei bereits eine Kindertagesstätte für 98 Kinder errichtet worden, die nicht ausgelastet sei. Außerdem gebe es einen weiteren Kindergarten in Jesaja im Bestandsviertel. Nun solle eine dritte Kindertagesstätte im Planungsgebiet errichtet werden, angeblich vorrangig zur Deckung des Bedarfs der Neubebauungen. Tatsächlich sollten jedoch zahlreiche Stellplätze für den Bring- und Holverkehr der Kindertageseinrichtung entstehen. Dieser Umstand und die Tatsache, dass im Verkehrsgutachten (Stand Mai 2019 mit Ergänzungen Oktober 2019) von ca. 540 zusätzlichen Kfz/Tag auf den Anliegerstraßen des WR für die Kita-Nutzung ausgegangen werde, sprächen dafür, dass die Kita überwiegend nicht den Bedarf der Neubebauungen decken solle. Denn die Kita sei vor Ort zu Fuß zu erreichen.

Der durch die geplante Kindertagesstätte verursachte Zu- und Abfahrtsverkehr über die engen Anliegerstraßen des reinen Wohngebietes für Umgebungsbedarfe und die hierdurch bedingten Immissionen seien als unzumutbar und rücksichtslos anzusehen, zumal in der Münchberger Straße bereits wegen der bestehenden Kindertagesstätte ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen sei und weil über den nördlichen Abschnitt der Münchberger Straße die Tiefgaragenzufahrten des neuen Wohnquartiers erschlossen werden sollten und der gesamte Verkehr für Müllfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge, Paketdienste, Behindertentransporte, Umzugstransporter, Kleinbusse etc. abgewickelt werden solle. Die besondere Straßensituation und der zu erwartende exorbitante zusätzliche Verkehr durch Laster, Transporter etc. und der zusätzliche Bring- und Holverkehr der Kita auf der Münchberger Straße würde die bestimmungsmäßige Nutzung der Anwesen der Einwendenden unzumutbar einschränken.

Gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO seien in einem reinen Wohngebiet auch Anlagen zur Kinderbetreuung zulässig, die den Bedürfnissen der Bewohner*innen des Gebiets dienen. Die bereits bestehende Kindertagesstätte an der Münchberger Straße sei jedoch bereits wegen eines über das WR hinausgehenden Bedürfnisses errichtet worden. Dass ein weiterer weit über die Bedürfnisse des WR hinausreichender Bedarf vorliege, sei nicht dargelegt worden. Im WR gebe es bereits zwei Kitas, die an der Münchberger Straße sei nicht ausgelastet. Letzteres sei der Stadtrandlage, einem Personalmangel und der schlechten ÖPNV-Anbindung des Gebietes geschuldet.

Eine Erschließung einer dritten Kindertagesstätte über Anliegerstraßen eines kleinen Bestandsquartiers (WR) gehe über die Grenze der Zumutbarkeit hinaus, zumal diese Kindertagesstätte nicht einmal im WR liegen würde, sondern im geplanten WA 2. Ein reines Wohngebiet diene vorwiegend dem Wohnen und nicht der verkehrlichen Erschließung eines allgemeinen Wohngebietes.

Da man sehr nahe zur Kindertagesstätte in der Münchberger Straße wohne, plane man die Kinder auch dort in der Kita und später im Kindergarten unterzubringen. Die ruhige Lage und Spielstraße davor hätten zu diesem Entschluss geführt und man sehe die Vorteile dort durch die Planung des Bauvorhabens gestört.

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen werde auch der Weg dorthin gefährlicher und die Kinder könnten nicht mehr in Ruhe draußen spielen. Beim Hin- und Rückweg müsse ein noch größerer Augenmerk auf die Sicherheit der Kinder gesetzt werden.

Stellungnahme:

Wie zum Thema „Soziale Infrastruktur“ unter Ziffer 4.2. Art der baulichen Nutzung in der Begründung dargestellt, ist – zusätzlich zur bestehenden Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße 25 – eine weitere Kindertageseinrichtung im

Planungsgebiet aufgrund des neu entstehenden Bedarfes erforderlich, die im Bauraum 10 im Nord-Osten vorgesehen wird. Der Bedarf hatte sich aufgrund von Neuberechnungen erst nach dem Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss ergeben, war aber im Billigungsbeschluss bereits dargestellt und berücksichtigt. Bei der Ermittlung der Bedarfe durch verschiedene Fachstellen der Verwaltung der Landeshauptstadt München werden auch die bestehenden Einrichtungen in der Nachbarschaft berücksichtigt.

Durch die Festsetzung „Kindertageseinrichtung / Haus für Kinder“ sind in den geplanten Gebäuden sowohl Nutzungen als Kinderkrippe, Kindergarten, wie auch als Hort und Mittagsbetreuung möglich.

Die im Prognose Planfall 2030 angegebene Zahl für Kfz/24h ist die Gesamtzahl für das zukünftige (prognostizierte) Verkehrsaufkommen in der Verlängerung der Kronacher Straße zu den 80 Stellplätzen (Bewohner*innen und Besucher*innen) in der Gemeinschaftstiefgarage (Zufahrt der TG 1) und zu den oberirdischen Stellplätzen.

Die für die Planung notwendigen 2 Stellplätze in der Tiefgarage und 6 Kurzzeitstellplätze für den Bring und Holverkehr für das Haus für Kinder ergeben sich aus der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München. In den 540 Kfz/24h - zusätzlichen Kfz/Tag - in der Verlängerung der Kronacher Straße sind auch die durch die Anwohner, die Anteile aus der Nichtwohnnutzungen und die Besucherfahrten enthalten.

Eine „unzumutbare Einschränkung der bestimmungsmäßigen Nutzung der Anwesen der Einwendenden“ ist hierdurch nicht gegeben. Sowohl die Verkehrsbewegungen auf den öffentlichen Straßen als auch die dadurch erzeugten Emissionen halten die einschlägigen Grenzwerte zuverlässig ein.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.6 Erschließungskonzept - allgemein
- A 6.7.6 Verkehrssicherheit
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit

4.2 Nahversorgung / Handel / Infrastruktur

Die Nahversorgung für so ein großes Einzugsgebiet sei unzureichend. Der HIT-Markt am S-Bahnhof Fasangarten sei nicht ausreichend und fußläufig zum Einkaufen nicht geeignet. Ähnlich verhalte es sich mit sonstigen Dienstleistungen, Arztpraxen, Café / Restaurants etc.. Im Neubaugebiet könnten solche Strukturen jedoch auch nicht geschaffen werden, da es keine guten Erschließungs- und Verkehrsanbindungsmöglichkeiten gebe. Hier brauche es also ein neues Konzept für das gesamte umliegende Gebiet im Fasangarten.

In die Planungen sollten reelle Überlegungen zur Einrichtung neuer Geschäfte für die erforderliche Versorgung der Gesamtanwohnerschaft mit Waren des täglichen Bedarfs einbezogen werden. Diese an sich begrüßenswerte Überlegung bewirke, so lange dies im Areal des geplanten Bauvorhabens geschehen sollte, jedoch auch ein zusätzliches Aufkommen für Fahrzeuge für die Anlieferung von Verkaufsgütern und die Entsorgung von Abfällen und sonstigen Rückständen. Sollten jedoch dort keine Einkaufsmöglichkeiten entstehen, würde das ebenfalls zu einer weiteren Erhöhung des gesamten Verkehrsaufkommens durch die Münchberger Straße und Obernzeller Straße führen. Die Anwohner*innen der 220 neuen Wohneinheiten müssten schließlich nahezu jeden Einkauf oder Besuch medizinischer Einrichtungen mit einem Fahrzeug erledigen.

Für dieses große Einzugsgebiet sei die aktuelle Ausstattung an Nahversorgung völlig unzureichend. Ebenso verhalte es sich bei sonstigen Dienstleistungen wie Arztpraxen.

Der Stadtteil Fasangarten, insbesondere der nähere Umgriff zum in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan weise aktuell eine insgesamt inakzeptable infrastrukturelle Ausstattung bezüglich der Nahversorgung auf.

So sei im gesamten Bereich, der nördlich durch die S-Bahnlinie S 7, östlich durch die Autobahn A 8, südlich durch die Stadtgrenze und westlich durch die Autobahn A 99 begrenzt werde, seit über 2 Jahren kein Lebensmittelhandel mehr ansässig. Es sei zwar der HIT-Markt am S-Bahnhof Fasangarten nach dem Abriss wieder neu errichtet worden und das Gesundheitszentrum Fasangarten an der Kreuzung Fasangarten-/ Minnewitstraße umgebaut und um ein paar Läden erweitert worden. Für dieses große Einzugsgebiet sei diese Ausstattung jedoch äußerst bescheiden und biete kaum Auswahl an verschiedenen Geschäften (z.B. Vollsortimenter, Discounter, Biomarkt, Drogerie). Zudem seien die Läden ausschließlich westlich der S-Bahnlinie S 3 angesiedelt und von dem Wohngebiet fußläufig nur sehr eingeschränkt erreichbar. Östlich der S-Bahnlinie S 3 existierten nur noch zwei Läden (Bäckereiwaren in der Balanstraße und Schreibwaren/Lotto-Toto in der Fasangartenstraße). Ebenso verhalte es sich bei sonstigen Dienstleistungen wie Arztpraxen.

Im geplanten Neubaugebiet könnten aufgrund der schlechten Erschließungsmöglichkeiten keine Geschäftsflächen ausgewiesen werden, so dass durch die neuen Bewohner*innen ausschließlich neuer Druck auf die bereits bestehende und nicht ausreichende Nahversorgung entstehe, anstatt diese zu entlasten oder zu verbessern.

Auch in der Fasangartenstraße sei zu beobachten, dass sämtliche geplante Neubauten ausschließlich Wohnungen enthielten. Im Bereich zwischen der Bad-Berneck-Straße und der Kapellenfeldstraße und auf der gegenüberliegenden Straßenseite seien ausschließlich große Wohnblocks gebaut worden, obwohl in direkter Nachbarschaft bereits Kleingewerbe, Gastronomie und ein Autoverkäufer vorhanden seien und die Erschließung über die Hauptverkehrsader Fasangarten-

straße gesichert sei. Trotzdem sei städtebaulich keinerlei Ansiedlung von weiteren Gewerbeflächen, Läden, Praxen etc. vorgeschrieben worden. Bevor demnach weitere Wohnungen geschaffen werden könnten, müsste zunächst ein neues Konzept für die Nahversorgung der Anwohner*innen erarbeitet werden.

Darüber hinaus sollten in die Planungen reelle Überlegungen zur Einrichtung neuer Geschäfte für die erforderliche Versorgung der Gesamtanwohnerschaft mit Waren des täglichen Bedarfs einbezogen werden. Diese an sich begrüßenswerte Überlegung bewirke, so lange dies im Areal des geplanten Bauvorhabens geschehen sollte, jedoch auch ein zusätzliches Aufkommen für Fahrzeuge für die Anlieferung von Verkaufsgütern und die Entsorgung von Abfällen und sonstigen Rückständen. Sollten jedoch dort keine Einkaufsmöglichkeiten entstehen, würde das ebenfalls zu einer weiteren Erhöhung des gesamten Verkehrsaufkommens durch die Münchberger und Obernzeller Straße führen. Die Anwohner*innen der 220 neuen Wohneinheiten müssten schließlich nahezu jeden Einkauf oder Besuch medizinischer Einrichtungen mit einem Fahrzeug erledigen.

Vor einiger Zeit seien Stadträte, ein Bundestagsabgeordneter sowie ein Minister vor Ort gewesen, die sich das Projekt angeschaut hätten und auch einstimmig festgestellt hätten, dass die Infrastruktur so wie geplant indiskutabel sei.

Es fehlten Ladengeschäfte im Areal, die es ermöglichen, Besorgungen vorzunehmen, ohne wegfahren zu müssen. Apotheken und Arztpraxen seien dünn gesät.

Vor dem Kauf der (eigenen) Immobilie habe man sich auch sehr mit der Infrastruktur befasst. In der näheren Umgebung gebe es ein paar Geschäfte und Restaurants. Es seien nicht viele, aber auf die momentane Bebauung aus der Sicht der Einwendenden passend. Mit dem Neubau würden deutlich mehr Menschen zum Einkaufen, in die Apotheke, zum Arzt, zum Friseur oder ins Restaurant gehen. Man könnte sich nicht vorstellen, dass dann die Infrastruktur in der Umgebung ausreichend sei. Man habe sich das neue Zuhause im Fasangarten ausgesucht, um die Kinder in einer ruhigen, sauberen und ländlicheren Umgebung aufwachsen zu sehen. Mit dem geplanten Neubauprojekt sehe man hier den Traum platzen.

Man fordere die Stadtverwaltung hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Verhinderung einer möglichen Behinderung von Notdiensten, Polizei, Feuerwehr, Kranken- und sonstigen Hilfs- und Einsatzfahrzeugen (Straßenbreite im Wohngebiet unzureichend), Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs.

Überhaupt nicht berücksichtigt seien Fragen des vorbeugenden Brandschutzes.

Stellungnahme:

Die Schaffung von Nahversorgung ist nicht Teil der Daseinsvorsorge und unterliegt den Regeln der Marktwirtschaft. Das heißt, ob und in welchem Umfang ein Nahversorgungsangebot am Markt platziert wird, ist abhängig von der Planungsabsicht und von der wirtschaftlichen Risikobereitschaft von Investoren bzw. Eigentümern und von Anbietern.

Gleichwohl ist es der Landeshauptstadt München ein Anliegen, für die Bevölkerung eine fußläufige Nahversorgung zu ermöglichen. Die Ziele der Einzelhandelsentwicklung sind im Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München formuliert. Im Rahmen der gesetzlichen Regeln kann sie auf den dafür geeigneten Flächen jedoch nur das entsprechende Baurecht schaffen.

Die Nahversorgungssituation für den Bereich Fasangarten ist trotz der Lage am Stadtrand ausreichend, da am S-Bahnhalte Fasangarten ein zeitgemäßes Nahversorgungsangebot vorhanden ist. (ca. 10 bis 15 Minuten Fußweg - 950 m von der Mitte des Planungsgebietes).

Es handelt sich hier um einen großen Lebensmittelverbrauchermarkt, der auf Grund seiner Konzeption neben Lebensmitteln auch Drogeriewaren und Getränke anbietet. Das entspricht in der Größe und den Sortimenten dem, was üblicherweise in den zentralen Bereichen, die im Zentrenkonzept der LHM als Nahbereichszentren dargestellt werden, angeboten werden soll.

Auch die Lage an einem ÖPNV-Halt entspricht den Zielen des Zentrenkonzepts. Zudem wurde dieser Bereich in den letzten Jahren neu geordnet, was die fußläufige Nahversorgung auch im Stadtteil verbessert hat.

Auch wenn aufgrund der bestehenden Angebote keine großflächigen Bedarfe für die vorliegende Planung formuliert wurden, so ermöglicht die Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet (WA) dennoch auch die Realisierung einer zusätzlichen Nahversorgung des Gebiets dienenden Läden für den täglichen Bedarf bzw. Dienstleistungen im Rahmen der dort zulässigen Nichtwohnnutzung, wie z.B. Arztpraxen. Hierfür eignen sich vorrangig die Flächen im Erdgeschoss. (siehe auch unter Ziffer 2.2.3. „Infrastruktur und Versorgung“ der Begründung zum Bauungsplan)

Aus Sicht des Zentrenkonzepts der Landeshauptstadt München würde diese ergänzende Nahversorger grundsätzlich positiv gesehen werden. Voraussetzung zu dessen Schaffung ist die Bereitschaft des Betreibers / Anbieters / einer Handelskette.

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind im WA nicht zulässig sind, da der durch einen Nahversorgungsbetrieb ausgelöste Verkehr nicht mehr verträglich abzuwickeln wäre.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

- A 4.1 Soziale Infrastruktur
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.4 Anschluss des Planungsgebietes an das bestehende Straßennetz
- A 6.7.1 Mangelnde Eignung der Bestandsstraßen allgemein, aufgrund des vorhandenen Straßenausbaus / geringer Querschnitt
- B 4.20 „Feuerwehr und Brandschutz“ in der Begründung zum Bebauungsplan.
- Siehe in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf unter 4.2. - Art der baulichen Nutzung - Soziale Infrastruktur und unter 4.9. Verkehr - Erschließung - Stellplätze
- Zu den Ausführungen über die problematische Zufahrt von Müllentsorgungsfahrzeugen Behinderung von Notdiensten, Polizei, Feuerwehr, Kranken- und sonstigen Hilfs- und Einsatzfahrzeugen (Straßenbreite im Wohngebiet unzureichend) würden erst recht für eine Durchfahrt von Feuerwehr- und Rettungswagen zu der geplanten Siedlung gelten, siehe Stellungnahmen unter den Ziffern 6.4 bis 6.7.2 Erschließung – Erschließungskonzept und in der Begründung zum Bebauungsplan unter 4.7. Nebenanlagen und 4.20. - Feuerwehr und Brandschutz.

4.3 Technische Infrastruktur Leitungen / Kanäle, Versiegelung

Es bestünden bereits knappe Kanal- bzw. Abwassereinrichtungen. Aus den vorgelegten Plänen gehe nicht hervor, wie diese an die neuen Verhältnisse angepasst werden sollten. Etwaige Kapazitätserweiterungen befänden sich jedenfalls nicht in den Plänen, geschweige denn, wer die Kosten für solche Maßnahmen trage.

Es werde auf die Kapazitäten des bestehenden Kanal- und Abwassernetzes des vorgesehenen Baugebietes verwiesen. Das Netz wurde vor 40 Jahren und mehr für die bestehenden Häuser und Wohnungen ausgelegt und reiche hierfür aus. Nicht ausgelegt sei dieses Netz jedoch für einen Zuwachs an in diesem Viertel lebenden Menschen, der einer Verdoppelung der bisherigen Nutzer entspreche. Etwaige Überlegungen, wie dieses Problem gelöst werden soll, seien in den bisher zugänglichen Unterlagen nicht erkennbar. Angeblich wurden seitens der Stadt München Messungen durchgeführt, nach denen die vorhandenen Einrichtungen ausreichend seien. Ohne eine Bestätigung von einer unabhängigen Seite müssten diese Aussagen in Zweifel gezogen werden. Darüber hinaus sei zu befürchten, dass eine - wahrscheinlich - notwendige Erweiterung des Kanal- und Abwassersystems zu Lasten der bisherigen Anwohnerschaft gehen soll.

Zitiert wird der 2. Abschnitt aus Kapitel 2.2.3. „Infrastruktur und Versorgung“ aus dem Billigungsbeschluss-Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan. Man wende dazu folgendes ein.

Zum Umfang der erforderlichen Planungen und Baumaßnahmen würden in den im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren vorgelegten Unterlagen keine konkreten Angaben gemacht. Demzufolge erfolgten auch keine Feststellungen über die zu erwartenden Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Bestandsanwesen bzw. die Nachbarschaft. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar.

Auf den Vorhabengrundstücken gebe es keine Kanalisation, Fernwärme-, Gas- oder ähnliche Leitungen für das neue Wohnquartier, auch keine Trinkwasserversorgung oder Telekommunikation. Diese Infrastrukturen müssten erst geschaffen werden. Sollten für die Errichtung solcher Versorgungsanlagen Aufgrabungen auf den Anwesen der Einwendenden erforderlich werden würden, erkläre man bereits jetzt, dass man damit nicht einverstanden sei.

Weiterhin müsse auf die Kapazitäten des bestehenden Kanal- und Abwassernetzes des vorgesehenen Baugebietes verwiesen werden. Das Netz sei vor 40 Jahren und mehr für die bestehenden Häuser und Wohnungen ausgelegt gewesen und reiche hierfür aus. Nicht ausgelegt sei dieses Netz jedoch für einen baldigen Zuwachs an in diesem Viertel lebenden Menschen, der einer Verdoppelung der bisherigen Nutzer entspräche. Etwaige Überlegungen, wie dieses infrastrukturelle Problem gelöst werden solle, seien in den bislang zugänglichen Unterlagen nicht zu erkennen. Angeblich seien seitens der Landeshauptstadt München Messungen durchgeführt worden, nach denen die vorhandenen Einrichtungen ausreichend seien. Ohne eine Bestätigung von unabhängiger Seite müssten diese pauschalen und oberflächlichen Aussagen in Zweifel gezogen werden. Darüber hinaus sei zu befürchten, dass eine - wahrscheinlich - notwendige Erweiterung des Kanal- und Abwassersystems sowie der Energieversorgung zu Lasten der bisherigen Anwohner gehen solle. Das sei nicht hinzunehmen.

Zu den Themen Niederschlagswasser und Kanalisation wende man folgendes ein. Der am 28.6.2018 von der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirks befürwortete Antrag auf eine Kapazitätsprüfung des Kanalnetzes durch eine neutrale Stelle sei nicht erfüllt worden; man habe sich mit einer Stellungnahme der Münchner Stadtentwässerung MSE begnügt, einer untergeordneten Tochtergesellschaft des Baureferates, von der nicht unbedingt zu erwarten sei, dass sie eine der „Mutter“ unerwünschte Äußerung abgäbe. Sonst hätte die Gefahr bestanden, dass die vorhandenen Straßen des Quartiers hätten aufgerissen und mit größeren Rohren versehen werden müssen, wodurch das Projekt erheblich verzögert und verstärkte Widerstände bei der Einwohnerschaft verursacht worden wären. So habe sich der Billigungsbeschluss mit der Feststellung begnügt, dass in der Fasangarten-, Münchberger-, Kronacher- und Obernzeller Straße Abwasserkanäle vorhanden wären.

Hier mache es sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu leicht. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass nach Inbetriebnahme der neuen Ab-

wasserkanäle, sollte die Siedlung tatsächlich errichtet werden, ein schwer lösbares Problem entstehe. Schließlich hänge das Abwasseraufkommen stark von der Zahl der Einwohner ab; wie viele es in den geplanten 228 Wohneinheiten würden, könne nur ungefähr vorausgesagt werden, aber mit einer Verdoppelung der Bevölkerung im Quartier werde auf jeden Fall zu rechnen sein. Dann könnten auch abwasserintensive Gewerbebetriebe, z.B. Gastronomie, zur Überlastung des Kanalnetzes beitragen. Man frage, ob die Stadtverwaltung das ohne gründlichste Überprüfung der faktischen Vorgaben so einfach in Kauf nehme.

Was das Niederschlagswasser betreffe, so sei davon auszugehen, dass laut Billigungsbeschluss 53,1 % der Fläche versiegelt werde, wozu die beiden Tiefgaragen einen wesentlichen Beitrag leisteten. Das anfallende Niederschlagswasser müsse laut Entwässerungsgesetz der Landeshauptstadt München zum Versickern gebracht werden. Man frage, ob dafür eventuell vorgesehene Rigolen und Sickerdolen ausreichten, besonders bei sommerlichen Platzregen. Auch hier müsse die Einwendung lauten: Weniger Zuzug, weniger Flächenversiegelung - keine Probleme mit Entsorgung von Niederschlags- und Abwasser.

Man fordere die Stadtverwaltung hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgenden Punkt kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Klärung der Kapazität und erforderliche Baumaßnahmen für die Bereitstellung von Wasser, Abwasser, Strom, Breitband.

Bezüglich der Energieversorgung müsse angezweifelt werden, dass die Anlage zur Kraft- Wärme-Kopplung in der vorgesehenen Größe für die Wärme- und Stromversorgung der Wohnanlage ausreichen werde. Es sei damit zu rechnen, dass diese nachträglich vergrößert und zu einer weiteren zusätzlichen Emissionsbelastung führen werde.

Unter A), 5.5 „Leitungen / Kanäle“ sei ausgeführt worden, dass eine Fernwärmeversorgung im Planungsgebiet nicht bestehe. Diesbezüglich sei keine Behördenbeteiligung erfolgt, weder nach § 4 Abs. 1 noch Abs. 2 BauGB. Bezüglich der fehlenden Kanalisation sei ebenfalls keine Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB erfolgt, es sei nicht einmal eine ordentliche Beteiligung nach § 4 Abs.2 BauGB durchgeführt worden. Es sei ausgeführt worden, dass hierzu erst im Rahmen des Vollzugs eingehendere Befassungen erfolgen sollten. Insofern hätten zu den diesbezüglichen Bürgereinwänden noch keine Aussagen getroffen werden können. Dieses Vorgehen verstoße ebenfalls gegen das Bestimmtheitsgebot.

Kosten für die technische Infrastruktur

Man akzeptiere keine zusätzlichen einmaligen und dauerhaften Kosten für die Bestands-Anwohner durch Erschließung, Bau und Betrieb des neuen Wohngebietes, für Straßen, Wasser, Kanalisation, Gas, Strom o.ä. Infrastruktur, die direkt oder indirekt mit der Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich Münchberger Straße und dem Bebauungsplan

mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße zusammenhängen. Es werde beanstandet, dass es keine Planung zur Kostentragungspflicht gebe. Es sei bisher auch nicht geklärt, wer für die Kosten für künftige Instandhaltungen und Instandsetzungen der Münchberger Straße aufkommen werde. Durch den erhöhten Verkehr (einschließlich Baustellenverkehr) würden solche Arbeiten unweigerlich zu einem früheren Zeitpunkt als notwendig durchgeführt werden müssen. Zusätzlich werde das erhöhte Verkehrsaufkommen durch die neuen Wohnungen die Abnutzung der Straße vorantreiben. Gerade zu diesem wesentlichen Punkt hätte es bislang keinerlei Informationen oder Ausführungen gegeben. Es sei keinesfalls akzeptabel, sollten ausschließlich Bewohner der Münchberger Straße zur Kostentragung herangezogen werden.

Stellungnahme:

Allgemeine Ausführungen zu den durchgeführten Beteiligungen: Die zuständigen Behörden und Fachstellen der Landeshauptstadt München wurden gemäß des § 4 Absatz 1 BauGB (2017) und Abs. 2 BauGB (2019) beteiligt. Die Rückmeldungen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange waren bereits im Billigungsbeschluss enthalten und nachzulesen; an den Aussagen wird weiterhin festgehalten:

Über die direkt angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen kann das Gebiet mit leitungsgebundener technischer Infrastruktur ver- und entsorgt werden. Das Bebauungsplangebiet ist mit Strom- und Wasserleitungen erschlossen. Eine Fernwärmeversorgung besteht nicht.

In Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen der Landeshauptstadt, wurde die Planung zwischenzeitlich fortgeschrieben. Die Anforderungen der Fachstellen wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt.

Zuletzt hat im Jahr 2019 die Stadtentwässerung (MSE) im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ausgeführt, dass gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplans mit Grünordnung keine Einwände bestehen. Im Umfeld des Planungsgebietes sind öffentliche Abwasserkanäle vorhanden (Fasangartenstraße, Kronacher Straße, Münchberger Straße, Obernzeller Straße). Eine weitere Kanalisierung innerhalb des Baugebietes ist vorgesehen. Die Realisierungsplanung erfolgt im Rahmen des Vollzuges. „Abwasserintensive Gewerbebetriebe“ sind derzeit nicht vorgesehen.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB wurde die u. a. SWM Infrastruktur Verwaltungs GmbH eingebunden. Dementsprechend kann das Planungsgebiet über die bestehenden Versorgungsanlagen (Strom, Wasser und Erdgas) in den öffentlichen Verkehrsflächen der Münchberger Straße und der Fasangartenstraße angeschlossen und mitversorgt werden. Ebenso kann in Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen, unter anderem auch der im Planungsgebiet für die Abwasserentsorgung zuständigen Münchner Stadtentwässerung die Aussage getroffen werden, dass das

bestehende Abwasserkanalnetz über ausreichend Kapazitäten für den Anschluss des Planungsgebiets verfügt.

Innerhalb des Planungsgebietes ist die notwendige technische Infrastruktur neu zu erstellen. Im umliegenden Bestand ist dabei von keinen, über die üblichen baulichen Maßnahmen zum Anschluss hinausgehenden Umbauten auszugehen. Die entstehenden Anschlusskosten sind von der Eigentümerin des neuen Wohnquartiers zu tragen.

Die so genannten ursächlichen Kosten für die Planung und ihre Umsetzung sind vom Planungsbegünstigten aufzubringen. Da die Landeshauptstadt München alleinige Eigentümerin der Flächen im Planungsgebiet ist, sind nun auch die gesamten Kosten durch die Landeshauptstadt zu tragen. Hinsichtlich der angesprochenen Kosten zur Instandhaltung der Bestandsstraßen in der Umgebung wird auf die Ausführungen unter A 6.7.7 Kosten für die Bestandseigentümer*innen verwiesen.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden Fachkonzepte und Gutachten u.a. zu den genannten Themen erstellt. Dabei wird nicht die maximale Kapazität abgefragt, sondern ob die vorliegende Planung realisierbar ist. Insofern liegen keine Angaben zu ggf. darüber hinaus vorliegenden Kapazitäten vor. Soweit bekannt, liegen die bestehenden notwendigen Versorgungsleitungen in den öffentlichen Verkehrsflächen, bzw. auf Flächen im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat als Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 17.05.2017 mitgeteilt, dass die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur nicht ausreicht, um das Planungsgebiet zu versorgen. Es seien zusätzliche, umfangreiche Planungen und Baumaßnahmen erforderlich. Diese Maßnahmen werden im Rahmen des Bauvollzugs durchgeführt. Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB ist im Bebauungsplanverfahren die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche zu berücksichtigen. Welche Art der Telekommunikationsinfrastruktur hier zur Anwendung kommen wird, ist Sache der Telekommunikationsnetzbetreiber.

Die Telekom behalte sich vor, die notwendige Erweiterung der Telekommunikationsinfrastruktur in mehreren unabhängigen Bauabschnitten durchzuführen und ihre Versorgungsleitungen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verlegen.

Es wird auf die Erklärungen in der Begründung in Ziffer 4.3. Maß der baulichen Nutzung verwiesen. Die Obergrenzen der BauNVO für ein Allgemeines Wohngebiet werden eingehalten, die Versiegelung wird durch den Bebauungsplan auf das notwendige Maß beschränkt.

Die Größe der unterbauten Fläche ergibt sich aus dem erforderlichen Bedarf an Stellplätzen incl. der notwendigen Zufahrten, dem Nachweis von zu den Gebäuden gehörenden Nebenanlage und der Fläche für die unterirdische KWK-Anlage.

Die Gemeinschaftstiefgarage (GTGa) wurde weitestgehend innerhalb des Angerbereichs zwischen dem östlichen Wohnriegel und den Punkthäuser situiert. Dieser oberirdische Bereich dient der Anwohnerschaft als Erschließungs- und Freifläche und wird zu einem größeren Anteil befestigt und damit versiegelt.

Um die Größe der unterbauten Flächen einzuschränken, wurde mit der Festsetzung im § 3 Abs. 3 der Satzung die Grundfläche beschränkt, damit ausreichend große nicht befestigte Freiflächen bestehen bleiben, die z. B. auch die Versickerung des Niederschlages übernehmen zu können.

Weitere Ausführungen zur Versickerung Ziffer A 5.1.3 Grünordnung in den Baugebieten / private Flächen, Versickerung und Versiegelung Ziffer A 4.3 Technische Infrastruktur Leitungen / Kanäle, Versiegelung und A 5.5 Versiegelung der Einwandsbehandlung, 4.17. in der Begründung zum Bebauungsplan und § 17 der Festsetzung.

Bestimmtheitsgebot

Das Bestimmtheitsgebot (siehe auch unter A 2.7.2) bezieht sich auf die Ausgestaltung der jeweiligen Festsetzungen, also auf die zu erlassenden Rechtsnormen. Diese sind hinreichend bestimmt. Insoweit der Einwand dahingehend zu verstehen ist, das Abwägungsmaterial sei nicht ordnungsgemäß, vor allem nicht ausreichend, ermittelt worden, ist anzuführen, dass wird die erhobenen Materialien eine mehr als hinreichende Grundlage für eine fehlerfreie Abwägung der vorgesehenen Bauleitplanung bieten. Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen zum Bestimmtheitsgebot unter der Ziffer A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte.

4.4 Energieversorgung

Zitiert wird Kapitel 4.21. „Energieversorgung“ aus dem Billigungsbeschluss-Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan. Man wende dazu folgendes ein. Die noch nicht abschließend geklärten Energieversorgungsvarianten/-kombinationen verstießen gegen das Bestimmtheitsgebot. Es könne daher weder beurteilt werden, inwieweit die Anlagen genehmigungs- und UVP-pflichtig seien noch welche möglichen Auswirkungen die Anlagen auf die Nachbarschaft hätten.

Stellungnahme:

Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen die Versorgungsflächen, einschließlich der Flächen für Anlagen und Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung festgesetzt werden, vgl. § 7 Abs. 3 BauGB.

Da vor Ort keine Fernwärmeleitung liegt, steht die Wahl der Energieversorgung der Planungsbegünstigten frei. Sofern eine KWK Anlage vorgesehen werden soll, setzt der Bebauungsplan lediglich eine Fläche fest auf bzw. unter der diese Anlage zu errichten ist, vorbehaltlich der Einhaltung aller für die Errichtung und für

den Betrieb dieser Anlage notwendigen Genehmigungen und Auflagen.

Es wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Punkten

- A 2.7.2 Bestimmtheitsgebot
- A 4.3 Technische Infrastruktur Leitungen / Kanäle, Versiegelung
- A 5.6 Umweltprüfung / Umweltbericht
- A 6.7.7 Kosten für die Bestandseigentümer*innen
- A 7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole
- A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage)
- A 11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte
- B 4.7 „Nebenanlagen“ der Begründung

5 Grün- und Freiflächen, Schutz von Tieren und Pflanzen

5.1 Grünordnung / Freiflächen

5.1.1 Grünordnung allgemein

Man gebe einen Einwand zu § 16 Grünordnung Abs. 2 bis 5 an: Unmittelbar hinter dem Maschendrahtzaun der Bestandsbewohner*innen östlich der Münchberger Straße sollten offenbar ohne Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzabstände 10 bis über 20 m hohe Bäume gepflanzt werden. Dahinter sollten weitere hohe Bäume mit einer Endwuchshöhe von über 20 m gepflanzt werden. Der Anteil großer Bäume müsste mindestens 20 % betragen (§ 17 Abs. 6 des Entwurfes der Satzung). Hierdurch würden die Grundstücke der Bestandsbewohner*innen zusätzlich verschattet.

Eine Besonnung und Belichtung würde bereits durch die geplanten überdimensionierten Gebäude in unmittelbarer Nähe zu den Bestandsanwesen aus den Himmelsrichtungen Osten und Süden kaum mehr gewährleistet sein. Die geplanten hohen Bäume auf den öffentlichen und privaten Flächen (§ 17 Abs. 1 des Entwurfes der Satzung) würden die Anwesen der Bestandsbewohner*innen noch zusätzlich verschatten, zumal diese noch näher an die Bestandsbebauungen heranrücken würden als die geplanten Gebäude. Die Bäume dürften auch auf die unter § 15 genannten Aufschüttungen gepflanzt werden (deren Höhe nicht bekannt sei) und damit aus einer noch größeren Höhe die Bestandsanwesen verschatten.

Hinzu komme, dass von den Festsetzungen zu Lasten der Nachbarschaft auch noch abgewichen werden dürfte. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot, des Bestimmtheitsgrundsatzes und als Wertverlust der Bestandsanwesen dar.

Eine private Visualisierung zeige die Situation mit den geplanten hohen Bäumen zwischen den Bestandsbebauungen im WR (westlich vom Planungsgebiet) und dem WA 2. Mit dargestellt sei die geplante 12 m hohe Schallschutzwand im Süden und Osten des Planungsgebietes, die eine zusätzliche Abdichtung des Gebietes, insbesondere des WR im Hinblick auf Besonnung, Belichtung und Belüf-

tung darstellt.

Stellungnahme:

Die öffentliche Grünfläche, die u. a. überwiegend mit einer Mischung aus Obst- und Wildobstbäumen sowie sonstigen Laubbäumen zu bepflanzen ist, grenzt an die Bestandsbebauung an und bildet einen Übergang zwischen Bestands- und Neubebauung. Es soll eine attraktiv gestaltete Grünfläche entstehen. Genauere Aussagen zu den Pflanzungen (Arten und Situierung) und zu den Modellierungen sind im Bauleitplanverfahren nicht möglich, da der Bebauungsplan lediglich Rahmenvorgaben wie Pflanzqualitäten etc. sichert. Bei der Pflanzung von Gehölzen die höher als 2,0 m werden, ist der gesetzliche Mindestabstand zum Nachbargrundstück von 2,0 m einzuhalten. Um Befürchtungen vor Verschattung entgegen zu wirken, wird dem planenden und ausführenden Referat der Landeshauptstadt München der Einwand zugeleitet.

Gemäß § 11 Abs. 8 „Lärmschutz“ der Satzungsbestimmungen sind die im Plan festgesetzten Lärmschutzverbindungen zwischen den Bauräumen 8-10 im WA 2 überwiegend transparent unter Berücksichtigung der Anforderungen des Artenschutzes, insbesondere des Vogelschutzes, auszubilden. Somit wirken sich die Lärmschutzverbindungen hinsichtlich Besonnung und Belichtung nicht negativ aus.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung
- A 2.6 Abwägung
- A 2.7.1 Rücksichtnahmegebot
- A Bestimmtheitsgebot 2.7.2
- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte
- A 3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen

5.1.2 Öffentliche und private Grün- und Freiflächen / Streuobstwiese

Lärm durch Mahd

Man gebe einen Einwand zu § 18 des Entwurfes der Satzung an: Mehrschürige Wiesen müssten häufig gemäht werden, mindestens einmal in der Woche. Aufgrund der Größe der öffentlichen Grünfläche von 5.825 m² würden voraussichtlich Aufsitzmäher oder andere leistungsstarke Rasenmäher eingesetzt werden, die unmittelbar an den Bestandsbebauungen im angrenzenden WR und deren Schlafzimmerfenster vorbeifahren würden. Rasenmäher erzeugten je nach Nutzleistung Lärm zwischen 94 und 103 Dezibel.

Spiel- und Sportflächen

Der Anteil der Laubbäume solle auf den öffentlichen Grünflächen nur bis zu 25 % betragen, dafür sollten bis maximal 50 % der Wiesenflächen als Spiel- und Sportrasen ausgebildet werden. Im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sei nie Rede davon gewesen, dass eine Teilfläche der öffentlichen Grünflächen als Spiel- und Sportrasen unmittelbar entlang der Maschendrahtzäune der Bestandsanwesen östlich der Münchberger Straße ausgewiesen werden sollten. Ein solches Vorgehen sei als rücksichtslos einzustufen.

Auffällig sei, dass im Planteil weder Spiel- und Sportflächen noch Freispielflächen auf der öffentlichen Grünfläche eingezeichnet seien. Nicht einmal die eingezeichneten zwei kleinen Mülleimer (= Spielplatz) auf den öffentlichen Grünflächen seien mit einer Legende versehen worden, damit wohl nicht auf den ersten Blick auffalle, wofür 50 % der öffentlichen Grünflächen tatsächlich genutzt werden sollten. In der Legende sei lediglich ein Zeichen für eine private Spielfläche im Bereich der Allmende erklärt worden. Hier müsse von einer bewussten Irreführung ausgegangen werden.

Die unterlassene Festsetzung der Spiel- und Sportrasenflächen verstoße in gravierender Weise gegen das Bestimmtheitsgebot. Zudem sei nicht dargelegt worden, welche Sportarten auf diesen Flächen zulässig sein sollten. Versteckt finde sich im Textteil unter D) „Bürgerversammlungsempfehlungen, BA-Antrag, Anfrage“, 26 „Empfehlung Nr. 14-20 / E 02097 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 - Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018“ der Hinweis, dass in den öffentlichen Grünflächen vielfältige Spielflächen für alle Altersklassen entstehen und diese für die Allgemeinheit zugänglich sein sollten. Jedermann könnte also diese Flächen nutzen und dort Lärm verursachen. Aufgrund der öffentlichen Zugänglichkeit würde es auch keine zahlenmäßige Begrenzung der Nutzer der Spiel- und Sportflächen geben. Die Mitarbeiter*innen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung hätten hierzu am 13.07.2020 keinerlei Fragen beantworten können.

Stellplätze / Verkehrsaufkommen / Lärm durch Sport- und Spielflächen

Unter 6.2 „Freiflächen“, „Stellungnahme.“ sei ebenfalls ausgeführt worden, dass die öffentliche Grünfläche als Spielplätze und -flächen für die Allgemeinheit und die neue Wohnerschaft vorgesehen sei. Sie solle zwischen dem Bestand und der Neubebauung liegen und mit unterschiedlichen Erholungs- und Aufenthaltsangeboten ausgestattet werden. Genaue Aussagen zur Gestaltung der Spielplätze etc. seien im Bauleitplanverfahren nicht möglich, da der Bebauungsplan lediglich die notwendigen Flächen hierfür sichere. Es fehlten daher Aussagen zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen, wenn die Spiel- und Sportflächen für jedermann zugänglich sein sollten. Weiter unter dem genannten Kapitel werde bereits von einer vorhersehbaren hohen Frequentierung gesprochen. Für die dort nicht wohnende Bürgerschaft sollten zusätzliche Stellplätze, z.B. in der Verlängerung der Obernzeller Straße angeboten werden, um die öffentlichen Freiflächen nutzen zu können. Zudem solle die öffentliche Grünfläche zugleich als Aufenthaltsfläche für

Alle dienen, offenbar also auch als Treffpunkt für jedermann in den Abendstunden. Diese Sachverhalte seien nicht hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und insbesondere nicht unter dem Gesichtspunkt der Nachbarschaftsverträglichkeit geprüft worden.

Da diesbezüglich keinerlei Konkretisierungen erfolgt seien, könne auch nicht beurteilt werden, ob ein Schallgutachten erforderlich sei, um die Nutzung im Hinblick auf die Immissionsgrenzwerte der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutz-VO) und der TA Lärm (Verkehr u.a.) ermitteln zu lassen. Allerdings würden sich aufgrund der Lage der öffentlichen Grünflächen dort 2.912,5 m² Sport- und Spielflächen für alle Altersklassen (also auch für Kinder ab 12 Jahre und Erwachsene) von vornherein verbieten, da klar sei, dass die Grenzen der Zumutbarkeit für die Anwohner*innen überschritten werden würden, da zusätzlicher Verkehr und Lärm hierdurch ausgelöst werden würden, Ruhezeiten nicht eingehalten werden könnten und keine ausreichenden Abstände eingehalten werden könnten.

Eine verträgliche Integration derart großer Spiel- und Sportflächen für alle Altersklassen und für Jedermann entlang der Bestandsbebauungen an der Münchberger Straße sei ausgeschlossen. Wie doppelzünftig das Vorgehen der Landeshauptstadt München in dieser Hinsicht sei, werde an der Aussage deutlich, dass der Standort für ein Haus für Kinder von der Münchberger Straße weg ins nördliche Planungsgebiet verlegt worden sei, weil es u.a. nicht verträglich in die bestehende Bebauung hätte integriert werden können. Eine Kita sei also nicht verträglich, jedoch 2.912,5 m² Spiel- und Sportflächen für alle Altersklassen und den damit verbundenen Zu- und Abfahrtsverkehr.

Im Internet sei zudem nicht auf die allgemeine Planzeichenlegende der Landeshauptstadt München verwiesen worden. Die Mitarbeiter*innen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung hätten hierfür keine plausible Erklärung.

Die Tatsache, dass ein Großteil der neuen Bewohner*innen keine eigenen Gärten zur Verfügung haben würde und die Allmende wegen der hohen Schallpegel letztlich nicht nutzbar sein würde, könne nicht rücksichtslos zu Lasten der Bestandsbewohner*innen kompensiert werden.

Im Planteil seien zudem weder Flächen für den Gemeinbedarf eingezeichnet noch ausreichende Flächen für Ver- und Entsorgung. Weiter fehle eine Erläuterung zum Zeichen V (= Versickerungsbereich) östlich der Riegelbebauung.

Die Versickerungsbereiche im Bereich der öffentlichen Grünflächen seien nicht eingezeichnet.

All dies spreche dafür, dass im Planteil gezielt Festsetzungen weggelassen worden seien, die problematisch werden könnten. Auf der Planzeichnung finde sich nicht einmal ein Maßstab.

Die der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00749 (22.07.2020) beigefügte Begründung mit Umweltbericht enthalte auch einige Darstellungen/Formulierungen, die ein falsches Bild vermittelten und einer Ergänzung bzw. Richtigstellung bedürften. Zunächst einmal sollte allen bewusst sein, dass sich bei der Begründung und

dem Umweltbericht alles nur um die Belange der zukünftigen Bewohner*innen (Zuzügler) des Planungsgebiets drehe. Die Auswirkungen auf die Bewohner*innen der umliegenden Wohnbebauung würden ausgeklammert bzw. schön geredet. Vom Schutzgut Mensch seien bereits anwesende Bürger*innen und ihre berechtigten Interessen und die ihrer Kinder ausgenommen.

Im Umweltbericht sei unter Schutzgut Mensch vermerkt, dass die Umgebung des Planungsgebietes mit öffentlichen Grünflächen deutlich unterversorgt sei. Diese Feststellung sei zunächst einmal richtig. Hier benötige man keine öffentlichen Grünflächen, denn als „öffentlicher“ Erholungsraum diene hier die freie Feldlandschaft mit ihren Regeln. (Man betrete die Ackerfläche nicht, sondern umrunde sie auf Wegen oder Feldrain. Dies lernten hier bereits die kleinen Kinder. Dann kämen sie später nicht auf die Idee, mit ihrem Mountainbike quer über den Acker zu fahren.) Das Planungsgebiet sei derzeit noch ein Teil der freien Feldlandschaft. Diese werde nicht wie ein Stadtpark im Abstand von 10 m, sondern im Abstand von 10 Minuten genutzt, so dass jeder der hier langgehe (radele, jogge) für einen kleinen Moment das Gefühl habe, er sei allein auf der Welt. Mal kurz Abstand nehmen von anderen Menschen. (Übervölkerte Plätze und Wege hätten keinen Erholungswert, sondern bestenfalls einen Unterhaltungswert. Wenn es draußen zu voll und zu laut sei, suche der Mensch die Einsamkeit innerhalb der Wohnung. Vielleicht mit ein Grund warum es immer mehr Eltern vorzögen, ihre 1,4 Kinder in getrennten Haushalten aufzuziehen, vierzehntausend Alleinerziehende allein in München.

Die Umgebung des Planungsgebiets werde, anders als die Innenstadtbereiche, von Familien dominiert. Mehr Mehrpersonenhaushalte als Single-Haushalte. Dies sei auch ganz natürlich, denn der Eigentumserwerb lohne sich ja erst für die 2. und 3. Generation. Der Eigenheimer denke langfristig. Wer beim Pflanzen der Bäume schon darüber nachdenke, wo die Enkel später mal ihr Baumhaus errichten könnten, der wehre sich auch gegen Verschlechterungen der Lebensbedingungen für Mensch, Tier und Baum.

Im Umweltbericht sei auch vermerkt, dass mit den künftigen Grünflächen eine neue Naherholungsqualität entstehe. Die künftigen Grünflächen hätten keinerlei Erholungsqualität, denn hier könnten sich nicht einmal die Bewohner*innen des Planungsgebiets gegenseitig aus dem Weg gehen. Der Grünstreifen entlang der Autobahn werde zu einer No-Go-Area werden. Man frage, wer denn eingezwängt zwischen einer meterhohen Mauer und der Autobahn spazieren gehen wolle. Zumal die 100 m lange ununterbrochene Wand den Autobahnlärm auch noch reflektieren und somit verstärken werde. Die Formulierung im Umweltbericht, dass insgesamt mit keiner Verschlechterung der Erholungsnutzung zu rechnen sei, sei also eine Falschbehauptung.

Streuobstwiese

Die Festsetzungen zu extensiven Wiesen und die Gestaltung einer Streuobstwiese seien begrüßenswert. Für die Ansaat der Blühflächen empfehle man artenreiche, autochthone Saatgutmischungen.

Die Festsetzungen zu extensiven Wiesen und die Gestaltung einer Streuobstwiese seien begrüßenswert. Für die Ansaat der Blühflächen empfehle man artenreiche, autochthone Saatgutmischungen.

Folgendes entfalle:

- Kein Fernblick mehr über eine freie Fläche mit umgebenden Baumbestand, also keine Möglichkeit mehr die Augen auch mal auf Fernblick zu trainieren. (Man frage warum immer mehr Kinder kurzsichtig seien, weltweit. Man gebe zu bedenken, ob das vielleicht mit der Verstädterung zusammenhänge.)

- Hier nun keine Möglichkeit mehr auch mal den kompletten Himmel zu betrachten. Aus den Privatgärten und Straßen sehe man immer nur einen kleinen Ausschnitt, auch wegen des noch reichlichen Baumbestands.

- Eine Möglichkeit weniger in der dunklen Jahreszeit wohnortnah ein wenig Sonne und damit Vitamin D zu tanken. Nun müssten alle auf die Grenzstraße ausweichen. Bisher habe man die beiden sonnigen Bereiche beim Spaziergang gerne mal verknüpft und dafür ein paar Minuten den Autobahnlärm ertragen.

Das treffe im Falle einer Bebauung nicht nur die Anlieger*innen des Planungsgebiets sondern auch die Bewohner*innen des Planungsgebiets gleichermaßen.

Und alle Nachfolgenden Generationen. Die Feldlandschaft werde nicht nur von Fasangartlern genutzt. Das Einzugsgebiet reiche bis zur Chiemgaustraße. Die geplante Bebauung habe somit auch gesundheitliche Folgen, wie Kurzsichtigkeit und Vitamin-D-Mangel. Es habe schon seinen Grund, warum Mittel- und Nordeuropäer so wenig Pigmente besäßen. Jahrtausende lange Anpassung an den Breitengrad und Klimazone.

Man frage, wenn schon Mitteleuropäer Probleme hätten, genügend Wintersonne abzubekommen, wie gehe es dann erst den gerade so umworbene „People of Colour“ und ihren Kindern.

Man fordere die Stadtverwaltung München hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Pflege der Freizeitflächen im Planungsgebiet (Regelung der Zuständigkeit).

Stellungnahme:

Die Pflege und die Mahd der öffentlichen Grünflächen wird in angemessener Weise durch das Baureferat Gartenbau ausgeführt. Eine mehrschürige Wiese muss seltener als die Rasenflächenanteile der öffentlichen Grünfläche gemäht werden, i.d.R. ein- bis zweimal jährlich. Die Lautstärke von Rasenmähern ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Östlich der Grundstücksflächen entlang der Münchberger Straße wird eine öffentliche Grünfläche (und keine Sportfläche) im Wesentlichen mit zwei unterschiedlichen Flächenkategorien geplant: es gibt die naturnäheren Flächen und die Spiel- und Sportrasenflächen im Sinne von Flächen für Spiel und Bewegung im Freien. Die Angaben in der Bebauungsplan-Festsetzung bezüglich der Wiesenflächen in

der öffentlichen Grünfläche, die als Spiel- und Sportrasen ausgebildet werden können beziehen sich lediglich auf strapazierfähigere und stärker beanspruchte Rasenflächenbereiche. Hierfür werden spezielle Spiel- und Sportrasen-Saatgut-Mischungen verwendet. Eine naturnähere Wiese (teilweise Blühwiese) ist als Spielfläche mit einer intensiven Nutzung nicht geeignet, da die Wiesenpflanzen beeinträchtigt werden und die Wiese aufgrund der geringeren Mahdtermine zu hoch ist.

Entsprechend der Kennzeichnung mit dem „Eimerchen“ kann dort eine Spielfläche vorgesehen werden, die der Öffentlichkeit zur Verfügung steht. Für eine öffentliche Grünflächennutzung ist die 18. BImSchV nicht einschlägig und daher kein Schallgutachten zur Beurteilung von Sportlärm notwendig.

Die eingezeichneten „zwei kleinen Mülleimer (= Spielplatz)“ sind Spiel-Sandeimer, die gemäß Planzeichenverordnung Plan ZV Nr. 9 zur Kennzeichnung der Lage eines Spielplatzes verwendet werden. Im Städtebaulichen Entwurf, der zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im April / Mai 2017 verwendet wurde, waren keine Spielplätze angegeben, da es sich um den ersten Entwurf handelte, in dem die Lage von Spielplätzen noch nicht verortet war. In der überarbeiteten Fassung zur Auslegung 2020 waren die Spielplätze enthalten.

Die Darstellung der Spielflächen im Bebauungsplanentwurf für die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde nach der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung weiterentwickelt und mit den Fachstellen der Landeshauptstadt München und den Trägern der öffentlichen Belange abgestimmt. Die Legende lag während der Auslegung nach der Billigung durch den Stadtrat zur Einsicht bereit. Die beabsichtigte Planung wurde den Anwesenden erläutert, die konkreten Fragen detailliert beantwortet.

Die anfallenden Niederschläge auf den privaten Flächen (= Wohngebieten) sind gemäß der städtischen Entwässerungssatzung auf den privaten Freiflächen zu versickern (siehe Ziffer 4.17. der Begründung und nachfolgend Ziffer A 5.1.3 Grünordnung in den Baugebieten / private Flächen, Versickerung). Für die Versickerung der Niederschläge auf den öffentlichen Grünflächen stehen ausreichend große Freiflächen zur Verfügung. Diese sind auch gemäß der Entwässerungssatzung dort zu versickern. Für die Versickerung auf den öffentlichen Grünflächen ist keine Kennzeichnung im Plan erforderlich.

Die Pflege der Freizeitflächen im Planungsgebiet (Regelung der Zuständigkeit) obliegt für die privaten Freiflächen den Grundstückseigentümer*innen, für die öffentliche Grünfläche dem Baureferat Gartenbau.

Der Einwand, im Planteil seien weder Flächen für den Gemeinbedarf noch ausreichende Flächen für Ver- und Entsorgung eingezeichnet, ist nicht nachvollziehbar.

Gemäß § 2 Abs. 3 „Art der baulichen Nutzung“ der Satzungsbestimmungen ist im

WA 2 im Bauraum 10 im Erdgeschoss auf einer Geschossfläche von mindestens 860 m² ausschließlich eine Kindertageseinrichtung (KITA) als Gemeinbedarfseinrichtung mit einer dazugehörigen Außenspielfläche zulässig. Die Außenspielfläche ist mit einer Mindestgröße von 740 m² im hinweislich gekennzeichneten Bereich, im unmittelbaren Anschluss an die Kindertageseinrichtung anzuordnen. Gemäß § 7 Abs. 3 „Flächen für Nebenanlagen“ der Satzungsbestimmungen ist im Baugebiet WA 2 auf der im Plan gekennzeichneten Fläche für Nebenanlagen mit der Bezeichnung KWK die Errichtung einer unterirdischen Kraft-Wärme-Kopplungsanlage zulässig. Die Festsetzungen sind hinreichend bestimmt. Darüber hinaus bestehen keine Bedarfe und werden daher nicht festgesetzt.

Eine öffentliche Grünfläche ist weder planungsrechtlich noch immissionsschutzrechtlich als Lärmquelle zu betrachten.

In der Begründung wird ausgeführt, dass in der Verlängerung der Obernzeller Straße „Besucherstellplätze“ für die Wohnbebauung situiert werden. Stellplätze für die Öffentliche Grünfläche sind weder notwendig noch sollen sie der „dort nicht wohnende Bürgerschaft als zusätzliche Stellplätze dienen, um die öffentlichen Freiflächen nutzen zu können. Die öffentliche Grünfläche dient insbesondere der vorhandenen und neuen Bewohnerschaft.

Die Freiflächen zwischen der Lärmschutzanlage und der Riegelbebauung können zum Durchstreifen, für Spaziergänge oder zum Gärtnern genutzt werden, diese Freiflächennutzungen ergänzen das Angebot an Erholungs- und Aufenthaltsflächen der angrenzenden vor Lärm geschützten öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen. Die Gesamtheit der Grün- und Freiflächen im Planungsgebiet weisen vielfältig nutzbare, von ruhigeren bis hin zu belebteren Bereichen, auf (siehe Begründung Ziffer 4.17.). Die Lärmschutzanlage wird voraussichtlich als begrünter Wall mit einer ca. 1,0 m hohen Lärmschutzwand darauf geplant. Durch die Begrünung des Walles und der speziellen Ausbildung der Lärmschutzwand ist ein Reflektieren von Lärm zur westlichen Seite unterbunden. Die genaue Ausbildung des Lärmschutzes wird im Baugenehmigungsverfahren thematisiert werden.

Der Bereich zwischen der Lärmschutzanlage und der Autobahn ist nicht für einen Aufenthalt oder Durchgang geeignet und nicht vorgesehen.

Die Empfehlung bezüglich der Saatgutmischung wird an das planende und ausführende Referat der Landeshauptstadt München und die Planungsbegünstigte weitergeleitet.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 3.1 Planungsziel Aufstellung eines Bebauungsplanes / Änderung des FNP (u.a. keine Kleingärten)
- A 3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe

- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte
- A 3.4.6 Flächen für Nebenanlagen / Müllentsorgung / KWK / BHKW
- A 2.6 Abwägung
- A 5.1.3 Grünordnung in den Baugebieten / private Flächen, Versickerung
- A 5.6 Umweltprüfung / Umweltbericht
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 10 Auswirkungen der Planung / Art der Nutzung / Entstehung eines sozialen Brennpunkts (Verlust) / Verkehr
- A 10.1 Auswirkungen allgemein
- B 4.18. „Grünordnung auf öffentlichen Grünflächen“ der Begründung

5.1.3 Grünordnung in den Baugebieten / private Flächen, Versickerung

Zitiert wird der vorletzte Absatz unter 4.17. „Grünordnung in den Baugebieten“ des Billigungsbeschlusses. Man gebe dazu folgenden Einwand an: Da im Bereich der öffentlichen Grünfläche keine Versickerungsbereiche in der Planzeichnung eingezeichnet seien, sei davon auszugehen, dass in diesem Bereich die in der Textpassage aufgeführten Rigolen entstehen sollten, über die die gesamten Oberflächenwasser abgeleitet werden sollten, die auf den versiegelten Flächen des Bauvorhabens nicht versickern könnten. Da der Versiegelungsgrad weit überschritten werde, insbesondere durch die Tiefgarage und die Kellerräume, stehe zu befürchten, dass sich in dem schmalen Bereich zwischen den Bestandsbebauungen und den unterirdischen Abdichtungen das Sickerwasser aufstauen und von außen gegen die Wände der Bestandsbebauungen drücken, dass der Grundwasserspiegel z.B. bei Starkregen stark ansteigen und die Keller der Bestandsbewohner*innen überschwemmen würde.

Stellungnahme:

Eine ausreichende Versickerung in den Freiflächen ist möglich. Entsprechend der städtischen Entwässerungssatzung ist das Niederschlagswasser vollständig auf dem jeweiligen Baugrundstück zu versickern.

Im Bebauungsplan wird zudem die Möglichkeit eingerichtet Versickerungsmulden zwischen der Lärmschutzanlage entlang der Autobahn und dem westlichen Gebäuderiegel für eine oberflächige Versickerung anzulegen (gekennzeichnet in der Plandarstellung mit einem V in einem blauen Kreis).

Die exakte Lage und Ausführung der Versickerungsbereiche und -anlagen wird im Bauvollzug geplant und ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Folgende weitere Festsetzungen (nicht vollständig) wurden für eine verzögerte Grundwasserzuführung als auch zur Reduzierung von befestigten Flächen getroffen, um die Abflussgeschwindigkeit des Niederschlags zu verringern, die Verdunstung und folglich die ökologische Situation zu verbessern: Befestigte Flächen wie Wege, Stellplätze sind mit wasserdurchlässigen Belägen zu versehen

und auf das geringste Maß zu reduzieren; Flachdächer sind zu begrünen.

Eine detaillierte Grundwasser- und Bodenerkundung ist für den Bauvollzug erforderlich, aber nicht für das Bebauungsplanverfahren.

Bezüglich der Grundwassersituation wird auf die Stellungnahme Ziffer A 8.4 Grundwasser verwiesen.

5.1.4 Einfriedungen

Man gebe einen Einwand zu § 19 Abs. 1 und Abs. 2 des Entwurfs der Satzung an: Die Lage der Einfriedungen sei nicht bekannt, insbesondere nicht im Bereich der öffentlichen Grünflächen, die direkt an die Maschendrahtzäune der Bestandsbewohner östlich der Münchberger Straße angrenzen würden. Welche Auswirkungen sich hieraus ergäben, könne daher nicht beurteilt werden. Unterlassene konkrete Festsetzungen verstießen gegen das Bestimmtheitsgebot.

Stellungnahme:

Durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen im § 19 Abs. 1 bis 5 sind Einfriedungen möglich. Hier werden die mögliche Lage und Höhe geregelt. Im Abs. 1 wird eine Einfriedung zur Umgrenzung von Spielflächen in der öffentlichen Grünfläche zugelassen. Die exakte Lage der Spielflächen bzw. ob eine Einfriedung notwendig wird, wird im Bauvollzug geregelt.

5.1.5 Wege / Erreichbarkeit und Nutzen der geplanten Grünanlage

Nach der vorliegenden Planung sei die Grünanlage eingekeilt zwischen der Autobahn A8 im Osten, der Bahntrasse S7 im Norden und könne nach Osten gar nicht und in Richtung Norden bzw. Süden gemäß jetziger Planung nur fußläufig oder mit Zweirädern angefahren oder verlassen werden.

Man frage, wie die Freifläche zwischen der geplanten Bebauung und der Autobahn sonst genutzt werden solle, wenn nicht durch eine Erschließungsstraße. Man frage, welche Planung für diese Freifläche konkret vorliege. Man frage, ob diese Flächen überhaupt mit Fahrzeugen erreichbar seien.

Stellungnahme:

Die private Freifläche (Allmende) westlich der Autobahn ist durch öffentlich nutzbare Wege für die Allgemeinheit betretbar und kann längs und in verschiedene Richtungen durchquert werden (z. B. in Verbindung des Besuches der öffentlichen Grünfläche mit deren Aufenthaltsangeboten). Ein Befahren der Fläche ist bis auf grünpflegerische Tätigkeiten nicht vorgesehen.

Die Bewohnerschaft kann die gesamte Allmendefläche inklusive der Fläche „Gärtnerische Nutzung“ (siehe Planzeichnung im mittleren westlichen Bereich der Lärmschutzanlage entlang der Autobahn), dem Lärmschutzwall etc. nutzen. Im südlichen Drittel der Allmendefläche wurde ein gegenüber der angrenzenden Oberfläche abgesenkter Spielplatz für die Bewohnerschaft festgesetzt, um hier ein weiteres lärmgeschütztes Angebot für Aufenthalt und Spielen gewährleisten zu können (siehe Ziffern 4.1. und 4.17. der Begründung). Die exakte Freiflächenplanung obliegt dem Bauvollzug. Ein Befahren der Fläche mit Kfz ist bis auf grünpflegerische Tätigkeiten nicht vorgesehen.

5.2 Artenschutz - Gefährdung von Tieren und Pflanzen, Biotop

Biotop

Zur verkehrlichen Erschließung sei von der Referentin zur Änderung des FNPs vorgetragen worden, dass eine Ausfahrt aus dem Planungsgebiet, mit der Möglichkeit nach rechts und links auf die Fasangartenstraße abzubiegen, möglich sei.

Das müsse nachgeprüft bzw. widersprochen werden. Ebenso werde im Referentinnenvortrag unter 4.5. im Schlusssatz behauptet, negative Auswirkungen auf das Schutzgut Landschafts- und Stadtbild seien durch die Umsetzung der Planung nicht zu erwarten.

Für diese Planung und die Ausfahrt werde das kartographierte Biotop (M-0528-001) durchschnitten und damit zerstört. Damit sei diese aus 4.5. des Referentinnenvortrags falsch.

Ein Biotop rechtfertige den Aufwand der Registrierung nur, wenn damit die Erhaltung sichergestellt sei und damit Veränderungen verboten würden. Zur Zerstörung des Biotopes enthalte die Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00246, in der die Änderung des Flächennutzungsplanes behandelt worden sei, keine Information.

Stellungnahme:

Die Biotopkartierung wurde in den Jahren 1998 bis 2000 überarbeitet, seit 2020 werden die bereits erfassten Biotope neu kartiert. Manche Biotope haben sich in den letzten 20 Jahren deutlich verändert. So auch das Biotop an der Fasangartenstraße. Die Teilfläche südlich der Autobahnbrücke wurde bereits 1999 als sehr lückige Baumreihe beschrieben. Bei einer Ortsbesichtigung 2021 sind nur noch Überreste der linearen Gehölzstruktur zu erkennen, zum Teil finden sich noch alte Baumstümpfe z.T. mit Stockausschlag an Stelle der alten Bäume, Bäume mittleren Alters und Sträucher (Baum- und Strauchreihe). Siehe hierzu Stellungnahme zu den Einwänden Ziffer A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung.

Durch die Aufnahme einer Grünstruktur z.B. einer Baumreihe in die Biotopkartierung liegt nicht automatisch ein gesetzlicher Schutz, ein Veränderungsverbot

oder eine Sicherstellung zur Erhaltung vor. Die Biotopkartierung der Landeshauptstadt München liefert den Fachstellen und den Planungsbüros wichtige Informationen für Planungen und zur Beurteilung von Vorhaben. Im Umweltbericht unter Ziffer 7.2.2.2. wurde der Eingriff in das Biotop beschrieben.

In das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild) wird durch die Fällung von Bäumen, die teilweise innerhalb eines Biotops stehen, eingegriffen. Jedoch wird dieser Eingriff u.a. durch Neupflanzungen kompensiert, die dann mit der Zeit auch einen ähnlichen Charakter aufweisen werden wie bisher. Bezüglich des Biotops wird auf die Ausführungen bezüglich des Schutzgutes Landschaft auf die Ziffer 7.2.7. in der Begründung verwiesen.

Gefährdung von Tieren und Pflanzen, Fassadenquartiere

Es werde befürchtet, dass das Vorkommen der Zauneidechse durch die Baumaßnahmen, Schall, Licht und Bewegung beeinträchtigt würden.

Der Bund Naturschutz begrüße den grundsätzlichen Ansatz der Grünplanung, auch Raum für die Diversität der Flora und Fauna im Gebiet zu schaffen. Dabei sollte auch die Population der Zauneidechse berücksichtigt werden. Derzeit sei allerdings laut Umweltbericht die Zauneidechsenpopulation bereits durch Baumaßnahmen an der Bahnüberführung gestört. Die nun geplanten, weit in den Norden gezogenen Gebäude würden die Population weiter unter Druck setzen bzw. nochmalig stören. Man empfehle deshalb, mittels eines ökologisch sinnvollen Konzeptes die im Gebiet vorkommende Art bewusst vorab in die Planung mit einzubeziehen und damit nicht nur Schaden zu begrenzen, sondern deren Population auch zu fördern. Die Zauneidechse sollte also nicht als Planungshindernis, sondern vielmehr als Anreiz zur Verbesserung der Situation gesehen werden. Ziel wäre es, ihr Habitat in seiner Größe dauerhaft zu erhalten, aufzuwerten und langfristig zu vergrößern. Des Weiteren biete es sich an, auch den im Umweltbericht erwähnten Stieglitz in die Planung mit einzubeziehen.

Der Bund Naturschutz empfehle die Einplanung von sogenannten Fassadenquartieren für höhlenbrütende und -nistende Arten. Davon profitierten zum Beispiel in der Umgebung vorkommende Vogelarten wie Feldsperling aber auch Fledermäuse wie Abendsegler und Zwergfledermaus.

Stellungnahme:

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können durch die Ziffer 7.4. Artenschutz (in der Begründung) genannten Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden. Langfristige Auswirkungen auf die Zauneidechse und deren Lebensraum sind durch die Baumaßnahme sowie durch Störungen durch Schall, Licht etc. nicht zu erwarten, da sich ihr überwiegender Lebensraum außerhalb des Planungsgebietes im Bahngleis bzw. Bahnböschungsbereich befindet.

Vorkommen, Lebensraum und Schutz der Zauneidechse wurde intensiv untersucht und in einem Gutachten beschrieben und gewürdigt. Der Umgang mit dem Vorkommen der Zauneidechse, der Planung und deren Auswirkungen wurde mit den Fachstellen der Landeshauptstadt München abgestimmt. Um die Auswirkungen einer Verschattung der Bahnböschung durch das nördliche Gebäude zu minimieren, wurde neben den Einschränkungen zum Mindestabstand des Gebäudes (zum Bahnböschungsfuß) auch die Maximalhöhe sowie die Lage und Höhe der parallel zur Bahnlinie verlaufenden Lärmschutzwand festgesetzt. Weiterhin wurden Vermeidungsmaßnahmen wie Schutzzäune etc. empfohlen, die vor bzw. während der Baumaßnahme einzuhalten sind (siehe Ziffern 7.2.2.2. Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität und 7.4. Artenschutz der Begründung). Da sich der Lebensraum der Zauneidechse außerhalb des Planungsgebietes, im Bereich der Bahnböschung oder Bahnlinie befindet, waren keine Konzepte erforderlich.

Der Stieglitz wurde im Planungsgebiet gesichtet und gutachterlich als Nahrungsgast eingestuft. Da es im Umfeld ausreichende Flächen zur Nahrungsaufnahme gibt, wurden keine Maßnahmen erforderlich.

Gemäß dem Ökologischen Kriterienkatalog der Landeshauptstadt München (2017) sind für Wohngebäude auf städtischen Grundstücken Fassadenquartiere für Gebäudebrüter (z. B. Mauersegler, Haussperling, Hausrotschwanz, Fledermausarten) vorzusehen.

Fassaden- und Dachbegrünung

Die Fassaden der Wohngebäude sollten intensiv begrünt werden. Wie bei allen Bepflanzungen sollte auf die Verwendung verschiedener heimischer Pflanzenarten geachtet werden. Von dieser profitierten beispielsweise Insekten und Vögel. Auch trage die Begrünung zu einer Kühlung der Wohnungen bei. Der Bund Naturschutz bitte die Empfehlungen im Bebauungsplan festzusetzen.

Der Bund Naturschutz begrüße die kombinierte Nutzung der Dachflächen zur Stromgewinnung und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie die hohe Substratschichtdicke von 20 cm. Der Bund Naturschutz bitte lediglich die Angaben zur Dachbegrünung weiter zu konkretisieren.

Das aufgetragene Substrat sollte dort, wo es räumlich möglich sei, heterogen ausgebracht werden, das heiße, niedrigere Substratdicken wechselten sich mit höheren Hügeln ab. So entstünden einerseits bei Trockenheit Rückzugsorte mit höherem Wassergehalt für Insekten, andererseits werde eine strukturelle Vielfalt gewährleistet (verschiedene Mikrohabitate). Diese fördere grundsätzlich die Artenvielfalt von Tieren und Pflanzen auf dem Dach.

Des Weiteren empfehle der Bund Naturschutz die Dachbegrünungsfläche durch Totholzstämme, Wurzeln und Steine (z.B. Jurakalksteine aus örtlichen Kiesgruben) zu ergänzen. So entstehe, zusammen mit weiteren Habitatstrukturen, ein zusätzlicher Schutz vor extremer Hitze und Trockenheit.

Weitere sinnvolle Elemente stellten sandige Abschnitte oder Hügel dar, die u.a. von bodenbrütenden Insekten (z.B. Wildbienen) genutzt würden. Als Sand biete sich ungewaschener Natursand mit einem für Insekten relevanten Feinanteil (0/5) an, der ebenfalls von örtlichen Kiesgruben bezogen werden könne. Abschließend sollte für die Begrünung eine ausschließlich autochthone, artenreiche Gräser-Kräutermischung verwendet werden.

Insgesamt führe die Anwendung all der oben genannten Elemente zu einer erhöhten Artenvielfalt und einer erhöhten ökologischen Funktionalität (Wasserspeicher, Mikrohabitate, Kühlung) der Dachbegrünung, was wiederum anderen Tierarten zu Gute komme. Beispielsweise jagten Zwergfledermäuse vorzugsweise über artenreichen Dachbegrünungen, im Vergleich zu unbegrüntem oder reinen Sedum-Dächern. Aber auch Vogelarten nutzten Dachbegrünungen zur Nahrungssuche.

Stellungnahme:

Für eine effektive Fassadenbegrünung bedarf es größerer zusammenhängender geschlossener Fassadenflächen, die im Wohnungsbau aufgrund des hohen Bedarfs an Fensterflächen nur sehr untergeordnet vorkommen. Eine Fassadenbegrünung ist daher nicht festgesetzt; wird durch den Bebauungsplan aber auch nicht ausgeschlossen. Sie kann durch die Planungsbegünstigte im Rahmen des Bauvollzugs vorgesehen werden.

Gemäß dem Ökologischen Kriterienkatalog der Landeshauptstadt München (2017) ist für Wohngebäude auf städtischen Grundstücken bezüglich der Fassadenbegrünung (Gestaltung von Außenwänden) die Freiflächengestaltungssatzung der Landeshauptstadt München einzuhalten. Diese besagt, dass unter besonderer Berücksichtigung der Architektur geeignete großflächige Außenwände baulicher Anlagen, mit hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen begrünt werden sollten (als geeignet gelten insbesondere Industrie- und Gewerbegebäude). Dies wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geprüft.

Da es keine gesetzliche Grundlage gibt, über die allgemein in der Landeshauptstadt München übliche Festsetzung einer Dachbegrünung hinaus gehende Regelungen z.B. Einbau von abwechselnd unterschiedlich hohen Substratschichten festzusetzen, ist dies nicht vorgesehen. Die Möglichkeit um eine strukturreichere und vielseitigere Dachbegrünung vorzusehen wird durch den Bebauungsplan aber nicht ausgeschlossen. Diese könnte im Bauvollzug vorgesehen werden. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis an die Planungsbegünstigte weitergeleitet.

Glasfassaden, Lärmschutzwand

Die geplanten Verglasungen in der Lärmschutzwand und der Balkone an den Gebäuden würden für Vögel eine erhebliche Gefahr bergen, durch Kollision tödlich zu verunglücken. Der Bund Naturschutz fordere deshalb, dass sogenannte „Bird Tape“-Folien oder andere wirksame Maßnahmen, um Vögel vor dem Aufprallen

auf die Glasfronten zu schützen, angebracht würden. Des Weiteren sollte geprüft werden, ob nicht gänzlich auf verglaste Teile in der Lärmschutzwand verzichtet werden könne.

Außerdem wäre es unvermeidlich, dass gegen derart hohe transparente Wände wie die geplante Lärmschutzwand Wildvögel gegen die Flächen prallten und sich dabei Gehirnerschütterungen, Schädel- und Knochenbrüche, Quetschungen des Gehirns oder Rückenmarks oder innere Blutungen zuziehen würden, die sofort oder sogar erst nach vielen Stunden zum Tode führen würden. Bezüglich der bekannten Problematik „Vogelschlag“ gebe es bisher keine praktikablen Lösungen. Die unspezifizierte Forderung, dem Artenschutz bei der Ausbildung der Wände Rechnung zu tragen, sei daher eine leere Förmelerei.

Der Grund für den Vogelschlag sei das Unvermögen der Vögel, eine transparente Scheibe als Hindernis zu erkennen: Saubere klare transparente Wände gäben ungehindert den Blick auf die Landschaft hinter ihnen frei und getönte Scheiben spiegelten die Landschaft vor ihnen, die aus der Sicht der anfliegenden Vögel jedoch hinter ihnen zu liegen scheine.

Auf dem Neuen Südfriedhof München, der sich in unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet befinde, gebe es einen idyllischen See. Rund um den See befänden sich geschützte Rückzugsgebiete und Brutgebiete für Vögel, die regelmäßig über das Planungsgebiet flögen, insbesondere Wildgänse und Enten. Seitdem die Kompostieranlage im Jahr 2014 in Betrieb gegangen sei, seien zudem Mäusebussarde zu beobachten. Seit einigen Jahren hielten sich auch Eichelhäher und Buntspechte im Planungsgebiet und im angrenzenden WR auf.

Stellungnahme:

Regelungen bezüglich der Lärmschutzverbindungen (-wände) für den Artenschutz die über den § 11 Abs. 8 „[...] sind überwiegend transparent unter Berücksichtigung der Anforderungen des Artenschutzes, insbesondere des Vogelschutzes, auszubilden.“ hinausgehen, sind gesetzlich nicht möglich. Maßnahmen wie bedruckte, mattierte oder ähnliche Aufdrucke auf Scheiben werden somit für die transparenten Anteile der Lärmschutzwände erforderlich. Die Festsetzung, dass diese überwiegend transparent sein sollen, fördert die Durchsicht und damit die Sozialkontrolle sowie das Ortsbild.

Gemäß dem Ökologischen Kriterienkatalog der Landeshauptstadt München (2017) müssen zur Vermeidung von Vogelkollisionen freistehende, an Gebäude angebaute oder zwischen Gebäuden eingebundene Glaswände und Glasbauteile partiell lichtdurchlässig (transluzent) ausgeführt oder mit geeigneten, sichtbaren Markierungen zur Sicherung gegen Vogelkollisionen versehen werden.

Weiter wird in dem Kriterienkatalog empfohlen, dass die Planungsbegünstigte sich bezüglich des Vogelschutzes an Glasflächen von Expert*innen des LBV beraten lässt.

5.3 Baumschutz / Baumfällung

Die sich südöstlich an der Fasangartenstraße befindlichen Bäume, die als wertvoll und ortsbildprägend eingestuft würden, sollen gefällt werden. 33 überwiegend erhaltenswerte Bäume seien zur Fällung erforderlich, nur um eine Tiefgaragenausfahrt an der Fasangartenstraße errichten zu können. Unter 3. „Planungsziele“, „Grünordnerische Ziele“ werde hingegen behauptet, dass die wertgebenden, prägenden Baum- und Gehölzbestände überwiegend erhalten werden würden. Widersprüchliche Aussagen zum selben Sachverhalt verstießen gegen den Bestimmtheitsgrundsatz. Diese hohen dicht gepflanzten Bäume/Gehölze bildeten einen natürlichen Schall- und Luftschadstoffschutz in Bezug auf die BAB A 8. Durch die Fällung der Bäume würden die Immissionsbelastungen für die Bestandsbewohner*innen erheblich zunehmen. Besonders betroffen wären die Anwesen südöstlich des Planungsgebietes. Hinzu komme, dass diese 15 m hohen Bäume/Gehölze als Sichtschutz zur BAB A 8 dienten und einen hohen ökologischen Wert aufwiesen. Sie dienten als Unterschlupf und Nahrungshabitat für Tiere und sie gehörten zum Biotop M-0528-001.

Da die jetzigen Erschließungsstraßen für den Ziel- und Quellverkehr der geplanten dichten Wohnbebauung offensichtlich nicht ausreichten, gebe es die verkehrstechnisch äußerst fragwürdige und gefährliche Lösung einer Ausfahrt in die Fasangartenstraße. Dafür sei dort die Fällung der sehr alten Bäume an der Fasangartenstraße vorgesehen. Diese schützenswerte Baumkulisse dürfe keinesfalls beseitigt werden. Sie diene in Verbindung mit der Frischluftschneise zur Regulierung des Mikroklimas und müsse unbedingt erhalten bleiben. Es sei nachgewiesen, dass Neupflanzungen den Altbestand selbst nach Jahrzehnten keinesfalls ersetzen könnten. Eine Beseitigung dieser Baumkulisse wäre eine ökologische Todsünde und müsse unterbleiben.

Der Bund Naturschutz begrüße die Neupflanzung von 160 Bäumen sowie die Beimischung von Nadelbäumen. Bei der Neupflanzung von Bäumen sollten ausschließlich heimische Arten verwendet werden. Dabei sei darauf zu achten, dass den Bäumen sowohl oberirdisch als auch im Wurzelbereich ausreichend Platz für ein uneingeschränktes Wachstum zur Verfügung stehe. Ziel wäre es, langfristig junge Bäume zu wertvollen älteren, großen Habitatbäumen mit Totholzanteil und Höhlen heranwachsen zu lassen. Die im Bereich der Tiefgarage gedachte Mindestsubstratdicke von 1,20 m sei zu dünn und es müssten flächendeckend mindestens 1,50 m Schichtdicke erreicht werden. Da aufgrund der Tiefgarage der Bodenanschluss fehle, müsse die Substratbedeckung hinsichtlich Wasserspeicher und Drainage besondere Aufgaben erfüllen. Deshalb müssten die Vegetationstragschicht und die Drainschicht fachgerecht von einer entsprechend qualifizierten Firma ausgeführt werden. Andernfalls könne die Vegetation ihre wichtige klimatische Funktion nicht ohne aufwendige Pflegemaßnahmen erfüllen. Man bitte, die Empfehlungen im Bebauungsplan festzusetzen.

Aufgrund der ausschließlich randständigen Lage der vorhandenen Gehölze kön-

ne man jedoch die Rodung von 33 alten, teilweise erhaltenswerten Bäumen nicht nachvollziehen. Man fordere daher weiterhin den Erhalt des gesamten Gehölzbestandes. Gerade die älteren, an Vitalität verlierenden Bäume (siehe Weide im Bebauungsplan) würden für viele Tierarten genau jetzt interessant. Dieses ökologische Potenzial entwickle sich erst nach Jahrzehnten, weswegen neugepflanzte Bäume diese Funktionen für die Artenvielfalt noch nicht erfüllen könnten. Des Weiteren sei dem Bebauungsplan nicht eindeutig zu entnehmen, wie viel des Feldgehölzes mit mesophilem Gebüsch erhalten bleiben solle. Der Bund Naturschutz fordere deshalb, das gesamte Gehölz zu erhalten und die Fläche auch konkret in den Planteil einzuzeichnen.

Stellungnahme:

Es müssen voraussichtlich 33 Bäume im gesamten Planungsgebiet gefällt werden (siehe Umweltbericht Ziffer 7.2.2.1.). Da im Süden an der Fasangartenstraße die Gehölzdichte am höchsten ist, werden hier ca. 23 Bäume für den Bau der TG-Ausfahrt, den nördlich und östlich angrenzenden Gehweg und den Bau der Lärmschutzanlage entfallen. Bei der Aufzählung wurde davon ausgegangen, dass die Bäume entfernt werden. Allerdings kann es sein, dass einige der Bäume durch baumerhaltende Maßnahmen (oder aufgrund eines größeren Abstandes zur Baumaßnahme) nicht beschädigt werden und erhalten bleiben können. Siehe hierzu auch die Stellungnahme unter Ziffer A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung.

Der Verlust der zu fällenden Bäume entlang der Fasangartenstraße, die u.a. aufgrund ihres Alters ökologische, mikroklimatische und partiell staubbundene Funktionen aufweisen, wird langfristig durch die Pflanzung einer 5-fachen Anzahl an Bäumen kompensiert. Die Bäume, die direkt entlang der Autobahn an der Böschung (außerhalb des Planungsgebietes) stehen, können nahezu alle (westlich der Lärmschutzanlage) erhalten bleiben. Weiterhin kann das für den Naturschutz besonders wichtige und im Bebauungsplan als zu erhalten festgesetzte Feldgehölz im Nordosten des Planungsgebietes (zwischen der Lärmschutzanlage und der Autobahn), die für das Ortsbild wichtigen Bäume im Norden (außerhalb des Umgriffs nordöstlich des WA 1) und der als zu erhalten festgesetzte Baum im Norden erhalten werden. Der Eingriff durch den Bebauungsplan und dessen Ausgleich wird in der Begründung im Umweltbericht Ziffer 7.3. beschrieben.

Ein Teil der Bäume (und Sträucher), die teilweise innerhalb des kartierten Biotops (östlich der TG-Ausfahrt an der Fasangartenstraße) liegen, sind aufgrund des Wuchsstandortes (und ihrer z.T. eingeschränkten Vitalität in Verbindung mit dem engen Stand untereinander) direkt an der zukünftigen Ausfahrt nicht zu erhalten. Zu dem Eingriff in das Biotop, der „alten Bäume entlang der Fasangartenstraße“ und der Funktion der Bäume siehe Ziffern A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung und A 5.2 Artenschutz - Gefährdung von Tieren und Pflanzen, Biotop.

Die Empfehlung bezüglich der Baumartenauswahl wird an das planende und ausführende Referat der Landeshauptstadt München bzw. die Planungsbegünstigte mit der Bitte um Beachtung weitergeleitet.

Die Festsetzung der TG-Überdeckung mit unterschiedlichen Bodenaufbautiefen (bei Großbaumpflanzung auf TG mindestens 1,2 m) stellt ein übliches Standardmaß zur Entwicklung eines ausreichenden Wurzelraums in vergleichbaren Fällen dar. Zudem können bei dieser Planung ein Großteil der Großbäume mit direktem Bodenanschluss (außerhalb der TG-Überdeckung) gepflanzt werden, da dafür ausreichend nicht unterbaute Grün- und Freiflächen vorhanden sind.

Der Baumbestand im Nordosten, der östlich der Lärmschutzanlage als zu erhalten festgesetzt wird, kann nahezu vollständig erhalten bleiben. Der Jungaufwuchs, mesophiles Gebüsch (in diesem Fall schnell wachsende Baum- und Straucharten), der verteilt auf dem Flurstück Nr. 805/1 und 806 (westlich dem Baumbestand vorgelagert) im Jahr 2016 noch vorkam, wurde durch die ackerbauliche Nutzung gerodet und ist nicht mehr vorhanden. Es befindet sich lediglich ein ca. 5-10 m breiter mit Sträuchern bewachsener Streifen vor dem Baumbestand im Nordosten. Der Verlust dieser Sträucher wurde in der Eingriffsregelung (Begründung Ziffer 7.3.) berücksichtigt.

Bedenken der Anlieger*innen

Anstatt auf Bedenken der Anlieger*innen und Betroffenen einzugehen, wurden Maßnahmen durchgeführt, die dann zum Zeitpunkt der Umsetzung des geplanten Bauvorhabens nicht mehr reversibel sein sollten. Als Beispiel sei die Fällung mehrerer Bäume in der im südlichen Abschnitt als verkehrsberuhigte Zone und Spielstraße der Münchberger Straße gefällt.

Stellungnahme:

Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Das Schreiben wurde dem zuständigen Baureferat zur Kenntnis und ggf. weiterer Bearbeitung übermittelt.

5.4 Ausgleichsflächen

Es werde mit Nichtwissen bestritten, dass tatsächlich eine Ausgleichsfläche in der behaupteten Größe in Solln zur Verfügung stehe. Außerdem stelle sich die Frage, weshalb ein Ausgleich auf einem städtischen Grundstück (Flur Nr. 730, Gemarkung Solln) erfolgen solle, obwohl bis vor ein paar Wochen noch die private Investorin die Eigentümerin eines Großteils der Flächen gewesen sei (die Textstellen in der Beschlussvorlage seien nach dem Verkauf nicht angepasst worden) und daher selbst eine Ausgleichsfläche zur Verfügung stellen hätte müssen.

Die Einwendenden tragen vor, dass eine Ausgleichsfläche angegeben sei, die kein Ausgleich sei. Man zitiert: „Der Lebensraumverlust stellt eine erhebliche Be-

einträchtigung dar, die jedoch durch Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebietes ausgeglichen werden kann.“ Die Ausgleichsfläche sei ein 1,2 ha großes Grundstück in Solln, dass im Gegenzug dann nicht bebaut werden solle. 4 ha Flächen- und Bodenverlust sollten mit 1,2 ha in dem weit entfernten Solln ausgeglichen werden. Wobei man den Mutterbodenverlust ja nicht ausgleichen könne. Im Text sei von „artenarmen Grünland“ und „artenarmer Mehrschnittwiese“ die Rede. Wenn man den lieben Gott alleine wirtschaften lasse, dauere es halt seine Zeit bis sich wieder Artenreichtum einstelle. Mutterbodenbildung dauere noch viel länger.

Im Text sei angegeben, dass der Eingriff in Natur und Landschaft ausgeglichen werde (siehe Begründung Ziffer 5. „Wesentliche Auswirkungen“ und Ziffer 7.3. „Umweltbericht - Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“). Schauen Sie sich nun Ziffer 5 und 7.3 der Begründung näher an, würde bestätigt, dass die zulässige Neuversiegelung überschritten werde und dass im Nahbereich des Planungsgebietes kein Flächenpotential für die Ausweisung von Ausgleichsflächen vorhanden sei. Es werde angenommen, dass dies durch eine Ausgleichsfläche von 1,7 ha in Solln ausgleichen zu können. Da hätten die betroffenen Bestandsanwohner ja ganz viel davon. Da fahre man mal kurz mit dem Pkw nach Solln und erhole sich dort. Man erkläre sich damit nicht einverstanden.

Das Bauvorhaben an der Münchberger Straße verstoße gegen Bundes- und Landesrecht (Art. 3 Abs. 1 S. 1 der Verfassung des Freistaates Bayern), gegen die Verpflichtung zu flächensparenden Siedlungs- und Erschließungsformen, da es eine nicht zwingend notwendige Neuversiegelung von Flächen zur Folge hätte. Zudem würde der zulässige Versiegelungsgrad nach § 17 Abs. 1 BauNVO für allgemeine Wohngebiete auch noch massiv überschritten werden. Der Eingriff in Natur und Landschaft werde nicht dadurch ausgeglichen, dass eine Ausgleichsfläche von 1,7 ha in Solln geschaffen werden solle. Einmal ganz davon abgesehen, dass der Bestandsanwohner von diesem Ausgleich rein gar nichts hätte.

Stellungnahme:

Aufgrund Flächenmangels innerhalb des Bebauungsplangebietes und den Funktionen von Ausgleichsflächen (sollen dem Naturschutz dienen) wurde die Fläche in Solln als zielführend angesehen. Diese Fläche eignet sich gut im Zusammenhang mit dem strukturreichem Umfeld (abwechslungsreiche Felder mit Gehölzstrukturen etc.) und dem angrenzenden Wald. Es ergeben sich dort naturschutzfachliche Vernetzungsmöglichkeiten von Biotopen, die Fläche weist eine ausreichende Größe und gute Entwicklungsmöglichkeiten (siehe Ziffer 7.3. in der Begründung) auf. Ausgleichsflächen stellen in erster Linie Flächen für den Naturschutz dar. Es sollen die Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen werden. Sie sollen sich folglich möglichst ungestört gemäß den festgelegten naturschutzfachlichen Zielen entwickeln können. Daher ist auf Ausgleichsflächen keine Erholungsnutzung vorgesehen, allenfalls können diese Flächen auf Trampelpfaden

zum Spazieren gehen genutzt werden.

Die Eingriffsregelung, dargestellt im Umweltbericht der Bebauungsplan-Begründung in Ziffer 7.3., wurde wie gesetzlich geregelt, angewendet, der Bedarf berechnet und mit der Fachstelle der Landeshauptstadt München abgestimmt.

Bezüglich des Ziels eines flächensparenden Bauens wird auf die Einwandsbehandlung A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG und bezüglich des Versiegelungsgrades auf Ziffer A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte verwiesen.

5.5 Versiegelung

Alle weiteren Stellplätze seien mit wasserdurchlässigem Material zu gestalten.

Das Bauvorhaben an der Münchberger Straße verstoße gegen Bundes- und Landesrecht (Art. 3 Abs. 1 S. 1 der Verfassung des Freistaates Bayern), gegen die Verpflichtung zu flächensparenden Siedlungs- und Erschließungsformen, da es eine nicht zwingend notwendige Neuversiegelung von Flächen zur Folge hätte. Zudem würde der zulässige Versiegelungsgrad nach § 17 Abs. 1 BauNVO für allgemeine Wohngebiete auch noch massiv überschritten werden.

Stellungnahme:

Bezüglich des Versiegelungsgrades und des Eingriffes wird auf die Ziffern

- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte und
- A 5.4 Ausgleichsflächen

verwiesen.

Es wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht
- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG
- A 3.3 Planungsalternativen / Prüfung anderer Standorte für Wohnen Planungsstopp
- A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte

5.6 Umweltprüfung / Umweltbericht

Im Rahmen der Planung sei eine Umweltprüfung durchzuführen. Dabei sei ein Abwägungsprozess durchzuführen, in dem es nicht allein um die Schaffung von Wohnraum gehe, sondern um das Leben und die Lebensqualität der Menschen, die bereits in diesem Gebiet lebten und die in diesem Gebiet künftig leben soll-

ten.

Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen würden in der Umweltprüfung eine Reihe von Schutzgütern untersucht. Beim vorliegenden Vorhaben gebe es dabei erhebliche schädliche Auswirkungen. Nachfolgend würden nur einige Schutzgüter aufgeführt.

Das Schutzgut Mensch stehe in enger Wechselbeziehung zu den übrigen Schutzgütern, vor allem zu denen des Naturhaushaltes. Mit dem vorgelegten Bebauungsplan seien erhebliche schädliche Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Fazit: Um einen Großteil der Probleme zu vermeiden, sollten die Gebäudehöhen um zwei Stockwerke verringert bzw. die Anzahl der Wohnungen höchstens auf die Hälfte reduziert werden. Außerdem sei das Ergebnis des genannten Klimagutachtens abzuwarten.

Die der Sitzungsvorlage vom 22.07.2020 (RIS-Nr: Nr. 20-26 / V 00749) beigefügte Begründung mit Umweltbericht enthalte auch einige Darstellungen/Formulierungen, die ein falsches Bild vermittelten und einer Ergänzung bzw. Richtigstellung bedürften. Zunächst einmal sollte allen bewusst sein, dass sich bei der Begründung und dem Umweltbericht alles nur um die Belange der zukünftigen Bewohner*innen (Zuzügler) des Planungsgebiets drehe. Die Auswirkungen auf die Bewohner*innen der umliegenden Wohnbebauung würden ausgeklammert bzw. schöngeredet. Vom Schutzgut Mensch seien bereits anwesende Bürger*innen und ihre berechtigten Interessen und die ihrer Kinder ausgenommen.

Zum Schutzgut Pflanzen, Tiere und Lebensräume sei im Beschlusstext angegeben, dass das Planungsgebiet durch Barrieren auf allen Seiten, ehemals konventionelle landwirtschaftliche Nutzung, Spaziergänger*innen mit in der Regel frei laufenden Hunden und streunende Hauskatzen vorbelastet sei. Man frage, ob die Spaziergänger*innen als Vorbelastung ein guter Grund seien, das Gebiet zu bebauen. Man bitte zu bedenken, dass die Tiere des Planungsgebietes (egal ob Insekt, Vogel, Maus oder Zauneidechse) im Gegenzug auch die Gärten der Spaziergänger*innen nutzten, um an Teichen und Vogeltränken zu trinken, zu fressen und zu nisten. Dabei störten sie sich auch nicht an Hunden und Katzen. Selbst am Haus der Einwendenden in der Balanstraße seien im Jahr 2000 Zauneidechsen direkt unter dem Eingangspodest eingezogen, hätten dort einige Jahre gelebt und sich vermehrt. Dass sie mittlerweile verschwunden seien, habe wohl mehr an der Ringelnatter gelegen, die ihren Schlafplatz im Gebüsch in der Nähe gehabt habe. Die letzte den Einwendenden bekannte Schlangensichtung sei vor drei Jahren gewesen, was nicht bedeuten müsse, dass es sie nicht mehr gebe.

Man fordere auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und vorzulegen: Zerstörung des Lebensraums für Menschen, Tiere und Pflanzen; Klimaausgleich durch Dachbegrünung; Frischluftschneise; Flächenfraß und Versiegelung der Böden; Klimasimulation.

Die der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00749 (22.07.2020) beigefügte Begründung mit Umweltbericht enthalte auch einige Darstellungen/Formulierungen, die

ein falsches Bild vermitteln und einer Ergänzung bzw. Richtigstellung bedürften. Es sollte allen bewusst sein, dass sich bei der Begründung und dem Umweltbericht alles nur um die Belange der zukünftigen Bewohner*innen (Zuzügler) des Planungsgebiets drehe. Die Auswirkungen auf die Bewohner*innen der umliegenden Wohnbebauung würden ausgeklammert bzw. schöngeredet. Vom Schutzgut Mensch seien bereits anwesende Bürger*innen und ihre berechtigten Interessen und die ihrer Kinder ausgenommen.

Stellungnahme:

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Planungsvorhabens wird insbesondere auch auf die Ausführungen im „Umweltbericht“ unter Ziffer 7. der Begründung verwiesen.

Wie dort dargestellt, wurde der Untersuchungsrahmen und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung und der hierfür erforderlichen Gutachten zunächst in einem Scoping- Termin am 17.07.2017 mit den zuständigen Fachstellen ermittelt. Dabei wird u.a. das Schutzgut „Mensch“ betrachtet, wobei selbstverständlich nicht nur die künftigen Bewohner*innen sondern in diversen Gutachten natürlich auch die Bewohner*innen im Bestand betrachtet werden.

Darüber hinaus erfolgte im Rahmen der Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB diesbezüglich – auch auf Grundlage der inzwischen vorgebrachten Äußerungen – nochmals eine Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen.

Es wird auf die nun vorliegenden Gutachten, aufgeführt als „Liste der vorliegenden Gutachten [...]“ unter Ziffer 7.8. der Begründung, und darüber hinaus themenbezogen auf die folgenden Erläuterungen verwiesen.

Im hier vorliegenden Satzungsbeschluss / bzw. im endgültigen Beschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes sind zu o.g. Punkten Stellungnahmen unter der Ziffer A 2.6 Abwägung, im Umweltbericht unter Ziffer 7. und unter 10. Auswirkungen nachzulesen.

Bezüglich des Artenschutzes (Vorkommen von Zauneidechse etc.) wird auf die Ziffer A 5.2 Artenschutz - Gefährdung von Tieren und Pflanzen, Biotop und die Ziffern 7.2. „Umweltauswirkungen“ und 7.4. „Artenschutz“ der Begründung verwiesen.

Bezüglich des Klimas und der Frischluftschneise wird auf die Ziffer A 9 Stadtklima verwiesen.

Bezüglich flächensparendem Bauen wird verwiesen auf Ziffer

- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht,
- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG .

6 Erschließung / Verkehr

6.1 Allgemein / Gutachten / Erschließungskonzept / Alternativen

Bei der geplanten verdichteten Bebauung seien die vorhandenen oder geplanten Verkehrswege für den Ziel- und Quellverkehr für alle Betroffenen unzumutbar. Es gehe bei der Beurteilung von Belastungsgrenzen eines Verkehrskonzeptes nicht nur um die Frage, ob die Straße für den geplanten Verkehr ausreiche, sondern auch darum, ob in der Bewertung der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und Angemessenheit ausreichend Berücksichtigung finde. Dieses Verkehrskonzept nehme in keiner Weise angemessen auf die Bedürfnisse des Erholungswertes der Gärten und damit der Bestandsbebauung Rücksicht. Diese Gärten und eigenen Grünflächen prägten ja gerade den Charakter des Wohngebietes mit zweigeschossigen Doppel- und Reihenhäusern.

Die Zu- und Abfahrten des neu geplanten Projekts belasteten und beeinträchtigten damit die Bestandsbebauung bzw. die Einwendenden, insbesondere unter dem Aspekt des Erholungswertes unangemessen. Dem Erholungswert eines Gartens in dem Wohngebiet werde damit nicht mehr Rechnung getragen. Man sei der Auffassung, dass das Verkehrskonzept unangemessen sei.

Die nicht gesicherte adäquate Erschließung stelle sich zudem als Verstoß gegen § 33 Abs. 1 und § 30 Abs. 1 BauGB dar. Nicht einmal ein zweiter Rettungsweg für die Feuerwehr sei gesichert. Deutlich werde dies an den Ausführungen im fünften Absatz unter 4.1. „Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee“ im Beschlusstext.

Gemäß Art. 5 Abs. 2 BayBO müssten Zu- und Durchfahrten für Feuerwehrein-satzfahrzeuge ständig frei gehalten werden. Diese Maßgabe könne jedoch nicht erfüllt werden, da die einzige Zufahrt zum WA 2 eine erst noch festzusetzende Verlängerung der Obernzeller Straße östlich der Münchberger Straße sein solle und in dieser nur 5,5 m breiten Zufahrt mit Gegenverkehr gerechnet werden müsste. Denn das Wenden im Bereich der Tiefgaragenzufahrt und Fahren in Richtung Münchberger Straße durch diese Engstelle solle gestattet sein. In der Kronacher Straße gebe es keine Stichstraße, sondern nur einen Wendehammer. Im Anschluss an den bestehenden Wendehammer existiere lediglich eine nur 4 m breite Zufahrt zu einem Außenbereichsgrundstück, auf dem Gegenverkehr zulässig sein solle. Von einer gesicherten Erschließung des Planungsgebietes könne also keine Rede sein.

Es werde die nicht gesicherte Erschließung gemäß § 30 BauGB beanstandet. Durch das neue Bauvorhaben sei eine gesicherte Erschließung gemäß § 30 BauGB nicht gegeben. Insbesondere die geplante Zufahrtsstraße zu dem geplanten Siedlungsgebiet sei so nicht umsetzbar. Der neue Plan sehe vor, dass das Planungsgebiet hauptsächlich über die Obernzeller Straße sowie die Münchberger Straße erschlossen werde. Dabei werde übersehen, dass bereits die Obernzeller Straße, im Übrigen eine Tempo-30-Zone, derart verengt sei, dass hier ein stetiger Durchfahrtsverkehr nicht tragbar sei. Bereits jetzt müsse man, wenn man

von der Balanstraße in die Obernzeller Straße einbiege, warten, wenn ein Auto aus der Obernzeller Straße entgegen komme. Die Straßenbreite sei schlichtweg nicht ausreichend, da üblicherweise am Straßenrand Autos geparkt seien. Der Verkehr würde durch das erhöhte Verkehrsaufkommen also praktisch zum Erliegen kommen.

Im Übrigen grenzten keine öffentlichen Verkehrsflächen direkt an das Planungsgebiet an. Das Planungsgebiet für das WA 2 befinde sich im Außenbereich nach § 35 BauGB und könne derzeit lediglich über zwei rechtlich gesicherte Zufahrten gemäß § 4 Abs. 3 BayBO erreicht werden. Sollte das Planungsgebiet durch einen Bebauungsplan nach § 30 Abs. 1 BauGB dem Außenbereich entzogen werden, dann könnten diese Zufahrten zur Erschließung des Planungsgebietes ohne Umwidmung in öffentliche Straßen nicht genutzt werden. Im Bereich der Kronacher Straße sei dies jedoch nicht möglich, da die dortige Zufahrt im Umgriff des Bebauungsplanes 603 (7376) liege und diese Zufahrt im Bebauungsplan nicht als öffentliche Straße festgesetzt sei. In der Planzeichnung sei sie daher auch nicht als Straßenverkehrsfläche eingezeichnet.

Für dieses Areal von ca. 3,8 ha, minus der 40 m breiten Anbauverbotszone entlang der Autobahn, seien bis zu fünfstöckige Blöcke mit etwa 228 Wohnungen und Gewerbebetriebe geplant. Es sei nur über die gut 5 m breite Obernzeller Straße an das städtische Straßennetz angebunden. LKW, die besonders bei gewerblicher Nutzung verstärkt zu erwarten seien, könnten sich hier auch heute schon wegen der Parksituation nicht begegnen. Bei auch nur einem geparkten Auto sei ein Begegnungsverkehr auch für Pkw nur mit einem Ausweichmanöver vor Grundstückszufahrten oder Straßeneinmündungen möglich. Es seien in keiner Weise die Belange des Verkehrs und der Emissionen berücksichtigt.

Neben der Problematik der ungenügenden Verkehrsanbindung verfüge das geplante Areal nach den vorliegenden Plänen über keine eigene Straßenfront. Eigene Straßenfronten für dieses große Neubaugebiet seien unbedingt erforderlich, um den gewerblichen Kundenzugang, den privaten und gewerblichen Lieferverkehr, Not- und Rettungsdienste, Reparaturservices oder auch z.B. den Zugang von mobilisierten Sozialdiensten oder auch der Müllabfuhr zu ermöglichen, ohne auf den abseitigen Siedlungsstraßen zu parken oder sie gar zu blockieren. Eine Straßenführung auf dem zu bebauenden Areal sei daher unerlässlich und wäre in Planungsvorschlägen anderer Architektenentwürfe enthalten. Sie hätten eine Straßenführung auf dem Bebauungsareal vorgesehen. Damit könnte auch auf diesen Straßen innerhalb des Neubaugebietes geparkt werden.

Es könne sich auch ein für ein auto-eingeschränktes / -freies Wohnen wohlmeinender bzw. eintretender Stadtrat der Tatsache nicht verschließen, dass hier am Stadtrand ein Stellplatz pro Wohneinheit nicht ausreiche. Stellplätze von Gewerbebetrieben seien auf den Plänen erst gar nicht ausgewiesen. Um dem Stell-

platzbedarf eines Wohnhauses am Stadtrand zu genügen, müssten die zusätzlichen Fahrzeuge auf der Straße geparkt werden. Bei der ausgelegten Planung müssten Zweit- bei größeren Familien Drittwagen, Anhänger, Wohnmobile, Werkstattwagen einzelner Kleinbetriebe, Dienstfahrzeuge oder auch Fahrzeuge von Berufskraftfahrern, ausschließlich von den vorhandenen abseits des Planungsareals gelegenen Siedlungsstraßen aufgenommen werden. Die anfahren den Kunden/Lieferanten der noch nicht final geplanten Gewerbebetriebe müssten jetzt in den bestehenden Siedlungsstraßen parken. In den ausgehängten Plänen sei zu den vorgesehenen Gewerbebetrieben nichts zu ersehen.

Kritisiert wird die mangelnde Berücksichtigung der Erschließung wie in anderen Planungen.

Gefordert wird: Keine Erschließung über die Münchberger Straße, Fasangartenstraße, Obernzeller Straße.

Nicht hinnehmbar sei, dass die Münchberger Straße zu einer Zubringerstraße für die neue Wohnsiedlung umfunktioniert werden soll. Und darauf werde es hinauslaufen, wenn sich - wie zu erwarten - die Zu- und Ableitung von der Fasangartenstraße in unmittelbarer Nähe der BAB-Brücke als nicht umsetzbar erweisen wird. Und selbst im Falle einer Umsetzung dieses Verkehrskonzeptes werde sich eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Obernzeller Straße und Münchberger Straße ergeben.

In den neuen Planungen werde nicht berücksichtigt, dass die Obernzeller Straße bereits derzeit und unveränderbar verengt sei, dass diese sich als Durchgangsstraße nicht eigne. Es sei erwiesen, dass größere Lastkraftfahrzeuge, wie sie auch für die Müllabfuhr oder für Feuerwehr- bzw. Rettungseinsätze eingesetzt werden, dort nicht problemfrei durchkämen.

Nach der vorliegenden Planung sei das Gebiet eingekeilt zwischen der Autobahn A8 im Osten, der Bahntrasse S7 im Norden und könne nach Osten gar nicht und in Richtung Norden bzw. Süden gemäß jetziger Planung nur fußläufig oder mit Zweirädern angefahren oder verlassen werden.

Man frage wie die Freifläche zwischen der geplanten Bebauung und der Autobahn sonst genutzt werden solle, wenn nicht durch eine Erschließungsstraße. Man frage welche Planung für diese Freifläche konkret vorliege. Man frage ob diese Flächen überhaupt mit Fahrzeugen erreichbar seien.

Stellungnahme:

Erschließung Verkehr - allgemein

Im Zuge der Ausarbeitung der Planung wurden sowohl die verkehrlichen Voraussetzungen als auch die Auswirkungen wie in der Begründung unter Ziffer 4.9. „Verkehr, Stellplätze“ zum Verkehrskonzept bzw. zur verkehrlichen Erschließung

dargestellt, gutachterlich geprüft. Demnach ist die verkehrliche Anbindung auch ohne eine weitere Zufahrtsstraße gesichert. Die ausgearbeitete Planung sieht aber auch eine teilweise Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor, um die zusätzlichen Verkehre im Bestandsgebiet soweit wie möglich zu reduzieren.

Mit dem Verkehrsgutachten vom Mai / Oktober 2019 wird nachgewiesen, dass die vorgesehene Erschließung sowohl über die 4,0 m breite Verlängerung der Kronacher Straße im Norden als auch über die 8,5 m breite Verkehrsfläche in der Verlängerung der Obernzeller Straße möglich ist.

Der Bebauungsplan schließt an vorhandene Straßenflächen an und setzt neue, zur ausreichenden Erschließung notwendige Verkehrsflächen fest. Die Straßenflächen in der näheren Umgebung haben jeweils eine Gesamtbreite von 8,50 m (Fahrbahn 5,50 m und beidseitig Gehweg, jeweils 1,50 m).

Der maßgebende verkehrsberuhigte Straßenabschnitt der Münchberger Straße bleibt mit zu erwartenden 110 bis 115 Kfz-Bewegungen/h ebenfalls noch unter der Belastungsgrenze von 150 Kfz-Bewegungen/h (80 %). Die maximal stündliche Frequentierung in der Spitzenstunde kann als noch verträglich eingestuft werden .

Die planungsrechtliche Beurteilung als Reines Wohngebiet (WR) ist nicht unmittelbar relevant für die Bewertung der Verkehrsbelastung.

Reduktion der Planung

Die verkehrlichen Voraussetzungen und Auswirkungen wurden entsprechend den Darstellungen unter Ziffer 4.9. „Verkehr, Stellplätze“ in der Begründung zum Bebauungsplan umfassend betrachtet und geprüft. Dabei sieht die überarbeitete Planung entsprechend der Darstellungen in der Begründung für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor. Entsprechend der umfassenden Prüfungen sind die zu erwartenden Verkehre abzuwickeln, eine Reduktion der Planung aus verkehrlichen Gründen wird daher nicht vorgeschlagen und ist im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen.

Unabhängig davon sind zukünftig Mobilitätskonzepte, die Fortbewegungsalternativen anbieten, im Rahmen der Umsetzung zulässig und werden grundsätzlich begrüßt; die konkrete Umsetzung ist ggf. im Rahmen der Baugenehmigung abzustimmen.

Für die zur Gewährleistung einer gesicherten Erschließung erforderliche Breite und den Ausbauzustand der Straße lassen sich keine allgemeingültigen Werte angeben. Einen gewissen Anhaltspunkt geben die Anforderungen der RAS-E, Richtlinien für die Anlagen von Straßen. Mindestvoraussetzung für eine ausreichende Fahrbahnbreite ist, dass ein gefahrloser Begegnungsverkehr erfolgen kann; hierauf kann lediglich bei kurzen Sackgassen oder Straßen mit ähnlich ge-

ringem Verkehrsaufkommen verzichtet werden. Da ein Pkw je nach Bauart 1,50 m bis 1,80 m, ein Lkw oder Bus sogar 2,50 m breit ist und außerdem ein gewisser Sicherheitsabstand zwischen den sich begegnenden Fahrzeugen sowie zur Seite hin erforderlich ist, kommt bei normalen Verhältnissen eine Unterschreitung der Mindestwerte der RAS-E kaum in Betracht. Bei starker Hanglage oder besonderer Nutzungsart der erschlossenen Grundstücke, z. B. bei Wochenendhausgebieten, können allerdings auch geringere Straßenbreiten noch als ausreichend erachtet werden. In der Literatur wird bei einer Zufahrtsstraße ohne regelmäßigen Kraftfahrzeugverkehr auch eine Breite von 3,25 m, bei einer Zufahrtsstraße zu einzelnen Garagen eine Straßenbreite von 4 m und bei einer Zufahrt zu wenigen Gebäuden eine Straßenbreite von 5 m für ausreichend angesehen.

In der Bauleitplanung geht es nicht um die Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben (Gebäuden) und nicht um den vorhandenen zweiten Rettungsweg, sondern um die Bereitstellung (Festsetzung) von Flächen, auf den zukünftig Gebäude und die notwendige Erschließung hergestellt werden können. Die Flächen für die Erschließung werden durch den Bebauungsplan ebenso festgesetzt, wie die Bauräume. Eine gesicherte Erschließung ist aber erst vorhanden, wenn sie entsprechend der Festsetzung auch ausgeführt (hergestellt) und gewidmet wurde. Der zweite Rettungsweg ist, sofern er überhaupt notwendig ist, im Rahmen der Baugenehmigung für das Gebäude nachzuweisen und zu errichten.

Die Verlängerung der Kronacher Straße liegt im Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 603 und ist in diesem Bebauungsplan als (öffentliche) Straßenverkehrsfläche festgesetzt, bisher aber noch nicht endgültig ausgebaut und nicht gewidmet.

Es wird ergänzend verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht
- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG
- A 5.1.5 Wege / Erreichbarkeit und Nutzen der geplanten Grünanlage
- A 6.4 Anschluss des Planungsgebietes an das bestehende Straßennetz
- A 6.6.1 Ruhender Verkehr / Notwendige Stellplätze, Mangelndes Stellplatzkonzept Autofreies Wohnen
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 11.5 Brandschutz

6.2 Grundlagen, rechtliche Voraussetzungen und Anforderungen

In den vergangenen Jahren habe es zwar Modifikationen an den Planungen zum Bauprojekt selbst und besonders zur Erschließung des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens gegeben. An den diesbezüglich zu erwartenden Problemen habe sich aber grundsätzlich nichts geändert. Deshalb bleibe auch die

ursprüngliche Feststellung betroffener Anwohner*innen, dass eine gesicherte Erschließung gemäß § 30 BauGB nicht gegeben sei, weiterhin bestehen.

Stellungnahme:

Der Planung liegt die tatsächlich vorliegende Ausgangslage zu Grunde. Diese wurden in den verschiedenen Fachgutachten erhoben und untersucht. Ausgehend von diesen Erhebungen werden die angenommen Prognosefälle (Nullfall ohne Umsetzung und Prognose-Planfall bei Umsetzung der Planung für den Prognosehorizont 2030) untersucht und deren Auswirkungen dargestellt. Ergebnis der Untersuchungen ist, dass die Erschließung des Planungsgebietes über die vorhandenen Straßen abgewickelt werden kann und somit die Voraussetzungen für die Zulässigkeit von Vorhaben im Sinne des § 30 BauGB vorliegen.

6.3 Bestand

Bei der Umwandlung der Obernzeller Straße in eine Erschließungsstraße sei dort mit einem Parkverbot zu rechnen, da die Straße sonst nur einspurig zu befahren sein werde. Da in der neuen Wohnanlage nur ein Tiefgaragenstellplatz je Wohnung vorgesehen sei, aber real mit fast zwei Autos pro Wohnung zu rechnen sei, würden ca. 200 Fahrzeuge zusätzlich in den vorhandenen Straßen geparkt werden. Dies entspreche bei Längsparken ca. 1.100 m Straßenlänge, die zusätzlich zugeparkt würden. Das sei mehr als die gesamte Länge, die heute bei einseitigem Parken in allen Straßen in dem Bestandsviertel zur Verfügung stehe (abgeschätzt ca. 950 m). Das hieße, dass auch z.B. in der Kleinfeldstraße für Bestands-Anwohner kein Parkplatz mehr am Straßenrand zur Verfügung stehen werde, was nicht zumutbar sei. Ferner resultiere hierdurch und den Parkplatz-Suchverkehr eine zusätzliche Verkehrsbelastung für die Bestands-Anwohner*innen.

Abends/nachts/morgens sei die Obernzeller Straße bereits vollständig zugeparkt. Die abgehenden Straßen (Kleinfeldstr. / Eslarnerstr. / Mitterteicher Str. / Münchberger Straße) seien bereits zu ca. 70 % zugeparkt. Ursächlich dafür sei die laufende Nachverdichtung (aus einem Einfamilienhaus würden mindestens 4 neue Wohneinheiten) und der Trend zum Zweit- bzw. Drittwagen. Da noch zahlreiche Nachverdichtungen anstünden, werde das Parkplatzangebot bereits in Kürze zur Gänze ausgeschöpft sein.

Im Neubaugebiet solle pro Wohneinheit lediglich ein Tiefgaragenstellplatz vorgesehen sein. Für Besucher, Anlieferungen, Zweitwagenbesitzer etc. würden nur 35 Stellplätze eingeplant. Erfahrungsgemäß reiche diese Anzahl an Stellplätzen bei weitem nicht aus, um für die Zukunft das frustrierende tägliche Gerangel um Parkplätze in den Siedlungsstraßen auszuschließen.

Man fordere deshalb: Pro Wohnung seien mindestens 1,2 Tiefgaragenplätze vorzusehen; die Anzahl der Besucherparkplätze sei deutlich zu erhöhen, wobei es empfehlenswert wäre, diese als öffentlich zugängliche Tiefgaragenplätze vorzu-

sehen.

Momentan finde man in der Obernzeller Straße und in den angrenzenden Straßen einen Parkplatz, wenn man zu Besuch sei. Stelle man sich nur aber vor, wie das in Zukunft sei, könne es nur zu Engpässen kommen. Die Besucher der neuen Wohnanlage würden auch im angrenzenden Gebiet parken und da die Obernzeller Straße mehr befahren werde, fielen auch hier Parkplätze weg. In einem reinen Wohngebiet werde dies zu einem Parkchaos führen. Auch Gäste der Einwendenden würden lange nach Parkplätzen suchen müssen und die Straße vor dem Grundstück werde immer dicht beparkt sein, sollten die Parkplätze nicht sogar gänzlich wegfallen.

Die Parkmöglichkeiten im gesamten Bestands-Wohngebiet seien gefährdet. Die Obernzeller Straße sei sehr schmal. Insbesondere an der Einfahrt von der Balanstraße müsse schon heute - bei vergleichsweise wenig Verkehr - durch rücksichtsvolles Ausweichen Gegenverkehr geregelt werden, wenn Autos am Straßenrand parkten. Ein Parkverbot wäre unumgänglich. Dies sei unzumutbar, da keine Gästeparkmöglichkeiten für die Bestandsbebauung zur Verfügung stünden. Auch sei es nicht hinnehmbar, dass der Hauptnutznießer des neuen Bebauungsplans, der Bauträger, seine neuen Wohnungen mit einer autofreien Erschließung über Tiefgaragen bewerben könne, während die jetzigen Anwohner den gesamten zusätzlichen Lärm und Schmutz des entstehenden Autoverkehrs auffangen müssten. In diesem Zusammenhang sei auch nochmals der geringe Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohneinheit zu nennen, der weder für die neuen Bewohner selbst, geschweige denn für deren Besucher ausreichen werde. Ein solides Parkkonzept für das gesamte Wohngebiet - nicht nur das neue Wohnquartier - sei somit unerlässlich für die Realisierung eines neuen Bauvorhabens. Die Anzahl der ausgewiesenen Parkplätze für Gäste und Andienung sei verschwindend gering. Hierdurch und durch die zu geringe Ausweisung von Tiefgaragenplätzen verschärfe sich die Parksituation immens.

Bei 220 Wohneinheiten könne keinesfalls mit 220 Autos (wie auf der Informationsveranstaltung am 30.3.2017 kommuniziert), sondern mindestens mit einem Faktor von 1,5 gerechnet werden. Im Gutachten sei das tägliche Verkehrsaufkommen durch Fahrzeuge der Mitarbeiter und Besucher der Kindertagesstätte, Müllfahrzeuge, Paketdienste und Besucherfahrzeuge nicht realistisch kalkuliert worden. Die geplanten Tiefgaragenplätze (laut Informationsveranstaltung im Jahr 2017) mit pro Wohneinheit einem Platz wären nicht ausreichend.

Stellungnahme:

Verkehr - Bestand

Die Straßen im Gebiet sind als Tempo-30-Zone (Zeichen 274.1-50 und 274.2-50 StVO) ausgewiesen, der Abschnitt der Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 und 326 StVO). Nach RASt 06, Richtlinien für Anlagen von Stadtstraße, sind die Straßen als Wohnstraßen bzw. Wohnwege einzustufen.

Die Münchberger Straße ist im Abschnitt zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße durch die Beschilderung Zeichen 325 und 325 StVO als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

Die genannte Beschilderung schließt nach StVO ein Durchfahren nicht aus. Auch heute wird dieser Abschnitt der Münchberger Straße von den derzeitigen Anwohnenden im Gebiet zwischen Balanstraße und Fasangartenstraße zum „Durchfahren“ genutzt.

Die Obernzeller Straße übernimmt auch eine sammelnde Funktion.

Prüfung von Einbahnregelungen

Da das Verkehrsgutachten den Nachweis erbracht hat, dass der entstehende Neuverkehr im Bestandsnetz abgewickelt werden kann, wird eine flächendeckende Einbahnregelung das Viertel betreffend nicht in Betracht gezogen.

Prüfung von Park- und Halteverboten

Da das Verkehrsgutachten den Nachweis erbracht hat, dass der entstehende Neuverkehr im Bestandsnetz abgewickelt werden kann, wird derzeit kein Bedarf für die Anordnung von Park- und/ oder Halteverboten gesehen.

Hinsichtlich der Darstellungen zur derzeitigen Situation kann erläutert werden, dass es in der Obernzeller Straße Usus ist, am südlichen Fahrbahnrand zu parken. An den Einmündungen und Grundstückszufahrten sind dennoch ausreichende Möglichkeiten für Begegnungsverkehre gegeben. Dadurch, dass kein durchgängiger Begegnungsverkehr möglich ist, wird automatisch das Geschwindigkeitsniveau gebremst und gegenseitige Rücksichtnahme gefordert. Entlang der Münchberger Straße sind ebenfalls ausreichende Begegnungszonen vorhanden. Weitere Ausführungen zum Thema Halte- und Parkverbot siehe die Stellungnahme unter A 6.7.5 Park- / Halteverbot.

Bezüglich der Anzahl der Stellplätze wird verwiesen auf die Stellungnahme unter der Ziffer A 6.6.1 Ruhender Verkehr / Notwendige Stellplätze, Mangelndes Stellplatzkonzept Autofreies Wohnen.

6.4 Anschluss des Planungsgebietes an das bestehende Straßennetz

Für dieses Areal von ca. 3,8 ha, minus der 40 m breiten Anbauverbotszone entlang der Autobahn, seien bis zu fünfstöckige Blöcke mit etwa 228 Wohnungen und Gewerbebetriebe geplant. Es sei nur über die gut 5 m breite Obernzeller Straße an das städtische Straßennetz angebunden. Lkw, die besonders bei gewerblicher Nutzung verstärkt zu erwarten seien, könnten sich hier auch heute schon wegen der Parksituation nicht begegnen. Bei auch nur einem geparkten Auto sei ein Begegnungsverkehr auch für Pkw nur mit einem Ausweichmanöver vor Grundstückszufahrten oder Straßeneinmündungen möglich.

Es seien in keiner Weise die Belange des Verkehrs und der Emissionen berücksichtigt.

Mit Interesse stelle man fest, dass das Verkehrskonzept keine separaten Ein- und Ausfahrten des Verkehrs außerhalb der Münchberger bzw. der Obernzeller Straße vorsehe, so wie bereits mehrfach angeregt. Im Gegenteil, nun solle ein großer Teil des Verkehrs auch noch über die Kronacher Straße und zwangsläufig über die Kleinfeldstraße geleitet werden. Für die Einwendenden in der Kleinfeldstraße 7 bedeute das nun sogar, dass der Planfall 2030 in Kfz/24 Stunden mit bis 300 Kfz berechnet werde (Bestand in Kfz/24 Stunden 140), also eine deutliche Verdoppelung.

Der Garten der Einwendenden sei zur Kleinfeldstraße ausgerichtet. Von Verbesserung der Aufenthaltsqualität könne für die Einwendenden bei dieser Planung überhaupt nicht die Rede sein und mit Blick auf mögliche weitere erforderliche TG-Plätze bei kleineren Wohneinheiten schon einmal gar nicht. Der „Bestand“ in diesem Gebiet sei damit massiv durch Verkehrslärm und Emissionen beeinträchtigt.

Man fordere das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für folgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Zusätzliche Tiefgaragenausfahrt zur Kronacher Straße, Zusätzliche bzw. gesonderte neue Ausfahrt in Richtung Fasangartenstraße, Erhöhung der Kapazität der Tiefgarage, Besucherparkplätze im Planungsgebiet.

Zitiert werden die ersten drei Absätze aus Punkt 4.9. „Verkehr, Stellplätze“, „Erschließung über Straßenverkehrsflächen und Dienstbarkeitsflächen“ des Entwurfes der Beschlussvorlage. Man gebe dazu folgenden Einwand an: Wie bereits ausgeführt, liege das Planungsgebiet für das WA 2 nicht in einer angemessenen Breite an einer befahrbaren öffentlichen Verkehrsfläche, was sich als Verstoß gegen § 4 Abs. 3 BayBO darstelle. Das gesamte Areal sei derzeit nur über zwei enge Zufahrten (8,5 und 4 m) zu erreichen. Es handele sich dabei um zwei rechtlich gesicherte Zufahrten zu einem befahrbaren Weg im Außenbereich und zu einem Außenbereichsgrundstück im Sinne von § 35 BauGB. Die nördliche Zufahrt (Flur-Nr. 805) sei bereits eine öffentliche Straßenverkehrsfläche, die Zufahrt auf dem Flurstück 807/17 solle als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden.

Bezüglich des Flurstückes 807/17 liege ein Wegerecht in Form einer Grunddienstbarkeit vor. Hierauf hätte man bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren am 25.04.2017 hingewiesen. Dieser Sachverhalt sei jedoch unerwähnt geblieben. Weiter habe man hierzu damals ausgeführt, dass zu Gunsten der Eigentümer der Anwesen in der Münchberger Straße zur Sicherung eines Geh- und Fahrtrechtes die Eintragung einer Grunddienstbarkeit an Fl.St. 807 in das Grundbuch eingetragen worden sei und dieses uneingeschränkte Geh- und Fahrtrecht der Eigentümer der Anwesen in der Münchberger Straße an der Wegfläche nicht durch eine Wandlung der Wegfläche zu einer Erschließungsstraße für eine Tiefgaragenzufahrt des Wohnquartiers eingeschränkt werden könne, auch nicht partiell. In diesem Zusammenhang habe man darauf hingewiesen,

dass es auf dem Flurstück 807/17 keinen Gehweg gebe. Laut damaligem Plan sollte nur ein Gehweg entlang dem Anwesen in der Münchberger Straße angelegt werden. Für die Bewohner*innen der Anwesen in der Münchberger Straße hingegen wäre kein Gehweg zur Erreichung ihrer Anwesen vorgesehen. Sie müssten auf der Fahrbahn der geplanten öffentlichen Verkehrsfläche gehen, um zu den Eingängen ihrer Anwesen zu gelangen, was sich als Verstoß gegen das Erfordernis der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bzw. gegen § 25 StVO darstelle. Dieser Einwand sei von der Landeshauptstadt München ebenfalls übergangen worden, denn auch im aktuellen Plan sei nur ein Gehweg vorgesehen, da das Flurstück 807/17 nur 8,5 m breit sei und daher nur die Anlegung eines 2,5 m breiten Gehweges möglich wäre. Die Fahrbahnbreite würde dann ohnehin nur noch 5,5 m betragen. Über diese nur 5,5 m breite Wegefläche, auf der Begegnungsverkehr zulässig sein solle, sollten Feuerwehrfahrzeuge, Paketdienstfahrzeuge, Behindertentransport, Rettungswagen etc. fahren.

Das größte Problem sehe man bei der Straßenanbindung. Die Erschließung des neuen Baugebiets solle ausschließlich über die Obernzeller Straße und die Münchberger Straße erfolgen. Diese Straßen seien Tempo 30-Zone bzw. verkehrsberuhigter Bereich und würden durch die geplanten 228 Wohneinheiten über Gebühr bzw. unverhältnismäßig beansprucht.

Bereits jetzt sei es häufig problematisch, mit dem Auto aus dem Wohnviertel in die Balanstraße zu gelangen. Bei Einfahrt der Müllabfuhr, Anlieferungen mit größeren Fahrzeugen oder Baustellenverkehr seien die Obernzeller-, Kleinfeld-, Mitterteicher- und Münchberger Straße schnell unpassierbar, da sie relativ schmal seien und dort geparkt werde. Die errechnete Verdoppelung des Verkehrs gerade in der Obernzeller Straße werde die jetzt schon bestehende „Flaschenhalssituation“ unzumutbar verschärfen. Auch die Zufahrt von Kranken- oder Feuerwehrfahrzeugen wäre nicht mehr gewährleistet.

Die Ausfahrt aus dem Viertel über die Münchberger Straße auf die Fasangartenstraße erzeuge wiederum in der Eslarner Straße und Münchberger Straße zusätzlich unnötigen Verkehr und sei aufgrund der schlechten Einsehbarkeit an der Einmündung grundsätzlich nicht empfehlenswert, da unfallträchtig.

Die geplante Zu- und Abfahrt über die Kronacher Straße erzeuge unnötigen Verkehr in der Kleinfeldstraße, der Mitterteicher Straße, der nördlichen Münchberger Straße und der Kronacher Straße selbst. Die Ausfahrt über die Fasangartenstraße bringe erhebliche Probleme mit sich, da die Straße aufgrund der Kuppe über der Autobahn nicht einsehbar sei. Erschwerend komme hinzu, dass die Fasangartenstraße Richtung Perlach nur einseitig auf der Nordseite einen Radweg besitze. Auf Höhe der geplanten Ausfahrt kreuzten daher Fahrradfahrer sowohl von Osten als auch von Westen kommend. Diese Situation wäre für sämtliche Verkehrsteilnehmer höchst gefährlich. Entweder werde hier ein Unfallschwerpunkt entstehen oder die Bewohner des Neubaugebiets würden den südlichen Teil der Tiefgarage aufgrund der Ausfahrt von vorneherein meiden und wiederum die Anliegerstraßen mit ruhendem Verkehr belasten.

Die innerhalb einer Bezirksausschusssitzung geforderte Öffnung der Kronacher Straße zur Balanstraße werde aus mehreren Gründen für nicht durchführbar bzw. sinnvoll angesehen: Zum einen läge die Einmündung zu nah an dem Bahnübergang, durch die Kuppe sei die Sicht stadteinwärts stark eingeschränkt. Eine Ausfahrt in Richtung Süden sei nicht möglich. Zum anderen würde die Einrichtung einer Fahrstraße statt des Fußwegs zu einer komplett unübersichtlichen Situation für Fußgänger und auf dem Gehweg fahrende Kinder an der Ecke Kronacher-/ Kleinfeldstraße führen. In Gehrichtung Balanstraße müssten diese bereits jetzt die Kleinfeldstraße genau in der Straßenecke diagonal überqueren. Hier sei die Sicht aufgrund parkender Fahrzeuge sowieso schon stark eingeschränkt. Durch eine Öffnung der Kronacher Straße würde sich der Verkehr an dieser Stelle stark erhöhen, was zur weiteren Gefährdung von Fußgängern führen würde. Gerade für Schulkinder wäre so der Weg zum Bus 145 bzw. zum Radweg entlang der Balanstraße mit einer neuen Schikane versehen. Die Kronacher Straße müsste auch Richtung Bahngleis verschwenkt werden, da das aktuelle Platzangebot für Fahrbahnen und Fußweg nicht ausreiche. Es wäre zudem notwendig, mehrere Bäume auf dem Grünstreifen zum Bahngleis zu fällen.

Sofern in Richtung Balanstraße ausgefahren werden solle, sei ein weiterer Aspekt, dass es aufgrund der häufig geschlossenen Bahnschranke zu starkem Rückstau in die Kronacher Straße hineinkommen würde. Momentan stauten sich die Fahrzeuge morgens häufig von der Schranke Richtung Süden bis über die Obernzeller Straße hinaus. Da sich der Verkehr laut Gutachten in den nächsten Jahren auch auf der Balanstraße stark erhöhen werde, sei damit zu rechnen, dass aus der Kronacher Straße ausfahrende Fahrzeuge Richtung Stadtmitte aufgrund der Vorfahrtsregelung ständig aufgrund der Schließung der Schranke warten müssten und teilweise wahrscheinlich bis zur erneuten Schließung gar nicht in die Balanstraße einfahren könnten.

Eine Öffnung der Kronacher Straße würde auch Kfz-Fahrer, die von Perlach über die Fasangartenstraße in die Balanstraße fahren wollten, dazu verleiten, das Viertel als Abkürzung zu nutzen, um die Ampel zu umgehen. Dies würde den Verkehr noch weiter erhöhen. Aufgrund der Öffnung der Kronacher Straße würde die Lärmbelastung der Anwohner der Kronacher Straße noch höher sein als bisher bereits durch die S-Bahn.

Auch der Anschluss an das bestehende Straßennetz stehe und falle mit der zusätzlichen Anbindung an die Fasangartenstraße. Besagte Anbindung sei sicher zu stellen, bevor dem Bauvorhaben „Münchberger Straße“ in welcher Form auch immer, überhaupt zugestimmt werden könne.

Sicher habe es in den vergangenen Jahren leichte Modifikationen an den Planungen zum Bauprojekt selbst und besonders zur Erschließung des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens gegeben. An den diesbezüglich zu erwartenden Problemen habe sich trotzdem im Grundsatz nichts geändert. Deshalb bleibe auch die ursprüngliche Feststellung etlicher betroffener Anwohner*innen, dass

eine gesicherte Erschließung gemäß § 30 BauGB nicht gegeben sei, weiterhin bestehen. Diese Einschätzung teile man uneingeschränkt. Insbesondere die Zufahrt zu dem geplanten Siedlungsgebiet sei nach wie vor nicht umsetzbar, selbst wenn eine Aufteilung in 1/3 des Verkehrsaufkommens über eine nördliche Zufahrt über die Obernzeller Straße und 2/3 des Aufkommens über die Fasangartenstraße realisiert werden sollte.

Auch in den neuen Planungen werde nicht berücksichtigt, dass die Obernzeller Straße bereits jetzt und unveränderbar derart verengt sei, dass sie sich als Durchgangsstraße schlicht nicht eigne. Es sei erwiesen, dass größere Lastkraftfahrzeuge, wie sie auch für die Müllabfuhr oder für Feuerwehr- bzw. Rettungseinsätze eingesetzt würden, dort nicht problemfrei durchkämen. Nachweisbar hätten größere Fahrzeuge wiederholt Straßenschilder und Randbepflanzungen entlang der Grundstücke abgerissen oder beschädigt. Das könne künftig kein Dauerzustand werden, zumal eine eventuell mögliche Einrichtung von Halteverbotszonen einer faktischen Enteignung der Anwohner*innen und einer Einschränkung der durch Grundrechte garantierten Bewegungsfreiheit nahekämen und in Widerspruch zu Art. 47 BayBO stünden.

Gleichlautende diesbezügliche Einwendungen würden auch für die Münchberger Straße gelten. Die in den neuen Überlegungen favorisierte Zu- und Ableitung von 2/3 des Verkehrsaufkommens von der Fasangartenstraße unmittelbar vor/nach der Brücke über die BAB erscheine angesichts der baulichen Begebenheiten und der Nutzung von bebauten Grundstücken unrealistisch und sei selbst von Fachleuten der städtischen Bereiche Bauwesen und Verkehrsangelegenheiten in öffentlichen Erörterungen als sehr fragwürdig bezeichnet worden. Ebenso erscheine es unrealistisch, mit einem Verhältnis von sechs Haushalten auf einen Besucherparkplatz zu rechnen. Die reine Erfahrung zeige, dass diese Berechnung nicht nachvollziehbar sei, insbesondere, da der Fasangarten auch durch den ÖPNV nur unzureichend erschlossen sei.

Nicht hinnehmbar sei, dass die Münchberger Straße zu einer Zubringerstraße für die neue Wohnsiedlung umfunktioniert werden solle. Und darauf solle es hinauslaufen, wenn sich, wie zu erwarten, die Zu- und Ableitung von der Fasangartenstraße in unmittelbarer Nähe der BAB-Brücke als nicht umsetzbar erweise. Und selbst im Falle einer Umsetzung dieses Verkehrskonzeptes werde sich eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Obernzeller und Münchberger Straße ergeben.

Derzeit sei ein Teil der Münchberger Straße als „Spielstraße“ (Zeichen 325 StVO) ausgewiesen und mitnichten als Zubringerstraße für die Wohnsiedlung mit 220 geplanten Wohneinheiten geeignet. In den letzten Jahren seien nördlich des Anwesens Nr. 29/31 zwei Kindertagesstätten für etwa 100 Kinder, die erfahrungsgemäß noch nicht mit dem Straßenverkehr und seinen Gefährdungen vertraut sein könnten, eingerichtet worden. Deshalb wäre die Umwidmung dieses Abschnittes in eine Zubringerstraße eklatant belastend für die Sicherheit der die Kita besuchenden Kinder und für die die Kinder absetzenden und abholenden Erziehungsberechtigten oder Beauftragten.

Zudem spielten die Kinder tagsüber im zur Straße hin gelegenen Garten und wären durch den erhöhten Durchgangsverkehr verstärkten Belastungen durch die zusätzliche Luftverschmutzung ausgesetzt. Für die Anwohner*innen, darunter viele ältere und ruhebedürftige Menschen, würde dies ebenfalls eine weitere Belastung durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen und die damit verbundene Lärm- und Schadstoffbelastung bedeuten.

Im Beschlusstext sei aufgeführt, dass die zentrale Anbindung an das Straßennetz in Verlängerung der Obernzeller Straße östlich der Münchberger Straße erfolge. Hinter diesem dünnen Satz verberge sich das Eingeständnis, dass es sich bei der vorliegenden Form des Bebauungsplans um eine krasse Fehlplanung handle. Der überplante Acker habe nämlich keinen Anschluss an das Straßennetz der Landeshauptstadt München. Den ca. 3 m breiten, besser: „schmalen“, Feldweg an der Fasangartenstraße, über den Traktoren mit landwirtschaftlichen Geräten fahren würden, könne man ja wohl nicht als „Anbindung an das Straßennetz“ bezeichnen. Das Planungsgebiet sei nach allen vier Himmelsrichtungen abgeriegelt und könne nur über das westlich anschließende Wohngebiet auf der Obernzeller Straße erreicht werden. Deren Verlängerung sei laut Beschlusstext „als Zufahrt ins Planungsgebiet vorgesehen“. Vergessen worden sei hier einzufügen: als einzige Zufahrt. Um das gesamte Projekt nicht zu gefährden, habe das städtische Baureferat einen zweiten Anlauf für die Verkehrsplanung unternommen und sei zu dem vorliegenden Ergebnis einer im Uhrzeigersinn zu befahrenden Einbahnstraße von der Kronacher- zur Fasangartenstraße gekommen, direkt von Norden nach Süden an der BAB 8 entlang zur Einmündung in die Fasangartenstraße am Fuß der Brücke über die Autobahn. Dazu habe das Planungsgebiet um das Grundstück Flurstück Nr. 810 erweitert werden müssen; die Lage sei aber dennoch derart beengt geblieben, dass der Bebauungsplan gleich ein Benutzungsrezept für die Ausfahrt aus dem Quartier und Einfahrt in die Fasangartenstraße habe erstellen müssen, zitiert wird der vorletzte Absatz unter 4.9. „Verkehr, Stellplätze“, „Erschließung über Straßenverkehrsflächen und Dienstbarkeitsflächen“. Selbst wenn die Nutzer dieses nicht gerade beispielgebenden verkehrlichen Konstruktes sich an die Situation gewöhnen würden (es würden hauptsächlich die Bewohner*innen des neuen Viertels sein): Die Fahrgeschwindigkeit auf der Fasangartenstraße müsste auf 30km/h begrenzt werden, was vor allem in Ost-West-Richtung, also von Perlach kommend, schwierig einzuhalten sein werde, da sich hier ein Straßengefälle (die Brücke hinab) anbiete und die Geschwindigkeit automatisch steige. Wartende Autos versperrten die Ausfahrt aus der Tiefgarage, die zu den Mehrfamilienhäusern Flurstück Nr. 84 - 90 gehöre, und stünden auch unmittelbar vor dem Eingang in das hier stehende Hotel, wenn eine solche Konstruktion einer Straßeneinmündung überhaupt straßenbaurechtlich zulässig sein sollte.

Darüber hinaus sei nicht bedacht worden, dass der Straßenverkehr in Richtung Perlach und Fasangarten-/Balanstraße zunehmen werde und Staus an folgenden Punkten programmiert würden: An der Schranke der S-Bahnlinie S 7 Kreuzung Fasangartenstraße, an der Ampel Kreuzung Fasangarten-/Unterhachinger Straße

vor der Einfahrt in eine verkehrsberuhigte Zone Perlachs, an der Kreuzung Fasangarten-/Balanstraße. Alle genannten Punkte seien bereits jetzt Stauffallen. Auch der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach habe in seinem Schreiben vom 26.07.2019 an das Baureferat der Landeshauptstadt München eine einstimmig gefasste Stellungnahme mit Ablehnung der Planung zur Einrichtung der neuen Ausfahrt aus dem Planungsgebiet in die Fasangartenstraße abgegeben, bekräftigt mit einem weiteren Schreiben vom 05.03.2020 an das Baureferat.

„Makro-Verkehrsbelastung“ für den Stadtteil Fasangarten allgemein, speziell die Balanstraße: Schon heute steige der Verkehr im Berufsverkehr morgens und abends deutlich an. Durch Staus im Straßenverkehr für PKW und Bus 145 und regelmäßige Störungen bei S-Bahn S3 sei es schon heute kaum möglich, morgens pünktlich zur Arbeit bzw. zur Schule zu kommen. Im Straßenverkehr auf der Balanstraße bildeten sich regelmäßig Staus: Der S-Bahnübergang S7 mit unnötigen 2 Minuten Schließungszeiten wegen Blockstreckeneinsparung (Kostenoptimierung) bei der S-Bahn nehme 20 % der Kapazität der Balanstraße (= 6 Fahrten pro Stunde mit je 2 Minuten Schrankenschließung). Durch die Ampel Hochäcker Straße; hierbei sei das dortige Neubaugebiet mit 1.200 Wohneinheiten heute noch nicht vollständig bezogen. Die Verkehrsbelastung dadurch komme erst noch. Durch die Ampel Ständlerstraße; der Bus 145 stehe dann ebenfalls im Stau. Auf diesen seien u.a. Schüler angewiesen. Dieser fahre heute im Berufsverkehr schon im 5-Minuten-Takt und sei trotzdem heute schon überlastet. Bei der S3 ab Fasangarten fielen im Berufsverkehr durchschnittlich an jedem 2. Tag die S-Bahnen des 10-Minuten-Taktes aus. Die verbleibenden S-Bahnen seien dann völlig überfüllt und auch deshalb noch stärker verspätet. Zusätzlich komme die Verkehrsbelastung durch den Neubau der Europäischen Grundschule in der Amerikanischen Siedlung ab ca. 2019. Hier sei von ca. 100 Bussen pro Tag die Rede. Auch hier sei die Verkehrsanbindung noch nicht geklärt und diese werde voraussichtlich auch über die Balanstraße erfolgen.

Auch hier werde leider seitens der Stadt vorsätzlich und fahrlässig die Maxime verfolgt, Neubaugebiete zu realisieren und unzumutbare Verkehrsverhältnisse zu verursachen, ohne vorher oder mindestens zeitgleich den dafür zwingend erforderlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur voranzutreiben. Das sei höchstwahrscheinlich auch ideologisch motiviert: Niemand brauche mehr als ein Fahrrad und ein Beton-Wohnklo und jeder habe genug Zeit, um im Stau zu stehen oder auf den ÖPNV zu warten. Das sei DDR 2.0. Dass Steuereinnahmen und Wirtschaftskraft der Stadt München überwiegend vom Fahrzeugbau und Personen- sowie Warenverkehr abhängen, werde bei den in der Stadt Verantwortlichen offensichtlich nicht gesehen. Mit diesen Fehlplanungen werde schon heute der Grundstein für den zukünftigen Niedergang der Stadt München aufgrund mangelhafter Infrastruktur gelegt, auch wenn es derzeit noch aufwärts gehe.

„Mikro-Verkehrsbelastung“ durch die geplante Erschließung über die Obernzeller Straße: Die „Mikro-Verkehrsbelastung“ für die Anlieger*innen durch die geplante Erschließung über die Obernzeller Straße steige um mindestens 100 %. Dies be-

deute Emissionen (Lärm, Abgase, Staub) und Gefahr für Kinder und Haustiere. Der Erholungswert des Gartens sinke hierdurch drastisch. Zusätzlich steige auch das Unfallrisiko, relevant sind vor allem: Die unfallträchtige Abzweigung der Obernzeller Straße zur Kleinfeldstraße. Die Ecke Obernzeller Straße zur Kleinfeldstraße sei besonders kritisch, da hier hohe Hecken die Sicht versperrten. Es habe hier schon mehrere Unfälle gegeben. Erforderlich sei hier die Aufstellung von expliziten Parkverbotschildern gegenüber der Einmündung Kleinfeldstraße oder mindestens von Spiegeln. Die unfallträchtige Abzweigung von der Balanstraße zur Obernzeller Straße. Die Einfahrt in die Obernzeller Straße von der Balanstraße sei oft bis zum Radweg zugeparkt, dadurch sei das Einbiegen von der Balanstraße gefährlich. Es sei mit einer massiver Belastung der Obernzeller Straße durch Baustellenverkehr über ca. 3 Jahre zu rechnen: Lärm, verdreckte und beschädigte Straßen, Stau.

Neuer Alternativvorschlag Kreuzungsfreie Zufahrt von Fasangartenstraße: Für den Fall einer mit ca. 44-80 Wohneinheiten vernünftig dimensionierten Bebauung habe man einen neuen Vorschlag für die Zufahrt zu dem neuen Wohnbaugebiet über die Fasangartenstraße zur kreuzungsfreien Zu- und Abfahrt über die Fasangartenstraße konkretisiert. Dieser ermögliche eine kreuzungsfreie und damit sichere Zu- und Abfahrt von der Fasangartenstraße. Dabei erfolge die Zufahrt durch eine Fahrspur, die unter der Brücke geführt werde. Gegebenenfalls könne dies in Synergie mit einem wegen Alter bzw. zu geringer Straßenbreite erforderlichen Neubau der Brücke über die Bundesautobahn 8 umgesetzt werden. Die Durchfahrt von der Obernzeller Straße ab Münchberger Straße müsse durch dauerhafte Poller oder durch Feuerwehr-Pfosten unterbunden werden.

Zu den Zufahrtsstraßen seien noch einzelne Details festzustellen: Das letzte Teilstück der Obernzeller Straße bestehe aus links und rechts je Doppelhäusern, deren Zugang sowie Garagenausfahrt direkt auf die Fahrbahn führe. Es gebe dort keine Gehsteige, die dann extra angebracht werden müssten, was die Straße noch mehr verschmälere. Auch die Münchberger Straße, die bisher eine reine Spielstraße sei, habe keine Gehsteige. Wie es geplant sei, daraus Zufahrtsstraßen zu machen, wäre für die ganze Siedlung der Einwendenden untragbar. Sollten die Kronacher Straße und Obernzeller Straße Zu- bzw. Abfahrtsstraßen werden, wären auch die restlichen kleinen Seitenstraßen betroffen, da dort auch der Verkehr stark ansteigen würde. Vor einiger Zeit seien Stadträt*innen, ein Bundestagsabgeordneter sowie ein Minister vor Ort gewesen, die sich das Projekt angeschaut hätten und auch einstimmig festgestellt hätten, dass die Infrastruktur so wie geplant indiskutabel sei.

Insgesamt werde das betroffene Viertel zwischen S-Bahnlinie S7, Autobahn, Fasangarten- und Balanstraße durch die aktuell vorgesehene Bebauung bezüglich des Verkehrsaufkommens unangemessen benachteiligt. Der Bau-, Erschließungs- und Parkverkehr werde ausschließlich durch bestehende Straßen abgefangen, was zu den oben geschilderten Szenarien führe und die jetzigen Anwohner über Gebühr belaste, während das Neubaugebiet vom Straßenverkehr völlig

verschont bleiben solle.

Die Erschließung des neuen Baugebiets sei daher nicht gesichert, die geplanten Zu- und Ausfahrten seien insbesondere für ein derart großes Baugebiet verkehrstechnisch nicht lösbar.

Die Bewohner*innen der Anwesen in der Münchberger Straße würden im Falle der Realisierung des geplanten Vorhabens wegen eines fehlenden Gehweges unmittelbar in der Zufahrt stehen, wenn sie ihr Anwesen verlassen würden und könnten dort von heranrasenden Rettungsfahrzeugen, Paketdienstfahrzeugen, Motorrädern und anderen Kfz überfahren werden. Diese Gefahr bestünde insbesondere auch für spielende Kinder im Eingangsbereich dieser Anwesen. Die hohen Hecken der Bestandsanwesen schränkten die Sichtverhältnisse zusätzlich ein. Die Zufahrt über die Obernzeller Straße und die Münchberger Straße - in der auch noch Begegnungsverkehr zulässig sein solle - solle die einzige Zufahrt zum Großwohnquartier für alle Fahrzeugklassen sein.

Unter 7.5 „Anschluss an bestehendes Straßennetz“ bestätige die Landeshauptstadt München den Einwand, dass für die Anwesen in der Münchberger Straße kein Gehweg zur Verfügung stehen würde, obwohl dies zwingend erforderlich wäre. Weiter werde ausgeführt, dass nur die Zufahrt zu den Garagen dieser Anwesen gesichert wäre. Damit räume die Landeshauptstadt München konkludent einen Verstoß gegen das Erfordernis der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bzw. gegen § 25 StVO ein.

Ebenso unverständlich sei, dass nirgends in den Angaben zu den Planungsvorhaben berücksichtigt werde, dass ebenso nur wenige Meter von der geplanten Garagenausfahrt für über 200 Pkw allein schon in den sieben Haushalten der Fasangartenstraße 84 - 92 ältere Menschen und auch Familien mit Kindern im Grundschulalter und Kindergartenalter lebten, die hier tagtäglich ein und aus gingen und deren Kinder den Fußweg und Radweg ganz natürlich auch zum Spielen und Radfahren üben verwendeten.

Gleiches gelte auch für die Anwohner der gegenüberliegenden Auerspitzstraße. Die Anwohner in den Haushalten der Fasangartenstraße und Auerspitzstraße schienen in dem gesamten Planungsvorhaben schlichtweg nicht berücksichtigt zu sein. Aufgrund dieser Tatsachen beantrage man eine Abkehr von dem Vorhaben der Planung einer Ausfahrt/Tiefgaragenausfahrt des Neubaugebietes Münchberger Straße auf die Fasangartenstraße und damit verbunden eine Überarbeitung des Verkehrsplanungs- und Verkehrsaufkommenskonzeptes des Neubaugebietes Münchberger Straße.

Man bitte die Verantwortlichen im Stadtrat und im Referat für Stadtplanung und Bauordnung ihre bisherige Planung selbstkritisch dahingehend zu hinterfragen, ob eine Privatperson an solch einer verkehrstechnisch problematischen und schwer einsehbaren Stelle jemals eine Genehmigung für eine Garagenausfahrt in

dieser Dimension erhalten hätte. Zumal es Alternativen wie eine direkte Zu- und Abfahrt über die BAB 8 gäbe, erst recht wenn man die Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich auch tagsüber auf 80 km/h reduziere. Hier ergäbe sich zusätzlich die Möglichkeit, auch die benachbarten Areale nördlich der Gleise der S-Bahn Linie S 7 zur möglichen Schaffung von zukünftigem Wohnraum über eine hier etwas „verkehrsberuhigtere“ BAB 8 zu erschließen.

Unter 7.4.5.3 „Stellungnahme“, „Verkehrssicherheit“ schließe die Landeshauptstadt München nicht aus, dass auf den Anliegerstraßen des Bestandsviertels Halteverbote durch das Kreisverwaltungsreferat angeordnet werden könnten. Hierdurch würden die Bestandsbewohner benachteiligt, da ihnen selbst die Parkmöglichkeiten genommen werden würden und sich der Parksuchverkehr erhöhen würde.

Unter 7.5 „Anschluss an bestehendes Straßennetz“ bestätige die Landeshauptstadt München den Einwand, dass für die Anwesen in der Münchberger Straße kein Gehweg zur Verfügung stehen würde, obwohl dies zwingend erforderlich wäre. Weiter werde ausgeführt, dass nur die Zufahrt zu den Garagen dieser Anwesen gesichert wäre. Damit räume die Landeshauptstadt München konkludent einen Verstoß gegen das Erfordernis der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bzw. gegen § 25 StVO ein.

Nachweisbar hätten größere Fahrzeuge wiederholt Straßenschilder und Randbepflanzungen entlang der Grundstücke beschädigt.

Gleichlautende diesbezügliche Einwendungen gelten auch für die Münchberger Straße.

Die Stellungnahmen in der Beschlussvorlage zum Thema „Stellplätze“ bezögen sich lediglich auf die Stellplatzsituation im „Neubaugebiet“, jedoch nicht auf die Auswirkungen der Parkplatzsituation für die Bewohnerschaft des Bestandswohngebietes. Genau diese Auswirkungen gelte es aber vorab zu klären. Man frage, was konkret für die Obernzeller Straße und die Mitterteicher Straße geplant sei und mit welchen Einschränkungen, Änderungen, Auswirkungen die Bestandsbewohner rechnen müssten. Und zwar in Bezug auf Tempo 30 oder 50, Parkverbot einseitig, beidseitig oder gar nicht, eventuelle Einbahnstraßenregelung, Ausgestaltung der Einbindung in die Balanstraße. Man fordere die Stadtverwaltung hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen zu folgenden Punkten kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Zusätzliche Tiefgaragenausfahrt zur Kronacher Str., Zusätzliche bzw. gesonderte neue Ausfahrt in Richtung Fasangartenstraße, Parksituation (Verknappung, Parkchaos) im Wohngebiet, Erhöhung der Kapazität der Tiefgarage, Besucherparkplätze im Planungsgebiet. Alle weiteren Stellplätze seien mit wasserdurchlässigem Material zu gestalten.

Stellungnahme:**Anschluss des Planungsgebietes an das bestehende Straßennetz**

Die Obernzeller Straße hat incl. der beidseitigen Gehwege eine Gesamtbreite von 8,50 Metern, davon sind 5,50 Meter Fahrbahn, die für den Begegnungsverkehr ausreichend dimensioniert sind.

Für die vorgesehenen Nutzung im WA ist im Gutachten ein durchschnittlicher Anteil an Güterverkehr berücksichtigt, der für den Anteil der sog. Nichtwohnnutzung explizit erhöht wurde.

Weitere Ausführungen siehe auch unter A 6.7.5 Park- / Halteverbot.

Das Planungsgebiet ist über die vorhandenen Straßen und die daran anschließende Angerfläche mit den eingetragenen Dienstbarkeiten ausreichend angebunden. Die Befahrbarkeit für die notwendigen Fahrzeuge wird sichergestellt. Eine eigene „Straßenfront“ ist weder zur Adressbildung noch zur Erschließung für den „gewerblichen Kundenzugang“ notwendig. Besucherstellplätze werden in der GTGa nachgewiesen

Es ist richtig, dass der Verkehr in der Münchberger Straße, der Mitterteicher und der Kleinfeldstraße deutlich ansteigt. Eine Überprüfung der Verkehrszahlen aus dem Gutachten von 2019 mit dem Prognosehorizont 2035 und unter Beachtung einer eventuellen Verkehrsmehrung durch die Nachverdichtung hat aber ergeben, dass sowohl bei stündlicher Zählung als auch beim Verkehr über 24 Stunden für alle Straßen das prognostizierte Verkehrsaufkommen in einem verträglichen Bereich liegt.

Zu den Immissionen und Emissionen durch den Mehrverkehr siehe Stellungnahme unter A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit.

Der Rückstau auf der Fasangartenstraße, der bei Überfüllung der BAB 995 durch Schleichverkehr (Umgehungsverkehr) entsteht, ist nicht Gegenstand der hier vorliegenden Bauleitplanung.

Bei der Feststellung „am Erhebungstag seien lediglich 30 Pkw pro Richtung und Tag registriert worden“, handelt es sich um den gezählten Umgehungsverkehr von der Fasangartenstraße zur Balanstraße. Siehe dazu die Stellungnahme unter A 6.5 Verkehrsgutachten Grundlagen / Annahmen / Berechnungen .

Zu den Fragen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Qualitäten der Bestandsstraßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen unter Ziffer A 6.3 Bestand und A6.5 Verkehrsgutachten Grundlagen / Annahmen / Berechnungen verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die Qualitäten/ Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben. Bei Bedarf können Anordnungen im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch das Kreisverwaltungsreferat als zuständiger Straßenverkehrsbehörde getroffen werden.

Wie zum Thema „Erschließung über Straßenverkehrsflächen und Dienstbarkeitsflächen“ unter Ziffer 4.9. der Begründung dargestellt, wird das Planungsgebiet über die Festsetzung von neuen Straßenverkehrsflächen als Stiche mit Wendeanlagen im Norden (in Verlängerung der Kronacher Straße) sowie mittig (in Verlängerung der Oberzeller Straße über die Münchberger Straße hinaus) an das bestehende Straßennetz angebunden wird. Dort erfolgt vor allem die Erschließung der überwiegend in Tiefgaragen angeordneten Stellplätze. Wie oben dargestellt ist außerdem eine Ausfahrt aus der Tiefgarage auf die Fasangartenstraße vorgesehen.

Die auf dem Flurstück 807/17 eingetragenen Dienstbarkeiten für die Zufahrten über dieses Grundstück bleiben dem Zweck entsprechend durch die Festsetzung als Straßenverkehrsfläche, erhalten.

Zur Vermeidung großer Wendeflächen für große Fahrzeuge (Müllabfuhr, Paketdienste, Feuerwehr, etc.) ist darüber hinaus ein mit Dienstbarkeit gewidmeter „Bügel“ durchs Gebiet – Einfahrt von der Münchberger Straße in Verlängerung der Oberzeller Straße, Ausfahrt nördlich vom WA 1 Straße vorgesehen.

Planungsrechtlich werden mit dem vorliegendem Bebauungsplan die Voraussetzungen für einen angemessenen Neubau der erforderlichen Erschließungsflächen geschaffen. Wie den hinweislichen Darstellungen des Bebauungsplanes zu entnehmen ist, ist jeweils der einseitige Ausbau eines Fußweges (bis auf eine kurze Engstelle an der Kronacher Straße) vorgesehen.

Der aktuelle Bebauungsplanentwurf sieht in Verlängerung der Oberzeller Straße die Einfahrt zur südlichen Tiefgarage vor, die Ausfahrt ist an die Fasangartenstraße situiert. Die nördliche Tiefgarage wird über die Kronacher Straße erschlossen. Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurden alternative Erschließung berechnet und geprüft, um den Neuverkehr im Gebiet auf ein verträgliches Maß zu halten. Durch die Teilerschließung der südlichen Tiefgarage direkt über die Fasangartenstraße wird ca. ¼ des Neuverkehrs nicht in das Gebiet geleitet.

Die Öffnung der Kronacher Straße für den Motorisierten Individualverkehr zur Balanstraße ist nicht möglich, da hier eine höhenfreie Querung der Bahntrasse geplant ist, deren Anschlüsse zukünftig keine Anbindung an die Balanstraße zulassen.

Es wird des Weiteren verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG
- A 5.1.3 Grünordnung in den Baugebieten / private Flächen, Versickerung
- A 6.1 Allgemein / Gutachten / Erschließungskonzept / Alternativen
- A 6.6.1 Ruhender Verkehr / Notwendige Stellplätze, Mangelndes Stellplatzkonzept Autofreies Wohnen

- A 6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung
- A 6.7.4 Einordnung / Änderung der Straßenkategorie / Höherstufung Verkehrsberuhigter Bereich
- A 6.7.5 Park- / Halteverbot
- A 6.7.6 Verkehrssicherheit
- A 7.3.2 Luftschadstoffbelastungen
- A 10.2 Verkehr
- B 4.9. „Verkehr, Stellplätze“ in der Begründung

6.5 Verkehrsgutachten Grundlagen / Annahmen / Berechnungen

Zu Seite 16 Gutachten (GA): Die Verkehrsmengen, auf denen das Lärmgutachten in Bezug auf das Bestandsviertel Bezug nehme, sei der vorgelagerten „Verkehrsuntersuchung“ entnommen worden. Diese stelle jedoch - wie bereits ausgeführt - nicht die tatsächliche Ist-Situation dar, vielmehr basiere sie auf einer willkürlichen Hochrechnung. Daher sei auch die ermittelte Lärm-Vorbelastung in Bezug auf das Bestandsviertel falsch.

Mit Gutachten sei dies ja ohnehin so eine Sache, je nachdem wer sie in Auftrag gebe, komme schon das Entsprechende dabei raus. Das wolle man aber nicht länger vertiefen. Aber man bitte, die Nachfrage zu erlauben, wie konkret bzw. gesichert die zusätzliche Anbindung an die Fasangartenstraße sei. Denn erstens gebe es dagegen ja auch laufende Einsprüche der direkten Anwohner*innen sowie des 16. Stadtbezirks und zweitens sei das Verkehrsgutachten bezüglich der Belastung der Anwohnerstraßen hinfällig, sollte die zusätzliche Anbindung an die Fasangartenstraße nicht verwirklicht werden.

Der Gutachter der privaten Investorin habe offenbar bewusst die Verkehrssituation in diesem Nadelöhr in seinen Gutachten nicht konkret dargestellt, obwohl man ihn bereits im Jahr 2017 persönlich darauf aufmerksam gemacht hätte. Auch in seinen ergänzenden Stellungnahmen sei er hierauf nicht eingegangen. So habe er sich im Jahr 2019 erneut nur mit den zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Anliegerstraßen durch das Vorhaben befasst, jedoch unter Ausblendung der Situation in dieser geplanten Zu-/Ausfahrt über die Obernzeller Straße und Münchberger Straße.

Da auf der (noch) privaten Wegefläche derzeit kein Durchgangsverkehr möglich sei, müsse in diesem Abschnitt eine Verkehrsmenge von 0 Kfz/Tag als Ist-Situation zugrunde gelegt werden. Wie viele Kraftfahrzeuge, Motorräder, Fahrräder, Elektromobile etc. künftig über diese „Zu-/Ausfahrt“ fahren sollten, habe der Gutachter offen gelassen. Lediglich auf Seite 16 seiner Stellungnahme habe er in einem Plan für diese Zufahrt 420 Kfz/Tag eingezeichnet. Der weitere zu erwartende motorisierte Verkehr (Ausfahrtsverkehr, Motorräder, Mopeds, Wohnmobilität etc.) und nicht motorisierte Verkehr (Fußgänger, Radfahrer, Rollstuhlfahrer, Skater etc.) in dieser Zufahrt sei hingegen nicht dargelegt worden.

Außerdem seien die 420 Kfz/Tag untertrieben, da der Gutachter willkürlich für die Planung den Anteil der Selbstfahrer niedriger ansetze. Dies habe er damit begründet, dass der Pkw-Besitz der Bewohner des geförderten Wohnungsbaus niedriger sein werden würde. Da die private Investorin jedoch angeblich ihre Flächen zwischenzeitlich an die Landeshauptstadt München verkauft habe, sei die Prognose unter Berufung auf die SoBoN überholt. Unabhängig davon habe der Gutachter selbst festgestellt, dass aufgrund der Stadtrandlage die Benutzung eines eigenen Fahrzeuges eine wichtige Rolle spiele.

Daher sei zu erwarten, dass selbst finanziell schwächere Bewohner auf die Benutzung eines Kfz angewiesen sein würden (unter 5.4 „Nahversorgung / Handel“, „Stellungnahme“ werde ausgeführt, dass insbesondere die Bewohner*innen der Randlagen längere Wegstrecken zu ÖPNV-Haltestellen zu bewältigen hätten).

Außerdem sei der Gutachter bei seiner Prognose lediglich von 228 WE ausgegangen, tatsächlich könnten es jedoch wesentlich mehr WE werden.

Weiter sei die Zahl 420 Kfz/Tag auch deshalb falsch, weil die Prognose des Gutachters auf zwei (räumlich) getrennte Tiefgaragen mit getrennten Zu- und Ausfahrten basiere. Da jedoch tatsächlich nur eine Tiefgarage geplant sei, würde sich jeder Nutzer den kürzesten und praktikabelsten Weg suchen. Dieser führe über die geplante Zufahrt im Anschluss an die Obernzeller Straße bzw. das Flurstück 807/17.

Das Gutachten zur verkehrlichen Erschließung beruhe auf Erhebungen von 2014 und 2015, außerdem auf veralteten Plänen (180 Wohneinheiten plus Kleingärten). Man frage, ob dieses Gutachten zwischenzeitlich erneuert worden sei und wann die angeglichenen, und hoffentlich diesmal unabhängigen, Gutachten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht würden. Man frage, ob man als Betroffener im Anschluss erneut die Möglichkeit zur Stellungnahme habe.

Die letzte Stellungnahme des Gutachters (Stand Mai 2019 mit Ergänzungen Oktober 2019) sei zudem nicht verwertbar, weil sie auf denselben Unzulänglichkeiten basiere wie seine Stellungnahme aus dem Jahr 2015. Im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren habe man mit Schreiben vom 25.04.2017 bereits geltend gemacht, dass die ermittelten Verkehrsvorbelastungen auf den Straßen des Bestandsviertels (Ist-Situation) schlicht falsch seien, weil sie nicht auf tatsächlichen Verkehrszählungen beruhten, sondern auf willkürlichen Hochrechnungen. Angebliche Zählungen seien lediglich an Knotenpunkten erfolgt, dann auf 24 Stunden „hochgerechnet“ worden und die so „ermittelten“ Kfz-Fahrten sodann willkürlich auf die einzelnen Straßen aufgeteilt worden. Nicht einmal das sei zutreffend, denn tatsächlich erfolgten Berechnungen anhand vorgegebener Parameter. Die in der Tabelle unter 4.9. „Verkehr, Stellplätze“, „Verkehrsmengen“ eingetragenen Werte seien daher ausnahmslos falsch.

Der Gutachter hätte bereits 2017 eingeräumt, keine Verkehrszählungen in den einzelnen Straßen durchgeführt zu haben. Er habe sich über diesen Kritikpunkt jedoch offenbar weiterhin hinweg gesetzt, denn in seiner Stellungnahme von

2019 habe er dasselbe Vorgehen praktiziert. Die von ihm angegebene Belastung in Bezug auf die Ist-Situation 2017/18 beruhe lediglich auf Hochrechnungen, die in keiner Weise der Realität entsprächen. Die für die Berechnung herangezogenen Parameter seien in seiner Stellungnahme genannt. Bezeichnenderweise führe der Gutachter in seiner Stellungnahme aus, dass die Straßen im Planungsgebiet tatsächlich gering bis sehr gering belastet seien. Dies spreche dafür, dass er die tatsächliche Situation vor Ort kenne. Es gehe offenbar lediglich darum, die Vorbelastung im Bestandsviertel hochzurechnen, um den prozentualen Verkehrszuwachs, der sich infolge des geplanten Bauvorhabens ergeben würde, herunterrechnen zu können. So behaupte der Gutachter z.B. weiterhin, dass derzeit 60 bis 100 Kfz-Fahrten/Tag auf der Münchberger Straße zwischen Obernzeller Straße und Kronacher Straße stattfinden würden und 200 bis 250 zwischen der Obernzeller Straße und der Eslarner Straße. Tatsächlich seien durchschnittlich 30 bis max. 60 Kfz-Fahrten/Tag auf diesen Straßenabschnitten zu verzeichnen und dies auch nur an Werktagen (nicht an Sonn- / Feiertagen und in Urlaubszeiten). Dies sei selbst von der Landeshauptstadt München zutreffend festgestellt worden, denn unter 7.2 „Ermittlung Verkehr im Bestand / Nullfall“ werde ausgeführt, dass am Erhebungstag lediglich 30 Pkw pro Richtung und Tag registriert wurden (und dies an den Knotenpunkten).

Bei Zugrundelegung von maximal 50 Kfz-Fahrten/Tag auf der Münchberger Straße zwischen Obernzeller Straße und Kronacher Straße würde sich im Falle der Realisierung des Vorhabens der Verkehr vor den Anwesen der Einwendenden mindestens verneun- bis verzehnfachen. Hinzu komme, dass die über den geplanten Erschließungsbügel aus dem Großwohnquartier fahrenden Müll- und Rettungsfahrzeuge, Umzugslaster, Lebensmitteltransporter, Paketdienstfahrzeuge, Anlieferfahrzeuge etc. in die Münchberger Straße einfahren und direkt an den Anwesen vorbeifahren würden. Die hierdurch entstehenden Lärmbelastungen seien nicht ermittelt worden. Unter 7.2 „Ermittlung / Methodik / Berechnung Planungsfall“ sei sogar ausgeführt worden, dass künftig Busse durch die engen Straßen fahren könnten (die diesbezüglichen Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Bestandsbewohner seien ebenfalls nicht ermittelt worden).

Hinzu komme noch folgendes: Der Gutachter habe in seiner letzten Stellungnahme abschnittsweise Haltverbotsbereiche auf der Obernzeller Straße und der Münchberger Straße empfohlen. Hiervon sei in den ausgelegten Unterlagen im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren jedoch keine Rede.

Außerdem sei die Planung der Tiefgaragenausfahrt vom Planungsgebiet auf die Fasangartenstraße ebenfalls noch nicht hinsichtlich ihrer Machbarkeit abschließend geklärt. Dieses Vorgehen verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot, zumal sich der Verkehr im Bestandsviertel verdoppeln würde, wenn diese Ausfahrt nicht realisiert werden könnte.

Nicht einmal die Straßen seien korrekt angegeben worden. So sei die weiter vom Planungsgebiet entfernte Waldmünchener Straße, die gar nicht zu untersuchen sei, als Abschnitt 1 der Obernzeller Straße bezeichnet worden. Außerdem seien

die tatsächlichen Verkehrsmengen auf den einzelnen Straßen grob falsch, so seien z.B. für den Abschnitt 2 der Obernzeller Straße im Nullfall 509 und im Planfall 349 Pkw pro Tag angegeben worden. Tatsächlich sei im Nullfall lediglich von 60 bis 100 Pkw pro Tag und im Planfall von 850 bis 1.150 Pkw pro Tag auszugehen.

Der Gutachter sei für die Nichtwohnnutzung lediglich von 25 Tiefgaragenstellplätzen ausgegangen. Zudem habe er ausgeführt, dass Stellplatzreduzierungen aufgrund der Randlage und der Entfernung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht umsetzbar seien. Mit diesen Ausführungen habe der Gutachter die schlechte Anbindung des Gebietes an den ÖPNV und die daraus resultierende Notwendigkeit der Nutzung von Kraftfahrzeugen bestätigt. Daher würden auch keine 25 Stellplätze für die Nichtwohnnutzungen ausreichen und insbesondere dann nicht, wenn in den allgemeinen Wohngebieten auch noch Beherbergungsstätten und Gastronomie untergebracht werden sollten.

In Bezug auf diese Nutzungen sei die Müllentsorgung ebenfalls von erheblicher Relevanz.

Kritik an den Annahmen zur Verkehrszunahme

Unter 5.4 „Nahversorgung / Einzelhandel“, „Stellungnahme:“ sei im Text zudem bestätigt worden, dass großflächige Einzelhandelseinrichtungen wegen des hierdurch ausgelösten Verkehrs nicht gebietsverträglich wären, dennoch sollten diese nicht verboten werden (ausgenommen sollten lediglich Nutzungen für Gartenbaubetriebe und Tankstellen sein). Es werde also billigend in Kauf genommen, dass insbesondere die Bestandsbewohner durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen unzumutbar belastet werden würden, auch durch Park- und Parksuchverkehr, da keine ausreichende Anzahl von Stellplätzen in der Tiefgarage für die Nichtwohnnutzungen zur Verfügung stehen würden.

Nach dem Verkehrsgutachten vom 08.10.2015 und 03.12.2015 werde bei 450 Einwohnern derzeit (ohne Balan-, Fasangartenstraße) von 780 Kfz-Fahrten/Tag ausgegangen. Bei der zukünftigen Anlage werde derselbe Anteil an immobilien Personen unterstellt. Das sei unplausibel, denn betagte Senioren zögen kaum in ein Neubaugebiet, im Altbestand gebe es sie aber überproportional oft. Bei gleichen Voraussetzungen würden zu 180 Wohneinheiten mit durchschnittlich 2,3 Personen 700 Kfz-Fahrten/Tag errechnet. Das sei nicht ganz richtig gerechnet. 700 Fahrten entsprächen 404 Einwohnern und bei 2,3 Personen pro WE ergäben sich nur 175,5 WE. Zusammen mit 780 Fahrten derzeit und 180 Fahrten zur neuen Kita ergäben sich also nicht 16 Fahrten/Tag sondern 1678 Fahrten/Tag insgesamt. Bei 220 WE ergäben sich 878 Fahrten (1838 insgesamt), bei 280 WE 1120 Fahrten (2080 insgesamt) pro Tag. Ob die Fahrten von Handwerkern, Paketdiensten, Möbel-, Müllfahrzeugen etc. ausreichend berücksichtigt seien, bleibe offen.

Das 2,15-fache Verkehrsaufkommen (bei 180 WE) führe im Gutachten lediglich zu einer Verdopplung der Belastung der Obernzeller Straße und von + 80% in der Münchberger Straße. Dass dies rein rechnerisch nicht aufgehe, liege auf der

Hand. Dass es gerade im bislang sehr ruhigen hinteren östlichen Teil der Obernzeller Straße und in der Münchberger Straße zu einer Vervielfachung des zu erwartenden Verkehrs inklusive Lärm und Gefährdungspotential käme, werde im Gutachten gar nicht erwähnt. Dies treffe spielende Kinder, aber auch Senioren und Behinderte. In der Konsequenz sei zu erwarten, dass der Verkehr von den bestehenden beiden Anwohnerstraßen Obernzeller Straße und Münchberger Straße nicht ohne weiteres aufgenommen werden könne. Es stehe zu befürchten, dass die genannten Anwohnerstraßen zu Zubringer-/Erschließungsstraßen mit Park- und eventuell sogar Halteverboten umgewidmet werden müssten. Allein in der Obernzeller Straße würden weitere circa 30 Parkplätze dadurch verlorengehen und die Parkplatzsituation verschärfen. Darüber hinaus seien morgens und abends Staus vor Balan- und Fasangartenstraße zu erwarten. Unter Umständen könne auf Ampeln nicht verzichtet werden. Ohne parkende Autos in den Straßen werde die Höchstgeschwindigkeit erfahrungsgemäß weniger geachtet. Der Lärm durch Kfz-Verkehr und anderen motorisierten Verkehr im Viertel dürfte enorm steigen. Genervte Fahrer könnten durch die Straßen rasen und für Lebensgefahr sorgen. Insgesamt sei die Obernzeller Straße und die Gehsteige zu beiden Seiten zu schmal, um den Verkehr aufnehmen zu können. Das gelte auch, wenn wie geplant nur die Einfahrt der Tiefgarage des geplanten Komplexes durch die Obernzeller Straße erfolge, die Ausfahrt jedoch über die Fasangartenstraße.

Die Äußerungen zur verkehrlichen Erschließung des Gebietes im Billigungsbeschluss vom 08.04.2020 stellten lediglich eine Beschreibung des Ist-Zustandes dar. Nach dem Gutachten vom 08.10.2015 werde ein Fahrtenaufkommen von 1650 bis 1700 Fahrten/Tag zu erwarten sein. Diese Zahl beziehe sich aber noch auf die damalige Planung von 30 Kleingärten und 180 Wohnungen. Gehe man von den nun geplanten 220 Wohnungen aus, läge das Verkehrsaufkommen bei ca. 2100 Kfz-Fahrten /Tag, das heiße pro Stunde ($2100 / 24$) 92. In Wirklichkeit wäre es jedoch zu bestimmten Tageszeiten wesentlich höher, da nachts circa acht Stunden lang der Verkehr weitestgehend zum Erliegen komme. Diese enorme Zunahme des fließenden Verkehrs bei nur zwei Zufahrten (Obernzeller und Münchberger Straße, wobei diese nach 20 m an einer Spielstraße ende) sei es, die die Planungen so lange hinausgezögert habe. Die jetzt gefundene „Lösung“ mit einer Einbahnstraße parallel zur BAB 8 mit Einmündung in die Fasangartenstraße als Regelausfahrt aus dem Quartier mit ihrem spitzen Winkel (unter 30 Grad) stelle eine Vorprogrammierung von Unfällen dar. Im Text des Billigungsbeschlusses, Stellungnahme des Referats, heiße es dazu sehr wortkarg, dass die Planung insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit intensiv gutachterlich betrachtet und mit den zuständigen Fachstellen abgestimmt worden sei. Man könne schätzenswerten alten Baumbestand (man frage, was die Naturschutzbehörde sage) und Gebüsch natürlich beseitigen, um die Sicht Richtung Autobahnbrücke zu verbessern, aber eine Vergrößerung des Einfahrtswinkels auf mindestens 80 Grad lasse sich nur durch Einmündung der Einbahnstraße in einem Viertelkreis erreichen. Man frage, wo der Platz dafür sein solle. Unmittelbar am Geh-

steig beginne der Eingangsbereich in ein Hotel. Aussagen über die Verkehrssituation im gesamten Fasangarten (regelmäßige Rückstaus vor der Ampel Fasangarten-/Balanstraße in Richtung Westen wegen Überfüllung der A 995, dort Stau vom McGraw-Graben Richtung Süden bis Ausfahrt Taufkirchen, Staus vor den schienengleichen Bahnübergängen der S7 - Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße) und die Wechselwirkungen mit der Zunahme des Verkehrs durch das Bauvorhaben Münchberger Straße fehlten im Billigungsbeschluss völlig, Untersuchungen seien anscheinend nicht angestellt worden. Man gebe dazu folgende Einwendung an: Abhilfe der hier genannten Probleme würde durch Rückführung der Zahl der Neubauwohnungen auf höchstens 80 Einheiten geschaffen.

Stellungnahme:

Verkehrsgutachten - Kritik am Verkehrsgutachten / Historie / frühere Verkehrsgutachten

Das im Jahr 2015 erstellte und 2017 überarbeitete Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Nr. 2118 Münchberger Straße wurde durch die Erstellung des aktuell vorliegenden Gutachtens (Oktober 2019) aktualisiert und fortgeschrieben. Die im Rahmen der jeweiligen Gutachtenstände dargestellten Daten, Annahmen und Berechnungen wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Abteilung Verkehrsplanung (jetzt Mobilitätsreferat) detailliert auf Plausibilität und entsprechen den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften geprüft.

In den Einwänden wird zum Teil auf die vorlaufenden Untersuchungen Bezug genommen, die inzwischen überholt sind und den im Billigungsbeschluss genannten Planungszielen angepasst wurden.

Darüber hinaus wurden vom Gutachter die Berechnungen zum Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung des Prognosehorizonts 2035 erstellt und eine durch die Nachverdichtung innerhalb des bestehenden Wohngebiets verursachte Verkehrsmehrung untersucht. In allen Fällen kann das zukünftige Verkehrsaufkommen auf den bestehenden Straßen abgewickelt werden.

Methodik

Verkehrsgutachten werden auf der Basis der gängigen Fachliteratur, der örtlichen Gegebenheiten, aktueller Grundlagen etc. bearbeitet.

Beschönigende Aussagen/ Formulierungen der Auftraggeber werden nicht eingearbeitet. Die Durchführung der Gutachten erfolgt objektiv.

Die planungsrechtliche Beurteilung der umliegenden Gebiete als WR ist nicht unmittelbar relevant für die Bewertung der Verkehrsbelastung (Anzahl KFZ /Stunde, bzw. Anzahl KFZ /24h. Ausschlaggebend ist die Funktion der Straße und die Breite der Verkehrsfläche und die zur Verfügung stehenden ausgebauten Fahrbahn.

Im Verkehrsgutachten wurde auf Basis anerkannter Richtlinien die Verkehrserzeugung durch das Neubaugebiet berechnet und das zukünftige Verkehrsaufkommen und die Auswirkungen auf das umgebende Straßenverkehrsnetz mit

Prognosehorizont 2030 ermittelt. Ebenfalls wurde im Verkehrsgutachten die leistungsfähige Abwicklung dieses ermittelten Verkehrsaufkommens mit anerkannten Methoden und unter Einhaltung aller Vorschriften und Richtlinien untersucht.

Als Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel dient der Modal Split. Die notwendigen Daten werden in der Regel im Rahmen von Erhebungen, Zählungen oder Befragungen erhoben.

Das Verkehrsgutachten hat den Nachweis erbracht, dass der entstehende Neutrafik durch die Bebauung des Planungsgebiets des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 im umgebenden Straßennetz und an den umgebenden Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden kann und die erfassten Verkehrsmengen im gesamten Quartier entsprechend der Charakterisierung der betreffenden Straßen als Wohnstraßen bzw. Wohnweg gemäß RAS 06 in einem für innerstädtische Quartiere akzeptablen Rahmen liegen.

Der Prognose-Nullfall berücksichtigt die Prognosezuwächse im umgebenden Hauptstraßennetz, die Höhenfreimachung der Bahnübergänge sowie eine Vollbelegung der Kooperationseinrichtung Haus für Kinder. Mögliche Genehmigungen von Neubauten (auch Nachverdichtung) sind im Rahmen des zugrunde liegenden Verkehrsmodells bereits berücksichtigt

Ermittlungen zum Verkehr im Bestand / Verkehrserhebung / Nullfall Verkehrsaufkommen und Spitzenstunden Kfz-Verkehr

Die Berechnung des Verkehrsaufkommens und der Spitzenstundenanteile stützen sich auf die Fachliteratur;

- aus den Schriften des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München „Mobilität in München – Der neue Verkehrsentwicklungsplan“, Stand 2006, „Mobilität in Deutschland (MiD), Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbundraum, Juli 2010 Ergebnisbericht 2008 (Erfassungszeitraum das gesamte Jahr 2008)“ und „Mobilität in Deutschland“, Kurzbericht Landeshauptstadt München, April 2004“,
- der Auswertungen und Analyse der Verkehrserhebungen von Juni 2017 und November 2014 (vgl. Abschnitt 3 „Belastung Ist-Situation“),
- der Anzahl der Einwohner im Untersuchungsgebiet gemäß Angaben LH München,
- öffentliche Erschließungsqualität, Dr. D. Bosserhoff, Programm Ver-Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung,
- EAR 05, Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Die ortsspezifischen /-typischen Mobilitätskennziffern der bestehenden Wohnbebauung im Gebiet östlich der Balanstraße, westlich BAB A8, nördlich Fasangartenstraße und südlich Bahntrasse setzen sich zusammen aus den beiden Verkehrserhebungen (November 2014 und Juli 2017), der Anzahl der Einwohner, der

Lage im Netz und den Auswertungen „Mobilität in Deutschland“. Die Spitzenstundenanteile der Fachliteratur wurden verglichen mit den Zählwerten an den beiden Einmündungen des Gebiets an das umgebende Hauptstraßennetz.

Die Angaben zum Bestand, zum Prognose-Nullfall und zum Prognose-Planfall 2030 sind unter 4.9 in der Begründung zum Bebauungsplan enthalten. In einer weiteren Untersuchung wurde durch den Verkehrsgutachter sowohl die inzwischen vorliegende Prognose 2035 für den Planfall als auch eine Verkehrsmehrung durch Nachverdichtung berücksichtigt. Darin zeigen sich keine erheblichen Änderungen beim Verkehr und bei den durch den Verkehr verursachten Immissionen.

Die im Gutachten verwendeten Angaben wurden nicht willkürlich gewählt und angesetzt, sondern basieren auf der mit den Fachstellen der Landeshauptstadt München abgestimmten Methodik, der anzurechnenden Verteilung (Modal-Split) und den Prognosen, siehe Erläuterung oben.

Die Belastungen der Münchberger Straße und der Obernzeller Straße wurden im November 2014 und Juli 2017 erhoben. Die Belastungsunterschiede lagen im Bereich der täglichen Schwankungen. Im Frühjahr 2018 (Dienstag, 10.04.2018) wurden die Einmündungen Münchberger Straße/ Kronacher Straße und Kronacher Straße/ Kleinfeldstraße nacherhoben.

Die Verkehrserhebungen erfolgten nach den Standards der LH München: Normalwerktag, Zählzeiten von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr mit anschließender Hochrechnung auf den Tagesverkehr (Hochrechnungsfaktor Kfz: 1,84). Der Durchgangsverkehr wurde durch Flussverfolgung (Kennzeichenerfassung) ermittelt. Die Kennzeichen (nur die Zahlen) wurden an den beiden Zufahrten ins Gebiet erfasst und die Durchfahrtsdauer bestimmt; wer nur wenige Minuten benötigt, umfährt den Knotenpunkt Balanstraße/ Fasangartenstraße. Dies wurde im Gutachten von 2019 in beiden Richtungen mit jeweils 30 Fahrten berücksichtigt.

Im Zuge der Voruntersuchung fanden Verkehrserhebungen (Dienstag, 25.11.2014) an den an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Knotenpunkten, die in das Gebiet führen, und im Straßennetz des Gebiets statt. Die erhobenen Zählwerte (2-mal 4 Stunden) wurden analysiert und auf 24 Stunden hochgerechnet (kein einheitlicher Hochrechnungsfaktor). Zur Aktualisierung der Verkehrsdaten wurden die in das Gebiet führenden Knotenpunkte nochmals erhoben (Mittwoch, 12.07.2017). Gleichzeitig wurde der Bring- und Holverkehr der Einrichtung Haus der Kinder an der Münchberger Straße erfasst. Der Durchgangsverkehr wurde mit Kennzeichenerfassung ermittelt. Im Frühjahr 2018 (Dienstag, 10.04.2018) wurden die Einmündungen Münchberger Straße/ Kronacher Straße und Kronacher Straße/ Kleinfeldstraße nacherhoben.

Im Verkehrsgutachten wird unter 6.2. und 6.3 die Leistungsfähigkeit der Knoten beschrieben und nachgewiesen. Auch die Waldmünchener Str., die in einer Darstellung als Obernzeller Straße - Abschnitt 1 bezeichnet wurde, in der Erhebung

aber korrekt berücksichtigt wurde, ist in dieser Betrachtung enthalten. Die Erhebungsdaten wurden nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden sowie daraus entstandenen Richtlinien durchgeführt. Die Interpretation dieser Daten erfolgte durch fachliche Kompetenzen.

Entsprechend ihrer Erschließungsfunktion (Wohnstraßen und Wohnwege) für die bestehende Wohnnutzung sind die Straßen im Planungsgebiet derzeit gering bis sehr gering belastet. Die Flussverfolgung hat gezeigt, dass nur ein geringer Umfahungsverkehr des Knotenpunkts Balanstraße/ Fasangartenstraße über die Es-larner Straße zu beobachten ist.

Befürchtet wurde die Umfahrung der Kreuzung Balanstraße / Fasangartenstraße über die Münchberger / Obernzeller Straße bei Aufhebung des verkehrsberuhigten Bereichs). Am Erhebungstag wurden bereits je 30 Pkw pro Richtung und Tag registriert.

Der Bring- und Holverkehr der bestehenden Kita - Einrichtung Münchberger Straße 25 wurde zu den maßgebenden Zeiten gezählt. Dabei wurden die Anzahl der gebrachten/geholten Kinder und die entsprechende Dauer der Vorgänge registriert.

Im Prognose - Planfall ist die Anzahl der zukünftigen Fahrten an Hand Anzahl der voraussichtlich in der Genehmigung nachzuweisenden Stellplätze berücksichtigt worden.

Ermittlung / Berechnung für den Planungsfall

Im Verkehrsgutachten wurde auf Basis anerkannter Richtlinien die Verkehrserzeugung durch das Neubaugebiet berechnet und das zukünftige Verkehrsaufkommen und die Auswirkungen auf das umgebende Straßenverkehrsnetz mit Prognosehorizont 2030 ermittelt. Ebenfalls wurde im Verkehrsgutachten die leistungsfähige Abwicklung dieses ermittelten Verkehrsaufkommens mit anerkannten Methoden und unter Einhaltung aller Vorschriften und Richtlinien untersucht.

Der Motorisierungsgrad wurde als eine ortsspezifische Mobilitätskennziffer aus den Auswertungen für München aus den Erfassungen „Mobilität in Deutschland“ (2008) zu Grunde gelegt.

Im Rahmen der Bebauungsplanung wird als Berechnungsgrundlage vorab einer detaillierteren Genehmigungsplanung von üblichen Annahmen zur Ermittlung der zu erwartenden Anzahl an Wohnungen und Bewohner*innen auf Grundlage der festgesetzten Geschossflächen ausgegangen (vgl. dazu die Ausführungen zum Thema „Geschossfläche“ unter Ziffer 4.3. der Begründung).

Nach dieser Berechnungsmethode ergeben sich aus der vorgesehenen Geschossfläche 23.000 m², abzüglich 10 % Nichtwohnnutzung eine Anzahl von ca. 228 Wohneinheiten (WE). Bei einer durchschnittlichen Anzahl an Bewohnern / Wohneinheit von 2,4 EW / WE sind das ca. 550 Bewohner*innen im Planungsgebiet zu erwarten.

Hierzu wird auch auf die Ausführungen zu dem Bestimmtheitsgebot unter der Ziffer A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung verwiesen.

Verkehrsbewegungen, verursacht durch den zukünftigen Verkehr (z.B. Müllfahrzeuge, Paketzustelldienste, Krankenwagen, Behindertentransporte, Busse und Parksuche) wurden im Zuge der Verkehrsprognose in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend der relevanten Kriterien beurteilt. Sowohl die durch die Planung verursachte Verkehrsbelastung als auch die daraus abgeleitete Lärmbelastung halten die geltenden Grenzwerte für ein reines Wohngebiet im Sinne des § 3 Baunutzungsverordnung ein.

Die hier genannten Busse entsprechen den in den Gutachten zum Verkehr und zum Immissionsschutz zu berücksichtigenden Verkehrsaufkommen.

Immobilien Personen im Planungsgebiet

Die im Verkehrsgutachten verwendeten Berechnungsgrundlagen - hier die „orts-spezifischen Mobilitätskennziffern“ - gelten gleichermaßen für bestehende und geplante Gebiete und berücksichtigen die gleichen Anteile an mobilen Personen im Bestand und für die Planung, da diese Kennziffern nicht allein vom Alter abhängt sondern das Mobilitätsverhalten insgesamt widerspiegelt.

Bei der Umsetzung des Bebauungsplans wird auf die Barrierefreiheit geachtet. Die Planung der Freiflächen ermöglicht, dass in das Gebiet eingefahren werden kann und im Bereich der Hauszugänge im Notfall gehalten werden kann.

Zur Bewertung der ermittelten Mehrbelastung

Im Rahmen des aktuellen Verkehrsgutachtens (unter Berücksichtigung der überarbeiteten Erschließungskonzeptes) wurde ermittelt, dass die Qualitäten und die Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben:

Die nach RAS 06, Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen, vorgegebenen stündlichen Belastungsgrenzen für Wohnstraßen (maximal 400 Kfz-Bewegungen/Std.) bzw. Wohnwege (max. 150 Kfz-Bewegungen/h) werden eingehalten.

Die zu erwartenden Mehrbelastungen auf der Obernzeller Straße lassen sich gemäß Gutachten als moderat einstufen. Die maximal stündlichen Belastungen von 75 bis 160 Kfz/h liegen deutlich unter den nach RAS 06 (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen) vorgegebenen stündlichen Belastungsgrenzen für Wohnstraßen von max. 400 Kfz-Bewegungen/Std.

Im vorliegenden verkehrstechnischen Gutachten (mit Anbindung an die Fasangartenstraße) wurde die verkehrliche Bestandssituation sowie die Situation für den Prognosehorizont 2030 mit und ohne Planung des Bauvorhabens untersucht. Das Verkehrsgutachten hat den Nachweis erbracht, dass der durch die Bebauung des Planungsgebiets (Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118)

entstehende Neuverkehr im umgebenden Straßennetz und an den umgebenden Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden kann und die erfassten Verkehrsmengen im gesamten Quartier entsprechend der Charakterisierung der betreffenden Straßen als Wohnstraßen bzw. Wohnweg gemäß RASSt 06 in einem für innerstädtische Quartiere akzeptablen Rahmen liegen (vgl. dazu Ziffer „4.9 Verkehr“ in der Begründung).

Bewertung der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens

Hinsichtlich der vorgetragenen Äußerungen ist darauf hinzuweisen, dass viele der Äußerungen auf Grundlage des Planungsstandes zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahre 2017 (d.h. ohne Anbindung an die Fasangartenstraße) vorgebracht wurde und für die Beteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Jahre 2020 nicht wesentlich geändert wurden. In der Realisierung der Planung ist darauf zu achten, dass Aufteilung des zukünftigen Verkehrsaufkommens auf die geplanten Tiefgaragenein- und Ausfahrten der in den Berechnung zu Grunde gelegten Aufteilung entsprechen.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

- A 3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe
- A 4.2 Nahversorgung / Handel / Infrastruktur
- A 6.4 Anschluss des Planungsgebietes an das bestehende Straßennetz
- A 6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen - Zufahrten und Ausfahrten
- A6.7.5 Park- / Halteverbot
- A 6.7.6 Verkehrssicherheit
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit

6.6 Erschließungskonzept - allgemein

Das Bauvorhaben an und für sich stelle für die Einwendenden kein Problem dar, München brauche mehr Wohnungen. Jedoch habe man Bedenken, dass die Zufahrt zu den 230 Wohneinheiten einzig und allein über die Obernzeller Straße erfolgen solle. Die Straße sei aktuell eine reine Anliegerstraße und durch die Zu- und Abfahrten auf die Münchberger Straße schon heute sehr stark frequentiert. Für den Fall, dass jeder Haushalt nur ein Auto besäße, wäre das zusätzliche Verkehrsaufkommen schon massiv. Wenn man davon ausgehe, dass jeder dritte Haushalt ein zweites Auto besäße, gehe das Verkehrsaufkommen schon fast in das unerträgliche. Vor dem Hintergrund, dass die meisten Gärten in der Obernzeller Straße in Richtung der Straße lägen, werde dadurch die Nutzung bzw. der Erholungsfaktor der Gärten geschmälert (da Verkehrslärm).

Um die genannten negativen Auswirkungen abzuschwächen, schlage man folgendes vor:

1. Reduzierung der Wohneinheiten von 230 auf 130, dieses Verkehrsaufkommen könnte die Obernzeller Straße abfangen.
2. Erschließung über weitere Zufahrten über die Fasangartenstraße, Kronacher Straße sowie Münchberger Straße.

Hinzukomme, dass bis zu 50 % der öffentlichen Grünfläche (direkt hinter den Häusern an der Münchberger Straße) zu öffentlichen Spiel- und Sportflächen umgewidmet würden, also ca. 2.900 m². Unabhängig von den daraus resultierenden Lärmbelastungen werde dadurch auch der Verkehr auf den Straßen steigen, da auch Nicht-Anwohner diese Flächen benutzen dürften. Auch für diese aufgeführten Positionen reiche das Verkehrskonzept absolut nicht aus. Diese Aspekte führten dazu, dass der Erholungswert der eigenen Gärten der Bestandsbebauung immer weiter abnehme und durch die genannten Planungsdetails erneut nicht angemessen Berücksichtigung finde.

Stellungnahme:

Der Planung liegt die tatsächlich vorliegende Ausgangslage zu Grunde. Diese wurden in den verschiedenen Fachgutachten erhoben und untersucht. Ausgehend von diesen Erhebungen werden die angenommen Prognosefälle (Nullfall ohne Umsetzung und Prognose-Planfall bei Umsetzung der Planung für den Prognosehorizont 2030) untersucht und deren verkehrliche Voraussetzungen sowie Auswirkungen dargestellt und entsprechend den Darstellungen unter Ziffer 4.9. in der Begründung zum Bebauungsplan umfassend betrachtet und geprüft. Dabei sieht die überarbeitete Planung für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor. Entsprechend der umfassenden Prüfungen sind die zu erwartenden Verkehre abzuwickeln.

Wie zum Thema „Verkehr“ unter Ziffer 4.9. der Begründung dargestellt, sahen die bisherigen Planungsvorschläge entsprechend der gutachterlichen Einschätzung zum Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss eine Anbindung an das örtliche Straßennetz, v.a. die Münchberger Straße, vor. Eine solches Erschließungskonzept würde zwar bedeuten, dass sich das Verkehrsaufkommen im angrenzenden Wohngebiet mehr als verdoppeln würde, das vorhandene Straßennetz könnte die Verkehre jedoch aufnehmen und die Qualitäten des Straßennetzes würden auch in diesem Fall erhalten bleiben.

Entsprechend der Darstellungen in der Begründung konnte das Erschließungskonzept so angepasst werden, dass durch eine Ausfahrt aus der Tiefgarage direkt auf die Fasangartenstraße das bestehende Wohnquartier gegenüber der bisherigen Planung deutlich entlastet wird. Durch die Teilerschließung der Tiefgarage direkt über die Fasangartenstraße (Ausfahrt) wird ca. ¼ des Neuverkehrs nicht in bzw. über das Gebiet geleitet.

Andere Anbindungsmöglichkeiten an die umgebenden Straßen können jedoch nicht realisiert werden. Siehe dazu auch die Stellungnahme unter A 6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung. Insbesondere die Anbindung der Kronacher Straße an die Balanstraße ist nicht möglich, da für einen zukünftigen Ausbau der S-Bahn auf zwei Gleise der Bahn-

übergang höhenfrei ausgebaut würde, d. h. eine Unterführung unter den Gleisen mit den dafür notwendigen Rampen einer Anbindung der Kronacher Straße an die Balanstraße entgegenstünden.

Hinsichtlich der kritischen Äußerungen zu einer Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße wird ausgeführt, dass diese detailliert mit den betroffenen Fachstellen betrachtet und geplant wurde (vgl. dazu „Ziffer 4.9 Verkehr“ der Begründung) und Stellungnahme zu Ziffer A 6.7.6 Verkehrssicherheit.

Zur Vermeidung großer Wendeflächen für große Fahrzeuge (Müllabfuhr, Paketdienste, Feuerwehr, etc.) ist darüber hinaus ein mit Dienstbarkeit gewidmeter „Bügel“ durchs Gebiet – Einfahrt von der Münchberger Straße in Verlängerung der Obernzeller Straße, Ausfahrt nördlich von Anwesen Münchberger Straße 5 vorgesehen.

Planungsrechtlich werden daher mit vorliegendem Bebauungsplan die Voraussetzungen für einen angemessenen Neubau der erforderlichen Erschließungsflächen geschaffen. Wie den hinweislichen Darstellungen des Bebauungsplanes zu entnehmen ist, ist jeweils der einseitige Ausbau eines Fußweges (bis auf eine kurze Engstelle an der Kronacher Straße) vorgesehen.

Die Zufahrt zu den Garagen, die bereits bisher über das private Grundstück in Verlängerung der Obernzeller Straße erschlossen wurden, ist damit weiterhin gewährleistet.

Durch die Planung wird eine deutliche Zunahme an Motorisiertem Individualverkehr (MIV) an Fuß- und Radverkehr entstehen, die Grenzwerte sowohl für die Spitzenstunde KFZ/ h als auch für den Tag werden auch für den Prognose 2035 Planfall unter Berücksichtigung einer Nachverdichtung im Bestandsgebiet in der Münchberger Straße und in den umliegenden Straßen Obernzeller Straße, Eslarner Straße Mitterteicher Straße, Kleinfeldstraße und Kronacher Straße eingehalten.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Aufführungen unter der Ziffer A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit.

6.6.1 Ruhender Verkehr / Notwendige Stellplätze, Mangelndes Stellplatzkonzept Autofreies Wohnen

Man gebe einen Einwand zu § 9 Abs. 1 des Entwurfes der Satzung an. Tatsächlich lägen die Stellplätze zum großen Teil außerhalb der festgesetzten Bauräume. Der Satzungsentwurf entspräche in diesem Punkt nicht den tatsächlichen Gegebenheiten.

Außerdem seien für das WA 1 ebenfalls Tiefgaragenstellplätze vorgesehen. Dies spreche dafür, dass selbst das WA 1 entweder nicht nur dem Wohnen dienen sollte und sich daher nicht in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen würde oder dass tatsächlich höher und dichter auf der Fläche gebaut werden sollte.

Man gebe einen Einwand zu § 9 Abs. 2 des Entwurfes der Satzung an. Die geringe Anzahl der vorgesehenen Besucherstellplätze, die sich lediglich auf die Stellplatzzahl in Abhängigkeit der Wohneinheiten beziehe, spreche dafür, dass für die Nicht-Wohnnutzungen keine Besucherstellplätze vorgesehen seien. Im Übrigen stehe die Zahl der Wohneinheiten noch nicht fest. Sollte diese über 228 WE liegen, dann reichten die Besucherstellplätze nicht einmal für die Wohneinheiten aus.

Hinzu käme, dass die erforderliche Anzahl von Stellplätzen gemäß GaStellV für die Nicht-Wohnnutzungen (Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume, Verkaufsstätten, Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, sonstige gewerbliche Anlagen) in der Tiefgarage nicht zur Verfügung stehen würde. Dies stelle sich als Verstoß gegen die GaStellV (Garagen- und Stellplatzverordnung) dar.

Es sei daher zu erwarten, dass im Zusammenhang mit der gewerblichen und privaten Nutzung des Gebietes die engen Anliegerstraßen im vorgelagerten reinen Wohngebiet zugeparkt werden würden. Durch den damit verbundenen Park- und Parksuchverkehr würden die Bestandsbewohner zusätzlich unzumutbar beeinträchtigt werden.

Zitiert wird aus Punkt 4.9. „Notwendige Stellplätze, Besucherstellplätze“ der zweite Absatz. Man gebe dazu folgenden Einwand an: Diese Ausführungen sprächen dafür, dass selbst im WA 1 entweder mehr Wohneinheiten als bisher angegeben entstehen sollten und/oder dass auch hier gewerbliche Nutzung erlaubt sein sollte, obwohl sich diese Flächen inmitten eines reinen Wohngebietes befinden (§ 34 BauGB).

Zitiert werden aus Punkt 4.9. „Notwendige Stellplätze, Besucherstellplätze“ der fünfte und sechste Absatz. Man gebe dazu folgenden Einwand an: Da die Anzahl der Wohneinheiten und die Art der Nichtwohnnutzungen noch nicht feststünden, könnten keine verbindlichen Aussagen zu den erforderlichen Stellplätzen gemacht werden. Sollten diese auf dem Planungsgebiet wegen der begrenzten ober- und unterirdischen Flächen nicht ausreichen, dann sei zu erwarten, dass die Anliegerstraßen des Bestandsviertels zugeparkt werden würden - mit dem daraus resultierenden Park- und Parksuchverkehr.

Die Anzahl der erforderlichen oberirdischen Besucherparkplätze sei mit 16 Stellplätze angegeben worden. Auf der Planzeichnung seien jedoch nur 8 eingezeichnet. Die weiteren 8 Stellplätze, die nur für die Kita vorgesehen seien, seien hiervon ausgenommen. In der Planzeichnung fehlten also 8 Besucherstellplätze in Bezug auf die Anzahl der Wohneinheiten.

Hinzu komme, dass für die Besucher der Spiel- und Sportflächen weitere Stellplätze vorgehalten werden müssten, deren Anzahl nicht bekanntgegeben worden sei und dass wegen der Stadtrandlage ein höherer Kfz-Bedarf zugrunde gelegt werden müsse, weshalb ein Stellplatz pro Wohneinheit in der Tiefgarage ohnehin nicht ausreichen würde. In diesem Fall sollten offenbar an den Straßenflächen

weitere Stellplätze entstehen. Die zusätzlich zu schaffenden Stellplätze seien jedoch nicht hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und insbesondere nicht in Bezug auf die Nachbarschaftsverträglichkeit untersucht worden. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar.

Die geplanten Stellplätze und Tiefgaragen dieses Areales seien nach den zuvor veröffentlichten Planungen nur über eine Zu- und Ausfahrt aus der Verlängerung der Obernzeller Straße und eine Zu- und Ausfahrt aus der Kronacher Straße (auch bei Benutzung dieser Zufahrt müsse die Obernzeller Straße dann über die Münchberger Straße, Mitterteicher Str. oder Kleinfeldstraße befahren werden) zu erreichen gewesen. Da über die Obernzeller Straße nur die „grundsätzliche verkehrliche Erschließung“ gegeben sei, sei jetzt eine Ausfahrt zur Fasangartenstraße mit der Möglichkeit nach rechts und links in die Fasangartenstraße abzubiegen geplant worden. Die Abbiegemöglichkeit nach links, Richtung Perlach, sei vom BA 16 wegen der dann folgenden Verkehrsbelastung über die Fasangartenstraße zum PEP abgelehnt worden. Diese Ausfahrt werde, da sie direkt nach der Abfahrtsrampe der Autobahnbrücke liege, ein ständiger Gefahrenpunkt sein. Für diese Ausfahrt werde auch das kartographierte Biotop (M-0528-001) durchschnitten. Ein Biotop rechtfertige doch den Aufwand der Registrierung nur, wenn damit die Erhaltung sichergestellt sei und damit Veränderungen verboten werden würden. Zur Zerstörung des Biotops enthalte die Sitzungsvorlage keine Information.

Berechnung der Anzahl der pflichtigen / notwendigen Anzahl der Stellplätze
Zitiert werden aus Punkt 4.9. „Notwendige Stellplätze, Besucherstellplätze“ der fünfte und sechste Absatz. Man gebe dazu folgenden Einwand an: Da die Anzahl der Wohneinheiten und die Art der Nichtwohnnutzungen noch nicht feststünden, könnten keine verbindlichen Aussagen zu den erforderlichen Stellplätzen gemacht werden. Sollten diese auf dem Planungsgebiet wegen der begrenzten ober- und unterirdischen Flächen nicht ausreichen, dann sei zu erwarten, dass die Anliegerstraßen des Bestandsviertels zugепarkt werden würden - mit dem daraus resultierenden Park- und Parksuchverkehr.

Anzahl der geplanten Pkw (MIV)

Bei 220 Wohneinheiten könne keinesfalls mit 220 Autos (wie auf der Informationsveranstaltung am 30.3.2017 kommuniziert), sondern mindestens mit einem Faktor von 1,5 gerechnet werden. Im Gutachten sei das tägliche Verkehrsaufkommen durch Fahrzeuge der Mitarbeiter und Besucher der Kindertagesstätte, Müllfahrzeuge, Paketdienste und Besucherfahrzeuge nicht realistisch kalkuliert worden. Die geplanten Tiefgaragenplätze (laut Informationsveranstaltung im Jahr 2017) mit pro Wohneinheit einem Platz wären nicht ausreichend.

Man gebe einen Einwand zu § 9 Abs. 2 des Entwurfes der Satzung an. Die geringe Anzahl der vorgesehenen Besucherstellplätze, die sich lediglich auf die Stellplatzzahl in Abhängigkeit der Wohneinheiten beziehe, spreche dafür, dass für die Nicht-Wohnnutzungen keine Besucherstellplätze vorgesehen seien. Im Übrigen

stehe die Zahl der Wohneinheiten noch nicht fest. Sollte diese über 228 WE liegen, dann reichten die Besucherstellplätze nicht einmal für die Wohneinheiten aus.

Hinzu käme, dass die erforderliche Anzahl von Stellplätzen gemäß GaStellV für die Nicht- Wohnnutzungen (Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume, Verkaufsstätten, Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, sonstige gewerbliche Anlagen) in der Tiefgarage nicht zur Verfügung stehen würde. Dies stelle sich als Verstoß gegen die GaStellV (Garagen- und Stellplatzverordnung) dar.

Es sei daher zu erwarten, dass im Zusammenhang mit der gewerblichen und privaten Nutzung des Gebietes die engen Anliegerstraßen im vorgelagerten reinen Wohngebiet zugeparkt werden würden. Durch den damit verbundenen Park- und Parksuchverkehr würden die Bestandsbewohner zusätzlich unzumutbar beeinträchtigt werden.

Zur Zeit werde das Projekt mit 228 WE geplant. Die Wohnungen sollten 91 m² ausweisen. Hierbei handele es sich angabegemäß um eine Mischkalkulation, d.h. es könne sich die Anzahl der Wohnungen noch erhöhen. Bisher seien 300 Tiefgaragenplätze geplant, so dass auch diese Zahl sich erhöhen könnte. Das bedeute, dass noch nicht genau bekannt sei, um wieviel Kfz-Bewegungen der Verkehr in der Straße der Einwendenden zunehmen werde.

Mit Interesse stellte man fest, dass das Verkehrskonzept keine separaten Ein- und Ausfahrten des Verkehrs außerhalb der Münchberger bzw. der Obernzeller Straße vorsehe, so wie bereits mehrfach angeregt. Im Gegenteil, nun solle ein großer Teil des Verkehrs auch noch über die Kronacher Straße und zwangsläufig über die Kleinfeldstraße geleitet werden. Für die Einwendenden in der Kleinfeldstraße 7 bedeute das nun sogar, dass der Planfall 2030 in Kfz/24 Stunden mit bis 300 Kfz berechnet werde (Bestand in Kfz/24 Stunden 140), also eine deutliche Verdoppelung.

Die Mindestzahl für die notwendigen TG-Stellplätze des neuen Wohnquartiers könne nicht reduziert werden, weil das Wohnquartier unzureichend über den Öffentlichen Nahverkehr erschlossen wäre. Zumutbar seien in der Regel allenfalls 500 m Fußweg (nicht Luftlinie). Diese einfache Wegestrecke von 500 m für die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel lege auch das Bundessozialgericht seiner ständigen Rechtsprechung bei der Beurteilung der Wegefähigkeit bzw. bezüglich der Fähigkeit eine Arbeitsstätte aufzusuchen zugrunde. Das einzige innerhalb dieses Radius erreichbare öffentliche Verkehrsmittel wäre die Buslinie 145 (Haltestelle Obernzeller Straße). Der Bus fahre jedoch werktags ohnehin bereits im 10 Minuten-Takt und sei überfüllt.

Die Entfernung zur S-Bahn-Haltestelle der S3 betrage ca. 650 m Luftlinie, der Fußweg sei noch länger, weshalb die S-Bahn keine öffentliche Erschließung für das geplante Quartier darstelle. Daher wäre es durchaus möglich, dass noch mehr TG-Stellplätze geschaffen werden würden und sich der Verkehr auf der

Obernzeller Straße und Münchberger Straße weiter drastisch erhöhen würde.

Eine weitere TG-Stellplatzerhöhung wäre zudem zu erwarten, wenn noch mehr als 220 Wohnungen entstehen würden. Die genaue Anzahl der geplanten Wohnungen sei noch nicht abschließend festgelegt. Auch in diesem Fall würde es zu einer Verkehrszunahme auf den genannten Straßen kommen.

Außerdem stehe zu befürchten, dass wegen der unzureichenden öffentlichen Verkehrsmittelkapazität, z.B. Schulbusse durch die Obernzeller Straße und Münchberger Straße fahren würden, was sich als weitere erhebliche Immissionszusatzbelastung (Lärm, Abgase) für die Eigentümer*innen/Bewohner*innen der Bestandsbebauungen darstellen würde.

Pro Wohnung sei im Plan ein Tiefgaragenstellplatz vorgesehen. Das sei das vorgeschriebene Minimum. Statistisch zu erwarten seien jedoch 1,3 - 1,5 Kfz pro WE; es seien also 33 - 55 bei 220 WE (42 - 70 bei 280 WE) zu wenig angesetzt. Die Kfz müssten im Umkreis einen Platz finden. Das führe zu einer unerträglichen Parkplatzsituation mit Parkplatzsuchverkehr im Viertel. Die einen Parkplatz suchenden Menschen suchten dann im schon jetzt bestehenden „alten“ Wohngebiet und belasteten dieses zusätzlich, obwohl sie im neuen Areal wohnten. Auch in dieser Hinsicht wäre also das neue Areal nicht, wie im Zusammenhang mit der geplanten Änderung des Flächennutzungsplans behauptet, „unabhängig“.

Durch den geringen Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohneinheit werde der Druck auf den öffentlichen Parkraum in den bestehenden Straßen erheblich zunehmen, so dass sich die Probleme mit der Ein- und Ausfahrt weiter verstärken würden.

Besucherstellplätze

(Störende) Anordnung oberirdischer (Besucher-) Stellplätze

Bezüglich der Besucherstellplätze sei auszuführen, dass nach Art. 52 Abs. 6 Satz 1 BayBO Stellplätze und Garagen so angeordnet und ausgeführt werden müssten, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädige und das Arbeiten, das Wohnen und die Ruhe in der Umgebung durch Lärm und Gerüche nicht erheblich störe. Diese Vorschrift solle das Ruhebedürfnis von Anliegern gegenüber erheblichen Störungen (Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs, von Verladetätigkeiten, von Gesprächen, Autoradios, Türeenschlagen etc.) aus der Nutzung von Kraftfahrzeug-Stellplätzen sicherstellen. Diese Voraussetzungen wären nicht erfüllt.

Die Besucherparkplätze würden - rechtswidrig - keinen Abstand zu den Bestandsanwesen einhalten, wodurch die Anlieger unzumutbaren Lärmimmissionen, Geräuschen und Gerüchen ausgesetzt wären. Denn die Schlafzimmerfenster und -balkone der Bestandsbebauungen (Münchberger Straße 5 bis 17) wären diesen Parkplätzen zugewandt, auch weitere Wohn- und Aufenthaltsräume sowie

Gartenanteile.

Zitiert wird aus Punkt 4.9. „Notwendige Stellplätze, Besucherstellplätze“ der zweite Absatz. Man gebe dazu folgenden Einwand an: Diese Ausführungen sprächen dafür, dass selbst im WA 1 entweder mehr Wohneinheiten als bisher angegeben entstehen sollten und/oder dass auch hier gewerbliche Nutzung erlaubt sein sollte, obwohl sich diese Flächen inmitten eines reinen Wohngebietes befinden (§ 34 BauGB).

Im Übrigen werde in den Plänen derzeit als ausreichend angesehen, dass auf sechs Haushalte ein Besucherparkplatz gerechnet werde. Diese Kalkulation sei nicht nachvollziehbar. Aufgrund der weit entfernten und nur im 20-Minuten-Takt fahrenden S-Bahn sei mit deutlich mehr Besucher*innen zu rechnen, die mit dem Auto fahren würden und somit einen Parkplatz benötigten.

Das Thema „ruhender Verkehr“ werde im Beschlusstext mit vier Zeilen abgetan. Dass bei 228 Wohneinheiten mindestens 228 Stellplätze in den Tiefgaragen nötig seien, sei das rechnerische Minimum. Sei die Zahl der zu parkenden Autos größer, werde versucht, sie auf der Straße im bestehenden Wohnviertel abzustellen und so der sowieso schon knappe Raum noch mehr belastet, oder die Besucherparkplätze werden als Dauerparkplätze zweckentfremdet.

Mit Interesse stellte man fest, dass das Verkehrskonzept keine separaten Ein- und Ausfahrten des Verkehrs außerhalb der Münchberger bzw. der Obernzeller Straße vorsehe, so wie bereits mehrfach angeregt. Im Gegenteil, nun solle ein großer Teil des Verkehrs auch noch über die Kronacher Straße und zwangsläufig über die Kleinfeldstraße geleitet werden. Für die Einwendenden in der Kleinfeldstraße 7 bedeute das nun sogar, dass der Planfall 2030 in Kfz/24 Stunden mit bis 300 Kfz berechnet werde (Bestand in Kfz/24 Stunden 140), also eine deutliche Verdoppelung. Der Garten sei zur Kleinfeldstraße ausgerichtet. Von Verbesserung der Aufenthaltsqualität könne für die Einwendenden bei dieser Planung überhaupt nicht die Rede sein und mit Blick auf mögliche weitere erforderliche TG-Plätze bei kleineren Wohneinheiten schon einmal gar nicht. Der „Bestand“ in diesem Gebiet sei damit massiv durch Verkehrslärm und Emissionen beeinträchtigt.

Angabegemäß sollten ca. 10 % der baulichen Anlagen für gewerbliche Zwecke und eine weitere Kita zur Verfügung stehen, also 2.251 m². Welche Art von Geschäften, Büros etc. untergebracht werden sollten, stehe noch nicht fest, eventuell Büros oder Gastronomie etc. Der damit verbundene gewerbliche Verkehr solle ebenfalls über die Anliegerstraßen der Einwendenden abgewickelt werden. Man frage, ob hierfür Parkplätze vorgesehen seien. Da hierfür offenbar keine ausreichende Anzahl an Tiefgaragenstellplätzen zur Verfügung stehen würden, sei davon auszugehen, dass die Anliegerstraßen der Einwendenden zugeparkt würden. Auch ein Gemeinschaftsraum für größere Veranstaltungen (gegebenenfalls

mit zusätzlichem Besucherverkehr) sei vorgesehen, der in jedem der geplanten Häuser zulässig wäre.

Anzahl der Besucherstellplätze / Stellplätze im öffentlichen Straßenraum
Die Anzahl der erforderlichen oberirdischen Besucherparkplätze sei mit 16 Stellplätze angegeben worden. Auf der Planzeichnung seien jedoch nur acht eingezeichnet. Die weiteren acht Stellplätze, die nur für die Kita vorgesehen seien, seien hiervon ausgenommen. In der Planzeichnung fehlten also acht Besucherstellplätze in Bezug auf die Anzahl der Wohneinheiten.

Hinzu komme, dass für die Besucher der Spiel- und Sportflächen weitere Stellplätze vorgehalten werden müssten, deren Anzahl nicht bekanntgegeben worden sei und dass wegen der Stadtrandlage ein höherer Kfz-Bedarf zugrunde gelegt werden müsse, weshalb ein Stellplatz pro Wohneinheit in der Tiefgarage ohnehin nicht ausreichen würde. In diesem Fall sollten offenbar an den Straßenflächen weitere Stellplätze entstehen. Die zusätzlich zu schaffenden Stellplätze seien jedoch nicht hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und insbesondere nicht in Bezug auf die Nachbarschaftsverträglichkeit untersucht worden. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar.

Stellungnahme:

Ruhender Verkehr / Berechnung der Anzahl der Wohnungen / Anzahl der Stellplätze:

Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr erwarten lassen, muss eine bestimmte Zahl von Kraftfahrzeug- und Fahrradstellplätzen errichtet werden. Näheres dazu wird in der Bayerischen Bauordnung und in der Stellplatzsatzung des Landeshauptstadt München geregelt.

Im Rahmen des Bebauungsplanes sind für die zulässigen Geschossflächen auch Flächen für die notwendigen Stellplätze nachzuweisen. Vorgaben hinsichtlich der Wohnungsgröße und zum Mix der Wohnungsgrößen werden in dem vorliegenden Bebauungsplan nicht gemacht.

Zur Ermittlung der sozialen und verkehrlichen Auswirkungen der Planung werden aber auf der Basis von Erfahrungswerten ermittelte städtebaulichen Orientierungswerte herangezogen um z. B. die Anzahl der Wohneinheiten, die Anzahl der zukünftigen Bewohner und die Anzahl der voraussichtlich notwendigen Stellplätze zu berechnen.

Zur Ermittlung der Anzahl erforderlicher Stellplätze wird auf die Ausführungen zum Thema „notwendige Stellplätze, Besucherstellplätze“ unter Ziffer 4.9.

Verkehr – Stellplätze in der Begründung verwiesen.

Demnach sind die erforderlichen Stellplätze zu unterscheiden in die gemäß Art. 47 BayBO pflichtigen Stellplätze, die zusätzlich erforderlichen Stellplätze für den Bring- und Holverkehr der Kindertageseinrichtung sowie Besucherstellplätze.

Der Nachweis der Stellplätze in der GTGa bedeutet für den künftigen Bauherrn - neben einer weitgehend autofreien Angerfläche zwischen den geplanten Gebäuden einen finanziellen Mehraufwand für die Herstellung der Tiefgarage. Das hier verfolgte Parkkonzept basiert auf der aktuell gültigen Gesetzeslage, nach der einerseits notwendige Stellplätze für bauliche Anlagen auf eigenem Grund herzustellen und im Bebauungsplangebiet für die erwartete Anzahl Besucherstellplätze bereitzustellen sind.

Pflichtige Stellplätze gemäß Art. 47 BayBO

Die Ermittlung der Stellplatzbedarfe für das Planungsgebiet wurde nach den in der Landeshauptstadt München (LHM) üblichen Regularien durchgeführt.

Im vorliegenden Bebauungsplan wird nur die planungsrechtliche Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen geregelt. Die Berechnung der Anzahl der tatsächlich nachzuweisenden Stellplätze erfolgt im Zuge der Baugenehmigung entsprechend der pflichtigen Stellplätze, die gemäß Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München zu ermitteln sind. Die Stellplatzsatzung erfasst dabei sowohl die Stellplätze für die Wohnnutzung als auch für die Nicht-Wohnnutzung in einem Allgemeinen Wohngebiet. Somit wird auf stadtweit anzuwendende Annahmen und Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Anzahl der geplanten Wohneinheiten und des daraus resultierenden Verkehrs zurückgegriffen.

Die Stellplatzpflicht als solche wird durch Festsetzungen des Bebauungsplanes daher nicht berührt, insbesondere erfolgt hier keine Reduktion. Im Bebauungsplan wird aber vorgegeben, dass die erforderlichen Stellplätze überwiegend flächenschonend in der festgesetzten Gemeinschaftstiefgarage unterzubringen sind.

Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde, vorab einer Genehmigungsplanung, insbesondere zur Dimensionierung der erforderlichen Tiefgaragenflächen, von üblichen Annahmen zur Ermittlung der zu erwartenden Anzahl an Wohnungen auf Grundlage der festgesetzten Geschossflächen und der daraus ermittelten Anzahl der Stellplätze ausgegangen (vgl. dazu die Ausführungen zum Thema „Geschossfläche“ unter Ziffer 4.3. der Begründung).

Der im Einwand zitierte Art. 52 Abs. 6 Satz 1 BayBO bezieht sich nicht auf die aktuelle Bayerische Bauordnung. Viel mehr ist wohl ein Bezug auf die inzwischen nicht mehr gültige Stellplatzrichtlinie von 1976 genommen worden. Die hier angeführten Emissionen durch die Nutzung von motorisiertem Individualverkehr wird inzwischen im Rahmen der Betrachtungen zum Immissionsschutz zusammengefasst, siehe dazu die Ausführungen unter 4.11. in der Begründung und die Stellungnahmen unter 7. Immissionen / Emissionen in der Einwandsbehandlung.

Stellplatzberechnung

Die Berechnung für die Ermittlung der Stellplätze im Bebauungsplan orientiert

sich an der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München.

Pro Wohneinheit ist in der Regel 1 Stellplatz zu errichten. Gegebenenfalls sind für besondere Wohnformen auch weniger Stellplätze notwendig. Die erforderlichen Stellplätze der Nichtwohnnutzung, der Kita und die Besucherstellplätze werden gesondert nachgewiesen. Eine Doppelnutzung von Stellplätzen ist bei den oberirdischen Stellplätzen für den Bring- und Holverkehr der geplanten Kita-Einrichtung vorgesehen. Außerhalb der Bring- und Holzeiten werden die Stellplätze den Besuchern zur Verfügung stehen.

Eine Benutzung der oberirdischen Stellplätze durch die Anwohnenden selbst ist nicht auszuschließen, kann aber im Bedarfsfall durch verkehrsordnende Maßnahmen reguliert werden z.B. durch eine geeignete Einschränkung der Parkdauer.

Der Berechnung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für das Planungsgebiet liegen Erhebungen der Landeshauptstadt München zu Grunde. Die Stellplatzsituation im Bestand ist nicht Gegenstand des aktuellen Bebauungsplanverfahrens.

Die Berechnung der Anzahl der notwendigen Stellplätze im Planungsgebiet orientiert sich an der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München und nicht an der GaStellV. Bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze für die Nichtwohnnutzung (1.440 m² GF ohne Haus für Kinder) wurden überschlägig in einer Mischkalkulation für Beschäftigte und Besucher*innen 25 Stellplätze innerhalb der Gemeinschaftstiefgarage berücksichtigt.

Stellplätze für Bring- und Holverkehr der Kindertageseinrichtung

Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze für Bring- und Holverkehr der Kindertageseinrichtung sowie Konzepte zur Anlieferung etc. sind im Rahmen der Genehmigungsplanung abschließend abzustimmen. Da im Rahmen des Bebauungsplanes aber die Realisierung einer Kindertageseinrichtung vorgesehen und auch erforderlich ist, wurde hierzu bereits vorab Abstimmungen mit den Fachbehörden vorgenommen, um die spätere Realisierbarkeit zu gewährleisten.

Besucherstellplätze

Nach Abstimmung mit den Fachstellen sind bei der vorliegenden Planung Besucherstellplätze im Umfang 1 Stellplatz / 6 Wohneinheiten zu berücksichtigen. Hierzu wird festgestellt, dass somit - im Vergleich zu anderen Planungen - aufgrund der Stadtrandlage ein eher höherer Bedarf angenommen wurde. Mit dem Bebauungsplan wird gesichert, dass der festgestellte Bedarf an Besucherstellplätzen an den vorgesehenen Straßenflächen bzw. in der Tiefgarage nachgewiesen werden kann.

Die oberirdischen Besucherstellplätze sind nicht unmittelbar an den Grenzen zum bebauten Bestand situiert, so dass keine erheblichen Immissionen durch die Stellplätze zu erwarten sind.

An dieser Stelle soll noch einmal festgehalten werden, dass kein Anrecht auf einen Parkstand (Stellplatz) im öffentlichen Raum besteht. Kommunen sind keineswegs verpflichtet, Anwohnenden das Parken vor ihrer Wohnung oder in der näheren Umgebung zu ermöglichen. So dienen die öffentlichen Straßen in erster Linie

der Erschließung der anliegenden Grundstücke. Halten und Parken ist möglich, soweit der Verkehr nicht behindert. Siehe dazu auch die Stellungnahme unter 6.7.5 Park- / Halteverbot

Situierung der Stellplätze im Planungsgebiet

Stellplätze können gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 12 Abs. 1 BauNVO innerhalb des Bauraumes und soweit der Bebauungsplan das festsetzt innerhalb der Flächen für eine Gemeinschaftstiefgarage gemäß PlanZV 15.3 hergestellt werden. Im vorliegenden Fall ist mit § 9 Abs. 1 der Satzung festgesetzt, dass nahezu die gesamte Angerfläche zwischen den geplanten Gebäuden als Fläche für eine Gemeinschaftstiefgarage festgesetzt ist.

Zur Berechnung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für die verschiedenen Nutzungen siehe in der Begründung unter 4.9. Verkehr / Stellplätze.

Im WA 1 ist eine GF von 490 m² festgesetzt, woraus 5 bis 6 Wohneinheiten entstehen können. Zur Reduktion der versiegelten Flächen soll im WA1 keine zusätzliche Tiefgarage entstehen. Die ggf. notwendigen Stellplätze sind flächensparend in der GTGa im WA 2 nachzuweisen.

Bei der Herstellung der Stellplätze ist die Garagen- und Stellplatzverordnung zu berücksichtigen.

Die im Bebauungsplanentwurf festgesetzten Straßenverkehrsflächen bieten eine Fläche an, die für 16 oberirdische Stellplätze ausreicht. Im Plan sind hinweislich nur 13 Stellplätze dargestellt. Die Fläche ist aber für die 16 Stellplätze ausreichend bemessen. Die zwei notwendigen Stellplätze für das Haus für Kinder im Bauraum 10 sind in der GTGa nachzuweisen. Die oberirdischen Stellplätze innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen hier in Wechselnutzung auch dem Hol- und Bringverkehr.

Für die öffentliche Grünfläche sind Stellplätze nicht nachzuweisen. Sportflächen sind innerhalb des Bebauungsplanesumgriffs nicht vorgesehen.

Die öffentlichen Grünflächen inkl. der festgesetzten Flächen für Spielplätze dienen den Anwohner*innen der näheren Umgebung sowohl im Bestand als auch im Planungsgebiet. Somit sind hier auch keine Stellplätze für Besucher*innen der öffentlichen Grünflächen vorgesehen. Siehe auch Stellungnahme unter 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit und unter 5 Grün- und Freiflächen, Schutz von Tieren und Pflanzen.

Bezüglich des Biotops wird auf die Einwandsbehandlung unter Ziffer 5.2 und 5.3 verwiesen.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe
- A 3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen
- A 6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen - Zufahrten und Ausfahrten

- A 6.7.5 Park- / Halteverbot
- A 6.7.6 Verkehrssicherheit
- A 6.8 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- A 7.1.1 Lärm- und Luftschadstoffen / Gesundheit
- A 7.1.2 Kritik an Gutachten allgemein
- A 7.2 Lärmvorsorge
- A 7.3 Lüfthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole
- A 8.4 Grundwasser
- A 10.2 Verkehr

6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen - Zufahrten und Ausfahrten

Die Errichtung von Tiefgaragen könne einen erheblichen Eingriff in den Grundwasserhaushalt darstellen. Daher fordere man die Erstellung eines hydrogeologischen Gutachtens, um sicherzustellen, dass durch die geplanten Baumaßnahmen keine Beeinträchtigungen oder Schäden entstünden und nachteilige Veränderungen des Grundwassers ausgeschlossen werden könnten. Zudem fordere man, die Tiefgaragen nicht bis unterhalb der Grünflächen zu planen.

Man gebe einen Einwand zu § 9 Abs. 3 des Entwurfes der Satzung an. Mülltonnen seien in Tiefgaragen nicht zulässig. Im Normalfall dürften dort nur Autos abgestellt werden - vgl. Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV). Nicht einmal separate unterirdische Räume für die Abstellung von Mülltonnen mit Verbindung zur Tiefgarage seien ohne Weiteres zulässig. Denn gemäß § 11 Abs. 2 GaStellV dürften Garagen mit sonstigen nicht zur Garage gehörenden Räumen unmittelbar nur durch Öffnungen mit feuerhemmenden, dicht- und selbstschließenden Türen verbunden sein. Hermetisch abgedichtete Räume ohne eine ständig wirksame Lüftung seien für die Aufbewahrung von festen Abfallstoffen jedoch unzulässig. Sollten die unterirdischen Müllräume mit Abluftanlagen, Lüftungsöffnungen und/oder -schächten versehen werden, so sei mit einer erheblichen Geruchsbelästigung der Anwohner und der Bestandsbewohner zu rechnen.

Bezüglich der Lüftungen der Tiefgarage lägen ebenfalls keine Aussagen vor. Gemäß § 1 Abs. 7 GaStellV (Garagen- und Stellplatzverordnung) seien Garagen über 1000 m² Großgaragen. Geschlossene Großgaragen müssten gemäß § 14 Abs. 1 GaStellV mit maschinellen Abluftanlagen (mit Ventilatoren) ausgestattet sein. Die resultierenden Lärm- und Schadstoffimmissionen im betroffenen Umfeld seien bisher nicht ermittelt worden. Laut Aussagen der Stadtplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung sei dies auch künftig nicht vorgesehen.

Eine unterlassene Ermittlung der Gesamtemissionen im Untersuchungsgebiet und der Gesamtimmissionen an den Immissionsorten stelle einen schwerwiegenden Fehler hinsichtlich des Abwägungsprozesses dar.

Für die Beurteilung der Luftschadstoffbelastungen durch Kfz-Fahrten in der Tiefgarage seien die Grenz- und Immissionswerte der 39. BImSchV und der TA Luft heranzuziehen. Eine solche Beurteilung erfolge anhand der für den Straßenver-

kehr maßgeblichen Leitkomponenten Stickstoffdioxid, Benzol und Feinstaub (PM10 und PM2,5). Zu ermitteln wären zusätzlich (Kalt-)Startzuschläge sowie für die Kohlenwasserstoffe (inkl. Benzol) Emissionsfaktoren für die Verdampfung nach dem Heißabstellen des Motors und für die Tankatmung während des Parkens. Sodann wären die Emissionen aus den Öffnungen für die Zu- und Abfahrten und aus den Entlüftungen auf den Dächern zu ermitteln.

Man gebe einen Einwand zu § 9 Abs. 5 des Entwurfs der Satzung an. Die Lage und Breite der Ein- und Ausfahrtsbereiche der Tiefgarage sei entscheidend für die Auswirkungen auf die Nachbarschaft im Hinblick auf Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen/Schwingungen (z.B. austretende Schadstoffe aus Ein- und Ausfahrtsöffnungen der Tiefgarage, Lärm und Erschütterungen durch Anlaufen der Tore, Brems- und Anfahrtsgeräusche). Nachträgliche Änderungen seien aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht vertretbar, da jede Abweichung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten vorwiegend die Nachbarschaft belasten würde. Durch eine solche Option werde gegen das Bestimmtheitsgebot verstoßen.

GTGa Ausfahrt zur Fasangartenstraße

Die geplanten Stellplätze und Tiefgaragen dieses Areales seien nach den zuvor veröffentlichten Planungen nur über eine Zu- und Ausfahrt aus der Verlängerung der Obernzeller Straße und eine Zu- und Ausfahrt aus der Kronacher Straße (auch bei Benutzung dieser Zufahrt müsse die Obernzeller Straße dann über die Münchberger Straße, Mitterteicher Str. oder Kleinfeldstraße befahren werden) zu erreichen gewesen. Da über die Obernzeller Straße nur die „grundsätzliche verkehrliche Erschließung“ gegeben sei, sei jetzt eine Ausfahrt zur Fasangartenstraße mit der Möglichkeit nach rechts und links in die Fasangartenstraße abzubiegen geplant worden. Die Abbiegemöglichkeit nach links, Richtung Perlach, sei vom BA 16 wegen der dann folgenden Verkehrsbelastung über die Fasangartenstraße zum PEP abgelehnt worden. Diese Ausfahrt werde, da sie direkt nach der Abfahrtsrampe der Autobahnbrücke liege, ein ständiger Gefahrenpunkt sein.

Man beantrage, keine Tiefgaragenausfahrt für über 200 Pkw zur Fasangartenstraße herzustellen. Das bestehende Verkehrsplanungskonzept beruhe auf einer möglichen Tiefgaragenausfahrt von 213 Pkw auf die Fasangartenstraße (nördlich), einen Fuß-, Schul- und Radweg querend, direkt unterhalb der bestehenden Autobahnbrücke über die A8, verwiesen werde auf Punkt 4.9. „Notwendige Stellplätze, Besucherstellplätze“ des Entwurfs der Begründung.

Man wende auch folgendes ein. In der Tiefgarage sollten auch Fahrzeuge für die im WA 2 unterzubringenden Gewerbe bzw. Nicht-Wohnnutzungen geparkt werden, weshalb die vorgenannten Ausführungen bereits aus diesem Grund nicht zutreffend seien. Unabhängig davon, sei festgestellt worden, dass die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens beurteilt werden müssten. Dennoch sei dies unterlassen worden. Da es bis dato hierzu keine Feststellung gebe und laut der Sachbearbeitung

Stadtplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch künftig keine erfolgen sollten, sei das Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

Direkt an der geplanten Stelle für eine Tiefgaragenausfahrt befinde sich bereits die Tiefgaragenausfahrt eines Hotels an der Fasangartenstraße und der Bewohner der Fasangartenstraße 84 - 92. Hier würden immerhin nur 8 Pkw ausfahren, es komme aber als zusätzliche Erschwernis hinzu, dass sich beide Tiefgaragenausfahrten das gleiche unübersichtliche „Nadelöhr“ zur Fasangartenstraße hin teilen müssten. Schräg gegenüber befinde sich die Einfahrt der Auerspitzstraße in die Fasangartenstraße, aus der im morgendlichen Berufsverkehr die Berufstätigen in die Fasangartenstraße in beiden Richtungen einfädelt; zusätzlich zu den Ausfahrenden aus dem oben genannten „Nadelöhr“. Bei täglich möglichen über 200 ausfahrenden Pkw aus der exakt an dieser Stelle geplanten Tiefgaragenausfahrt sei damit ein nicht unerhebliches Unfallrisiko gegeben, insbesondere dann, wenn mehrere Pkw gleichzeitig ausfahren wollten.

Wie in den genannten Textstellen im Beschluss angegeben, sehe die gutachterlich betrachtete Ausfahrts-Taktik folgendes vor: „es kann auf 2 Schritte ausgefahren werden: zuerst Querung Fuß-/Radweg, Vorfahren und anschließend bei ausreichenden Fahrlücken Einbiegen in die Fasangartenstraße“. Das möge bei einem einzeln ausfahrenden Pkw mit ausreichend Zeit für die Ausfahrt durchaus schlüssig sein. In Stoßzeiten, vor allem im morgendlichen Berufsverkehr, sei dies nahezu ausgeschlossen. Denn hier werde es im Regelfall eher zu einem Gedränge kommen, bei dem sowohl der Fuß-, als auch der Radweg blockiert werden würden und jeder Beteiligte zusehe, möglichst schnell dem Ausfahrtsbereich entkommen zu können.

Da die Autobahnbrücke über die BAB 8 die Hauptverbindung zwischen Perlach und Fasangarten/Obergiesing darstelle, werde vor allem morgens in der Zeit zwischen 7:30 Uhr und 8:00 Uhr an dieser Stelle die Fasangartenstraße neben dem normalen Pkw Berufsverkehr stark frequentiert durch Berufstätige, die den Radweg nutzten, durch die Zubringerbusse zur Europäischen Schule an der Cincinnati-Straße und durch viele Schulkinder aus dem Fasangarten und Obergiesing, die mit dem Fahrrad in die Schuleinrichtungen östlich der BAB 8 fahren würden. Für die Schulkinder sei dies der mit Abstand kürzeste Weg um z.B. das Heinrich Heine Gymnasium und andere Einrichtungen zu erreichen. Der MVV sei hier aufgrund seiner Linienführung keine Alternative, so dass Schulkinder hier noch bis spät in den Winter hinein radelten. Ab ca. 7:30 Uhr, wenn die Kinder bereits in die Schule unterwegs seien, machten sich auch die Eltern, ebenso sicherlich auch die Eltern aus dem geplanten Neubaugebiet Münchberger Straße, auf den Weg in die Arbeit. Gesetzt den Fall, es würden nicht alle Eltern des Neubaugebietes morgens mit dem Pkw in die Arbeit fahren, sondern würde man günstigerweise annehmen, es sei nur die Hälfte, dann würden morgens immer noch mehr als 100 Pkw aus der Tiefgarage ausfahren. Das bedeute, im Schnitt würden morgens in diesem Zeitraum 3-4 Pkw pro Minute aus der Tiefgaragenausfahrt ausfahren

und sich den Verkehrsraum mit Berufstätigen auf dem Fahrrad, radelnden Schulkindern, Zubringerbussen zur Europäischen Schule, Spaziergängern und dem normalen Berufsverkehr auf der Fasangartenstraße teilen. Bei der Ausfahrt aller Pkw morgens verdoppele sich der Durchsatz entsprechend, d.h. alle 8-9 Sekunden 1 Pkw.

Wahrscheinlicher sei jedoch, dass keine gleichmäßige Verteilung der Ausfahrten, sondern eher ein Ausfahren in größeren Gruppen 10 - 20 Pkw gleichzeitig, stattfinde, da die meisten Berufstätigen zu ähnlichen Zeiten ihre Arbeit beginnen müssten. Diese Häufigkeit der Ausfahrten finde an einer verkehrstechnisch problematischen Stelle statt. Hierzu hätte der BA 17 dem Stadtrat bereits dargelegt, dass es sich hier um eine „An dieser - zudem für den Fahrverkehr aus Fahrtrichtung West von Perlach kommend durch die vorgelagerte, in einer Kuppe verlaufenden Überführung der BAB A 8 äußerst schwer einsehbaren - Stelle“ handele und ebenso „Die von Osten kommende Radwegführung auf dieser nördlichen Straßenseite [...] als sehr unübersichtlich“ vom BA 17 eingeschätzt werde.

Erschwerend komme hinzu, dass erstens sowohl mit einem Rückstau auf der Fasangartenstraße Richtung Ampelanlage Balanstraße im gleichen Zeitraum zu rechnen sei und zweitens teilweise minutenlang die Einfahrt an dieser Stelle in die Fasangartenstraße nicht möglich sei, da erst einmal der hinter dem Bahnübergang der S 7 auf der Fasangartenstraße angestaute Pkw-Verkehr vorbei gelassen werden müsse, wenn die Bahnschranke wieder nach oben gegangen sei.

Berücksichtige man die oben genannten örtlichen Gegebenheiten (Pkw-Verkehr, unübersichtliche Ausfahrt, Autoschlange nach Schrankenöffnung S 7, Schulradweg, etc.) und die große Wahrscheinlichkeit, dass morgens zu den Zeiten des Berufs- und Schulverkehrs mit einem starken Ausfahrtaufkommen aus der Tiefgarage mit im Schnitt ca. 3 - 4 Pkw pro Minute zu rechnen sei, so werde das unweigerlich dazu führen, dass sich ein sicherlich nicht unerheblicher Rückstau in die Tiefgaragenausfahrt bilden werde. Insbesondere da ein idealisiertes Ausfahren wie oben angegeben an dieser Stelle auch tatsächlich nur für einen einzelnen Pkw gleichzeitig möglich sei. Jeder, der schon einmal im Rückstau in einer Tiefgaragenausfahrt gestanden sei, kenne die Situation. Die Angst mit dem Wagen auf das hintere Fahrzeug zurück zu rollen, die Angst, das Garagentor könnte sich auf das eigene Fahrzeug schließen, das vordere Fahrzeug könnte auf einen selbst zurück rollen, man habe es eilig, wolle in die Arbeit, etc. Es sei also mit großer Sicherheit davon auszugehen, dass sich morgens bei den Ausfahrenden aus der Tiefgarage zusätzlich zum bereits geschilderten, starken Verkehrsaufkommen erheblicher Stress aufbaue. Der zusätzliche Stress der Verkehrsteilnehmer werde aufgrund des starken Verkehrs unweigerlich zu aggressivem und fehlerhaftem Fahrverhalten führen. Die Wahrscheinlichkeit für Stress bedingte Konfliktsituationen an dieser Ausfahrtstelle sei in erhöhtem Maße gegeben.

Deshalb weise man mit diesem Antrag nachdrücklich und eindringlich darauf hin, dass es hierbei nur schwer vorstellbar sei, dass es dabei nicht auch überproporti-

onal häufig zu möglicherweise schweren Verkehrsunfällen mit den schwächsten Verkehrsteilnehmern, insbesondere Schulkindern, kommen werde.

Etwas unverständlich an den Angaben zu den Planungsvorhaben bezüglich der Tiefgaragenausfahrt des Neubauviertels auf die Fasangartenstraße erscheine auch, dass an keiner Stelle berücksichtigt werde, dass sich wie anfangs bereits erwähnt wenige Meter von der geplanten Tiefgaragenausfahrt bereits die Tiefgaragenausfahrt eines Hotels an der Fasangartenstraße und der Bewohner der Fasangartenstraße 84 - 92 befinde. Wie bereits erwähnt, würden hier immerhin nur 8 Pkw ausfahren, es komme aber als zusätzliche Erschwernis hinzu, dass sich beide Tiefgaragenausfahrten das gleiche unübersichtliche „Nadelöhr“ zur Fasangartenstraße hin teilen müssten.

Ebenso unverständlich sei, dass nirgends in den Angaben zu den Planungsvorhaben berücksichtigt werde, dass ebenso nur wenige Meter von der geplanten Garagenausfahrt für über 200 Pkw allein schon in den 7 Haushalten der Fasangartenstraße 84 - 92 ältere Menschen und auch Familien mit Kindern im Grundschulalter und Kindergartenalter lebten, die hier tagtäglich ein und aus gingen und deren Kinder den Fußweg und Radweg ganz natürlich auch zum Spielen und Radfahren üben verwendeten. Gleiches gelte auch für die Anwohner der gegenüberliegenden Auerspitzstraße. Die Anwohner in den Haushalten der Fasangartenstraße und Auerspitzstraße schienen in dem gesamten Planungsvorhaben schlichtweg nicht berücksichtigt zu sein.

Zitiert wird der letzte Absatz unter 4.9. „Verkehr, Stellplätze“, „Motorisierter Individualverkehr (MIV)“. Dazu gebe man folgenden Einwand an: Es gebe bisher keine konkreten Feststellungen, dass die Anbindung der Tiefgaragenausfahrt an die Fasangartenstraße tatsächlich problemlos und sicher möglich wäre. Es handele sich um einen unübersichtlichen Bereich in unmittelbarer Nähe einer Brücke über die BAB A 8. Sollte diese Anbindung tatsächlich nicht realisiert werden können, würde der gesamte Verkehr über das Bestandsviertel abgewickelt werden. Die Lärm- und Luftschadstoffgutachten befassten sich jedoch nicht mit diesem Szenario, das grundsätzlich möglich wäre. Dieses Vorgehen verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot.

„Contra“ Zufahrt Fasangartenstraße

Die in den neuen Überlegungen favorisierte Zu- und Ableitung von 2/3 des Verkehrsaufkommens von der Fasangartenstraße unmittelbar vor/nach der Brücke über die BAB erscheine angesichts der baulichen Begebenheiten und der Nutzung von bebauten Grundstücken unrealistisch und wurde selbst von Fachleuten der städtischen Bereiche Bauwesen und Verkehrsangelegenheiten in öffentlichen Erörterungen als fragwürdig bezeichnet.

Stellungnahme:

Gemeinschaftstiefgaragen Zufahrten und Ausfahrten

Die verkehrlichen Voraussetzungen und Auswirkungen wurden entsprechend den Darstellungen unter Ziffer 4.9. „Verkehr“ in der Begründung zum Bebauungsplan umfassend betrachtet und geprüft. Dabei sieht die überarbeitete Planung entsprechend der dortigen Darstellungen für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor. Entsprechend der umfassenden Prüfungen sind die zu erwartenden Verkehre abzuwickeln.

Siehe auch die Stellungnahmen unter

- A 6.7 Verkehrliche Auswirkungen der Planung
- A 7.2 Lärmvorsorge
- A 7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole

Im Zuge der Überarbeitung des verkehrlichen Konzeptes mit der nun vorgesehenen Ausfahrt auf die Fasangartenstraße wurde die Planung - insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit - intensiv gutachterlich betrachtet und mit den zuständigen Fachstellen abgestimmt; siehe hierzu die Stellungnahme unter 6.7.6 Verkehrssicherheit.

Die für Bayern gültige Garagen- und Stellplatzverordnung - (Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV) vom 30. November 1993) enthält Vorschriften für den Bau und den Betrieb von Garagen und Stellplätzen und ist für die Bauleitplanung nicht einschlägig.

Die in den Äußerungen zur der Öffentlichkeitsbeteiligung geforderten Anforderungen, auf die hier Bezug genommen wurde, sind im Vollzug, also zur Genehmigung und bei der Herstellung der Vorhaben zu beachten und einzuhalten.

Die Beurteilung der Luftschadstoffbelastungen und Erschütterungen durch Kfz-Fahrten und den Betrieb der Garagen sind entsprechend der Angaben in den Gutachten berücksichtigt. Nachträgliche Änderungen sind im Rahmen der Baugenehmigung zu prüfen und zu beurteilen. Die jeweiligen bauordnungs- und planungsrechtlichen Maßgaben der einschlägigen Gesetze und Normen sind einzuhalten.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Stellungnahmen unter den Ziffern:

- A 3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen
- A 3.4.6 Fläche für Nebenanlagen / Müllentsorgung / KWK / BHKW
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.6.1 Ruhender Verkehr / Notwendige Stellplätze, Mangelndes Stellplatzkonzept Autofreies Wohnen
- A 6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung
- A 6.7 Verkehrliche Auswirkungen der Planung

- A 6.7.6 Verkehrssicherheit
- A 6.9 Baustellenverkehr und dessen Abwicklung
- A 8.1 Erschütterungen
- A 7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole
- A 8.4 Grundwasser
- A 10 Auswirkungen der Planung / Art der Nutzung / Entstehung eines sozialen Brennpunkts (Verlust) / Verkehr
- B 7 Umweltbericht in der Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118

6.6.3 Fuß- und Radwege / Fahrradabstellplätze

Der Vorschlag, den Rad- und Fußweg entlang der Fasangartenstraße auszubauen, sei ein wichtiger erster Schritt, die neuen Bewohner*innen zu motivieren, auf ihr Auto zu verzichten. Dieser Ansatz müsse durch weitere attraktive Maßnahmen (z.B. Radschnellwege, Sharing-Konzepte) ausgebaut werden. Ziel sei es, die Zahl der Pkw-Stellplätze so gering wie möglich und somit auch die Fläche der Tiefgaragen und oberirdischen Stellplätze so gering wie möglich zu halten. Der motorisierte Individualverkehr dürfe auf keinen Fall aufgrund des derzeit sehr großen Stellplatzangebots eine bevorzugte Stellung gegenüber Verkehrsmitteln des Umweltverbunds einnehmen. Durch ein derartiges Konzept könnte die Fläche der Tiefgarage verkleinert und eine Tiefgaragenausfahrt eingespart werden. Somit könnten auch die Bäume an der Fasangartenstraße erhalten bleiben.

Der Bebauungsplanentwurf mit Grünordnung spreche von einer „vorübergehenden Beibehaltung der bestehenden Fuß- und Radwegführung“. Hier werde suggeriert, dass es sich bei der Regelung um ein zeitlich befristetes Provisorium handeln würde, das durch den Ausbau der Fasangartenstraße behoben würde. Hierzu sei festzustellen: Nicht einmal eine Verbreiterung der Brücke über die BAB 8 könnte die genannte Engstelle bei der geplanten Einfahrt in die Fasangartenstraße beheben, weil dazu kein Platz vorhanden sei. Dabei wisse das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dass eine „Anpassung“ der Autobahnbrücke von der Autobahndirektion Südbayern in absehbarer Zeit als nicht zwingend erachtet werde. Ein befestigter, kombinierter Rad-/Gehweg bestehe bereits vom Ostfuß der Brücke über die BAB 8 bis zur Einfahrt nach Perlach. Auch dieser könnte nur im Zug einer großen Lösung mit Verbreiterung der Fasangartenstraße und dafür nötiger Abholzung der bis ca. 150 Jahre alten Alleebäume ausgebaut werden.

Zu Fuß- und Radwegverbindungen sei im Beschlusstext aufgeführt, dass entlang der örtlichen Hauptverkehrsstraßen Balan- und Fasangartenstraße beidseitig Fuß- und Radwege verliefen. Dieser Satz sage zum Thema „Anbindung der Planungsgebietes [...]“ überhaupt nichts aus, weil diese nicht an das Planungsgebiet grenzten. Außerdem würden sie mit einer gewagten Hilfskonstruktion über die Brücke über die BAB 8 weitergeführt: Rad- und Fußweg bildeten dort eine einheitliche Bahn von ca. 1,80 m Breite jeweils auf der Nord- und Südseite. Weiter

sei im Beschlusstext ausgeführt, dass der Ausbau der Fasangartenstraße mit Fuß- und Radwegen nach Osten möglich wäre, dies aber bislang nicht vorgesehen sei. Dabei werde verschwiegen, dass die Fasangartenstraße hier ihre ursprüngliche Gestalt als Allee mit z.T. über 150jährigen gesunden Laubbäumen erhalten habe und diese zumindest auf einer Straßenseite gefällt werden müssten. Es sei nicht vorstellbar, dass die dafür zuständige Naturschutzbehörde eine Genehmigung erteilen würde.

Man gebe einen Einwand zu § 9 Abs. 9 des Entwurfes der Satzung an. Weder die Zahl noch die Lage noch die Ausstattung der Fahrradabstellplätze sei konkretisiert worden. Daher sei nicht bekannt, ob hierfür bauliche Anlage hergestellt werden sollten und falls ja, in welcher Größe und Nähe zu den Bestandsbebauungen. Auch mit Fahrrädern wäre ein Zugangs- und Abgangsverkehr zu erwarten und Lärm durch die Nutzung etwaiger baulicher Anlagen. Die fehlende Konkretisierung verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot.

Stellungnahme:

Im Bebauungsplan wird zur Anbindung und besseren Durchlässigkeit des Gebietes durch Festsetzung eines entsprechenden Gehrechts zugunsten der Allgemeinheit weiterhin eine fußläufige Verbindung in Nord-Süd-Richtung gesichert (vgl. dazu „Dienstbarkeitsflächen“ unter Ziffer 4.10. der Begründung). Der vorgesehene Weg soll jedoch aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit nun auf der westlichen Seite des Lärmschutzwalls vorgesehen werden und ist weiterhin an die Verlängerung der Kronacher Straße angebunden.

Radverkehr an der Fasangartenstraße

Im Zusammenhang mit den Verkehrserhebungen wurde auch der Radverkehr erhoben. Am Zähltag im Juli 2017 (Mittwoch, 12.07.2017; bewölkt, warm und trocken) wurden morgens/ vormittags auf der Fasangartenstraße in Fahrtrichtung Südwest (Radweg Nordseite) maximal 29 Radfahrer pro Stunde gezählt, nachmittags/abends bis maximal 27 Radfahrer pro Stunde. In Fahrtrichtung Nordost (Radweg Südseite) wurden morgens/vormittags bzw. nachmittags/ abends maximal 35 Radfahrer pro Stunde beobachtet. Bei einer optimistischen Annahme, dass der Radverkehr auf der Fasangartenstraße um 50 bis 100 % zunehmen wird, wird im Schnitt pro Minute 1 Radfahrer den Einmündungsbereich der Tiefgaragenausfahrt passieren.

Der Fußgänger- und Radverkehr spielt auf der Fasangartenstraße in diesem Abschnitt derzeit noch keine bedeutende Rolle. Schüler*innen, die westlich der A8 wohnen und die weiterführenden Schulen an der Rudolf-Zorn-Straße (Heinrich-Heine-Gymnasium) und an der Quiddestraße (Wilhelm-Busch- Realschule) besuchen, werden zur Morgenspitze den gemeinsamen Fuß- und Radweg entlang der Fasangartenstraße nutzen. Die beiden Schulen liegen Luftlinie über 1,8 km entfernt.

Der Abschnitt zwischen Rampe und Fuß-/Radweg umfasst einen Aufstellbereich von 2 Pkw, der ausreichend dimensioniert ist. Die Wahrscheinlichkeit, dass gleichzeitig 3 Fahrzeuge hintereinander beim Einbiegen in die Fasangartenstraße warten müssen, kann als selten bis sehr selten eingestuft werden; selbst das 3. Fahrzeug würde im Rampenbereich stehen, der schon abgeflacht ist. Das 4. Fahrzeug würde auf der Rampe warten müssen.

Der Nachweis nach HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) ergibt, dass die mittlere Wartezeit beim Einbiegen in die Fasangartenstraße nach links unter 15 Sekunden liegt. Betrachtet man den Mischstrom, beträgt die mittlere Wartezeit keine 10 Sekunden.

Dem motorisierten Individualverkehr wird, wie in anderen Äußerungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gefordert, keine bevorzugte Stellung gegenüber Verkehrsmitteln des Umweltverbands eingeräumt.

Die Flächen an der Fasangartenstraße für den Rad- und Fußverkehr sind, wie in den Äußerungen richtig dargestellt, noch nicht endgültig ausgebaut aber auch nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. Gleichwohl würde aber der Bebauungsplan zukünftigen Ausbauplänen der Fasangartenstraße nicht entgegenstehen.

Sichtfelder im Einmündungsbereich auf die Fasangartenstraße / GTGa-Ausfahrt

Die für die GTGa Ausfahrt erforderlichen Sichtfelder gemäß Richtlinie (RASt 06, Richtlinien für Anlagen von Stadtstraße: 70 m bei 50 km/h) werden eingehalten, auch in Richtung Kuppe. Die Sichtdreiecke sind von Bewuchs freizuhalten.

Die evtl. notwendige Entfernung von Gehölzen ist in die Eingriffsbilanz einbezogen worden.

Um Konflikte und Behinderungen bei vorübergehender Beibehaltung der bestehenden Fuß-/ Radwegführung mit querenden Fußgängern/ Radfahrern weitestgehend auszuschließen, ist der Fuß-/ Radweg farblich abzusetzen. Die ausfahrenden Nutzer der Tiefgarage sollten durch eine zusätzliche Beschilderung auf die verkehrenden Fußgänger und Radfahrer hingewiesen werden. Die Planung berücksichtigt ausreichenden Platz zwischen Fahrbahn und Fuß-/Radweg; es kann auf 2 Schritte ausgefahren werden: zuerst Querung Fuß-/Radweg, Vorfahren und anschließend bei ausreichenden Fahrlücken Einbiegen.

Mit Ausbau und Umsetzung des straßenbegleitenden Fuß- und Radweges auch außerhalb des Bebauungsplanumgriffs mit ausreichenden Breiten ist eine Führung parallel zur Fahrbahn geplant; die erforderlichen Sichtfelder können auch dann eingehalten werden.

Fahrradabstellplätze

Die nach der Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS) erforderlichen Stellplätze werden zum Teil oberirdisch im Planungsgebiet

verteilt und können flächenschonend innerhalb der Gebäude im Keller und in der Tiefgaragen untergebracht werden, um die Freibereiche möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Die konkrete Anzahl und die Situierung der Abstellplätze ergibt sich erst in der Planung zur Realisierung der im B-Plan festgesetzten Gebäude.

Wesen der Bauleitplanung ist gerade, dass das so vermittelte Baurecht eine gewisse Variationsbreite behält, die im Vollzug des Bebauungsplans noch der weiteren Konkretisierung bedarf. Dies führt nicht bereits dazu, dass die Festsetzungen eines Bebauungsplans von vornherein zu unbestimmt sind. Die Satzungsbestimmung zu den Fahrradabstellplätzen ist hinreichend bestimmt. Daher liegt kein Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot vor.

Emissionen wie quietschende Fahrradketten, Klappern eines Fahrradschlösses die durch die Nutzung und das Abstellen von Fahrrädern entstehen, sind gem. Sechzehnter Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) § 3 - Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen nicht beachtlich, da hier nur

1. die Geräuschemissionen von den Kraftfahrzeugen,
2. die akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht,
3. die Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg,

zu beachten sind und als Schallquelle gemäß DIN 18005-1 bzw. RLS 2019 nur eine untergeordnete Rolle spielen, da Fahrradverkehr in der RLS 19 nicht berücksichtigt wird.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

- A 6.8 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV),
- A 6.10 Mobilitätskonzept.

Bezüglich dem Eingriff in die Bäume an der Fasangartenstraße wird auf die Ziffern A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung und Ziffer A 5.3 Baumschutz / Baumfällung verwiesen.

6.6.4 Dienstbarkeitsflächen

Man gebe einen Einwand zu § 10 Abs. 4 des Entwurfs der Satzung an: Die Unterbauung von Dienstbarkeitsflächen würde zu einer weiteren unzulässigen Erhöhung des Versiegelungsgrades führen, insbesondere dann, wenn gemäß § 10 Abs. 3 des Entwurfs der Satzung auch noch von der Lage der Dienstbarkeitsflächen abgewichen werden dürfte. Dies stelle sich als Verstoß gegen die BauNVO dar.

Stellungnahme:

Wie unter Ziffer 4.10. in der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführt, wird mit den Dienstbarkeitsflächen die Erschließung des Gebietes auf privatem Grund gesichert. Große Teile dieser Flächen liegen über der mit „Umgrenzung von Flä-

chen für die Gemeinschaftstiefgarage“ festgesetzten Fläche in der die Gemeinschaftstiefgarage (GTGa) zu errichten ist, wodurch keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden.

Die Fläche der Gemeinschaftstiefgarage ist sowohl in der Begründung unter 4.3 „Maß der Nutzung - Grundflächenzahl“ bei der Berechnung der Grundfläche (GR § 19 Abs. 4 BauNVO) als auch unter 7.3. „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“ - Ausgleichsflächenbedarf und unter 8. „Daten zum Bebauungsplan“ bei der Angabe der versiegelten Fläche berücksichtigt.

- Bezüglich des Versiegelungsgrades wird auf die Einwandsbehandlung Ziffer A 3.4.2 Maß der baulichen Nutzung / Städtebauliche Dichte verwiesen.

6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung

Im bestehenden Beschluss vom 25.03.2020 zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 sei dazu folgendermaßen beschlossen worden.

Zitiert werden Absätze aus A) Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, Punkt 7.1. „Erschließungskonzept / Alternativen“, „Stellungnahme (Erschließungskonzept / Alternativen)“, aus D) Bürgerversammlungsempfehlungen, BA-Antrag, Anfrage, 11 „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01596 wie folgt Stellung“, aus Punkt 4.9. des Entwurfes der Begründung „Erschließung über Straßenverkehrsflächen und Dienstbarkeitsflächen“ und aus C) Beteiligung der Bezirksausschüsse BA 17 und BA 16, 4. „Stellungnahme“.

Dieser Beschluss, insbesondere der Hinweis auf die „intensiv gutachterlich betrachtete Verkehrssicherheit“, könne nicht nachvollzogen werden. Es werde vielmehr befürchtet, dass insbesondere im morgendlichen Berufs- und Schulverkehr eine erhebliche Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger) in einem erheblichen Maß gegeben sei. Deshalb werde beantragt, das Konzept einer Tiefgaragenausfahrt über die Fasangartenstraße in einer derartigen Dimension zu verwerfen und alternative Konzepte zur Verkehrsplanung für das geplante Neubaugebiet Münchberger Straße zu entwickeln.

Zur Begründung trage man folgendes vor. Wie im Beschluss angegeben, heiße es „Die erforderlichen Sichtfelder auf den fließenden Kfz-Verkehr (70 m) werden eingehalten“. Dazu sei zu sagen, dass die erforderlichen 70m wenn, dann nur sehr knapp eingehalten würden und der Blick eines in der Regel niedrig im Auto sitzenden Fahrers, der auf eine Kuppe, den höchsten Punkt der Autobahnbrücke über die BAB 8 hinaufführe, leicht zu einer Fehleinschätzung der Geschwindigkeit und des Abstands des kreuzenden Fahrzeugs führen könne. Ein Pkw, der die Fasangartenstraße von Osten kommend über die Brücke fahre, sei frühestens 70 m vorher zu sehen, da er vorher durch die Kuppe der Brücke über die BAB 8 verborgen sei. Ebenso schwer einsehbar sei die Tiefgaragenausfahrt für den Verkehrsteilnehmer auf der Fasangartenstraße.

Bei einer regelgerechten Geschwindigkeit eines kreuzenden Fahrzeugs, hätte ein Fahrer hier 5 Sekunden Zeit, um ein übereiltes Einfahren in die Fasangartenstraße noch zu korrigieren (z.B. Beschleunigen in Richtung Balanstraße). Bei den hier häufig vorkommenden erhöhten Geschwindigkeiten hätte er ca. 3 Sekunden. Ebenso hätte ein von Osten heranfahrender Pkw auf der Fasangartenstraße bei überhöhter Geschwindigkeit nur ca. 3 Sekunden Zeit, um zu reagieren, bevor er auf ein ausfahrendes Fahrzeug auffahre. Bereits in einem Antrag des BA17 werde diesbezüglich auf die „regelmäßig überhöhten bis stark überhöhten Geschwindigkeiten“ an dieser Stelle hingewiesen.

Ebenso seien mit nicht zu unterschätzendem Tempo in beide Richtungen an dieser Stelle auch viele Rennradfahrer unterwegs, da diese Stelle ein beliebter Fahrradweg zur Querung der BAB 8 für viele Fahrradausflügler sei. Viermal in der Woche komme eine nicht unerhebliche Belastung durch den Schwerlastverkehr von der Kompostieranlage östlich der BAB 8 an der Fasangartenstraße hinzu. Achtmal am Tag pendelten hier zusätzlich die Zubringerbusse zur Europäischen Schule an der Cincinnati-Straße zwischen Putzbrunner Straße und Cincinnati-/Markland-Straße und es handele sich bei diesem Teilstück der Fasangartenstraße auch um den Schulweg der Schulkinder aus dem Fasangarten und Obergiesing, die mit dem Fahrrad in die Schuleinrichtungen östlich der BAB 8 fahren würden. Der Radweg werde hier beidseitig befahren. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite existiere aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kein Fahrradweg.

Aufgrund dieser Tatsachen beantrage man eine Abkehr von dem Vorhaben der Planung einer Ausfahrt/Tiefgaragenausfahrt des Neubaugebietes Münchberger Straße auf die Fasangartenstraße und damit verbunden eine Überarbeitung des Verkehrsplanungs- und Verkehrsaufkommenskonzeptes des Neubaugebietes Münchberger Straße.

Man bitte die Verantwortlichen im Stadtrat und im Referat für Stadtplanung und Bauordnung ihre bisherige Planung selbstkritisch dahingehend zu hinterfragen, ob eine Privatperson an solch einer verkehrstechnisch problematischen und schwer einsehbaren Stelle jemals eine Genehmigung für eine Garagenausfahrt in dieser Dimension erhalten hätte. Zumal es Alternativen wie eine direkte Zu- und Abfahrt über die BAB 8 gäbe, erst recht wenn man die Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich auch tagsüber auf 80 km/h reduziere. Hier ergäbe sich zusätzlich die Möglichkeit, auch die benachbarten Areale nördlich der Gleise der S-Bahn Linie S 7 zur möglichen Schaffung von zukünftigem Wohnraum über eine hier etwas „verkehrsberuhigtere“ BAB 8 zu erschließen.

Man fordere das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für folgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Zusätzliche Tiefgaragenausfahrt zur Kronacher Straße, Zusätzliche bzw. gesonderte neue Ausfahrt in Richtung Fasangartenstraße, Erhöhung der Kapazität der Tiefgarage, Besucherparkplätze im Planungsgebiet.

Aufgrund dieser Tatsachen beantrage man eine Abkehr von dem Vorhaben der Planung einer Ausfahrt/Tiefgaragenausfahrt des Neubaugebietes Münchberger Straße auf die Fasangartenstraße und damit verbunden eine Überarbeitung des Verkehrsplanungs- und Verkehrsaufkommenskonzeptes des Neubaugebietes Münchberger Straße.

Man bitte die Verantwortlichen im Stadtrat und im Referat für Stadtplanung und Bauordnung ihre bisherige Planung selbstkritisch dahingehend zu hinterfragen, ob eine Privatperson an solch einer verkehrstechnisch problematischen und schwer einsehbaren Stelle jemals eine Genehmigung für eine Garagenausfahrt in dieser Dimension erhalten hätte. Zumal es Alternativen wie eine direkte Zu- und Abfahrt über die BAB 8 gäbe, erst recht wenn man die Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich auch tagsüber auf 80 km/h reduziere. Hier ergäbe sich zusätzlich die Möglichkeit, auch die benachbarten Areale nördlich der Gleise der S-Bahn Linie S 7 zur möglichen Schaffung von zukünftigem Wohnraum über eine hier etwas „verkehrsberuhigtere“ BAB 8 zu erschließen.

Die Erschließung des Neubaugebietes solle im Wesentlichen weiterhin über die Obernzeller Straße erfolgen. Dies sei eine 7 Meter breite Anwohnerstraße inklusive beidseitigen 1 Meter breiten Fußwegen. Ein Teil des Tiefgaragenverkehrs solle jetzt zur Fasangartenstraße geleitet werden, wobei das auf freiwilliger Basis erfolgen solle. Bereits jetzt müsse man als Fußgänger bei entgegenkommenden Personen auf die Straße ausweichen. Rollstuhlfahrer müssten auch jetzt schon die Straße benutzen. Aufgrund dessen könne diese Straße den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen, ohne dass es zu massiven Gefährdungen von Fußgängern, Radfahrern und auch Müttern mit ihren Kindern kommen werde. Die Einführung eines beidseitigen Parkverbotes sei keine Lösung, da die dann „freie“ Straße zum Missachten der Tempo 30-Zone führe, welche im Hinblick auf die bestehenden Kindertagesstätten besonders wichtig sei. Neben noch mehr Lärm würde sich dadurch auch die Unfallwahrscheinlichkeit drastisch erhöhen. Die einzige Lösung dieses Verkehrsproblems sehe man darin, den Verkehr nur mäßig anwachsen zu lassen. Man schlage dazu folgendes vor:

Vorschlag 1 (optimal):

Erschließung des Baugebietes durch eine Erschließungsstraße parallel zur Autobahn A8 vom Süden über die Fasangartenstr. mit entsprechender Signalanlage. Unter Punkt 7.6 „Baustellenverkehr“, „Stellungnahme“ des Entwurfes des Bebauungsplanes werde angedeutet, dass während der Bauphase eine Baustraße ausgehend von der Fasangartenstraße eingerichtet werde. Es sei zu prüfen, ob diese Baustraße nach entsprechender Bewährung nicht zur Dauereinrichtung werden könne.

Vorschlag 2:

Die Obernzeller Straße werde zur Einbahnstraße bis zur Kleinfeldstraße (ohne Parkverbot). Der Verkehrsabfluss aus dem ganzen Viertel erfolge über eine neue

Einbahnstraße durch das Neubaugebiet und parallel zur Autobahn hin zur Fasangartenstraße. Diese Variante habe den Vorteil, dass der für die Anwohner der Obernzeller Straße zu erwartende Verkehr halbiert und so noch erträglich sei.

Vorschlag 3:

Der gesamte Parkverkehr (Tiefgaragen) aus dem Neubaugebiet werde zur Fasangartenstr. abgeleitet. Es dürfe keine Möglichkeit zur Ausfahrt auf die Obernzeller Straße geben.

Die Parkmöglichkeiten im gesamten Bestands-Wohngebiet seien gefährdet. Die Obernzeller Straße sei sehr schmal. Insbesondere an der Einfahrt von der Balanstraße müsse schon heute - bei vergleichsweise wenig Verkehr - durch rücksichtsvolles Ausweichen Gegenverkehr geregelt werden, wenn Autos am Straßenrand parkten. Ein Parkverbot wäre unumgänglich. Dies sei unzumutbar, da keine Gästeparkmöglichkeiten für die Bestandsbebauung zur Verfügung stünden. Auch sei es nicht hinnehmbar, dass der Hauptnutznießer des neuen Bebauungsplans, der Bauträger, seine neuen Wohnungen mit einer autofreien Erschließung über Tiefgaragen bewerben könne, während die jetzigen Anwohner den gesamten zusätzlichen Lärm und Schmutz des entstehenden Autoverkehrs auffangen müssten. In diesem Zusammenhang sei auch nochmals der geringe Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohneinheit zu nennen, der weder für die neuen Bewohner selbst, geschweige denn für deren Besucher ausreichen werde. Ein solides Parkkonzept für das gesamte Wohngebiet - nicht nur das neue Wohnquartier - sei somit unerlässlich für die Realisierung eines neuen Bauvorhabens. Die Anzahl der ausgewiesenen Parkplätze für Gäste und Andienung sei verschwindend gering. Hierdurch und durch die zu geringe Ausweisung von Tiefgaragenplätzen verschärfe sich die Parksituation immens.

Laut Referat für Stadtplanung und Bauordnung sei das neue Wohnareal nach § 30 BauGB unabhängig vom bestehenden Wohnviertel, in dem Bauvorhaben weiterhin nach § 34 BauGB genehmigt würden. Dennoch solle die Erschließung des unabhängigen Areals durch das bestehende Viertel hindurch erfolgen. Somit wäre das neue Wohnareal eben nicht unabhängig vom bisherigen. Zudem müsse der Grundsatz der Gleichbehandlung eingehalten werden.

In diesem Zusammenhang solle erwähnt werden, dass bei der Informationsveranstaltung am 30.03.2017 von betroffenen Anwohner*innen einige Alternativen vorgeschlagen worden seien, die von Vertreter*innen der Landeshauptstadt München als nicht machbar klassifiziert worden seien, was aber bei genauer Betrachtung für die Zufahrten über die Spielstraße Münchberger Straße und über die für zweispurigen Erschließungsverkehr zu enge Obernzeller Straße ebenso gelten müsste:

- Zufahrt mit einer neuen Brücke über die BAB 8 von der Fasangartenstraße (mit/ ohne anschließendem Kreisverkehr) ins geplante Wohngebiet, aus Sicht der Einwendenden mehr als sinnvoll, wenn man bedenke, dass die derzeitige Brücke über die BAB 8 für den erwarteten Verkehr zu klein ausgelegt sei und über kurz

oder lang sowieso ersetzt werden müsse,

- Abzweigung zwischen der jetzigen Brücke und Hotel Lechner von der Fasangartenstraße in das neue Wohngebiet, bei Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Brücke auf 30 km/h,
- Abzweigung von der Balanstraße unterhalb der Bahnüberführung auf die Kronacher Straße.

Die annähernde Verdopplung der Einwohner im Viertel bedinge, dass es weitere Kapazitäten bei Schulen und Nahversorgung (Läden etc.) brauchen würde. Dies führe, wenn dem Bedarf entsprochen werde, teilweise wieder zu weiterem Verkehrsaufkommen, was noch nicht veranschlagt sei. Derzeit sei die Nahversorgung im Viertel sehr unterdurchschnittlich. Für fast alle Einkäufe müsse man wegfahren.

Stellungnahme:

Erschließungskonzepte / Erschließungsstraße parallel zur A8

Bei einer Erschließung über die Balanstraße und die Görzer Straße nördlich der Eisenbahntrasse parallel zur A8 müsste in bestehende Kleingartenanlagen, Grünflächen und Sportflächen eingegriffen werden, was zu einer teilweisen Zerstörung der Erholungsflächen führen würde, die zum Teil nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München sind. Ferner ist zu bedenken, dass nach Bundesfernstraßengesetz eine anbaufreie Zone neben Bundesautobahnen einzuhalten ist. In welcher Entfernung ein Straßenneubau bewilligt werden kann, ist mit dem Fernstraßen-Bundesamt zu klären.

Der verfügbare Platz unter dem bestehenden Brückenbauwerk der Bahntrasse über die A8 beträgt zwischen dem westlichen Straßenrand der A8 und dem Brückenwiderlager 12 m bis 13 m. Damit ist eine Parallelstraße, die einen Höhenunterschied von ca. 2,50 m überwinden muss, auf den zur Verfügung stehenden Flächen nicht umsetzbar. Bei einer zusätzlichen Straße in der Nord-Süd-Richtung würde wohl auch das Verkehrsaufkommen auf den angebundenen Straßen steigen.

Der Vorschlag aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, die Baustraße „als Dauereinrichtung“ zur Erschließung für das Gebiet zu nutzen, kann nicht umgesetzt werden, da im Zuge der Optimierung des Erschließungskonzeptes, wie in der Begründung unter Punkt 4.9. ausgeführt, eine Einfahrt – insbesondere ein Linksabbiegen – von der Fasangartenstraße als Dauereinrichtung nicht möglich ist, da hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit zu erwarten wären, die nicht vertretbar sind.

Brücke / Unterführung unter der BAB A8

Eine Erschließung des Plangebiets über eine Erschließungsstraße von der Fasangartenstraße bzw. eine neue Erschließungsspanne von der Fasangartenstraße zur Balanstraße über/unter die A8 bedingt ein Überführungsbauwerk/Unterführungsbauwerk mit entsprechenden Rampenbauwerken, die einen beträchtlichen Flächenverbrauch nach sich zögen und enorme Kosten verursachen wür-

den. Der Neubau einer zusätzlichen Straße führt außerdem zu Anreizen / Begehrlichkeiten, Entwicklungen entlang der neuen Trasse zu forcieren, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen im benachbarten Straßennetz erzeugen werden. Bei einer Weiterführung bis zur Balanstraße wird der Verkehr über die Kronacher Straße oder die Obernzeller Straße fließen.

Eine neue Verbindung zwischen Fasangartenstraße und Balanstraße wird Verkehr anziehen bzw. zu Verkehrsverlagerungen führen. Die Weiterführung wird über die Kronacher Straße oder Obernzeller Straße führen. Platz für eine neue Straßentrasse südlich der Bahntrasse ist nicht gegeben.

Bei einer Führung über die Kronacher Straße ist zu bedenken, dass langfristig eine höhenfreie Querung der Bahntrasse an der Balanstraße (Unterführungsbauwerk) vorgesehen ist und die Verlängerung der Kronacher Straße im Rampenbauwerk der Unterführung in die Balanstraße einmünden wird.

Anschluss des Planungsgebietes an die A8

Ein neuer Autobahnanschluss ist nur in enger Abstimmung / Genehmigung mit der Autobahndirektion Süd und dem Fernstraßen-Bundesamt heute „Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern“ umsetzbar.

Die höhenfreie Ausbildung eines Autobahnanschluss bedarf eines enormen Flächenbedarfs beidseitig der Autobahn. Der Abstand zwischen den bestehenden Anschlüssen Anschlussstelle (AS) 92 München Perlach im Norden und AS 92b Neubiberg im Süden misst ca. 2,5 km; der Anschluss AS 92b ist knapp 1 km entfernt. Der erforderliche Mindestabstand kann nicht eingehalten werden.

Eine Bundesautobahn dient zur großräumigen Verbindung, die Anschlussstellen zur Verknüpfung mit überregionalen/regionalen Straßenverbindungen bzw. im Münchner Stadtgebiet zur Verknüpfung mit dem Primär-/Sekundärnetz. Eine Erschließung eines Wohngebiets allein ist nicht umsetzbar.

Einbahnerschließung im Gebiet zwischen Balanstraße, Fasangartenstraße, und A8

Die Ausbildung der Obernzeller Straße als Einbahnstraße im bestehenden Netz würde vor allem eine Verlagerung des Verkehrs auf die Münchberger Straße bedeuten. Die Wege würden im Schnitt länger und die Münchberger Straße wird als ausgewiesener verkehrsberuhigter Bereich über ihrer Belastungsgrenze liegen. Wird das Ost-West gerichtete Straßenpaar Obernzeller Straße und Kronacher Straße mit Anschluss an die Balanstraße als Einbahnstraßenpaar ausgebildet, werden sich je nach ausgeschilderter Fahrtrichtung die ein fahrenden bzw. ausfahrenden Wege verlängern. Die Obernzeller Straße wird im westlichen Abschnitt entlastet, die Kronacher Straße und die Nord-Süd gerichteten Straßen Kleinfeldstraße, Mitterteicher Straße und Eslarner Straße werden abschnittsweise einen deutlichen Verkehrszuwachs verzeichnen. Die Münchberger Straße würde ebenfalls mehr belastet.

Die Anbindung der Kronacher Straße an die Balanstraße ist keine Option, da langfristig eine höhenfreie Querung der Bahntrasse geplant ist, was bedeutet, dass die Balanstraße auf Höhe der Kronacher Straße abgesenkt oder angeben

wird und damit ein Fahrverkehr nicht mehr möglich ist.

Der Vorschlag, den gesamten Parkverkehr aus dem Neubaugebiet durch die Tiefgarage zur Fasangartenstraße. Abzuleiten, kann im Rahmen der Genehmigungsplanung geprüft werden, soweit die spätere Aufteilung der Grundstücke – und damit auch der GTGa – und ihre konkrete Nutzung das zulässt.

Eine gesicherte Erschließung ist die Voraussetzung für die Zulässigkeit von Vorhaben sowohl im Außenbereich (§ 35 BauGB), im überplanten Innenbereich innerhalb des Geltungsbereichs eines Bebauungsplanes (§ 30 BauGB) als auch im nicht überplanten, im Zusammenhang bebauten Innenbereich (§ 34 BauGB). Dabei ist es unerheblich dass das Planungsgebiet (innerhalb eines Bebauungsplanes) über die bereits vorhandenen Straßenflächen angebinden wird, die durch einen übergeleiteten Baulinienplan festgesetzt sind. Durch die Gutachten wird nachgewiesen, dass die vorhandenen öffentliche Straßen ausreichen, um die Erschließung des Planungsgebietes zu sichern und keine weitere Erschließungsmaßnahme außerhalb des Umgriffs notwendig ist.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG
- A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung
- A 4 Infrastruktur
- A 4.1 Soziale Infrastruktur
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.5 Verkehrsgutachten Grundlagen / Annahmen / Berechnungen
- A 6.6.1 Ruhender Verkehr / Notwendige Stellplätze, Mangelndes Stellplatzkonzept Autofreies Wohnen
- A 6.7.5 Park- / Halteverbot
- A 6.7.6 Verkehrssicherheit
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit

6.7 Verkehrliche Auswirkungen der Planung

Die Stellungnahmen in der Beschlussvorlage zum Thema „Stellplätze“ bezögen sich lediglich auf die Stellplatzsituation im „Neubaugebiet“, jedoch nicht auf die Auswirkungen der Parkplatzsituation für die Bewohnerschaft des Bestandswohngebietes. Genau diese Auswirkungen gelte es aber vorab zu klären.

Man frage, was konkret für die Obernzeller Straße und die Mitterteicher Straße geplant sei und mit welchen Einschränkungen, Änderungen, Auswirkungen die Bestandsbewohner rechnen müssten. Und zwar in Bezug auf Tempo 30 oder 50, Parkverbot einseitig, beidseitig oder gar nicht, eventuelle Einbahnstraßenregelung, Ausgestaltung der Einbindung in die Balanstraße.

Man fordere die Stadtverwaltung hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen

zu folgenden Punkten kundzutun und zur Billigung vorzulegen:
Zusätzliche Tiefgaragenausfahrt zur Kronacher Str., zusätzliche bzw. gesonderte neue Ausfahrt in Richtung Fasangartenstraße, Parksituation (Verknappung, Parkchaos) im Wohngebiet, Erhöhung der Kapazität der Tiefgarage, Besucherparkplätze im Planungsgebiet.

Die Ausführungen zur verkehrlichen Erschließung des Gebiets im Billigungsbeschluss vom 08.04.2020 stellten zur Verwunderung der Einwendenden nur eine Beschreibung des Ist-Zustandes dar. Das Verkehrsaufkommen bei geplanten 230 (und mehr) Wohneinheiten, insbesondere aber der beachtliche Schwerlastverkehr mit 40-Tonnen und Tiefladern in der jahrelangen Bebauungs-Phase mit tausenden Tonnen Aushubmaterial (Erdreich, zwei sehr große Tiefgaragen seien geplant) und Baumaterial (Baustellenverkehr mit Beton, Stahl, Baumaschinen, Kränen usw.) führe in eine total neue Verkehrs-Dimension in diesem kleinen, reinen Wohngebiet (WR). Hinzu kämen später Müllabfuhr, LKW-Lieferverkehr, Krankenwagen, Feuerwehr. Und dies alles wie durch ein Nadelöhr über bestehende, schmale Anlieger- und Spielstraßen wie die Obernzeller Straße, Münchberger Straße, Kronacher Straße.

Ein Neubaugebiet, das sich zudem wie ein „Hammergrundstück“ darstelle mit einer schmalen Zufahrt über die sich stark verengende Obernzeller Straße (Fußwege und Fahrradverkehr müssten auch bedacht werden), dürfe ohne adäquate, nachhaltige, Verkehrserschließung nicht gebaut werden. Der den Bürger*innen aktuell vorliegende Bebauungsplan gebe darüber bis heute keine Auskunft. Es sei absolut unverständlich und unverantwortlich, dass für diese Verkehrsproblematik keine nachhaltigen, praktikablen und professionellen Lösungen im Billigungsbeschluss des Bebauungsplans offengelegt würden. Und eigentlich müsse doch so vorgegangen werden: Erst geeignete Infrastruktur schaffen und dann bauen. Gerne erwarte man die überzeugende Antwort der Stadtverwaltung auf diese Kernfragen der Verkehrsproblematik.

Vor allem die Planung der Straßenanbindung des neuen Wohnviertels erweise sich aber als äußerst mangelhaft. In diesem Kontext bleibe zusammenfassend anzumerken, dass es für die Anwohner*innen der geplanten Wohnanlage nicht hinnehmbar sei, dass der Bauträger als Hauptnutznießer des neuen Bebauungsplans seine neuen Wohnungen mit einer autofreien Erschließung über Tiefgaragen bewerben könne, während die Anwohner*innen des Bestandsviertels und die in dem Wohnviertel aufwachsenden Kinder den gesamten zusätzlichen Lärm und Schmutz des entstehenden Autoverkehrs auffangen und zusätzlich die gesamten Belastungen während der mehrjährigen Bauphase tragen müssten. Demgegenüber bliebe das Neubaugebiet vom Straßenverkehr völlig verschont.

Das Planergebnis nehme bislang zu wenig bis keinen Bezug auf die mangelhafte Erschließung, die fehlende Infrastruktur und die Tatsache, dass das Viertel durch das Neubaugebiet ausschließlich be- und an keiner Stelle entlastet werde. Insgesamt stelle dies für die Anwohnerschaft eine unzumutbare Verdichtung der Be-

bauung mit allen negativen Begleiterscheinungen dar. Eine solch enorme Bevölkerungsverdichtung (Anstieg von 476 auf fast 1200 Einwohner) verlange eine umfangreiche und kluge Planung sämtlicher Infrastruktur. Angemessen seien nach Erachten der Einwendenden maximal ein Fünftel der geplanten Größenordnung, also 80 bis 100 Wohneinheiten. Die Einschätzungen zum derzeitigen Verkehr und der zu erwartende zusätzliche Verkehr würden deutlich unterschätzt. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen werde sich fast ausschließlich auf der Obernzeller Straße und der Münchberger Straße (beides Tempo-30-Zonen bzw. verkehrsberuhigte und schmale Straßen) abspielen und das sei nicht zumutbar. Bereits jetzt sei es häufig problematisch, mit dem Auto aus dem Wohnviertel in die Balanstraße zu gelangen. Bei Einfahrt der Müllabfuhr, Anlieferungen mit größeren Fahrzeugen oder Baustellenverkehr seien die Obernzeller-, Kleinfeld-, Mitterteicher- und Münchberger Straße schnell unpassierbar, da sie relativ schmal seien und dort geparkt werde. Auch die Zufahrt von Kranken- oder Feuerwehrfahrzeugen wären nicht mehr gewährleistet. Daran ändere auch die geplante Ausfahrt an der Fasangartenstraße nichts, die zudem als Unfallschwerpunkt aufgrund der Kuppe und des kreuzenden Radwegs gesehen werde. Daneben werde die tatsächliche Umsetzbarkeit bezweifelt, denn auch der Verkehrsplaner habe dazu in einer Informationsveranstaltung keine Garantie geben können. Auch die Öffnung aus der Kronacher Straße biete keine ausreichende Lösung und berge ähnliche Unfallgefahren insbesondere für Kinder und Radfahrer und zusätzlich Rückstaupotential aufgrund der geschlossenen Bahnschranke. Überlastung des Gebiets auch mit Liefer- und Versorgungsverkehr (Müllabfuhr, Paketdienste etc.) sowie Parksuchverkehr und Besucher*innen des neuen Quartiers sei offensichtlich. An der entstehenden Kreuzung Münchberger Straße / Obernzeller Straße würde es zu erheblichen, für die Anwohner*innen unzumutbaren, Lärmpegelanstiegen durch Bremsen und Anfahren kommen. Auch die Schulversorgung / Nachmittagsbetreuung im Schulsprenkel sei nicht ausreichend gesichert, Schulwege seien durch die verkehrstechnischen Bedenken nicht sicher.

Stellungnahme:

Sowohl die durch die Planung verursachte Verkehrsbelastung als auch die daraus abgeleitete Lärmbelastung halten die geltenden Grenzwerte für ein Reines Wohngebiet im Sinne des § 3 Baunutzungsverordnung ein. Verkehrsbewegungen verursacht durch den zukünftigen Verkehr (z.B. Müllfahrzeuge, Paketzustelldienste, Krankenwagen, Behindertentransporte, Busse und Parksuche wurden im Zuge der Verkehrsprognose in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend der relevanten Kriterien beurteilt.

Zu den Fragen hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere hinsichtlich den Qualitäten der Straßen, zu erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen und zur Kostentragung bei Bauschäden an den Straßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen aus Öffentlichkeitsbeteiligung

gemäß § 3 Abs. 2 im vorliegenden Satzungsbeschluss und unter Ziffer 6.7.7. „Verkehr“ - Straßenbaulast / Kosten, und auf 6.7.4. - Einordnung Änderung der Straßenkategorien / Höherstufung verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die Qualitäten/Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben können.

Im Billigungsbeschluss wird in der Begründung zum Bebauungsplan unter 2.2.2. der Verkehr im Bestand beschrieben und unter 4.9 das geplante Verkehrskonzept vorgestellt. Die Auswirkungen der Planung werden unter 7. Umweltbericht beschrieben und bewertet und unter den folgenden Ziffern wird ausführlich Stellung genommen.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung
- A 4 Infrastruktur
- A 6.4 Anschluss des Planungsgebietes an das bestehende Straßennetz
- A 6.6.1 Ruhender Verkehr / Notwendige Stellplätze, Mangelndes Stellplatzkonzept Autofreies Wohnen
- A 6.7.6 Verkehrssicherheit
- A 6.9 Baustellenverkehr und dessen Abwicklung
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole

6.7.1 Mangelnde Eignung der Bestandsstraßen allgemein, aufgrund des vorhandenen Straßenausbaus / geringer Querschnitt

Eine dauerhafte zusätzliche Erschließung des Planungsgebietes über eine an die Kronacher Straße angrenzende, nur 4,00 m breite Straßenverkehrsfläche dürfte nicht ernsthaft in Betracht gezogen werden. Denn eine Fahrbahnbreite von nur 4,00 m lasse nicht einmal den Begegnungsfall Pkw/Pkw zu und daher auch keinen Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen. Wenn die Tiefgarage nicht geteilt werden solle und die Nutzer hierdurch nicht gezwungen werden würden, die Straßenverkehrsfläche in Verlängerung der Kronacher Straße zur Erreichung der Tiefgarage zu befahren, dann würde so gut wie niemand durch dieses Nadelöhr fahren. Im Winter wäre nicht einmal die Schneeräumung auf dieser Fläche sichergestellt.

Hinzu komme, dass im Falle des (geplanten) zweigleisigen Ausbaus der S-Bahntrasse diese „Zu-/Ausfahrt“ ohnehin wegfallen würde. Daher sei davon auszugehen, dass eine Zufahrt in Verlängerung der Kronacher Straße tatsächlich nicht ernsthaft in Erwägung gezogen werde, sondern lediglich im Bauleitplanverfahren zur Beschönigung der Verkehrsprognosen vorgegeben worden sei.

Es sei daher davon auszugehen, dass das Flurstück 807/17 tatsächlich die alleinige Einfahrt und partiell auch die Ausfahrt werden würde. Es würden daher mindestens 670 Kraftfahrzeuge pro Tag über dieses Flurstück einfahren und ca. 75 Kfz/Tag wieder ausfahren. Hinzu kämen der gesamte Fahrradverkehr (424 Fahrradabstellplätze seien bisher geplant) und der sonstige motorisierte und nicht motorisierte Verkehr.

Nicht geklärt sei, welche Verkehrsmengen auf dem Flurstück 807/17 zulässig sein sollten. Denn bezüglich der Einstufung würden widersprüchliche Angaben gemacht. Die Rede sei von Stichstraßen und von öffentlichen Straßenverkehrsflächen. Beide Begriffe seien jedoch nicht identisch. Widersprüchliche Festsetzungen verstießen gegen den Bestimmtheitsgrundsatz.

Bei einer Stichstraße handele es sich um eine Sackgasse, also nur um eine für Anliegerverkehr bestimmte Straße. Ein- und Ausgang wären hier identisch. Tatsächlich sollten jedoch zwei Ausgänge für den Großteil der über das Flurstück 807/17 eingefahrenen Kfz entstehen. Einer an der Münchberger Straße über einen Erschließungsring mit Einbahnregelung und einer an der Fasangartenstraße.

Im Übrigen handele es sich hier nicht um Anliegerverkehr. Hierauf hätte man bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren am 25.04.2017 hingewiesen. Reine Anliegerstraßen (ohne Durchgangsverkehr) seien keine Erschließungsstraßen für ein Großwohnquartier eines WA und dessen Tiefgarage, gleiches gelte für Verlängerungen dieser Straßen durch Straßenverkehrsflächen/Stichstraßen.

Im Vortrag der Referentin stehe, dass das Planungsgebiet von Westen her über die Obernzeller Straße an die Balanstraße angebunden sei. Damit wäre die grundsätzliche verkehrliche Erschließung gegeben. Dem müsse widersprochen werden. Die geplante Bebauung verfüge über keine der für die Verkehrserwartung taugliche Erschließungsstraße. Die beabsichtigte Zufahrt führe ausschließlich über die Obernzeller Straße, einer reinen Anliegerstraße mit einer Bankettbreite von etwas über fünf Metern. Bei der üblichen Beparkung verbleibe eine Rest-Durchfahrtsbreite von etwa drei Meter. Lastkraftwagen könnten hier derzeit nur unter Mitbenutzung der Gehwege gesichert bewegt, gefahren und rangiert werden.

Mit der Aufwertung dieser reinen Siedlungs-/Anliegerstraße in eine allgemeine Wohnstraße ändere sich der mögliche Verkehrsdurchsatz nicht. Die in dem zitierten Gutachten genannte Befahrbarkeit von 400 Fahrzeugen je Stunde könne auf die Obernzeller Straße nicht angewendet werden und sei bar jeder Realität. Jeder Begegnungsverkehr sei bestenfalls mit einem Ausweichmanöver in eine Grundstückszufahrt und/oder eine Straßeneinmündung oder schwieriger und auch nicht selten mit einem Rangiermanöver über einen größeren Straßenabschnitt verbunden. Allein nur während der Blockade z.B. durch ein Zustellfahrzeug, der Müllabfuhr o.ä. sinke die mögliche Verkehrsrate auf null. Die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen vorgegebene stündliche Belastungsgrenze für Wohnstraßen von max. 400 Kfz/Stunde reduziere sich für die Obern-

zeller Straße wie oben dargestellt erheblich. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen könne daher nicht aufgenommen werden. Auch die südliche Münchberger Straße, bislang fälschlicherweise als Zufahrtsstraße eingezeichnet, müsse die zwei Garagen-Zu-/Ausfahrten (Kronacher Straße und Obernzeller Straße) der Obernzeller Straße nutzen.

Sie sei als verkehrsberuhigte Zone ausgebaut, an der sich auch ein Kindergarten befinde. Sie könne als Zufahrtsstraße nicht verwendet werden. Für diesen Straßentyp werde von einer maximal möglichen Verkehrsbelastung von 150 Fahrzeugen bei erwarteten 75 bis 80 Bewegungen je Stunde ausgegangen. Diese Zahl an Bewegungen sei nicht zu erreichen, denn 150 Fahrzeuge je Stunde bedeuteten alle 24 Sekunden ein Auto (3.600 dividiert durch 150), mit einer maximal erlaubten Schrittgeschwindigkeit von 5 km/h. Die südliche Münchberger Straße sei 230 Meter lang. Es könnte daher nach diesen Zahlen bei 5 km/h jede 21,74 Sekunden ein Fahrzeug einfahren ($5000 / 230$). Das heiße, dass im Idealfall ständig eine Fahrzeugbewegung in diesem Straßenabschnitt stattfinden würde. Bei eventuellem Begegnungsverkehr sinke der mögliche Durchsatz sofort und werde sich nach der Klärung der Situation bis zur Auflösung des Staus erhöhen. Das damit verbundene Gefahrenpotential, wenn mehrere Fahrzeuge in einer „Spielstraße“ gleichzeitig unterwegs seien, liege auf der Hand. Die Bewertung der Praxistauglichkeit dieser Belastungsgrenzen wolle man hiermit in die Hände des Stadtrates legen.

Diese „Spielstraße“ sei von den damaligen Stadtplanern ja gerade deshalb als verkehrsberuhigte Straße konzipiert worden, um Durchgangsverkehr abzuwenden. Diesen Teil der Münchberger Straße jetzt mit Durchgangsverkehr zu beplanen, sei ja geradezu ein Schlag in das Gesicht der Amtsvorgänger. Es habe damals gegolten, den sich als Durchgangsverkehr entwickelnden Schleichverkehr zur Umgehung der Kreuzung Fasangarten-/Balanstraße abzublocken. Somit sei ohne zusätzliche eigene Erschließungsstraßen eine Bebauung in dieser Größenordnung nicht möglich. Eine Lösung dieses Problems könne und wolle man nicht anbieten, das müssten die planenden Architekten und Stadtplaner lösen. Parkverbote, Einbahnregelungen oder gar eine Höherstufung der Obernzeller Straße von einer reinen Anliegerstraße in eine allgemeine Wohnstraße stelle eine nicht hinnehmbare Beeinträchtigung dar.

Die geplante Verkehrsführung verlaufe ausschließlich über die Obernzeller Straße (Tempo 30) und den südlichen Teil der Münchberger Straße (Spielstraße). Die Obernzeller Straße sei gegenwärtig, aufgrund parkender Autos, nur einspurig befahrbar. Man frage sich, wie das deutliche Mehraufkommen an Fahrzeugen ohne Stauung und somit erhöhter Abgas- und Lärmbelästigung zu bewältigen sei. Es werde morgens und abends zu Staus auf der Kreuzung Obernzeller / Balanstraße sowie Münchberger Straße / Fasangartenstraße kommen mit der Folge der erhöhten Abgas- und Lärmbelästigung.

Man frage, ob die Obernzeller Straße erweitert werden solle. Bisher ende der östliche Teil der Obernzeller Straße an der Privatfläche der angrenzenden Familien Hausnummer 9a und Hausnummern 11 / 11 a. Die Fläche sei nicht ausreichend

breit für eine zweispurig befahrbare Straße plus Gehwegen pro Seite. Wenn diese private Fläche zwischen Münchberger Straße 9a und 11 / 11 a in eine Erschließungsstraße zum neuen Wohngebiet umgewandelt würde, entstünde hier, Münchberger Straße / Ecke Obernzeller Straße, eine Kreuzung mit erheblicher Lärm- und Abgasbelastung durch Bremsen und Anfahren der Fahrzeuge. Auch für spielende Kinder; die in der südlichen Münchberger Straße eigentlich unbesorgt spielen könnten (verkehrsberuhigte Spielstraße), steige das Gefahrenpotential.

Im Viertel lebten viele ältere Mitbürger*innen sowie Menschen mit Behinderungen, die mit Rollatoren bzw. Rollstühlen aufgrund der Abschüssigkeit der Gehsteige direkt auf der Obernzeller Straße statt auf den Gehsteigen unterwegs seien. Sowohl während der Bauphase als auch durch das erhöhte Verkehrsaufkommen danach seien diese Menschen erheblich gefährdet.

In keiner Weise tragbar sei, die Münchberger Straße zu einer Zubringerstraße zu der neuen Wohnsiedlung umzufunktionieren. Die Münchberger Straße sei bis dato eine verkehrsberuhigte Straße (Zeichen 325 StVO), auf der Kinder, die dort in Vielzahl lebten, stetig spielten. Auch ansonsten könne die Münchberger Straße in keiner Weise die dann benötigten Kapazitäten fassen. Die Münchberger Straße als Zubringerstraße zu der geplanten Siedlung mit ca. 220 Wohneinheiten würde somit von einer verkehrsberuhigten Spielstraße zu einer Hauptverkehrsader werden. Durch den nunmehr vorgelegten Plan würde sich für die Bewohner*innen der Münchberger Straße die bislang verkehrsberuhigte Zone also bislang zu einer frequentiert befahrenen Straße entwickeln, die neue Wohnsiedlung hingegen wäre komplett verkehrsberuhigt. Die Anwohner*innen der Münchberger Straße selbst jedoch bekämen sämtliche negativen Folgen direkt als Betroffene zu spüren.

Im Übrigen seien die Zahlen zu den Verkehrsströmen der Stadt München nicht nachvollziehbar. Bei einem derzeitigen Motorisierungsgrad von 91% gehe die Stadt von einer daraus abzuleitenden maximalen Steigerung von 100% aus. Zum einen werde dabei übersehen, dass in dem Wohngebiet auch ältere Leute und Kinder lebten, die allesamt kein Fahrzeug benutzten. Zum anderen widerspreche sich die Stadt selbst, wenn sie in ihrer Aktualisierung des Gutachtens von einer nahezu Vervierfachung des jetzigen Verkehrsaufkommens ausgehe. Die Stadt gehe also selbst von einem erheblichen Mehr-Verkehrsaufkommen aus. Dies seien unrealistische und widersprüchliche Prognosen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens.

Im Übrigen diene die Münchberger Straße für die dort wohnenden Kinder wie auch für die Kinder, die das Kinderhaus besuchten, als Zugangsweg zum Kinderhaus, das 2016 für ca. 100 Kinder errichtet worden sei. Dies bedeute, dass die Münchberger Straße, die keine Fußwege habe, übermäßig stark von kleinen Kindern benutzt werde. Solange die Straße als verkehrsberuhigte Zone ausgestaltet sei, berge dies wenige Risiken. Wenn die Straße nunmehr als groß ausgelegte

Zufahrtsstraße für das neue Siedlungsgebiet diene, gingen hiermit auch erhebliche Gefahren für die Kinder einher. Es handele sich um ein Kinderhaus für Kleinkinder, die mit den Straßenverkehrsregelungen noch nicht vertraut seien.

Zur mangelnden Verkehrserschließung werde von der Referentin weiterhin vorgetragen, dass ein Verkehrsgutachten ergebe, dass die Belastungsgrenze einer verkehrsberuhigten Zone (südliche Münchberger Straße) von 150 Kfz-Bewegungen je Stunde mit dem Prognosehorizont 2030 nicht erreicht werde. Im Gutachten sei festgelegt worden, dass mit einer erwarteten Belastung von 75 bis 80 Bewegungen/Stunde zu rechnen sei. Bei 80 Fahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von 5 km/h wären das alle 45 Sekunden ein Fahrzeug. Die laut Gutachten zu durchfahrende verkehrsberuhigte Zone auf der südlichen Münchberger Straße sei 230 m lang. Bei der in „Spielstraßen“ erlaubten Schrittgeschwindigkeit (5 km/h) betrage die Durchfahrtsdauer 166 Sekunden. Damit würden bei dieser angenommenen Bewegungsrate auf dieser Strecke zeitgleich 3,6 Fahrzeuge unterwegs sein. Das könne dieser Straßenabschnitt nicht aufnehmen und wäre für die sonstigen Nutzer der verkehrsberuhigten Zone gefährlich. Bei eventuellem Begegnungsverkehr sinke der mögliche Durchsatz sofort und werde sich nach der Klärung der Situation bis zur Auflösung des Staus erhöhen. Das mit dieser dann auftretenden Verkehrsverdichtung verbundene Gefahrenpotential, wenn mehrere Fahrzeuge in einem Abschnitt der „Spielstraße“ gleichzeitig unterwegs seien, liege auf der Hand. Die Bewertung der Praxistauglichkeit dieser angenommenen Belastung wolle man hiermit in die Hände des Stadtrates legen. Nach dem Gutachten wäre die Belastungsgrenze erst bei bis zu 150 Bewegungen je Stunde (nahezu die doppelte Verkehrsmenge als oben berechnet) erreicht.

Die in den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen vorgegebene stündliche Belastungsgrenze für Wohnwege (max. 150 Kfz-Bewegungen/Stunde) könne hier auf Grund der baulichen Gegebenheiten, Parkmarkierung, Baumbestand und Pflanztröge zum Verkehrsfluss auf der südlichen Münchberger Straße nicht angewendet werden.

Zur verkehrlichen Erschließung sei von der Referentin zur Änderung des Flächennutzungsplanes weiterhin vorgetragen worden, dass eine Ausfahrt aus dem Planungsgebiet, mit der Möglichkeit nach rechts und links auf die Fasangartenstraße abzubiegen, möglich sei. Das müsse in zwei Positionen nachgeprüft bzw. widersprochen werden:

1. Diese Ausfahrt müsste nach den vorliegenden Gegebenheiten direkt in die Brückenrampe der Fasangartenstraße über die Autobahn gebaut werden. Nach allen Erfahrungen eines Autofahrerlebens stelle diese nicht einsehbare Ausfahrt einen ständigen Gefahrenpunkt dar und werde daher von zukünftigen Bewohner*innen nicht angenommen werden können. Damit werde nahezu der gesamte Verkehr zum Planungsgebiet über die Obernzeller Straße abgewickelt.

2. Für diese Ausfahrt werde das kartographierte Biotop (M-0528-001) durchschnitten und damit zerstört. Ein Biotop rechtfertige doch den Aufwand der Regis-

trierung nur, wenn damit die Erhaltung sichergestellt sei und damit Veränderungen verboten würden. Zur Zerstörung des Biotops enthalte die Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00246, in der die Änderung des Flächennutzungsplanes behandelt worden sei, keine Information.

Das zentrale Planungsproblem sei die Anbindung des Planungsgebietes an das öffentliche Straßennetz. Die Aussagen im Entwurf des Satzungstextes seien von einer auffälligen Kargheit und ein Schulbeispiel für die Herstellung eines falschen Bildes von einem Sachverhalt durch Verschweigen von Tatsachen, die diesem widersprächen.

Es würden viele Punkte angesprochen, z.B. Tempo 30/50, Einbahnstraßen, Park-/Halteverbote, Verkehrssicherheit, etc., aber auch hier leider keine konkreten Absichten kundgetan. Bezüglich der Belastung der Obernzeller Straße wäre die Aussage „moderate Mehrbelastung“ unabhängig von der Richtigkeit des Gutachtens ohnehin nur dann korrekt, falls eine zusätzliche Anbindung an die Fasangartenstraße komme. Man vertage die Lösung der Probleme auf den Sanktimmerleinstag mit dem Verweis, es obläge der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt München, Anordnungen im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu treffen. Dies könne man so in dieser Art und Weise nicht akzeptieren. Man erwarte, dass man sich vorab Gedanken mache, Alternativlösungen präsentiert würden, bevor unabänderliche Fakten geschaffen würden.

Man fordere hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Verkehrsführung über die Obernzeller Straße - eventuell Parkverbot, Einbahnstraßenregelung, Verkehrsbelastung; Zusätzliche Tiefgaragenausfahrt Kronacher Straße; Zusätzliche bzw. gesonderte neue Ausfahrt in Richtung Fasangartenstraße; Verkehrsproblematik Ecke Obernzeller Straße / Balanstraße; Verkehrsaufkommen zwischen Balanstraße und Ständlerstraße bzw. Chiemgaustraße; mögliche Behinderung von Notdiensten, Polizei, Feuerwehr, Kranken- und sonstigen Hilfs- und Einsatzfahrzeugen (Straßenbreite im Wohngebiet unzureichend); keine Änderung von Anliegerstraßen (Obernzeller und Münchberger Straße) und privaten Wegeflächen in Erschließungsstraßen; Gefährdung von Kindern, Senioren und Behinderten durch die neu geschaffenen „Wohngebietsautobahnen“; Flächenfraß und Versiegelung der Böden; Straßen im Planungsgebiet errichten (statt autofreie Zone zu Lasten des Wohngebietes); Münchberger Straße als verkehrsberuhigter Bereich, damit verbunden sicherer Zugang zur Kindertagesstätte.

Angabegemäß sollten ca. 10% der baulichen Anlagen für gewerbliche Zwecke und eine weitere Kita zur Verfügung stehen, also 2.251 Quadratmeter. Welche Art von Geschäften, Büros etc. untergebracht werden sollten, stehe noch nicht fest, eventuell Büros oder Gastronomie etc. Der damit verbundene gewerbliche Verkehr solle ebenfalls über die Anliegerstraßen der Einwendenden abgewickelt wer-

den. Man frage, ob hierfür Parkplätze vorgesehen seien. Da hierfür offenbar keine ausreichende Anzahl an Tiefgaragenstellplätzen zur Verfügung stehen würden, sei davon auszugehen, dass die Anliegerstraßen der Einwendenden zugesperrt würden. Auch ein Gemeinschaftsraum für größere Veranstaltungen (gegebenenfalls mit zusätzlichem Besucherverkehr) sei vorgesehen, der in jedem der geplanten Häuser zulässig wäre.

Hinzukomme, dass bis zu 50% der öffentlichen Grünfläche (direkt hinter den Häusern an der Münchberger Straße) zu öffentlichen Spiel- und Sportflächen umgewidmet würden, also ca. 2.900 Quadratmeter. Unabhängig von den daraus resultierenden Lärmbelastungen werde dadurch auch der Verkehr auf den Straßen steigen, da auch Nicht-Anwohner diese Flächen benutzen dürften. Auch für diese aufgeführten Positionen reiche das Verkehrskonzept absolut nicht aus. Diese Aspekte führten dazu, dass der Erholungswert der eigenen Gärten der Bestandsbebauung immer weiter abnehme und durch die genannten Planungsdetails erneut nicht angemessen Berücksichtigung finde.

Stellungnahme:

Der Begriff "Stichstraße" hebt die konkrete Funktion der späteren Verkehrsanlage hervor, während es sich bei dem Terminus "öffentliche Straßenverkehrsfläche" um einen Rechtsbegriff handelt, der die öffentlich-rechtliche Qualität der Flächen beschreibt. Beide Parameter ergänzen sich, sind also nicht widersprüchlich.

Die Verlängerung der Obernzeller Straße östlich der Münchberger Straße hat mit 8,50 m die gleiche Breite, wie die ausgebauten Bestandsstraßen, deren Abmessungen und deren Belastbarkeit für die üblichen Anforderungen ausreichend dimensioniert sind.

Unter dem Punkt 6.1. Leistungsfähigkeit des Erschließungsnetzes sind im Verkehrsgutachten von 2019 die Orientierungswerte der maximal stündlichen Verkehrsstärke nach RAST 06 dargestellt, die auch zukünftig deutlich unterschritten werden.

Zum Thema Parken und Halten siehe die Stellungnahme unter A6.7.5 Park- / Halteverbot. Zum Thema Anschluss der Kronacher Straße an die Balanstraße siehe die Stellungnahme unter A 6.6 Erschließungskonzept - allgemein und A6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung.

Die Planung sieht drei öffentlich zugängliche Flächen vor: die öffentliche Grünfläche die Angerfläche und die Allmende östlich der Bebauung die zukünftig als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt werden können.

Zum Thema Nachhaltigkeit, siehe die Stellungnahmen unter A 11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte.

Wie in der Begründung unter 4.9 Notwendige Stellplätze beschrieben, wird festgesetzt, dass aus städtebaulichen, gestalterischen, grünordnerischen Gründen die Stellplätze in einer Tiefgarage unterzubringen sind. Dies ermöglicht einerseits

einen sparsamen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen und erhöht die Wohnqualität im Planungsgebiet, ist aber auch teurer als eine oberirdische Situierung. Hauptnutznießer sind insofern die zukünftigen Bewohner aber auch die Nachbarn aus dem Bestandsgebiet, die die öffentlichen Freiflächen und die mit Dienstbarkeit dinglich zu Gunsten der Allgemeinheit gesicherten Flächen nutzen können.

Die vorhandenen Straßen werden auch zukünftig ihrer Zweckbestimmung entsprechend genutzt. Im Gutachten von 2019 wird aber deutlich, dass auch mit dem zukünftigen Mehrverkehr die Orientierungswerte der RAST o6 zum Teil deutlich unterschritten werden. In einer Analyse durch den Verkehrsgutachter vom April 2021 wurde zusätzlich eine Nachverdichtung im bestehenden Wohngebiet untersucht und der Prognosehorizont 2035 berücksichtigt. Auch hier wird nachgewiesen, dass der zukünftige Mehrverkehr im verträglichen Rahmen liegt.

Zur Ausfahrt auf die Fasangartenstraße siehe Stellungnahme unter A 6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen - Zufahrten und Ausfahrten, unter A 6.7.6 Verkehrssicherheit und zum Biotop (M-0528-001) unter A 5.2 Artenschutz - Gefährdung von Tieren und Pflanzen, Biotop.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht
- A 2.6 Abwägung
- A 3.4.1 Art der baulichen Nutzung / Alternative Nutzungen / Gewerbebetriebe
- A 6.1 Allgemein / Gutachten / Erschließungskonzept / Alternativen
- A 6.6.1 Ruhender Verkehr / Notwendige Stellplätze, Mangelndes Stellplatzkonzept Autofreies Wohnen
- A 6.7 Verkehrliche Auswirkungen der Planung
- A 6.7.5 Park- / Halteverbot
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole und
- B 4.2. „Art der baulichen Nutzung“ in der Begründung

6.7.2 Kritische Bereiche mit Lösungsvorschlägen

Als besonders kritische Bereiche werden genannt:

- Umgebung / Balanstraße
- Kreuzung Obernzeller Straße / Balanstraße
- Umgebung / Fasangartenstraße
- Obernzeller Straße
- Kreuzung Obernzeller Straße / Kleinfeldstraße
- Münchberger Straße
- Ausfahrt der Münchberger Straße auf Fasangartenstraße
- Kronacher Straße

Bei der jetzigen Verkehrsplanung existierten drei Knotenpunkte - jeder für sich bereits mache das Verkehrskonzept unrealistisch. In der Kombination von allen dreien werde es unmöglich. Ganz zu schweigen von eventuellen Notsituationen.

Knotenpunkt 1) Balanstraße – Obernzeller Straße (Westseite des Quartiers):
Schon jetzt, ohne zusätzliche 228 Wohnungen, entstünden häufig kritische Verkehrssituationen bei der Ein- und Ausfahrt von Pkw der Balanstraße in die Obernzeller Straße. Dieses würde sich durch eine derartige Erhöhung der Bebauungsdichte erheblich verstärken. Z.B. lasse sich der auf der Balanstraße auftretende Verkehrsstau durch in die Obernzeller Straße einbiegende Fahrzeuge nur dadurch auflösen, dass ein aus der Obernzeller Straße ausfahrendes Fahrzeug zurücksetze, um die Einfahrt freizugeben. Durch diese schon jetzt bevorzugt genutzte Zufahrt komme es bereits zu einer Staubildung auf der Balanstraße. Durch die geplante Wohnbebauung werde sich der hier einbiegende Verkehr auf das Siebenfache erhöhen, von aktuell im Schnitt 12 Fahrzeugen pro Stunde erhöhen auf 80 Fahrzeuge in Spitzenzeiten. Hierdurch stau sich der Verkehr nach nördlich, stadteinwärts bis auf den Bahnübergang der Bahnlinie der S7, was ein erhebliches Sicherheitsproblem darstelle. Stadtauswärts, südlich sei der Fußgängerübergang mit Zebrastreifen betroffen. Besondere Verkehrsbehinderungen würden auftreten, wenn sich zwei größere Fahrzeuge auf der Obernzeller Straße begegnen müssten. Kaum auszudenken sei eine Situation eines größeren Einsatzes mehrerer Rettungsfahrzeuge.

Knotenpunkt 2: Fasangartenstraße - Münchberger Straße (Nordseite des Quartiers):
Gänzlich unübersichtlich und daher gefährlich sei schon jetzt das Ausfahren aus dem Quartier von der Münchberger Straße auf die Fasangartenstraße. Da die herannahenden Fahrzeuge auf der Fasangartenstraße erst sehr spät gesehen werden könnten, sei schon jetzt die Wartezeit auf eine Ausfahrgelegenheit in die Fasangartenstraße hinein lang, was bereits jetzt zu Rückstau in die Münchberger Straße führe. Noch bedenklicher sei es, wenn in dieser Situation Fahrzeuge in die Münchberger Straße einbiegen wollten. Es hätten sich dort schon jetzt mehrere Unfälle und zahlreiche kritische Verkehrssituationen ereignet. Auch für die Kinder des Kinderhauses Münchberger Straße bedeute mehr Verkehr in dem Bereich mehr Gefahr. Somit könne der Zufahrtsverkehr über die Münchberger Straße, einbiegend von der Fasangartenstraße ebenso wenig bewältigt werden, da diese häufig von ausfahrenden Autos blockiert werde. Hier würde sich allein die Anzahl der einbiegenden Fahrzeuge gemäß des Verkehrsgutachtens verzehnfachen. Und zwar von aktuell durchschnittlich 9 Fahrzeugen pro Stunde auf 90 Fahrzeuge pro Stunde in Spitzenzeiten. Dies sei eine Planung, welche die realen Gegebenheiten völlig außer Acht lasse. Zudem verfüge die verkehrsberuhigte Münchberger Straße naturgemäß über zahlreiche Engstellen und sei somit für größere Noteinsatzfahrzeuge nicht passierbar. Auch führe die ohnehin fortschreitende Nachverdichtung im bestehenden Quartier wie auch das gesteigerte Verkehrsaufkommen durch das Haus für Kinder in der Münchberger Straße zu einer

starken Zunahme des Verkehrsaufkommens, welche in dem vorgelegten Gutachten nicht vollständig erfasst sei. Weiterhin sei die Befahrbarkeit dieser beiden genannten Wohnstraßen durch dort parkende Fahrzeuge eingeschränkt, was sich besonders beim Einsatz von Rettungsfahrzeugen (Feuerwehr, Polizei, KIT, SEK) in prekärer Weise auswirken könne. Man frage, ob ein Gutachten über ausreichende Rettungswege vorliege. Somit sei die derzeit geplante Erschließung dieses überdimensioniert geplanten Wohnquartiers mit alleiniger Zufahrt über die Obernzeller und Münchberger Straße verkehrstechnisch sowohl gefährlich als auch in höchstem Maße unrealistisch.

Und dabei sei ein wichtiger dritter Knotenpunkt bisher gänzlich außer Acht geblieben: Dieser werde durch diese unzureichende Zufahrt-Planung erst hervorgerufen.

Knotenpunkt 3: Kreuzung zwischen Obernzeller Straße und Münchberger Straße (nahe der südlichen Einfahrt zur Tiefgarage 2:)

Bei der momentanen Zufahrtsplanung träfen sämtliche Fahrzeuge, die das neu geplante Quartier anfahren wollten, also Bewohner*innen, Besucher*innen, Kita und Lädenbesucher*innen an dem Kreuzungspunkt dieser beiden Straßen unweigerlich aufeinander und müssten dieses Nadelöhr passieren. Dieses werde zwangsweise von der jetzigen Verkehrsplanung herbeigeführt. Gemäß der Verkehrsanalyse würden pro Stunde zur Nachmittags-/Abendspitzenzeit allein 170 Fahrzeuge aus verschiedenen Richtungen auf die Tiefgarageneinfahrten zu fahren und träfen in einer kleinen, schmalen Wohnstraßenkreuzung aufeinander, bei der schon jetzt rangiert werden müsse, wenn einmal zwei Autos gleichzeitig eintreffen würden. Die Autos würden von Süden über die Münchberger Straße bzw. von Westen über die Obernzeller Straße einfahren. Sie alle hätten das gleiche Ziel, nämlich das neue Wohnquartier und müssten zwangsweise die Kreuzung dieser beiden schmalen Wohnstraßen passieren. Sie hätten für die Weiterfahrt lediglich eine 5,5 m breite sich verjüngende Obernzeller Straße zur Verfügung bzw. kämen aus der verkehrsberuhigten, schmalen Münchberger Straße. Und Gegenverkehr komme noch hinzu. Das heiße, es träfen im Schnitt jede 20 Sekunden ein einfahrendes Auto an der Kreuzung ein. Wenn ebenso viele Autos ausfahren würden also alle 10 Sekunden. Es komme folglich inmitten einer Wohnsiedlung mit Gärten zur Straße hin zu stehendem Verkehr zur Nachmittags-/Abendstoßzeit. Man fordere die Stadträt*innen auf, selbst einmal mit dem Auto von beiden Richtungen über diese Kreuzung zu fahren und sich dann diese jetzt bereits so prognostizierten Pkw-Zahlen vorzustellen. Man würde sehen, es sei so nicht machbar. Doch dazu käme es nur durch die Umsetzung der hier vorgelegten Bebauung mit Verkehrsführung, die bereits jetzt als Fehlplanung erkennbar und somit vermeidbar sei. Das heiße, sowohl die verkehrstechnische Erschließung als auch die Größe des neuen Wohnquartiers müssten neu überdacht werden.

Man schlage Lösungsansätze vor:

Als Lösung würden folglich weitere, von diesen beiden Straßen unabhängige Zufahrtsmöglichkeiten für das zu bebauende Grundstück benötigt. Insbesondere sinnvoll sei die zusätzliche Erschließung des Gebietes von Süden über die Fasangartenstraße über eine Parallelstraße entlang der Autobahn. Dies erscheine als eine realistische Möglichkeit, ja die bestmögliche Alternative. Denn dieses würde gleichzeitig Abhilfe schaffen für die Verkehrs- und Erschließungsprobleme des neuen Quartiers. Zudem sei dies gemäß der Einschätzung der Stadtverwaltung auch möglich, es müsste lediglich die Straße, die geplante Baustraße, von der Fasangartenstraße kommend und durch das Quartier führend als permanent geplant und belassen und die Tiefgaragen von hier aus angefahren werden. Wie unter Punkt 7.6 „Baustellenverkehr“, „Stellungnahme“ im Billigungsbeschluss vom 08.04.2020 ausgeführt, werde auch eine anderweitige Erschließung über die Fasangartenstraße ganz offensichtlich als möglich angesehen. Und zwar für die Verkehrsführung während der Bebauung. Zitiert wird der vierte Absatz unter Punkt 7.6 „Baustellenverkehr“, „Stellungnahme“ im Billigungsbeschluss. Das heiße, die Erschließung des Neubaugebietes von Süden durch die Fasangartenstraße sei selbst für schwere Baufahrzeuge aus Sicht der Stadtverwaltung nicht nur realistisch, sondern sie schließe sogar die Errichtung einer Straße innerhalb des Planungsgebietes ein. Und genau dieses sei auch für die Erschließung des neuen Wohnquartiers die bestmögliche Lösung, wenn diese Erschließungsstraße im Osten und parallel der Autobahn verlaufe und Parkmöglichkeiten beinhalte. Dadurch werde nicht nur das bestehende Wohngebiet und die ohnehin engen Straßen entlastet. Es werde auch der Parkplatzsuchverkehr auf diese Weise abgefangen. Und Noteinsatzfahrzeuge könnten das neue Quartier ebenfalls gut anfahren. Dies bedeute, das gesamte Neubaugebiet könne über die Fasangartenstraße von Süden angefahren werden, statt über zu schmale Wohnstraßen. Denn auch dieser autobahnahe Bereich werde vom Umgriff der Änderung des Flächennutzungsplanes erfasst, so dass diese Möglichkeit realistisch sei. Wenn dann zusätzlich zu dieser Ein- und Ausfahrt zu den Tiefgaragen und des neuen Quartiers nach Süden auf die Fasangartenstraße die oben genannten drei Wohnstraßen zum Ausfahren genutzt werden könnten, so würde sich dieser Verkehr auf die Münchberger Straße, die Obernzeller Straße und die eröffnete Kronacher Straße verteilen. Dadurch würden diese bestehenden Wohnstraßen nicht, wie jetzt geplant, völlig mit stehendem Verkehr überlastet. Hierfür müssten lediglich die Entscheidungsträger aus den Verantwortungsbereichen der Autobahn und der DB einbezogen werden. Die Lebensqualität von 1500 Münchner Bürger*innen rechtfertige aus Sicht der Einwendenden eine derartige Absprache durch die Landeshauptstadt München und die GEWOFAG.

Ergänzt werden sollte die Verkehrsentslastung durch die Öffnung der Kronacher Straße nach Westen zur Balanstraße hin. Dadurch könne die nördlich gelegene Tiefgarage direkt angefahren werden. Diese Öffnung der Kronacher Straße sei realistisch, denn die S7-Bahntrasse werde ohnehin tiefer gelegt werden müssen, wie es die S3 bereits an der Fasangartenstraße worden sei. Grund dafür seien Straßenstaubildungen auf der Balanstraße und die Behinderung durch Bahnschranken schon jetzt bei eingleisigem Verkehr der S 7.

Alternativ wäre die Erschließung von Norden über die Hochäcker Straße zu diskutieren, denn dort verlaufe bereits eine teils geteerte Straße parallel zur Autobahn A 8 in Richtung des neu geplanten Wohngebietes. Auch sei hier die S7-Bahnunterführung bereits verbreitert worden, so dass ausreichend Durchlass auch für Fahrzeuge bestehe. Auch hier müssten gegebenenfalls die Zuständigen für die Autobahnanlagen von der Landeshauptstadt München mit einbezogen werden. Man frage, was gegen diese Möglichkeiten spreche, wenn dadurch die Lebensqualität von zahlreichen hier bereits Wohnenden ebenso erhalten werde und die Lebensqualität der neu zuziehenden Mitbürger*innen.

Ergänzend müsse die Dimensionierung des neuen Wohngebietes von 228 auf maximal 100 Einheiten verträglich reduziert werden. Denn die geplante Verkehrsführung und die Zufahrt zu dem geplanten Wohngebiet führten über nur eine Kreuzung innerhalb des Wohngebietes über verkehrsberuhigte Wohnstraßen und eine schmale, sich weiter verjüngende Straße. Dies sei eine obligat von jedem Fahrzeug zu passierende Kreuzung Münchberger/Obernzeller Straße, Zusammentreffen direkt vor der Zufahrt zur Tiefgarage 2. Dies stelle mit einem Fahrzeug alle 10-20 Sekunden ein unzumutbares Nadelöhr mit Stau und stehendem Verkehr in dem bereits bestehenden Wohnquartier dar. Zudem könnten Rettungsfahrzeuge nicht ausreichend ein- und ausfahren und die Einfahrt in das Quartier, die ohnehin schon stau- und unfallgefährlich sei, würde sich auf das sieben- bis zehnfache erhöhen. Weiterhin werde seitens der Stadtverwaltung eingeräumt, dass zwar keine flächendeckenden aber womöglich streckenweise verkehrsbeeinflussenden Veränderungen in der Obernzeller und Münchberger Straße vorgenommen würden. Man frage, wo dann die jetzigen Anwohner*innen noch parken sollten, wenn die Parkplätze jetzt schon zu wenige seien. Der Parkplatzsuchverkehr finde keinerlei Niederschlag in dem von teils lediglich hochgerechneten Ursprungszahlen ausgehenden Verkehrsgutachten. Während der Bauzeit und auch anschließend seien die Wohnstraßen, Münchberger und Obernzeller Straße, erheblichen Mehrbelastungen ausgesetzt.

Das Erschließungskonzept werde nach wie vor kritisch gesehen. Acht Seiten vollständig berechtigte Bedenken würden mit einer halbseitigen Stellungnahme abgekanzelt. Auch Ziffer 4.9. „Verkehr, Stellplätze“ der Begründung helfe da nicht wirklich weiter.

Stellungnahme:

An der Kreuzung Balanstraße / Obernzeller Straße wurden in der Analyse 2019 640 Kfz/Tag und 75 Kfz/h ermittelt. Im Planfall Prognose 2035 bis zu 790 Kfz/Tag und 160Kfz/h. Sowohl die Straßenquerschnitte, als auch die Knoten sind für den prognostizierten Verkehr und eventuelle Rettungseinsätze ausreichend dimensioniert. Allerdings wird die Qualitätsstufe B erreicht.

Für die Münchberger Straße wird in der Prognose 2030 Nullfall Betrachtung 25 bis 30 Kfz/h ermittelt. Nach der Planung werden hier für die Spitzenstunde 110 bis 115 Kfz/h erwartet, was 80 % der Leistungsfähigkeit dieser verkehrsberuhig-

ten Straße entspricht.

Die im Lösungsansatz vorgeschlagene „permanente“ Anbindung des Planungsgebietes an die Fasangartenstraße ist nicht möglich, da die Einfahrt in das Planung ohne Umbau und Verbreiterung der Fasangartenstraße mit einer zusätzlichen Spur für Linksabbieger nicht möglich ist. Für den Baustellenverkehr kann aber eine befristete Zufahrt für Baustellenfahrzeuge ggf. einer Lichtsignalanlage eingerichtet werden.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 6.6.5 Alternativen / Überarbeitung des Konzeptes / Forderung nach Neuplanung
- A 6.7.5 Park- / Halteverbot

6.7.3 Verkehrsfluss / Verkehrsmengen/ Leistungsfähigkeit

Die Käufer der Anwesen an der Münchberger Straße (zwischen Obernzeller Straße und Kronacher Straße) hätten seinerzeit den Straßengrund erwerben müssen und 90% der Erschließungskosten bezahlen müssen. Sie seien nicht zur Duldung eines erhöhten Verkehrsaufkommens durch einen unerlaubten Nichtanliegerverkehr für die Erreichbarkeit einer Tiefgaragenzufahrt/-ausfahrt und eines Großwohnquartiers verpflichtet, da eine solche in die Münchberger Straße mündende Zu- und Ausfahrt und eine weitere Ausfahrt über das Flurstück 806/1 nicht zum Anliegerbereich der Münchberger Straße gehörten. Hinzu komme, dass der unerlaubte Nichtanliegerverkehr auf der Münchberger Straße anteilmäßig den erlaubten Anliegerverkehr unzulässigerweise um ein Vielfaches übersteigen würde. Dies gelte auch für den verkehrsberuhigten Bereich der Münchberger Straße zwischen Obernzeller Straße und Eslarner Straße. Dieser Straßenabschnitt, auf dem Kinderspiele überall erlaubt seien, sei keine Erschließungsstraße für eine Tiefgaragenzufahrt. Bei den mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen überwiege die Aufenthaltsfunktion, der Fahrzeugverkehr habe nur eine untergeordnete Bedeutung, was im Falle eines Verkehrs zur Erreichung einer Tiefgarage für ein Wohnquartier nicht mehr der Fall wäre. Die Obernzeller Straße sei lediglich eine Anliegerstraße und keine Erschließungsstraße für eine Tiefgarage eines Großwohnquartiers.

Stellungnahme:

Im Verkehrsgutachten sind auf der Verlängerung der Obernzeller Straße 420 KFZ / Tag berücksichtigt. Darin enthalten sind die Zufahrten zur GTGa und sonstige ein- und ausfahrende KFZ. Für den Abschnitt Obernzeller Straße westlich der Münchberger Straße wurden in der Prognose 2030 (590 KFZ / Tag) und in der Prognose 2035 mit Berücksichtigung des Mehrverkehrs aus der Nachverdichtung (620 KFZ /Tag) ermittelt.

Die heute vorgesehene Verkehrsführung wurde nach der Beteiligung der Öffentlichkeit im April 2017 und nach der Beteiligung der Fachstellen und Träger öffent-

licher Belange entwickelt und setzt nun die Verlängerung der Obernzeller Straße bis zur Angerfläche als Straßenverkehrsfläche fest und wird über ein für einen beschränkten Nutzerkreis als dinglich gesichertes Fahrrecht durch das Planungsgebiet fortgesetzt.

Bereits der übergeleitete Baulinienplan hat in der Verlängerung der Obernzeller Straße bis zu einer Tiefe von ca. 15 Meter Straßenverkehrsfläche auf dem Grundstück FINr. 807/17 festgesetzt. Die Breite entspricht mit 8,50 m der Breite der bestehenden umliegenden Straßen.

Die umliegenden Straßen sind im Eigentum der LHM, als öffentliche Straße gewidmet und dienen dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis. Im Verkehrsgutachten von 2019 wird dargelegt, dass zusammen mit den im Bebauungsplan geplanten Straßenflächen die Erschließung des Planungsgebietes gesichert werden kann und die durch den Mehrverkehr ausgelösten Belastungen für die Bestandsbewohner*innen die geltenden Richt- und Orientierungswerte einhalten.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Stellungnahmen unter den Ziffern:

- A 6.7.4 Einordnung / Änderung der Straßenkategorie / Höherstufung Verkehrsberuhigter Bereich
- A 6.7.6 Verkehrssicherheit
- A 6.7.7 Kosten für die Bestandseigentümer*innen

6.7.4 Einordnung / Änderung der Straßenkategorie / Höherstufung Verkehrsberuhigter Bereich

Erschließungsstraßen der Straßenkategorie V seien Anliegerstraßen und Wohnstraßen/-wege für Zeilen-, Reihen und Einzelhäuser, die ausschließlich der kleinräumigen Erschließung / dem Wohnen dienen und nicht der Erschließung eines allgemeinen Wohngebietes und der dort zugelassenen Nichtwohnnutzungen. Der Nutzungsanspruch einer ES V bestehe in Aufenthalt und Parken und der kleinräumigen Erschließung.

Welche Festsetzungen für die „Öffentlichen Straßenverkehrsflächen“ (alternativ zu Stichstraße) gelten sollten, sei nicht dargelegt worden und daher auch nicht, welche höchstzulässigen Lärmpegel in diesem Bereich gelten sollten. Dies gehe auch nicht aus dem Gutachten vom 04.03.2020 hervor. Lediglich in der Stellungnahme des Gutachters werde von einem „verkehrsberuhigten Bereich“ und von einem „Wohnweg“ gesprochen.

Außerdem solle auf dem Grundstück mit der Flur-Nr. 806/1 ein Erschließungsring mit Einbahnregelung als nicht öffentliche gewidmete Privatstraße mit Ausfahrt auf die Münchberger Straße (eine Anliegerstraße im reinen Wohngebiet) entstehen, um das Planungsgebiet für das WA 2 (ein Großwohnquartier), das sich im Außenbereich befindet, zu erschließen. Dieser Erschließungsbügel solle als Dienstbarkeitsfläche mit Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis (Müll- und Rettungsfahrzeuge, Umzugs-Lkw etc.) vorgesehen sein.

Im Beschlusstext unter 4.9. „Verkehr, Stellplätze“, „Verkehrskonzept verkehrliche Erschließung“ werde ausgeführt, dass durch die im Planungsgebiet festzusetzenden Straßenverkehrsflächen das Planungsgebiet (WA 2) an das öffentliche „Straßennetz“ angeschlossen werden würde. Diese Ausführungen suggerierten, dass ein direkter Anschluss an eine Sammel-, Quartiers- oder Hauptstraße (Straßenkategorie ES IV o. HS IV) bestehen würde, was nicht der Fall sei. Tatsächlich solle das Großwohnquartier über Anlieger-/Wohnstraßen (Straßenkategorie ES V) eines reinen Wohngebietes (WR) und widersprüchlich bezeichneter Straßenverkehrsflächen erschlossen werden.

Die Münchberger Straße sei zwischen der Obernzeller Straße und der Kronacher Straße eine Anliegerstraße (ES V), die keine Verbindungsfunktion zu einem anderen Bauquartier oder gar zu einem anderen Stadtteil habe. Sie diene zusammen mit anderen Straßen lediglich der Binnenerschließung eines überschaubaren, nur wenige Wohnstraßen umfassenden kleinen Bereichs im Osten des Fassangartens. Bei dem damit den Schwerpunkt bildenden Verkehr aus dem kleinräumigen Umfeld handele es sich nicht um durchgehenden innerörtlichen Verkehr, sondern um Anliegerverkehr.

Stellungnahme:

Einordnung in eine Straßenkategorie

Bei den Straßen in der Umgebung des Planungsgebietes handelt es sich um Ortsstraßen, die der Erschließung dienen:

Erschließungsstraßen der Straßenkategorie ES (Erschließungsstraßen) IV (nahräumig) bzw. V kleinräumig, die der „flächenhaften Erschließung der durch Wohnen, Arbeiten, und Versorgung geprägten Ortsteilen dienen“ (RAST 06). Eine Unterscheidung der Gebiete im Sinne der BauNVO wird hier nicht vorgenommen

Die bestehenden Wohnstraßen und Wohnwege (Kronacher Straße) in der näheren Umgebung des Planungsgebietes sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Der Abschnitt der Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße ist ein verkehrsberuhigter Bereich (mit Zeichen 325.1.)

Eine Anliegerstraße im Sinne der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, 1995, bzw. der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006, RAST 06 besteht hier nicht.

Eine „Höherstufung“ ist hier nicht vorgesehen, zumal auch die Münchberger Straße keine Anliegerstraße ist.

Bezüglich des Lärmpegels wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.11.2 der Begründung verwiesen.

Bisherige / künftige verkehrlichen Regelungen

Zu den Fragen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Qualitäten der Bestandsstraßen wird auf Ziffer 4.9 der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen. Die Qua-

litäten/Charakteristiken des Verkehrsnetzes können bei der vorgesehenen Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Straßennetz erhalten bleiben.

Bei Bedarf sind Anordnungen im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch das Kreisverwaltungsreferat (heute Mobilitätsreferat MOR) als zuständiger Straßenverkehrsbehörde getroffen werden.

6.7.5 Park- / Halteverbot

Eine eventuell mögliche Einrichtung von Halteverbotszonen - wie bereits im Schreiben des Rechtsanwalts vom 28.04.2017 festgestellt – käme einer faktischen Enteignung der Anwohner*innen und einer Einschränkung der durch Grundrechte garantierten Bewegungsfreiheit nahe und stehe im Widerspruch zu Art. 47 BayBO.

Stellungnahme:

Im Verkehrsgutachten wird ausgeführt, dass im weiteren Verfahren über abschnittsweise Haltverbotsbereiche nachgedacht werden sollte - insbesondere im Einmündungsbereich der Obernzeller Straße in die Balanstraße und der Münchberger Straße in die Fasangartenstraße.

Der ein- und ausfahrende Verkehr sollte sich nicht behindern. Im weiteren Straßenverlauf stellt der Parkverkehr eine automatische Geschwindigkeitsbremse dar. Ausweichmöglichkeiten sind aber zu gewährleisten, um eine Begegnung zu erlauben.

Die körperliche Bewegungsfreiheit der Bürger*innen ist ein Grundrecht gemäß Art. 2 Abs. 2 Satz 2 Grundgesetz. Diese Freiheit wird durch die Planung des neuen Wohngebietes nicht eingeschränkt oder gar in Frage gestellt. Es ist kein Widerspruch zu Art. 47 BayBO zu erkennen, da die hier geforderten Stellplätze für das geplante Bauvorhaben in ausreichender Zahl und Größe innerhalb des Planungsgebietes entsprechend der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vorgesehen und die Kosten von der Planungsbegünstigten (Landeshauptstadt München) getragen werden. Eine „faktische Enteignung“ liegt ebenso nicht vor, da es weder ein Recht auf Parken auf der Straßenverkehrsfläche noch einen sonstigen Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Privateigentum auf Gemeindeflächen gibt.

Die Straßenverkehrsordnung erlaubt das Halten und Parken auf Straßen grundsätzlich mit den in § 12 StVO aufgeführten Einschränkungen, es sei denn, es ist ausdrücklich verboten oder ein Vorbeifahren im Sinne von § 6 StVO ist nicht mehr möglich.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter der Ziffer A 1.3 Eigentumsrecht /

Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung verwiesen.

6.7.6 Verkehrssicherheit

Unter 7.4.5.3 „Stellungnahme“, „Verkehrssicherheit“ schließe die Landeshauptstadt München nicht aus, dass auf den Anliegerstraßen des Bestandsviertels Halteverbote durch das Kreisverwaltungsreferat angeordnet werden könnten. Hierdurch würden die Bestandsbewohner benachteiligt, da ihnen selbst die Parkmöglichkeiten genommen werden würden und sich der Parksuchverkehr erhöhen würde.

Es sei geplant, dass eine der beiden Tiefgarageneinfahrten am Ende der Obernzeller Straße sei. Dies bedeute einen regen Verkehrsfluss in der Tempo 30-Zone, in der sonst nur wenige Autos fahren würden. Gerade am Abend, wenn man selbst seinen Feierabend im Garten genießen wollen würde, kämen alle Arbeitenden mit Pkw über die Obernzeller Straße nach Hause und störten die Ruhe. Auch mit vermehrten Abgasen und damit Luftverschmutzung sei zu rechnen.

Mit kleinem Kind bedeute das, dass das Grundstück zur Straße sehr sicher abgeriegelt werden müsse, damit keine Gefahr bestehe, dass das Kind auf die Straße laufe.

Für Kinder und Erziehungsberechtigte

In den letzten Jahren seien nördlich des Anwesens Nr. 29/31 zwei Kindertageseinrichtungen für ca. 100 Kinder, die erfahrungsgemäß noch nicht mit dem Straßenverkehr und seinen Gefährdungen vertraut seien, eingerichtet worden. Deshalb wäre die Umwidmung dieses Abschnittes in eine Zubringerstraße belastend für die Sicherheit der die Kindertageseinrichtung besuchenden Kinder und für die die Kinder absetzenden und abholenden Erziehungsberechtigten oder Beauftragten.

Für Menschen mit Behinderung

Die Familie der Einwendenden sei vor 14 Jahren wegen der besonders ruhigen und naturnahen Lage des Anwesens in der Münchberger Straße eingezogen. Der S-Bahnhof Fasangarten sei bereits seit langer Zeit barrierefrei mit Rampen gestaltet. Für ein rollstuhlfahrendes Familienmitglied habe man einen behindertengerechten Anbau errichtet. Man könne es sich nicht leisten, nun einfach an einen anderen behindertengerechten Ort umzuziehen. Morgens und abends werde das Familienmitglied von einem Sammeltaxi abgeholt / gebracht. Mit Wartezeiten stehe das Sammeltaxi 5 bis max. 15 min. vor dem Haus. Der Rollstuhlfahrer könne auch in das familieneigene Auto nur vor dem Haus einsteigen; auf dem Grundstück sei dafür zu wenig Platz. Ein Halteverbot vor dem Haus könnten wir deshalb nicht akzeptieren.

Da der Rollstuhlfahrer vom Haus zur Münchberger Straße eine Rampe hinunterfahren müsse und man bis zur Straße aufgrund von Hecken den Verkehr nicht einsehen könne, entstünde hier eine besonders gefährliche Situation für den

Rollstuhlfahrer, wenn der Verkehr erheblich zunehme. Da die Gehsteige relativ schmal und oft stark zur Straße hin geneigt seien, seien sie für einen Rollstuhlfahrer nur äußerst schwer zu befahren. Das hohe Risiko, das mit einem falschen Handgriff am Rollstuhl verbunden wäre, wenn daneben der Erschließungsverkehr rolle, mache den Einwendenden Angst. Der Rollstuhlfahrer habe zur Förderung seiner Selbständigkeit von der Krankenkasse ein Rollstuhlzuggerät zur Verfügung gestellt bekommen. Dies könne ab dem Bestandsviertel nur auf der Straße genutzt werden, weil die Gehsteige zu uneben und zu schmal seien. Nur bei der derzeitigen geringen Verkehrsbelastung könne der Rollstuhlfahrer gut auf der Straße fahren. Ein Wegfall dieser Möglichkeit, am öffentlichen Leben teilzuhaben, würde eine unzumutbare Härte darstellen.

Stellungnahme:

Dem Kreisverwaltungsreferat als zuständige Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt München obliegt es, Anordnungen im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu treffen, wenn diese zwingend notwendig sind (§ 45 Abs. 9 StVO).

Hierzu wird darauf hingewiesen, dass bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen der Entscheidungsspielraum auf behördlicher Seite begrenzt ist: Bewegungen sich verkehrsrechtliche Anordnungen nicht innerhalb des rechtlichen Rahmens, sind sie rechtswidrig und unterliegen dem Risiko gerichtlicher Aufhebungen. Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs u. a. beschränken. Allerdings modifiziert und konkretisiert § 45 Abs. 9 StVO diese Ermächtigungsgrundlage dahingehend, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Besondere örtliche Verhältnisse können, wie bereits oben ausgeführt, in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke aber auch in der anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. Zur Klärung dieser Frage werden vom Kreisverwaltungsreferat immer die Erkenntnisse der Polizei herangezogen.

Die Abgrenzung der privaten Grundstücke zum Straßenraum im Bestand kann von den Eigentümern in eigener Zuständigkeit gestaltet werden.

Dabei sind die individuellen Schutz- und Sicherheitsbedürfnisse auf die örtlichen Gegebenheiten und auf die Anforderungen aus den baurechtlichen und gestalterischen Vorgaben (z.B. die Satzung der Landeshauptstadt München über Einfriedungen (Einfriedungssatzung) und die Satzung der Landeshauptstadt München über die Gestaltung und Ausstattung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke und über die Begrünung baulicher Anlagen (Freiflächengestaltungssatzung) zu berücksichtigen.

Im Umfeld des Planungsgebiets liegen keine Hinweise auf Unfallhäufungsstellen, unübersichtliche Situationen oder sonstige Verkehrssicherheitsdefizite vor. Sollten künftig entsprechende Erfordernisse bestehen (z.B. Anordnung eines Halteverbots), so werden diese zu gegebener Zeit durch das KVR (seit Anfang des Jahres Mobilitätsreferat (MOR)) getroffen. Dabei können sich Anwohnerinnen und Anwohner direkt oder über die Stadtteilgremien an die Straßenverkehrsbehörde wenden.

Bei der Umsetzung des Bebauungsplans wird auf die Barrierefreiheit innerhalb des Planungsgebietes geachtet. Die Planung der Freiflächen ermöglicht, dass in das Planungsgebiet auch mit Rettungsfahrzeugen eingefahren werden kann und im Bereich der Hauszugänge im Notfall gehalten werden kann.

Für die Benutzung der Straßen im Bestand gilt die StVO. In § 6 StVO ist das Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen geregelt; § 12 StVO stellt klar, wo und zu welchem Zweck auf Straßen gehalten und geparkt werden darf. Wo zukünftig ggf. Halte- und Parkverbote ausgewiesen werden, um zu verhindern, dass Andere geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt werden, ist durch die zuständigen Stellen zu beurteilen; so auch die Auswirkung auf mobilitätseingeschränkte Personen.

Tempolimits / Tempo-30-Zone

Prüfung der Einführung einer 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Fasangartenstraße westlich der Autobahnbrücke bis zur Balanstraße

Die Fasangartenstraße ist Bestandteil des Sekundärnetzes – örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Erschließungsfunktion. Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bedarf einer Begründung. Die Situation an der im Norden gelegenen Hochäckerstraße ist nicht direkt vergleichbar. Die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen werden entlang der Fasangartenstraße gesichert auf einem separaten, baulich abgesetzten Fuß- und Radweg geführt. Östlich der A8 endet der südliche Fuß- und Radweg (vom Scheitelpunkt der Brücke bis zur Einmündung des Fuß- und Radweges sind es ca. 85 m).

Die Straßen im Gebiet sind als Tempo-30-Zone (Zeichen 274.1-50 und 274.2-50 StVO) ausgewiesen, der Abschnitt der Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 und 326 StVO). Nach RAS 06, Richtlinien für Anlagen von Stadtstraße, sind die Straßen als Wohnstraßen bzw. Wohnwege einzustufen. Die Obernzeller Straße übernimmt auch eine sammelnde Funktion.

Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sind nur auf der Grundlage von § 45 StVO in Einzelfällen bei Vorliegen besonderer Umstände zulässig. Die Voraussetzungen dafür sind in der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO katalogisiert, wie z. B. in engen, unübersichtlichen und kurvenreichen Straßen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind vor allem dann angebracht, wenn für

den Kraftfahrer eine Eigenart des Straßenverlaufes nicht immer so erkennbar ist, dass er seine Geschwindigkeit von sich aus den Straßenverhältnissen anpasst. Die aufgeführten Kriterien werden in der Fasangartenstraße zwischen der Autobahnbrücke und der Balanstraße nicht erfüllt, denn Straßenverlauf, Straßenbreite, technische Ausstattung und Profilierung lassen für den Kraftfahrer keinen Anlass für geschwindigkeitsbeschränkende Regelungen erkennen. Des Weiteren wurde geprüft, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die Fasangartenstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig ist. Allerdings liegen dem Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München keine Hinweise vor, die auf Grund des Unfallgeschehens in der Balanstraße im beantragten Straßenabschnitt (Fasangartenstraße) eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen der Verkehrssicherheit erfordern würden.

Tiefgaragenausfahrten

Die hier geplanten Tiefgaragenausfahrten entsprechen den aktuellen Anforderungen an Tiefgaragenausfahrten im Münchner Stadtgebiet.

Bei der Planung wurde die bestehende Gesamtsituation vor Ort untersucht und berücksichtigt und mit den zuständigen Fachstellen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens abgestimmt.

Der in der Erörterung im April 2017 gezeigte Städtebauliche Entwurf wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens überarbeitet und geändert. Die GTGa – Ausfahrt auf die Fasangartenstraße wurde in Abstimmung mit den Fachstellen der LHM und der Autobahndirektion Südbayern - seit 1. Januar 2021:

Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern - überarbeitet und in der heute vorgesehenen Form entwickelt. Insbesondere der Zukauf einer Teilfläche östlich des bestehenden Fußweges ermöglicht nun die Aufstellung der ausfahrenden PKW unter Beachtung des Fuß- und Radverkehrs.

Bei der Realisierung der geplanten Tiefgaragenausfahrt ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten. Im Bebauungsplanverfahren wurde vorab untersucht, dass auf den im Bebauungsplan festgesetzten Flächen eine den Anforderungen entsprechende Ausfahrt hergestellt werden kann.

Sichtfelder im Einmündungsbereich auf die Fasangartenstraße / GTGa-Ausfahrt

Die für die GTGa Ausfahrt erforderlichen Sichtfelder gemäß Richtlinie (RASt 06, Richtlinien für Anlagen von Stadtstraße: 70 m bei 50 km/h) werden eingehalten, auch in Richtung Kuppe. Die Sichtdreiecke sind von Bewuchs freizuhalten.

Bezüglich der Eingriffe in die Bäume und Sträucher an der Fasangartenstraße wird auf die Ziffern A 1.3, A 5.2 bzw. A 5.3 verwiesen.

Um Konflikte und Behinderungen bei vorübergehender Beibehaltung der bestehenden Fuß-/ Radwegführung mit querenden Fußgängern/ Radfahrern weitestgehend auszuschließen, ist der Fuß-/ Radweg farblich abzusetzen. Die ausfahrenden Nutzer der Tiefgarage sollten durch eine zusätzliche Beschilderung auf die verkehrenden Fußgänger und Radfahrer hingewiesen werden. Die Planung berücksichtigt ausreichenden Platz zwischen Fahrbahn und Fuß-/Radweg; es

kann auf 2 Schritte ausgefahren werden: zuerst Querung Fuß-/Radweg, Vorfahren und anschließend bei ausreichenden Fahrlücken Einbiegen.

Mit Ausbau und Umsetzung des straßenbegleitenden Fuß- und Radweges auch außerhalb des Bebauungsplanumgriffs mit ausreichenden Breiten ist eine Führung parallel zur Fahrbahn geplant; die erforderlichen Sichtfelder können eingehalten werden.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- Zum Bestimmtheitsgebot siehe Stellungnahme unter A 2.7.2 Bestimmtheitsgebot.
- A 11.5 Brandschutz / Feuerwehr
- zum Lärm und Luftverschmutzung siehe Stellungnahme unter A 7.1.1 Lärm- und Luftschadstoffen / Gesundheit

6.7.7 Kosten für die Bestandseigentümer*innen

Bestandsstraßennetz / Straßenbaulast / Kosten für Herstellung und Unterhalt, Reparatur

Man akzeptiere keine zusätzlichen einmaligen und dauerhaften Kosten für die Bestands-Anwohner durch Erschließung, Bau und Betrieb des neuen Wohngebietes, für Straßen, Wasser, Kanalisation, Gas, Strom o.ä. Infrastruktur, die direkt oder indirekt mit der Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich Münchberger Straße und dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße zusammenhängen.

Es werde beanstandet, dass es keine Planung zur Kostentragungspflicht gebe. Es sei bisher auch nicht geklärt, wer für die Kosten für künftige Instandhaltungen und Instandsetzungen der Münchberger Straße aufkommen werde. Durch den erhöhten Verkehr (einschließlich Baustellenverkehr) würden solche Arbeiten unweigerlich zu einem früheren Zeitpunkt als notwendig durchgeführt werden müssen. Zusätzlich werde das erhöhte Verkehrsaufkommen durch die neuen Wohnungen die Abnutzung der Straße vorantreiben. Gerade zu diesem wesentlichen Punkt hätte es bislang keinerlei Informationen oder Ausführungen gegeben. Es sei keinesfalls akzeptabel, sollten ausschließlich Bewohner der Münchberger Straße zur Kostentragung herangezogen werden.

Da der gesamte Verkehr von Fußgängern, Kinderwägen, Fahrrädern etc. des neuen Wohnquartiers über die Gehwege der Münchberger Straße und der Obernzeller Straße abgewickelt werden würde (Zugang zu Bus und S-Bahn), sei höchstwahrscheinlich mit Ausbau- bzw. Erneuerungsmaßnahmen oder Neuanlagen von Gehwegen zu rechnen. Man fordere auf darzustellen, wer welche Kosten in diesem Zusammenhang übernehme und ob die Eigentümer*innen der Bestandsbebauungen davon verschont blieben.

Es bestünden bereits zum jetzigen Zeitpunkt knappe Kanal- bzw. Abwassereinrichtungen. Aus den vorgelegten Plänen gehe nicht hervor, wie diese an die neuen Verhältnisse angepasst werden sollten. Etwaige Kapazitätserweiterungen befänden sich jedenfalls nicht in den Plänen, geschweige denn, wer die Kosten für solche Maßnahmen trage.

Kosten für Herstellung und Unterhalt für den Neubau bzw. die Erneuerung von Verkehrswegen / geplantes Straßennetz

Zu erwartende Kosten für die Umwidmung des Straßen-, Ver- und Entsorgungssystem in der Obernzeller Straße und Münchberger Straße sowie deren erhöhte Abnutzung würden zusätzliche Kosten verursachen. In der vorliegenden Planung sei dieser Aspekt nicht berücksichtigt und eine etwaige Entschädigung für die Wertminderung nicht vorgesehen. Das widerspreche dem Rechtsempfinden und dieser Verstoß solle ggf. rechtlich geprüft werden.

Stellungnahme:

Die ursächlichen Kosten für die erstmalige Erschließung (für Straßen, Wasser, Kanalisation, Gas, Strom o.ä. Infrastruktur) des Planungsgebietes sind von den Planungsbegünstigten, in vorliegendem Fall von der Landeshauptstadt München, aufzubringen.

Die Kosten für zusätzlichen Unterhalt aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen im Bereich des bereits bestehenden Verkehrsnetzes werden ausschließlich von der Landeshauptstadt München getragen.

Auf Grundlage von ggf. vormals im Zuge der Herstellung der Bestandsstraßen geleisteter Erschließungskosten sind weder Ansprüche noch Pflichten hinsichtlich der sich im Eigentum der Landeshauptstadt München befindenden Bestandsstraßen abzuleiten.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden die Fachstellen der Landeshauptstadt und die Träger der öffentlichen Belange beteiligt. Entsprechend der eingegangenen Stellungnahmen werden die ggf. notwendigen Anpassungen zur Sicherung der Erschließung vorgenommen. Der Ausbau und die Erneuerung der bestehenden Straßen und Gehwege ist nicht Gegenstand des oben genannten Bauleitplanverfahrens, ebenso wenig wie Fragen der Instandhaltung oder Instandsetzung.

Zum Thema Entschädigung auf Ziffer A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung;

zum Thema Kanal und Abwasserqualität wird auf Ziffer A 4.3 Technische Infrastruktur Leitungen / Kanäle, Versiegelung verwiesen.

6.8 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

ÖPNV als Erschließungsalternative / Mobilitätskonzept

Das Nahverkehrsangebot sei unzureichend oder zu weit entfernt.

Zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr werde im Beschlusstext die Bus-

Haltestelle in 200 - 400m Entfernung vom Neubaugebiet an der Balanstraße erwähnt. Diese sei zu Zeiten des Berufsverkehrs am Morgen schon seit längerer Zeit in Richtung stadteinwärts überlastet, auch deshalb, weil der stadteinwärts fließende Verkehr auf der A 995 sich vor dem McGraw-Graben zurückstauet, die Pkw über die Ausfahrt Unterhaching Nord in die Fasangartenstraße ausweichen und von da in die Balanstraße nach Norden abbiegen würden. Das sei den Fertiggern des Bebauungsplanentwurfs offenbar verborgen geblieben, obwohl der Sachverhalt in den Bürgerversammlungen des 17. Stadtbezirks mehrfach erwähnt worden sei. Man frage, ob man ihn eventuell bewusst missachtet habe. Der zu diesem Thema ebenfalls erwähnte Haltepunkt der S3 sei ca. 500 – 700 m entfernt, also durchaus günstig gelegen. Die S-Bahn sei jedoch zu den Hauptverkehrszeiten schon längst an ihrer Kapazitätsgrenze (Einzugsbereich bis Holzkirchen), auch das werde im Planentwurf verschwiegen.

Eine Erschließung sei auch nicht im Hinblick auf öffentliche Verkehrsmittel gesichert. Die S3 fahre meist nur alle 20 Minuten, die Buslinie 145 sei zu den Hauptverkehrszeiten bereits zum jetzigen Zeitpunkt komplett überlastet. Hierzu gebe es keinerlei Pläne, inwiefern dem entgegen gewirkt werden solle.

Als Fahrgastverband vertrete man den öffentlichen Belang eines funktionsfähigen und für jedermann attraktiven Öffentlichen Verkehrs. Wie bereits in vielen Anträgen und Stellungnahmen auch der Bezirksausschüsse dokumentiert, gebe es erhebliche Kritik an der Verkehrserschließung des Gebiets. Die Lage bezogen auf den öffentlichen Verkehr stelle sich wie folgt dar: In etwa 550 bis 650 m Luftlinie befänden sich Zugänge zu dem S-Bahnhof Fasangarten.

Laut Beschluss der Vollversammlung vom 19.02.2020 (14-20 / V 15439), 3.4.1.1. Räumliche Erschließung sei für die Erschließung ein Einzugsradius von 600 m maßgeblich, wenn das Neubaugebiet ebenso wie heute die Umgebungsbebauung als „hohe Nutzungsdichte“ eingestuft werde. Mit anderen Worten: die S-Bahn-Station erschließe nur einen Teil des Planungsgebiets. Gerade die hohen Bauten Richtung Autobahn seien nicht erschlossen.

Ähnlich stelle sich die Situation für die Busanbindung dar, wobei die Anbindungshäufigkeit der Busverbindung ebenso wenig überzeuge. Die Verkehrsanbindung Richtung Neuperlach sei de facto nicht vorhanden. Das bedeute: Das Neubaugebiet sei ungenügend und bestenfalls grenzwertig mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Auch die Ausführungen im Textteil des Bebauungsplans, der sich im übrigen fast ausschließlich auf den Autoverkehr beziehe, überzeugten nicht. Aufgrund der bestehenden Beschlusslage der Landeshauptstadt München, unter anderem auch aufgrund des gesetzten Zieles, die Öffentlichen Verkehrsmittel auf einen Verkehrsanteil von mindestens 30 % zu bringen, verbiete sich daher das Inkraftsetzen dieses Bebauungsplans, wenn nicht auch gleichzeitig konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs sichergestellt seien. Konkret wäre es sinnvoll, eine neue Buslinie über die Fasangartenstraße Richtung Neuperlach Zentrum zu etablieren. Andere ähnlich wirksame Maßnah-

men wären aber auch vorstellbar. Ohne sinnvolle Maßnahmen im Bereich der Öffentlichen Verkehrsmittel lehne der Fahrgastverband den vorgelegten Bebauungsplan ab.

Zitiert wird der erste Absatz aus Punkt 7.8 „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“, „Stellungnahme“. Man gebe dazu folgenden Einwand an: Diese Darstellung sei nicht zutreffend. Man hätte bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren darauf hingewiesen, dass in der Regel allenfalls 500 m Fußweg (nicht Luftlinie) zumutbar seien. Diese einfache Wegestrecke von 500 m für die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel lege auch das Bundessozialgericht seiner ständigen Rechtsprechung bei der Beurteilung der Wegefähigkeit bzw. bezüglich der Fähigkeit eine Arbeitsstätte aufzusuchen zugrunde. Das einzige innerhalb dieses Radius erreichbare öffentliche Verkehrsmittel wäre die Buslinie 145 (Haltestelle Obernzeller Straße). Der Bus fahre jedoch werktags ohnehin bereits im 10 Minuten-Takt und sei überfüllt (von den Schulen und anderen Einrichtungen im Westen des Fasangartens). Die Entfernung zur S-Bahn-Haltestelle der S3 betrage ca. 650 m Luftlinie, der Fußweg sei noch länger, weshalb die S-Bahn keine öffentliche Erschließung für das geplante Quartier darstelle.

Die Stellungnahme zum ÖPNV sei völlig unzureichend, auch Ziffer 2.2.2 der Begründung bringe keine zusätzlichen Erkenntnisse. Null Lösungsansatz, denn die verkehrliche Erschließung sei bereits jetzt nicht angemessen gewährleistet. Es gebe z.B. keine direkte Verbindung nach Perlach. Die S Bahn (S7) donnere zwar am Wohngebiet vorbei, nur um diese zu benutzen, müsse man umständlich erst nach Giesing (mit S3 oder Bus = kleine Weltreise) und dort umsteigen. Ein Lösungsansatz wäre z.B. eine zusätzliche Haltestelle im Neubaugebiet. Doch weit gefehlt, auch hier, anstatt einen praktikablen Lösungsansatz zu liefern, ziehe man sich auf irgendwelche Paragraphen zurück. Man fordere hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für folgenden Punkt kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Infrastruktur öffentliche Verkehrsmittel (Maßnahmen Bus und S-Bahn).

Stellungnahme:

Wie unter „Ausgangslage“ zum Thema „Verkehrliche Erschließung / ÖPNV“ unter Ziffer 2.2.2 der Begründung dargestellt, liegt das Planungsgebiet überwiegend im 600 m-Radius (Luftlinie) des S-Bahn-Haltes Fasangartenstraße (Auguste Kent-Platz) und im 400 m-Radius von Bushaltestellen und ist somit angemessen an das ÖPNV-Netz angebunden.

Aus Sicht der MVG ist das derzeitige Angebot des öffentlichen Nahverkehrs für die geplanten ca. 230 Haushalte ausreichend. Über die Haltestelle „Obernzeller Straße Ost“ ist die Stadtbus-Linie 145 täglich, ganztags und überwiegend im 10-Minuten-Takt erreichbar, welche Verbindungen z.B. zur S-Bahn (Fasangarten und Ostbahnhof) und zur U-Bahn (Karl-Preis-Platz und Ostbahnhof) herstellt.

Unabhängig davon sind zukünftig Mobilitätskonzepte, die Fortbewegungsalternativen anbieten, im Rahmen der Umsetzung zulässig und werden grundsätzlich begrüßt; die konkrete Umsetzung ist ggf. im Rahmen der Baugenehmigung abzustimmen, entsprechende Festsetzungen sind in diesem Bebauungsplanverfahren jedoch nicht beabsichtigt.

Die Verkehrssituation in der näheren und der weiteren Umgebung des Planungsgebietes sind den zuständigen Fachstellen der Landeshauptstadt München bekannt. Die angesprochenen Konflikte können aber nicht im Rahmen dieser Bauleitplanverfahrens gelöst werden.

Haltstellenplanung:

Haltstellen sind unter gesetzlichen Vorgaben, Straßenverkehrsgesetz, Personenbeförderungsgesetz, Straßenverkehrsordnung,- Behindertengleichstellungsgesetz oder die Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS) einzurichten.

Die Einzugsbereiche benachbarter Haltstellen sollen sich überlappen, d. h. der Einzugsbereich einer bestimmten Haltestelle soll etwa bis an die beidseitig benachbarten Haltestellen heranreichen, so dass sich ein Haltestellenabstand von 400 bis 500 m ergibt. Es ist aber erschließungstechnisch nicht erforderlich, dass Haltestellen selbst im Einzugsbereich anderer Haltestellen liegen. Eine dichtere Haltestellenfolge verbessert zwar die Zugangsmöglichkeiten für die Fahrgäste, vermindert aber auch durch einen Anstieg der Reisezeit die Attraktivität des ÖPNV und wirkt sich infolge erhöhter Umlaufzeiten negativ auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes aus.

Es wird verwiesen auf die Ausführungen unter der Ziffer A 4.2 Nahversorgung / Handel / Infrastruktur.

6.9 Baustellenverkehr und dessen Abwicklung

Man befürchte, dass der gesamte Baustellenverkehr während der Bauzeit über die wenigen Zufahrtsstraßen wie Münchberger und Obernzeller Straße abgewickelt werde und diese Wohnstraßen einer erheblichen Mehrbelastung ausgesetzt seien.

Für die voraussichtliche Baustellendauer von 3 bis 4 Jahren würden die Terrassen, Balkone und Gärten zur Obernzeller Straße für die Familien der Einwohnenden unbenutzbar sein. Bei einem so großem Bauprojekt sei dies eine lange Zeit mit großen Einschränkungen sowie viel Lärm, nicht hinnehmbaren Verkehr und Dreck und zusätzliche Gefährdung für Fußgänger/Radfahrer und vor allem Kinder verbunden. Im Viertel lebten viele ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger sowie Menschen mit Behinderungen, die mit Rollatoren bzw. Rollstühlen aufgrund der Abschüssigkeit der Gehsteige direkt auf der Obernzeller Straße statt auf den Gehsteigen unterwegs seien. Sowohl während der Bauphase als auch durch das erhöhte Verkehrsaufkommen danach seien diese Menschen erheblich gefährdet.

Die Schwerlasten würden über die Gehwege fahren, jede Menge Staub/Dreck aufwirbeln und alles verstauben. Sollte noch ein Parkverbot dazukommen, würden die Lkw auch noch zu Rasern. .

Sollten Baustellenfahrzeuge (Lkw), Bagger und Kräne durch die Obernzeller Straße auf die Baustelle geleitet werden, wäre schon in der sicherlich mehrere Jahre dauernden Bauphase Parkverbot nötig. Man erlebe dies schon jetzt beim Neubau des Mehrfamilienhauses in der Obernzeller Straße.

Es sei zu erwarten, dass die Einfahrt der Fahrzeuge über die Obernzeller- bzw. Münchberger Straße erfolge, die Rückfahrt zur Vermeidung von Kreuzungsverkehr über die Kronacher und Kleinfeldstraße, so dass ein regelrechter „Kreisverkehr“ entstehen werde. Da die Anwohner der Kronacher Straße auch durch die S-Bahn bereits durch Verkehrslärm beeinträchtigt würden, sei eine weitere Belastung durch den Baustellen- und später den Anwohnerverkehr nicht hinnehmbar.

Sicher handele es sich um eine temporäre Belastung, trotzdem sei sie existent. Daher bitte man um Information, wie der Baustellenverkehr geführt werden solle. Man frage, was konkret für die Obernzeller Straße und die Mitterteicher Straße geplant sei und mit welchen Einschränkungen, Änderungen, Auswirkungen die Bestandsbewohner rechnen müssten. Und zwar in Bezug auf Tempo 30 oder 50, Parkverbot einseitig, beidseitig oder gar nicht, Einbahnstraßenregelung, Ausgestaltung der Einbindung in die Balanstraße, Verkehrsführung für die Baufahrzeuge. Man fordere die Stadtverwaltung hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen dazu kundzutun und zur Billigung vorzulegen.

Die Straßen, die als Erschließungsstraßen für das neue Wohnquartier dienen sollten, seien mehrere Jahrzehnte alt. Der Fahrbahnuntergrund dieser Straßen, die allenfalls der Bauklasse 4 zuzuordnen seien, sei auf viel weniger Autoverkehr ausgerichtet. Die Bauklasse errechnete sich aus der Belastungszahl der Kfz mit einem Durchschnittsgewicht von 2,8 t. Bei Bauklasse 4 seien dies 60 bis 300 Kfz/Tag. Durch das Überfahren dieser Straßen mit Baufahrzeugen (40-Tonner) über mehrere Jahre hinweg, würden die Straßen zerstört werden. Ebenso durch Aufgrabungen für Kanalisation, Fernwärme-, Gas- oder ähnlichen Leitungen für das neue Wohnquartier. Für die Kosten von Erneuerungsmaßnahmen / Neubau müssten weitgehend die Eigentümer der Bestandsbebauungen aufkommen und Zehntausende Euro zahlen. Wenn der Fahrbahnuntergrund ebenfalls erneuert werden müsste, kämen weitere Zehntausende Euro hinzu, die die Eigentümer teilweise in den Ruin treiben könnten. Hinzu komme, dass durch den dauerhaft hohen Wohnquartierverkehr vorzeitige Reparatur- oder Erneuerungsmaßnahmen der Fahr- und Gehwege erforderlich werden würden. Von den finanziellen Belastungen hierfür wären wiederum die Eigentümer der Anwesen der Obernzeller Straße und Münchberger Straße betroffen.

Außerdem entsprächen die bisherigen Gehwegbreiten und -höhen abschnittswei-

se nicht dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis. Zum Teil fehlten Gehwege (private Wegefläche, verkehrsberuhigter Bereich). Soweit keine ordnungsgemäß breiten, befestigten und abgegrenzten Gehwege vorhanden seien, werde dem Erfordernis der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nicht Rechnung getragen, insbesondere mit Blick auf Behinderte, ältere Menschen, Kinder und Fußgänger.

Da der gesamte Verkehr von Fußgängern, Kinderwagen, Fahrrädern, Gehilfen, Rollstühlen etc. des neuen Wohnquartiers über die Gehwege der Münchberger Straße und der Obernzeller Straße abgewickelt werden würde, wäre daher mit Ausbau- bzw. Erneuerungsmaßnahmen oder Neuanlagen von Gehwegen zu rechnen. Die Gehwege müssten wegen des zu erwartenden Begegnungsverkehrs ausreichend breit und mit frostsicherem Unterbau befestigt sowie mit funktionierenden Entwässerungseinrichtungen ausgestattet sein. Die Kosten für diese Maßnahmen müssten ebenfalls weitgehend von den Eigentümern der Bestandsbebauungen getragen werden. Es würden auch Kosten für Unter- und Oberbau der Gehwege anfallen. Dies stelle sich als weitere unzumutbare finanzielle Belastung für die Eigentümer der Bestandsbebauungen dar. Ausbau- bzw. Erneuerungsmaßnahmen oder Neuanlagen von Gehwegen würden auch deshalb erforderlich, weil es im Bestandsquartier keine Radwege gebe. Daher müsste auf den Gehwegen selbst Verkehr von Fahrrädern abgewickelt werden. Denn gemäß § 2 Abs. 5 StVO müssten Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr mit ihren Fahrrädern die Gehwege benutzen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürften mit Fahrrädern ebenfalls die Gehwege benutzen. Selbst Begleit-/Aufsichtspersonen eines Kindes bis zum vollendeten achten Lebensjahr dürften für die Dauer der Begleitung die Gehwege mit dem Fahrrad benutzen. Unabhängig davon wären die Anwohner an der Münchberger Straße und der Obernzeller Straße durch den nichtmotorisierten Verkehr auf den Gehwegen weiteren Immissionszusatzbelastungen (Geräusche, Stimmen, Schritte etc.) ausgesetzt.

Die Landeshauptstadt München lasse es offen, wer für die erforderlichen Neuanlagen der Straßen und Gehwege im Bestandsviertel finanziell aufkommen solle. Daher ist davon auszugehen, dass die diesbezüglichen Kosten von den Bestandsbewohnern getragen werden müssten, was sich als unzumutbare finanzielle Belastung bzw. Härte darstelle.

Weiter hätte sich die Landeshauptstadt München nicht dazu geäußert, wer für die zu erwartenden Straßenschäden durch Baufahrzeuge und Aufgrabungen für Kanalisation u.a. finanziell aufkommen solle.

Schäden durch Baustellenverkehr

Man fordere deshalb eine separate Baustellenzufahrt, wie im Textteil des Bebauungsplanes mit Grünordnung angedeutet, die Überwachung des Baustellenverkehrs, eine regelmäßige Reinigung, die Sanierung der Gehwege, Straßen, etc. nach Baustellenende. Unvermeidlich würden damit auch Straßenschäden durch Baufahrzeugverkehr. Damit würden unzumutbare finanzielle Belastungen der Eigentümer der Bestandsbebauungen für Ausbesserungsarbeiten und / oder für die

Neuanlage von Straßen und Gehwegen befürchtet. Während der Bauphase würden die beiden betroffenen Straßen (Obernzeller und Münchberger Straße) stark abgenutzt werden. Bei Instandsetzung nach Bauvollendung wolle man die Kosten nicht mittragen.

Die befahrenen Straßen müssten danach instandgesetzt werden.

Unter Umständen wäre mit weiteren großen Unannehmlichkeiten durch die Verlegung von Leitungen und Rohren für Strom, Telekommunikation, Wasser, Abwasser, Gas etc. zu rechnen.

Stellungnahme:

Der vom Baustellenverkehr und aus der Bautätigkeit in der Realisierungsphase entstehende Lärm sind grundsätzlich temporäre Erscheinungen des städtischen Lebens. Sie sind nicht Bestandteil der Bauleitplanung, sondern unterliegen verbindlichen Regelungen, die im Rahmen der Genehmigungsplanung zu berücksichtigen und im Bauvollzug einzuhalten sind. Der Bauablauf ist so einzurichten, dass keine vermeidbaren Belästigungen entstehen, die Sicherheit gewährleistet ist und Schäden vermieden werden.

Zu gegebener Zeit sind hierzu von den Planungsbegünstigten oder deren Auftragnehmern, wenn die konkreten Angaben und Anforderungen wie z.B. die Größe, Reihenfolge und Zeitdauer der einzelnen Realisierungsabschnitte und Bautätigkeiten vorliegen gesonderte Konzepte zur Abwicklung des Baustellenverkehrs zu erstellen und mit der zuständigen Fachdienststelle im Mobilitätsreferat (ehemals Kreisverwaltungsreferat) abzustimmen.

Um spätere Konflikte ausschließen zu können, erfolgte hinsichtlich der Realisierung des im vorliegenden Bebauungsplanverfahren geplanten Wohngebietes bereits im Zuge des Bebauungsplanverfahrens eine Vorinformation der zuständigen Fachstellen. Diese sehen derzeit keine Hindernisse wegen der Realisierung.

Empfohlen wird die Einrichtung einer Baustraße innerhalb des Planungsgebietes mit Zufahrt von der Fasangartenstraße, um so die benachbarten Bestandsstraßen weitestgehend von zusätzlichen Belastungen frei halten zu können.

Zu einem späteren Zeitpunkt ist diese Anschlussmöglichkeit im Detail zu klären, u.a. auf den Bedarf einer Lichtsignalanlage. Es kann aber schon jetzt davon ausgegangen werden, dass in dem Konzept zur Abwicklung der Baustellenverkehre auf die Leistungsfähigkeit der Straßen vor Ort, die Verkehrssicherheit und eine möglichst geringe Belastung für die bestehenden Nachbarschaften Rücksicht genommen wird.

Eventuell auftretende Schäden sind durch die Planungsbegünstigten auf Kosten der Verursacher zu beheben.

Es wird verwiesen auf die Stellungnahmen unter den Ziffern

- A 8.5 Belastungen durch die Baustelle
- A Fehler: Verweis nicht gefunden Fehler: Verweis nicht gefunden

- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit

Zu den Kosten für die Landeshauptstadt München siehe Ziffer 6 in der Begründung zu Bebauungsplan.

Die höheren Baukosten für Lärmschutzmaßnahmen, die inzwischen in München keinen außergewöhnlichen Umstand mehr darstellen, wirken sich auf den Grundstückspreis aus und wurden im Beschluss des Kommunalreferates zum Ankauf der Flächen genauso berücksichtigt, wie die vorgesehene Gemeinschaftstiefgarage.

Die Kosten für die Erschließung des Planungsgebietes sind vom Planungsbegünstigten, also der Landeshauptstadt München als Eigentümerin der Flächen im Planungsgebiet zu tragen.

Soweit die Erschließungsbeiträge für die endgültige Herstellung der Straßen und Wege im Bestandsgebiet bezahlt wurden, sind von den Bewohner*innen der bestehenden Gebäude bzw. den Eigentümer*innen der anliegenden Grundstücke nach derzeitigem Stand keine weiteren Kosten für den Ausbau der bestehenden Straßen und Gehwege an.

- Zum Verkehr siehe die Stellungnahmen unter A 6 Erschließung / Verkehr ,
- Zu den befürchteten negativen Auswirkungen auf das Bestandsstraßennetz und zu den Kosten für die Reparatur des Bestandsstraßennetz, siehe Stellungnahmen unter A 6.7.7 Kosten für die Bestandseigentümer*innen und A 6.9 Baustellenverkehr und dessen Abwicklung .

6.10 Mobilitätskonzept

Es wäre ein vollkommen anderes Mobilitätskonzept notwendig. Zum einen durch die Verbesserung der Nahversorgung bzw. die Verbindung von Wohnen und Arbeiten, so dass weniger Autofahrten zum Einkaufen etc. notwendig würden, zum anderen durch die Verbesserung des Komforts des öffentlichen Nahverkehrs. Hier wäre insbesondere die Ausstattung der Bushaltestellen und der S-Bahn-Station Fasangarten mit elektronischen Anzeigen zu den Wartezeiten zu nennen. Obwohl die Buslinie 145 nur 4 Haltepunkte von ihrem Beginn bis zur Obernzeller Straße anfähre, sei nahezu jeder Bus in der Stoßzeit vor 8 Uhr bereits 5 Minuten verspätet. Gerade für Schulkinder sei es ein Unsicherheitsfaktor, nicht zu wissen, ob und wann der Bus eintreffen werde. Aus diesem Grund nutzten viele Eltern das Auto, was den Verkehr zusätzlich erhöhe. Dazu trage auch bei, dass der Schulweg zur Balanschule zu Fuß oder mit dem Fahrrad entlang der Balanstraße bei der Überquerung der Hochackerstraße eine sehr schlechte Verkehrssicherheit aufweise. Der BA 16 habe an dieser Stelle zwar im Frühjahr 2016 die Errichtung einer vollständigen Ampelanlage angekündigt, diese Planung scheine jedoch ins Stocken geraten oder aufgegeben worden zu sein.

Insgesamt sei allgemein ein Ausbau des ÖPNV erforderlich. Querverbindungen

z.B. Richtung Perlach oder Harlaching seien nur umständlich und zeitraubend über Umstieg auf die Buslinie 139 möglich. Aufgrund des allgemein hohen Verkehrsaufkommens seien jedoch gerade die Hochäcker- / Unterhachinger- und Otobrunnerstraße in den Stoßzeiten so überlastet, dass die Busse ebenso wie die Pkws im Stau stehen und somit die Verbindungen unattraktiv würden. Insgesamt sei es zur Verringerung des Pkw-Aufkommens und im Sinne der Umwelt dringend erforderlich, den Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr im gesamten angrenzenden Wohngebiet auszubauen. Es gebe lediglich die Buslinie 145 sowie die S3 in Fußnähe. Querverbindungen seien nur umständlich erreichbar, die Busse (auch durch ständige Staus auf der Balanstraße) unpünktlich und die Taktung zu gering.

Stellungnahme:

Für den Wohnungsbau kann ein Mobilitätskonzept im Rahmen der Genehmigungsplanung zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze mit der Unteren Genehmigungsbehörde abgestimmt werden. Mobilitätskonzepte, die Fortbewegungsalternativen anbieten, werden grundsätzlich begrüßt und unterstützt.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Stellungnahme unter der Ziffer A 4.2 Nahversorgung / Handel / Infrastruktur.

6.11 Verkehr in der Abwägung

Die einzige Änderung im Erschließungskonzept, nämlich die zusätzliche Ausfahrt auf die Fasangartenstraße, sei weder ausreichend noch gesichert.

Stellungnahme:

Wie dargestellt erfolgte - auch auf Grundlage der vorgebrachten Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs. 1 BauGB (vergl. Billigungsbeschluss) - eine detaillierte Auseinandersetzung, insbesondere mit den verkehrlichen Auswirkungen des Planungsvorhabens, die insbesondere dazu geführt hat, dass das Erschließungskonzept angepasst und zur Entlastung des Bestandsquartiers eine zusätzliche Ausfahrt auf die Fasangartenstraße vorgesehen wurde.

Siehe dazu auch die Stellungnahme unter A 6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen - Zufahrten und Ausfahrten und unter A 6.7.6 Verkehrssicherheit.

Zu den weiteren Auswirkungen des durch das Planungsvorhaben ausgelösten Verkehrs (insbesondere hinsichtlich Lärm, Lufthygiene) wird auf die folgenden Ausführungen unter Ziffer A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit verwiesen.

Den entsprechenden Fachgutachten wurden die anzunehmenden verkehrlichen

Auswirkungen entsprechend der Prognose 2030 aus dem Verkehrsgutachten zugrunde gelegt.

Mit dem Verkehrsgutachten vom Oktober 2019 wurde nachgewiesen, dass die aus dem Planungsgebiet zu erwartende Verkehrsbelastung verträglich abgewickelt werden kann.

In einer Ergänzung zum Verkehrsgutachten vom Oktober 2019 wurde die „Ist-Situation“ inzwischen auch dem „Prognose-Nullfall 2035“ und dem „Prognose-Planfall 2035“ gegenübergestellt. Sowohl der MIV auf den Straßen als auch die durch den MIV verursachten Belastungen sind verträglich abwickelbar.

Für weitere Ausführungen wird auf die Begründung zum Bebauungsplan, Ziffer 4.9 Verkehr verwiesen.

7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit

7.1 Grundlagen / Allgemeines / Gesundheit

Die in mehreren öffentlichen Debatten und in einer Projektnotiz des Planungsbüros vom 13.11.2015 formulierte Aussage, die Stadt München schenke mit der neuen Wohnsiedlung mit 220 Häusern und Wohnungen den bisher dort lebenden Anwohner*innen einen Lärmschutzwall, empfinde man als zynisch und unangebracht. Nach Wissen der Einwendenden habe niemand eine derartige Lärmschutzmaßnahme gefordert. Man habe sich wohl an das monotone Rauschen der Autobahn gewöhnt und empfinde diese Belastung als unangenehm aber tolerabel.

Aber mit Wohnungen, in denen auch Menschen leben sollen, einen Lärmschutz gegen die Lärmbelastung der BAB A8 zu bauen, bedeute eine Verdrehung der Erfordernisse für ein menschenwürdiges Wohnen.

Man frage, ob finanzschwache Menschen, die dann in den direkt an der BAB A 8 liegenden Wohneinheiten wohnen sollen, für die anderen eine lebendige, menschliche Lärmschutzwand und zugleich einen angeblichen Schutzschild gegen die teilweise unangenehmen und gesundheitsgefährdenden Emissionen der Kompostieranlage auf der anderen Seite der BAB A8 bilden sollten. Vom drohenden Verlust einer für die Frischluftversorgung notwendigen und vorgeschriebenen Schneise brauche man hier vorerst gar nicht zu sprechen.

Die Landeshauptstadt München sei bisher ihrer Ermittlungspflicht zu den vorgelegten Sachverhalten, die sich aus Rechtsvorschriften (z.B. TA Luft, Verkehrslärmschutzverordnung, Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - BImSchG) ergäben, nicht nachgekommen, um die Zulässigkeit des Vorhabens prüfen zu können. Daher müsse das Verfahren sofort eingestellt werden, um drohende Gefahren für die Gesundheit der Bewohner*innen der Bestandsbebauungen und der potenziellen Bewohner*Innen des neuen Quartiers abzuwenden. Be-

zöglich der bereits vorhandenen diffusen Emissionsquellen (Autobahn, Kompostieranlage) wäre die Vorbelastung zu ermitteln gewesen. Dabei wäre auch zu ermitteln gewesen, ob die Immissionswerte für den jeweiligen Schadstoff an den relevanten Immissionsorten bzw. den Wohnbebauungen eingehalten sein würden. Bezüglich der Vorbelastung hätten Messungen an den Immissionsorten bzw. auf den Vorhabengrundstücken durchgeführt werden müssen, wobei der Messzeitraum in der Regel ein Jahr betrage. Sodann hätten rechnerische Ermittlungen der Zusatzbelastungen (Immissionsprognose) in Bezug auf Umgebungsverkehr und Tiefgaragenabluftöffnungen vorgenommen werden und die Gesamtbelastung, insbesondere für die Anwesen auf der „Verkehrinsel“, ermittelt werden müssen. All dies sei unterblieben.

Es würden eine erheblich erhöhte Lärmbelastung und erhöhte Emissionen/Schadstoffbelastung beanstandet.

Eine unterlassene Ermittlung der Gesamtemissionen im Untersuchungsgebiet und der Gesamtimmissionen an den Immissionsorten stelle einen schwerwiegenden Fehler hinsichtlich des Abwägungsprozesses dar.

Anzumerken sei, dass die gemäß § 15 BauNVO in den §§ 2 bis 14 BauNVO aufgeführten baulichen und sonstigen Anlagen im Einzelfall unzulässig seien, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen könnten, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar seien. Dies gelte im konkreten Fall für die geplanten Anlagen, wie die BHKW-Anlage, die Tiefgarage, die Transformatoren und die Abluftanlagen. Hierzu lägen keinerlei Ermittlungen im Hinblick auf Luftschadstoffe, Lärm und Schwingungen/Erschütterungen vor. Daher stehe nicht einmal nach der Baunutzungsverordnung die Zulässigkeit dieser Anlagen fest.

Zitiert wird der dritte Absatz unter I. „Ergänzung zum Vortrag der Referentin“ aus dem Ergänzungsblatt zur Beschlussvorlage im Verwaltungs- und Personalausschuss als Feriensenat am 08.04.2020 (Seite 4). Man gebe dazu folgenden Kommentar an. Die Ausführungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sprächen dafür, dass dem Referat bewusst sei, dass die Prognosewerte in den von der privaten Investoren in Auftrag gegebenen Gutachten unzutreffend seien und korrekte Gutachten ein anderes Ergebnis erbringen würden, das dem Vorhaben entgegenstehen würde. Deshalb solle das Verfahren offenbar schnell durchgezogen werden.

Da das Gutachten zur geruchstechnischen Untersuchung, der Bioaerosol-Bericht sowie der Lärm-Bericht damals durch den privaten Investor in Auftrag gegeben worden sei, gehörten diese Unterlagen dem ehemaligen Investor. Man befürchte ein „Gefälligkeitsgutachten“.

Das Gutachten zur verkehrlichen Erschließung beruhe auf Erhebungen von 2014 und 2015, außerdem auf veralteten Plänen (180 Wohneinheiten plus Kleingär-

ten). Man frage, ob dieses Gutachten zwischenzeitlich erneuert worden sei und wann die angeglichenen und hoffentlich diesmal unabhängigen Gutachten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht würden. Man frage, ob man als Betroffener im Anschluss erneut die Möglichkeit zur Stellungnahme habe.

Man halte es für inakzeptabel, die interessensgesteuerten Gutachten, die ausnahmslos nicht korrekt seien, durch Bürger*innen im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren prüfen zu lassen. Die Überprüfung der Gutachten auf ihre inhaltliche Richtigkeit und Vollständigkeit wäre die Aufgabe der Mitarbeiter des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Stichwort Amtsermittlungspflicht.

Zitiert wird der Absatz unter 4.11.2. „Verkehrsgerausche“. Man wende dazu folgendes ein: Für die Anwendung der 16. BImSchV gebe es keine rechtliche Grundlage.

Die Gutachter legten bezüglich der einzuhaltenden Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden willkürlich die (höheren) Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zugrunde, um das geplante Bauvorhaben rechtfertigen zu können (vgl. Schalltechnische Untersuchung vom 04.03.2020).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, die nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG zur Durchführung des § 41 und des § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG erlassen worden sei, sei bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreite.

Dabei komme es allein auf den Verkehrslärm an, der von einem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehe. Der Lärm, der von der bestehenden BAB A8 und S-Bahn ausgehe und auf das Planungsgebiet einwirke, werde von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt. Die Formulierung unter § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, dass die Verpflichtung zum Immissionsschutz „bei“ dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen zu erfüllen sei, lasse erkennen, dass der erforderliche Lärmschutz im Rahmen und als Bestandteil des in Rede stehenden Vorhabens realisiert werden solle und Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nur in den Grenzen der jeweiligen Planung und Planfeststellung zu treffen seien. Daher sei die 16. BImSchV nicht auf eine geplante Errichtung eines Großwohnquartiers anwendbar. Die Rechtslage sei den Gutachtern bekannt, denn sie zitierten sie selbst ab Seite 13 ihres Gutachtens.

Jedenfalls seien die gesamten Feststellungen der Gutachter, die unzulässigerweise auf der 16. BImSchV basierten, irrelevant. Das Vorgehen der Gutachter sei zudem als dreist zu werten, weil sie selbst im GA auf Seite 13 ausführten, dass die 16. BImSchV keine Anwendung finde, wenn an einen bestehenden Verkehrsweg eine Wohnbebauung „herangeplant“ werde. Dennoch hätten sich die Gutachter hierüber hinweg gesetzt und im Rahmen der Bauleitplanung „hilfsweise“

die Anforderungen der 16. BImSchV herangezogen, um sich dem gewünschten Ergebnis zu nähern.

Unabhängig davon werde eingeräumt, dass nicht einmal die in der 16. BImSchV unter § 2 Abs. 1 Nr. 2 genannten Immissionsgrenzwerte eingehalten werden könnten.

Gemäß § 2 Abs.1 16.BImSchV sei zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete nicht überschreite: 59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts.

Die Lärmfaktoren seien unzureichend berücksichtigt worden, genauso wenig wie die Lufthygiene, Ziffer 7.9. der Begründung bestätige dies. Zitiert wird der erste Absatz unter 7.9. „Allgemeine verständliche Zusammenfassung“, „Schutzgut Mensch“. Hierbei sei sogar schon eingepreist worden, die Bebauung des Planungsgebiets würde sich lärmreduzierend auf die benachbarten (Bestands)-Wohngebiete auswirken. Nebenbei sei angemerkt, die Errichtung einer bewohnten Lärmschutzwand sei menschenverachtend. Die zusätzliche Lärmbelastung durch erhöhte Verkehrsgeräusche aufgrund steigenden Fahrzeugaufkommens und Parkplatzsuchverkehr bleibe offenbar jedoch unberücksichtigt.

Bezüglich des Baulärms seien die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (veröffentlicht in der Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 19.08.1970) sowie die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (32. BImSchV, Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 29.08.2002 einzuhalten. Die von der Baustelle einschließlich des zugehörigen Fahrverkehrs ausgehenden Geräusche dürften folgende Immissionsrichtwerte nicht überschreiten: Immissionsort in dB(A): IO1: Kronacher Straße 50 (tagsüber) 35 (nachts), IO2: Münchberger Straße 50 (tagsüber) 35 (nachts), IO3: Obernzeller Straße 50 (tagsüber) 35 (nachts), IO4: Mitterteicher Straße, Eslarner Straße, Kleinfeldstraße 50 (tagsüber) 35 (nachts), IO5: Fasangartenstraße 60 (tagsüber) 45 (nachts)

Als Nachtzeit gelte die Zeit von 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr. Der Immissionsrichtwert sei überschritten, wenn der ermittelte Beurteilungspegel die oben genannten Richtwerte um mehr als 5 dB(A) überschreite. Der Immissionsrichtwert für die Nachtzeit (Bauarbeiten seien in der Regel bis 22 Uhr an Werktagen, also auch an Samstagen, erlaubt) sei überschritten, wenn ein oder mehrere Messwerte den Immissionsrichtwert um mehr als 20 dB(A) überschreiten würden. Lärmimmissionen, die bei Baustellen entstünden, seien in der Regel geeignet, den zulässigen Nachtrichtwert zu überschreiten und belästigten die Anwohner*innen erheblich.

Seitens der Landeshauptstadt München lägen hierzu keine Aussagen vor. Unzulässige Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen der Bewohner*innen der Bestandsbebauungen durch die geplanten Bauarbeiten würden offenbar billigend in Kauf genommen.

Man gebe einen Einwand zu § 10 Abs. 1 des Entwurfes der Satzung „Fahrrecht“ an: Die hiermit verbundenen Auswirkungen auf die Nachbarschaft, wie Verkehrslärm (inklusive Brems- und Anfahrtsgeräusche) und Schadstoffbelastungen nach TA Lärm und TA Luft seien nicht ermittelt worden. Auch aus diesem Grund sei das Vorhaben nicht genehmigungsfähig, zumal aufgrund der Nähe der Bestandswohnhäuser dort mit erheblichen Belastungen zu rechnen sei. Die Schlafzimmerfenster und -balkone der Bestandswohnhäuser seien dem Planungsgebiet zugewandt.

Man gebe einen Einwand zu § 10 Abs. 3 des Entwurfes der Satzung an: Die Lage der Dienstbarkeitsflächen sei entscheidend für die Auswirkungen auf die Nachbarschaft im Hinblick auf Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen/Schwingungen. Nachträgliche Änderungen wären im konkreten Fall aus immissionsschutzrechtlicher Sicht keinesfalls vertretbar, da jede Abweichung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten vorwiegend die Nachbarschaft im WR belasten würde. Durch solch eine Option werde gegen das Bestimmtheitsgebot verstoßen.

Stellungnahme:

Siehe auch in der Begründung zum Bebauungsplan unter 4.11 Immissionsschutz:

Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch den von der BAB A 8, der Fasangartenstraße und der Bahntrasse ausgehenden Verkehrslärm wurden die Verkehrsgerausche in einer schalltechnischen Untersuchung auf und durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, der 16. BImSchV und der TA Lärm beurteilt.

Dazu wurden die anerkannten Berechnungsverfahren auf der Grundlage von üblichen Emissionsmodellen angewendet, in denen „monotones Rauschen“ oder „unangenehm aber tolerabel,“ keine Kriterien darstellen. In den vorliegenden Gutachten wurden die anerkannten Methoden zur Bestandsanalyse, zur Bewertung und zur Entwicklung der Lösungsvorschläge zu den bestehenden und zu den durch die Planung verursachten Immissionen nachvollziehbar verwendet und dem entsprechend abgebildet.

Auswirkungen der Baustelle auf die Umgebung sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Sie sind im Rahmen der Baustelleneinrichtung und während des Baus entsprechend vorhandener Vorschriften darzustellen und bei Erfordernis mit entsprechenden Maßnahmen auf das zulässige Maß zu reduzieren.

Alle Gutachten werden von anerkannten Gutachterbüros erstellt. Es wird auf die Ausführung unter A 2.6 Abwägung verwiesen.

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Planungsvorhabens wird insbesondere auch auf die Ausführungen im „Umweltbericht“ unter Ziffer 7. der Begründung

verwiesen.

Wie dort dargestellt, wurde der Untersuchungsrahmen und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung und die hierfür erforderlichen Gutachten zunächst in einem Scoping-Termin am 17.07.2017 mit den zuständigen Fachstellen ermittelt.

Anschließend erfolgte die Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB. Auf der Grundlage der vorgebrachten Äußerungen der zuständigen Fachstellen – erfolgte nochmals eine Abstimmung mit den zuständigen Gutachtern.

Es wird auf die nun vorliegenden Gutachten, aufgeführt als „Liste der vorliegenden Gutachten unter Ziffer 7.8. der Begründung, und darüber hinaus themenbezogen auf die Erläuterungen unter folgenden Gliederungspunkten verwiesen.

Zu den grundsätzlichen und umfassenden Bedenken hinsichtlich der gesundheitlichen Auswirkungen der Planung wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Ausarbeitung des nun vorliegenden Bebauungsplanentwurfes detailliert alle fachlichen Konzepte und Gutachten mit den zuständigen Fachstellen überprüft und abgestimmt wurden. Dabei wurden auch die in der Öffentlichkeitsbeteiligung und in den Empfehlungen aus den Bürgerversammlungen zur Planung vorgebrachten Äußerungen geprüft, behandelt und abgewogen. Im Fokus hierbei steht die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl im Planungsgebiet als auch in der Umgebung.

Zu den einzelnen fachlichen Themen wird inhaltlich detailliert in der Begründung zum Bebauungsplan, im Umweltbericht sowie in den Stellungnahmen zu den vorgebrachten Äußerungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (zu den hier vorgebrachten Belangen insbesondere unter Ziffer A 9 Stadtklima) ausgeführt.

Im vorliegenden Bauleitplanverfahren ist die Landeshauptstadt München ihrer Ermittlungspflicht sowohl hinsichtlich der bestehenden als auch der zukünftigen Belastungen umfänglich nachgekommen. Die einschlägigen Rechtsvorschriften wurden berücksichtigt, um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung herzustellen und dauerhaft zu gewährleisten.

Die Immissionsbelastungen für Lärm (Verkehrs- und Anlagenlärm), Lufthygiene (verkehrsbedingte Luftschadstoffe, Bioaerosole, Gerüche) und Erschütterungen wurden ausführlich ermittelt und nach den entsprechenden Regelwerken beurteilt. Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass durch das Planvorhaben keine relevanten zusätzlichen Immissionsbelastungen für die umliegende Nachbarschaft entstehen.

Sowohl in der schalltechnischen (Bericht Nr. 700-5494-2-SU vom 04.03.2020) als auch in der lufthygienischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019) wurden die Auswirkungen durch zusätzliche Ziel- und Quellverkehre berücksichtigt.

Auch in der lufthygienischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom

26.04.2019) wurden die Auswirkungen auf die Nachbarschaft untersucht, mit dem Ergebnis, dass auch zukünftig die maßgeblichen Schadstoffkomponenten, die durch den Straßenverkehr entstehen (NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}), in der unmittelbaren Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden.

§ 10 Abs. 3 der Satzung des Bebauungsplanes ist hinreichend bestimmt. Die beabsichtigte Öffnungsklausel zur Lage der Dienstbarkeitsflächen entspricht steter Praxis der Bauleitplanung der Plangeberin. Sie hat Ausnahmecharakter und benennt zugleich Voraussetzungen sowie Grenzen solcher Ausnahmen. Ausdrücklich wird klargestellt, dass Abweichungen deren Vereinbarkeit mit nachbarlichen Interessen erfordern.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 2.4 bzw. A 2.4.1 Öffentlichkeitsbeteiligung
- A 2.5 Ermittlungspflicht durch die Verwaltung
- A 2.6 Abwägung
- A 2.7 Einwandsbehandlung im Billungsbeschluss
- A 2.7.1 Rücksichtnahmegebot
- A 6.5 Verkehrsgutachten Grundlagen / Annahmen / Berechnungen
- A 7.1.2 Kritik an Gutachten allgemein
- A 7.2.2 Verkehrslärm
- A 7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole
- A 7.3.3 Geruch / Keime / Bioaerosole
- A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage)
- A 8.5 Belastungen durch die Baustelle

7.1.1 Lärm- und Luftschadstoffen / Gesundheit

Die Belastung durch Luftschadstoffe (Feinstaub und Stickstoffdioxid) sowie durch Lärm aufgrund der angrenzenden Autobahn sehe man als äußerst kritisch. Im Moment stützten sich die Aussagen zu den Luftschadstoffen im Planungsgebiet ausschließlich auf Prognosen. Man fordere deshalb die Simulationen mit Messungen vor Ort zu evaluieren. Bezüglich des erhöhten Lärmpegels im Osten des Planungsgebiets sollte zusätzlich geprüft werden, ob durch eine dichtere Bepflanzung mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern der Pegel weiter gesenkt werden könne. Einen in diesem Bereich angelegten Gemeinschaftsgarten halte man aufgrund von Lärm und Schadstoffen für nicht sinnvoll und man empfehle, diesen in den stark versiegelten Freiraum zwischen Riegel- und Punkthausbebauung zu legen. Auch im Bereich der Kindertageseinrichtung sollte die positive Auswirkung einer höheren Pflanzendichte geprüft werden.

Die geplante neue Verkehrsanbindung über die Münchberger Straße führe unmittelbar zu einer deutlich erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung für die Bewohner*innen der Bestandsbauten. Insbesondere die Balkone und Gärten der Häu-

ser und Wohnungen in der Münchberger Straße sind zur Münchberger Straße ausgerichtet. Wenn direkt dort eine Abfahrt bzw. Zufahrt zu einer Tiefgarage entstehe und ein damit einhergehendes erhöhtes Verkehrsaufkommen, gebe es somit erhebliche weitere Schadstoffbelastungen. Im Vergleich zu dem bislang verkehrsberuhigten Bereich stelle dies eine enorme negative Veränderung dar. In den vorliegenden Gutachten würden solche Mehrbelastungen für die Bewohner*innen der Bestandsbauten in keiner Weise berücksichtigt.

Es sei nicht verständlich, inwieweit ein Schutzwall zur Autobahn und zur Bahnstrecke die Bewohner*innen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Planungsgebiet in der Münchberger Straße vor den erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen durch den Mehrverkehr der 220 neuen Wohneinheiten schützen solle. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Verkehr über die Münchberger Straße geleitet werden solle. Die Abschirmung der Autobahn könne das nicht kompensieren.

Außerdem sei festgestellt worden, dass das geplante Projekt durch die Kompostieranlage östlich der BAB 8 selbst erheblichen Lärm- und vor allem Geruchsbelastungen ausgesetzt sei.

Als Folge müsste, da die geplanten Bauten mindestens 4-stöckig plus zusätzliches Dachgeschoss geplant seien, ein Schutzwall ca. 12-14 m hoch sein, um die Lärm- und Geruchsbelastungen auf ein nicht gesundheitsschädigendes Maß herabzusetzen.

Es könne vor diesem Hintergrund nur logische Konsequenz sein, die geplanten Bauten niedriger zu planen, um auch die neuen Bewohner*innen keiner Gesundheitsgefährdung auszusetzen.

Zitiert wird § 8 des Entwurfes des Satzungstextes.

Wie gerade hinsichtlich des Tatbestands der mangelnden Abstände dargelegt, werde damit in jedem Fall das Trennungsgebot ausgehebelt. Das für die Bauleitplanung maßgebliche Gebot der Konfliktbewältigung werde im Hinblick auf den Immissionsschutz durch das in § 50 BImSchG formulierte Trennungsgebot konkretisiert. Danach seien Baugebiete mit Wohnnutzung oder anderen schutzbedürftigen Nutzungen einerseits und emittierende oder störfallanfällige Nutzungen andererseits grundsätzlich räumlich zu trennen. Vielmehr sei bereits auf Bebauungsplanebene der Nachweis zu führen, ob und unter welchen Voraussetzungen und Auflagen eine geplante Ansiedlung lärmsensibler (Wohn-) Nutzungen im Wirkungsbereich verkehrlicher oder gewerblicher Emittenten verträglich umsetzbar sei. Nach dem Gebot der Konfliktbewältigung seien die durch einen Bebauungsplan hervorgerufenen oder möglichen erheblichen Nachteile und Belästigungen durch Immissionen im Rahmen der Bebauungsplanung auf ein verträgliches Maß zu begrenzen. Nur wenn sichergestellt sei, dass Konflikte zwischen störenden und störempfindlichen Nutzungen noch auf der Ebene des Planvollzugs bewältigt werden könnten, könne der Bebauungsplan darauf vertrauen und hinsichtlich seines Regelungsumfangs Zurückhaltung üben. Dies sei z.B. der Fall bei

Vorhaben, die einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen. Für die Planung im Bestand habe die Rechtsprechung mit dem Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme eine Art praktischen Interessenausgleich auch für die Bebauungsplanung zugelassen. Danach könne eine hinzukommende neue Nutzung nicht den vollen Schutzstatus (z.B. den Lärmschutzwert nach DIN 18005) in Anspruch nehmen, der ohne Vorprägung der Situation anzusetzen wäre.

Das Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme sei auch bei der Ansiedlung störender Nutzungen im Umfeld schutzbedürftiger Nutzungen zu berücksichtigen, so dass z.B. ein Gewerbebetrieb, der sich im Umfeld einer bestehenden Wohnnutzung ansiedele, nicht den vollen Entwicklungsspielraum, z.B. eines festgesetzten Gewerbegebiets, ausschöpfen könne. Ein diesem Gebot Rechnung tragender Planungsansatz sei in der Begründung eines Bebauungsplans ausführlich darzustellen. Erhebliche Belästigungen oder gar Gefahren dürften aber in keinem Fall als Folge einer Neuplanung hingenommen werden. Sofern ein ausreichender Schutz sensibler Nutzungen nicht durch räumliche Trennung von störenden und störempfindlichen Nutzungen erreicht werden könne, könnten nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB im Bebauungsplan Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen getroffen werden. Im Einzelnen seien dies: Schutzflächen, die von Bebauung freizuhalten seien, und ihre Nutzung, z.B. Flächen für Aufschüttungen oder (Schutz-)Wald, Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen, z.B. Lärmschutzwände, bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz vor bzw. zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, z.B. Einhausung von Lärmquellen, Vorgaben zu schalldämmenden Eigenschaften der Außenbauteile, zur schalloptimierten Anordnung von Aufenthaltsräumen, zum Einbau von Dauerlüftungseinrichtungen und Schutzauflagen für Außenwohnbereiche. Dabei habe der „aktive“ Schallschutz durch Maßnahmen und Vorkehrungen zur Begrenzung der Emissionen an der Schallquelle (z.B. Einbau eines lärmindernden Straßenbelags, Einhausung von Aggregaten) regelmäßig Vorrang gegenüber „passiven“ Maßnahmen am Ort der störempfindlichen Nutzung (z.B. Bauschalldämmung, Einbau von Schallschutzfenstern). Vor Festlegung von passiven Schallschutzmaßnahmen seien zunächst städtebauliche Maßnahmen zur Konfliktlösung zu prüfen. Neben Lärmschutzwänden oder -wällen, die jedoch in städtischen Situationen in der Regel nicht integrierbar seien, komme hierfür vor allem die Schaffung lärmrobuster Baustrukturen in Frage. Bauleitplanerische Festsetzungen zum Lärmschutz müssten durch anerkannte technische Regeln und Maßangaben objektiviert sein. Ferner dürften sie keine produkt- oder herstellerbezogenen Anforderungen umfassen und nicht nur auf den Einzelfall bezogen sein. Die Beurteilung der Schallschutzbelange im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung erfolge vor allem auf Grundlage der DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“), die schalltechnische Orientierungswerte für Verkehrslärm sowie für Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm vorsehe, deren Einhaltung bei der städtebaulichen Planung anzustreben sei.

Weitere, für die bauleitplanerische Praxis relevante Rechtsverordnungen bzw. Verwaltungsvorschriften seien die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV), die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) und die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV). Sie dienen dem Vollzug des BImSchG und legen u.a. Immissionsgrenzwerte oder -richtwerte fest, die innerhalb des jeweiligen Anwendungsbereichs der Verordnung bzw. der Verwaltungsvorschrift verbindlich und im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht abwägungsfähig seien. Wenn ein Bebauungsplan den Neubau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße ermögliche, fänden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unmittelbare Anwendung. Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB setzen in der Regel voraus, dass die zu beurteilenden Emissionen erhebliche Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit, die Nachbarschaft oder einzelne störepfindliche Nutzungen hervorrufen könnten. Die Gemeinde könne dabei unter Berücksichtigung der örtlichen Situation jedoch auch höhere Anforderungen an den Schallschutz stellen, als in den maßgeblichen Regelwerken gefordert, und somit auch zum Schutz vor Belastungen unterhalb der festgelegten Grenz- bzw. Richtwerte Lärmschutzfestsetzungen treffen, um eine „hohe Wohnqualität“ sicherzustellen.

Bei der Bestimmung des Festsetzungsumfangs seien auch die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung zu berücksichtigen. Als gesundheitlich beeinträchtigend (u.a. steigendes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen) sehe diese heute Dauerbelastungen ab 60 bis 65 dB(A) an. Bei Pegeln ab 40 bis 45 dB(A) könnten sich die Schlafstadien ändern. Die Erholbarkeit des Schlafes werde häufig bereits ab 30 dB(A) als gestört empfunden; dies entspräche bei teil-geöffnetem (gekipptem) Fenster einem Außenlärmpegel von rund 45 dB(A). Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen sollten darauf ausgerichtet sein, eine ausreichende Wohn- und Arbeitsruhe im Gebäudeinneren und eine angemessene Aufenthaltsqualität für Außenwohnbereiche wie Balkone, Terrassen und andere Aufenthaltsflächen im Freien abzusichern. In Schlafräumen von Wohnungen, Wohnheimen u.ä. sei außerdem ein weitgehend ungestörter Nachtschlaf bei nutzerunabhängiger Belüftung, d.h. vorzugsweise bei gekipptem Fenster, zu gewährleisten.

Auf der Grundlage von § 9 Abs.1 Nr. 24 BauGB könnten Lärmgrenzwerte nur indirekt über qualitative Merkmale von im Bebauungsplan benannten Anlagen oder Vorkehrungen festgesetzt werden. Wenn in einem Bebauungsplan eine Maßnahme zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, z.B. eine Lärmschutzwand, festgesetzt werde, hätten die begünstigten Bürger einen Rechtsanspruch auf Durchführung der Maßnahme, jedoch erst dann, wenn die emittierende Anlage in Betrieb gehe. Sofern die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen nicht auf der Grundlage gesetzlicher oder sonstiger (z.B. vertraglicher) Verpflichtungen durch einen Dritten (z.B. den Straßenbaulastträger oder einen Gewerbebetrieb) durchgeführt werden müssten, seien die Kosten von der Gemeinde zu tragen. Gemäß § 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB könne für Lärmschutzmaßnahmen an Gemeindestraßen ein Erschließungsbeitrag erhoben werden. Der Schall-

schutz sei ein grundsätzlich für die Abwägung relevanter Belang. Bei Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 erhöhten sich jedoch die an die städtebauliche Begründung der Planung und die Abwägung der Belange zu stellenden Anforderungen. Der Abwägungsspielraum verringere sich dabei mit zunehmender Überschreitung der Orientierungswerte und entfalle in der Regel bei Lärmbelastungen, die als gesundheitsgefährdend oder die Eigentums(-substanz) verletzend (Art. 14 Abs. 1 GG) zu bewerten seien. In der Rechtsprechung hätten sich hierfür als Schwellenwerte Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts verfestigt. Oberhalb dieser Schwellenwerte seien Planungen allenfalls in besonders zu begründenden Einzelfällen vertretbar. In der Begründung sei ausführlich darzulegen, welche gewichtigen Argumente dennoch für die Planung sprächen und durch welche ausgleichenden Umstände und Maßnahmen eine Gesundheitsgefährdung vermieden werde.

Aus dem Entwurf des Satzungstextes gehe zudem auch hervor, dass eine KWK-Anlage im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 geplant sei bzw. errichtet werde. Auch diese zusätzliche Lärmquelle sei zu berücksichtigen. Das Gutachten sei bezüglich dieser Punkte zu überprüfen.

Man fordere die Stadtverwaltung München hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Lärmbelastung im Wohngebiet (Autobahn, S-Bahntrasse 2-gleisig, Kompostieranlage, geplanter Groß-Wertstoffhof, zusätzlicher Parkplatzsuchverkehr, dauerhafte Ruhestörung, etc.), Belastung durch Emissionen (Abgase, Feinstaub) im Wohngebiet, Geruch und Keime von der Kompostieranlage.

Stellungnahme:

Bei der Planung von Wohngebieten ist vor allem die DIN 18005-1 sowie die TA Lärm für die Beurteilung von Anlagenlärm von Bedeutung. Die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 aufgeführten Orientierungswerte können nach ständiger Rechtsprechung zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung im Rahmen einer gerechten Abwägung als Orientierungshilfe herangezogen werden.

Als Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Gewerbelärmimmissionen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jedoch das BImSchG und in seiner Folge die TA Lärm heranzuziehen. Darin sind Immissionsrichtwerte festgesetzt, die sich zahlenmäßig nicht von den Orientierungswerten der DIN 18005 für Gewerbelärm unterscheiden und die im Verwaltungsvollzug wie Grenzwerte gehandhabt werden.

Zu den einzelnen fachlichen Themen wird inhaltlich detailliert in der Begründung zum Bebauungsplan (B 4.11 Immissionsschutz, B 4.12 Erschütterungen, B 4.23 Stadtklima), im Umweltbericht (Ziffer B 7) sowie in den Stellungnahmen zu den vorgebrachten Äußerungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung insbesondere unter den nachfolgenden Unterkapiteln der Ziffer A 7. Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit sowie Ziffer A 9. Stadtklima) ausgeführt.

Darüber hinaus kann zur Evaluierung der simulierten Prognose per Messung zu den Luftschadstoffen ausgeführt werden, dass im Umweltbericht unter 7.2.5 der Begründung dargestellt wird, dass bei Durchführung der Planung die Luftschadstoffwerte zuverlässig eingehalten werden. Ein Monitoring wird daher nicht gefordert.

Im Gutachten wird unterschieden in Bestandslärm, Lärm – Prognose 2030 Nullfall - ohne Planungsgebiet und Prognose 2030 Planfall mit der geplanten Bebauung im Planungsgebiet und den durch die Planung verursachten Verkehr.

Zusätzlich wurde auch der Verkehrs-Prognose-Planfall 2035 (inkl. der besonderen Berücksichtigung von Mehrverkehr durch die Nachverdichtung im Bestand) berechnet. Dazu siehe auch die Stellungnahmen unter A 6.5 Verkehrsgutachten Grundlagen / Annahmen / Berechnungen und unter A 7.2.2.3 Geplante / fehlende Schallschutzmaßnahmen gegen Verkehrsgeräusche .

Unterschieden wird außerdem in Verkehrslärm und Anlagen- / Gewerbelärm.

Die in der Planzeichnung dargestellte Fläche für gärtnerische Nutzung wurde in der Allmende verortet, da hier eine zusammenhängende vernünftige Größe als z.B. Krautgarten zur Verfügung gestellt werden kann.

Im Angerbereich steht keine ausreichend große Fläche zur Verfügung, da dieser Bereich zwischen der Riegelbebauung und den Punkthäusern viele andere Funktionen (Erschließung, Fahrradabstellfläche, Spiel- und Aufenthaltsflächen) übernehmen soll. (Siehe hierzu auch Ziffer A 5.1.2 Öffentliche und private Grün- und Freiflächen / Streuobstwiese)

Die Allmende erfüllt auf Grund der Lärmbelastung durch die Autobahn nicht die Anforderungen für einen dauernden Aufenthalt, ist aber durch die Lärmschutzanlage mit einer Höhe bis zu 5,5 m über Gelände für einen vorübergehenden Aufenthalt z.B. im (Gärtnerische Nutzung) Grabeland weitgehend geschützt. Die südlich gelegene abgesenkte Fläche für Kinderspiel kann durch die festgesetzte Abgrabung und ggf. weitere Schallschutzmaßnahmen das Schutzbedürfnis erfüllen.

Die Empfehlung eine höhere Pflanzendichte (intensivere Eingrünung) für die Kindertageseinrichtung zu prüfen, wird an das zuständige Referat der Landeshauptstadt München zugeleitet. Bepflanzungen führen erst ab einer Breite von > 100 m zu einer relevanten Pegelminderung.

In § 8 der Satzung zum Bebauungsplan werden die Abstandsfläche vor den Außenwänden von Gebäuden gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 2 der BayBO geregelt.

Der sog. Trennungsgrundsatz, wie er in § 50 BImSchG zum Ausdruck kommt, gilt im Rahmen der Abwägung eines Bebauungsplans nicht absolut, sondern kann im Rahmen der kommunalen Planungshoheit einer praktischen Konkordanz mit anderen erheblichen Belangen zugeführt werden. Bereits oben unter A 2.4.3

(Belastung der Anwohner*innen) wurde dargestellt, dass die Immissionsschutzaspekte eingehend ermittelt und in die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans eingeflossen sind. Gleiches gilt für die ebenfalls thematisierten Aspekte des Rücksichtnahmegebots. Ergänzend wird auf die entsprechenden Passagen der Begründung zu den geplanten Festsetzungen Bezug genommen.

Stellungnahme dazu, siehe unter Ziffer A 2.6 Abwägung. Zur Rücksichtnahme siehe Stellungnahme unter Ziffer A 2.7.1 Rücksichtnahmegebot.

Die Ausführungen stellen – offenbar orientiert an einschlägiger Fachliteratur – die gegenwärtige Rechtslage in diesem Zusammenhang zutreffend dar, bleiben dabei jedoch im Allgemeinen.

Insbesondere werden keine konkreten Bezüge zur hier vorgesehenen Bauleitplanung hergestellt. Vor allem stellen die Ausführungen nicht dar, inwieweit ein Verstoß gegen die rechtlichen Rahmenbedingungen im Entwurf des Bebauungsplans zu sehen sein sollte. Vielmehr geht die Plangeberin davon aus, dass gerade die oben genannten Aspekte im vorliegenden Entwurf beachtet und im Rahmen der Abwägung fehlerfrei gewichtet wurden.

In der schalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-2-SU vom 04.03.2020) wurden die Auswirkungen auf die Nachbarschaft untersucht, mit dem Ergebnis, dass sich die Verkehrslärmbelastung trotz zusätzlicher Ziel- und Quellverkehre an den Bestandsstraßen die Verkehrslärmimmissionen aufgrund der abschirmenden Bebauung entlang der BAB A8 grundsätzlich reduziert.

Es wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern:

- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 7.1 Grundlagen / Allgemeines / Gesundheit
- A 7.1.1 Lärm- und Luftschadstoffen / Gesundheit
- A 7.1.2 Kritik an Gutachten allgemein
- A 7.2 Lärmvorsorge
- A 7.2.2.1 Verkehrsgeräusche im Bestand - Emissionen der Autobahn
- A 7.2.3 Anlagenlärm / Gewerbelärm
- A 7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole
- A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage)
- A 7.5 Kompostierungsanlage
- A Fehler: Verweis nicht gefunden Fehler: Verweis nicht gefunden

7.1.2 Kritik an Gutachten allgemein

Unabhängig davon, könne nicht ein erst am 04.03.2020 erstelltes Gutachten (GA) zu dieser Thematik bereits 1 Monat später einem Feriensenat vorgelegt werden, der am 08.04.2020 den Billigungsbeschluss gefasst habe, ohne vorher

eine ordnungsgemäße verfahrensmäßige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

Wenn die Gutachter ihre Beurteilung auf die 16. BImSchV stützten, dann hätte ein derartiges „Gutachten“ bereits vor der Fassung des Aufstellungsbeschlusses im Jahr 2016 erfolgen müssen und bereits damals Feststellungen zur Notwendigkeit einer Umweltprüfung getroffen werden müssen. Die Unterlassung derartiger Vorprüfungen stelle einen beachtlichen Rechtsverstoß dar.

Stellungnahme:

Das Schalltechnische Gutachten wurde nach der Beteiligung der Fachstellen und der Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs.1 BauGB im Jahr 2017 und § 4 Abs. 2 BauGB im Jahr 2019) in Abstimmung mit den Fachstellen und Trägern öffentlicher Belange Anfang 2020 aktualisiert, im März fertiggestellt und im April zusammen mit dem Billigungsbeschluss dem Stadtrat vorgelegt.

Im Gutachten werden auf den Seiten 12 bis 15 die für das Gutachten verwendeten Grundlagen aufgeführt und erläutert, wie diese Grundlagen zur Anwendung kamen: „[...] Die Maßstäbe der 16. BImSchV werden regelmäßig für eine Abwägung der Belange des Lärmschutzes herangezogen. Das Überschreiten der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV kann in der Regel nur bei Ausschöpfen der Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes hingenommen werden. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in der Übersicht in Abbildung 1 enthalten.“

Der maßgebliche Nachtzeitraum zur Berücksichtigung des Verkehrslärms wird im Gutachten von 22 bis 6 Uhr angegeben.

In der schalltechnischen Untersuchung wird der im Verkehrsgutachten ermittelte zukünftige Verkehr für die Verkehrslärberechnungen und die Auswirkungen auf die Nachbarschaft flächenhaft ermittelt und berücksichtigt. Die Auswirkungen des Planvorhabens sind in der Schalltechnischen Untersuchung dargestellt und bewertet.

Mit dem Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis wird der Motorisierte Individualverkehr auf der Angerfläche eingeschränkt, so dass keine relevante Erhöhungen an Luftschadstoffen, an Lärm und Erschütterungen bzw. Schwingungen in der Nachbarschaft zu erwarten sind.

Sowohl im schalltechnischen (Bericht Nr. 700-5494-2-SU vom 04.03.2020) als auch in der lufthygienischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019) wurden die Auswirkungen durch zusätzliche Ziel- und Quellverkehre berücksichtigt.

7.2 Lärmvorsorge

7.2.1 allgemeine Äußerungen

Anstatt das Vorbringen der Einwendenden zur Kenntnis zu nehmen und zu würdigen, behaupteten die Gutachter weiterhin, dass es im Bestandsviertel eine erhebliche Vorbelastung gäbe. Derartige Behauptungen entbehren jeder Grundlage. Im Bestandsviertel sei es tatsächlich so leise, dass man die Vögel zwitschern hören könne (Vogelgezwitscher: 40 bis 50 dB(A)).

Die Auswirkungen des Planvorhabens bzw. die der Tiefgarage auf die Nachbarschaft müssten erst noch beurteilt werden. Diesbezüglich lägen also keinerlei Feststellungen vor. Dieses Vorgehen stelle sich als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar.

Stellungnahme:

Bei der Planung von Wohngebieten ist vor allem die DIN 18005-1 sowie die TA Lärm für die Beurteilung von Anlagenlärm von Bedeutung. Die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 aufgeführten Orientierungswerte können nach ständiger Rechtsprechung zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung im Rahmen einer gerechten Abwägung als Orientierungshilfe herangezogen werden.

Als Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Gewerbelärmimmissionen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jedoch das BImSchG und in seiner Folge die TA Lärm heranzuziehen. Darin sind Immissionsrichtwerte festgesetzt, die sich zahlenmäßig nicht von den Orientierungswerten der DIN 18005 für Gewerbelärm unterscheiden und die im Verwaltungsvollzug wie Grenzwerte gehandhabt werden.

Die Einwirkungen aus der Umgebung auf die Planung und die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung wurden untersucht und die Ergebnisse in der Begründung, im Umweltbericht und in den Stellungnahmen zu den Äußerungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung veröffentlicht.

In den verschiedenen Gutachten wird nachgewiesen, dass die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrsgeräusche nicht wesentlich sind.

Der Bestand, insbesondere an der Fasangartenstraße wird nicht explizit von den geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausgenommen, allerdings dient die nun geplante Lärmschutzanlage in erster Linie dem Schutz der im Bebauungsplan festgesetzten Bebauung.

Berücksichtigt wurden in den Betrachtungen auch die entstehenden Luftschallreflexionen an Fassaden.

Da die vorhandene Bepflanzung nur eine geringe Schallschutzwirkung hat, sind durch die Entnahme der Büsche und Bäume keine wesentlichen Einwirkungen zu erwarten / festzustellen.

Den Beteiligten am Bebauungsplanverfahren ist sowohl die baurechtliche Einord-

nung der Bestandsbebauung als auch die örtlich Topografie und die bestehende Bevölkerungsstruktur bekannt und bewusst. Durch die Nähe zur Autobahn ist sowohl das Planungsgebiet als auch der Bestand (z.T. 90 Meter) einem sehr hohen Verkehrslärmpegel ausgesetzt. Durch die oben beschriebenen Maßnahmen wird die Bebauung im Planungsgebiet ermöglicht, wodurch auch für Teile des westlich gelegenen Bestands grundsätzlich niedrigere Verkehrslärmpegel erwartet werden. Auf Grund der zur Verfügung stehenden Grundstücke ist die geforderte Fortsetzung der Lärmschutzanlage nach Süden nicht möglich.

- zur geplanten Rodung des Lärmschutzbewuchses / der Lärmschutz durch Baumbestand sei gefährdet, siehe Stellungnahme unter A 1.3 Eigentumsrecht / Lebensqualität / Wertminderung / Enteignung / Gleichbehandlung und unter A 7.2.1 allgemeine Äußerungen
- Zum Thema Baumfällungsmaßnahmen / Baulärm siehe A 5.3 Baumschutz / Baumfällung und A 8.5 Belastungen durch die Baustelle

7.2.2 Verkehrslärm

7.2.2.1 Verkehrsgeräusche im Bestand - Emissionen der Autobahn

Unter 4.11.2. „Verkehrsgeräusche – Autobahn, Motorisierter Individualverkehr im Bestand, Umgebung“ werde ausgeführt, dass trotz der schallschützenden Wirkung der Riegelbauten in weiten Teilen des Planungsgebietes Beurteilungspegel von bis zu 59 / 51 dB(A) auftreten würden. An den westlich hinter den Riegelbauten liegenden Punkthäusern würden Beurteilungspegel von bis zu 66 / 55 dB(A) aufgrund der Schallimmissionen der BAB 8 von Südosten erreicht werden. In den Freibereichen zwischen Lärmschutzwall und Riegelbebauung würden auf dem Wall Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) tags und entlang der Böschung und im flachen Bereich von weniger als 65 dB(A) auftreten. Durch die Gebäudeabschirmung würde es zu Pegelminderungen kommen, so dass die Beurteilungspegel auf den Freiflächen im Planungsgebiet-Inneren bis zu 59 dB(A) betragen würden. Auf der Freispielfläche der Kindertagesstätte würde der Verkehrslärmpegel bis zu 59 dB(A) betragen. Bezüglich der angegebenen Einzelwerte sei nicht angegeben worden, wie hoch die nächtlichen Beurteilungspegel sein würden.

Obwohl die zitierten Werte nicht einmal die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einhalten würden, sei unter 4.11.2. „Verkehrsgeräusche – Autobahn, Motorisierter Individualverkehr im Bestand, Umgebung“ ausgeführt worden, dass „die Anforderungen der Landeshauptstadt München“ somit eingehalten werden würden. Abgestellt werde offenbar lediglich auf die „Sichtweise“ der Landeshauptstadt München und nicht auf die gesetzlichen Vorgaben. Tatsächlich seien, wie bereits ausgeführt, nicht einmal die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einschlägig, sondern die niedrigeren der TA Lärm. Danach würden nach Punkt 6.1 für allgemeine Wohngebiete folgende Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden gelten: 55 dB(A) tags, 40 dB(A)

nachts, und nach Punkt 6.2 bei Körperschallübertragung: 35 dB(A) tags, 25 dB(A) nachts.

Diese Werte könnten trotz der geplanten Schallschutzmaßnahmen nicht eingehalten werden. Daher sei die geplante Bebauung unzulässig. Der privaten Investorin dürfte dies auch klar sein.

Dies dürfte auch der Grund dafür gewesen sein, dass sie ihre Flächen der Landeshauptstadt München unmittelbar nach der Erstellung des Lärmgutachtens am 04.03.2020 zum Kauf angeboten habe. Bereits am 18.03.2020 seien entsprechende Beschlussvorlagen des Kommunalreferates zum Erwerb am 18.03.2020 beschlossen worden.

Die weitere Behauptung, dass im Nachtzeitraum der gesundheitsgefährdende Lärmpegelwert von 60 dB(A) dem Grenzwert der Verkehrslärmschutzrichtlinie entsprechen würde, sei ebenfalls schlicht unwahr. Der höchste zulässige Wert der 16. BImSchV betrage 59 dB(A) nachts und dies nur in Gewerbegebieten. 60 dB(A) in der Nacht seien grundsätzlich nicht zulässig. Das Bundesverwaltungsgericht setze die Schwelle, ab wann Gesundheitsgefahren befürchtet werden müssten, regelmäßig bei 60 dB(A) nachts an.

Daher seien die weiteren Ausführungen unter 4.11.2. „Verkehrsgerausche – Bewertung des Verkehrslärms“ geradezu absurd, dass ein Lärmpegel von 60 dB(A) seitens der Landeshauptstadt München als Obergrenze für den Abwägungsspielraum in der Stadtentwicklung bei Verkehrsimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Räume von Wohnungen (Wohnräume, Schlaf- und Kinderzimmer) herangezogen werden dürfe.

Immissionswerte, die nicht einmal in der Nacht in Gewerbegebieten zulässig seien, könnten selbstverständlich nicht nachts an Kinder- u. Schlafzimmerfenstern eines WA zulässig sein.

Zitiert wird der 2. Absatz unter 4.11.2. „Verkehrsgerausche – Bewertung des Verkehrslärms“.

Unter 4.11.2. „Verkehrsgerausche – Realisierungsreihenfolge / Mindesthöhen“ sei ausgeführt worden, dass die Schallschutzverbindungen geschlossen gehalten werden müssten (was bereits wegen der freizuhaltenden Feuerwehrezufahrten nicht möglich sei), da eine Öffnung in den ebenerdigen Freibereichen (Aufpunkthöhe 2 m) zu Erhöhungen der Verkehrslärmbelastungen führen würde (aus dem Osten). Da es auch westlich an den hinter den Riegelbauten liegenden Punkthäusern zu Beurteilungspegeln von bis zu 66 / 55 dB(A) aufgrund der Schallimmissionen der BAB 8 von Südosten kommen würde, seien auch relevante Lärmpegel im Bereich des Angers zu erwarten.

Fazit 1: Der gesamte Freibereich (Allmende) nördlich, östlich und südlich der Riegelbauten wäre unbenutzbar, da dort trotz der geplanten Lärmschutzanlage durchgehend Lärmpegel > 59 dB(A) vorherrschen würden, die im gesundheitsgefährdenden Bereich lägen. Um diesen Sachverhalt herunterzuspielen, sei der gesamte Bereich als schraffierte Fläche mit „eingeschränkter“ Aufenthaltsqualität

der ebenerdigen Freibereiche (> 59 dB(A)) in der Abbildung 1 zu § 11 des Entwurfes der Satzung dargestellt worden. Tatsächlich handele es sich hierbei um eine 11.000 m² große unbenutzbare Fläche, die weder als Spiel- und Aufenthaltsbereich noch für eine gärtnerische Nutzung in Betracht käme. Im Bereich des Ankers wären ebenfalls Lärmpegel zu erwarten, die über den gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerten liegen würden (durch Schallimmissionen von Osten und Südosten).

Aus dem 135-seitigen Gutachten vom 04.03.2020 gehe außerdem folgendes hervor: Seite 2 GA: „Die Geräusche der Gewerbeanlagen im Umfeld führen zu keinen Lärmkonflikten. Schallschutzmaßnahmen zum Schutz sind nicht erforderlich“. Dazu kommentiere man: Da noch gar nicht bekannt sei, welche Gewerbebetriebe in dem Planungsgebiet untergebracht werden würden, könne eine solche Feststellung nicht getroffen werden. Die „Feststellungen“ in Bezug auf die Kompostieranlage seien unzutreffend, hierzu lägen Aussagen vom Referat für Gesundheit und Umwelt vor. Impulslärm und unzulässige tonhaltige Geräusche aufgrund des Betriebes der Kompostieranlage wirkten regelmäßig auf das Planungsgebiet ein. Der geplante Großmengenwertstoffhof, der sich neben der Kompostieranlage und gegenüber dem Planungsgebiet befinden würde, sei hinsichtlich der Prognoseabschätzung unberücksichtigt geblieben.

Seite 16 GA: Die Verkehrsmengen, auf denen das Lärmgutachten in Bezug auf das Bestandsviertel Bezug nehme, sei der vorgelagerten „Verkehrsuntersuchung“ entnommen worden. Diese stelle jedoch - wie bereits ausgeführt - nicht die tatsächliche Ist-Situation dar, vielmehr basiere sie auf einer willkürlichen Hochrechnung. Daher sei auch die ermittelte Lärm-Vorbelastung in Bezug auf das Bestandsviertel falsch.

Seite 20 GA: Die Gutachten gingen davon aus, dass gegebenenfalls noch Einzelprüfungen erforderlich werden würden und gegebenenfalls weitere (passive) Schallschutzmaßnahmen erfolgen müssten. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar.

Seite 22 GA: Auf den Abbildungen 2 und 3 sei zu erkennen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete nicht eingehalten werden könnten (weder die der TA Lärm noch die nach der 16. BImSchV). Betroffen wären vorwiegend die Wohnungen der Riegelbauten, die der BAB A 8 zugewandt wären und dies in allen Stockwerken. Im GA werde dies auf Seite 34 bestätigt: „Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Geschossen an der zur BAB 8 zugewandten Ostseite überschritten werden. Zusätzlich werden in den oberen Geschossen (Norden und Süden ab OG1 bzw. OG2, in der Mitte ab OG2 und OG3) Beurteilungspegel > 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht (Gesundheitsgefährdung). Auf Seite 54 werde nochmals ausgeführt, dass die höchsten Beurteilungspegel entlang der Riegelbebauung an der Ostseite zur BAB 8 mit bis zu 74/65 dB(A) Tag/Nacht

auftreten würden. Entlang der Bahnstrecke (Nordseite) würden Beurteilungspegel von bis zu 72/65 dB(A) auftreten. Damit würden die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA um bis zu 19/20 dB(A) tags/nachts überschritten.

Auf Seite 40 GA sei sogar gefordert worden, dass Fenster an Fassaden mit Beurteilungspegeln > 70/60 dB(A) tags/nachts auszuschließen seien und nur in Ausnahmefällen als Festverglasung oder in Kombination mit Schallschutzkonstruktionen zulässig sein sollten (z.B. Loggia, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, o.ä.).

Auf Seite 56 GA werde nochmals ausgeführt, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auch an den dahinterliegenden Punkthäusern auftreten würden

Auf den Seiten 23 ff. und 34 ff. GA würden undifferenziert zusätzliche (passive) Schallschutzmaßnahmen angesprochen, deren Effizienz bisher nicht nachgewiesen worden sei. Zudem sei die Rede von kontrollierten Zwangsbelüftungen. Hierzu hätte man bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung mit Schreiben vom 25.04.2017 auf folgendes Problem hingewiesen, das jedoch übergangen worden sei, obwohl zwischenzeitlich sogar noch eine weitere Emissionsquelle (BHKW-Anlage) hinzukommen sollte

Fazit 2: Trotz der geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen würden an allen Räumen der Riegelbauten, die der BAB A 8 und der S-Bahn zugewandt wären, selbst die höheren Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Die Werte könnten selbst an vier Punkthäusern und an den Gebäuden im WA 1 nicht eingehalten werden. Deshalb sollten passive Schallschutzmaßnahmen ergänzt werden und Fenster an Fassaden mit Beurteilungspegeln > 70/60 dB(A) tags/nachts ausgeschlossen werden.

Da also ein Großteil der Fenster der mindestens 228 WE und der Nichtwohnnutzungen nicht geöffnet werden dürfte/könnte oder Fenster erst gar nicht einbaut werden würden, müssten schalldämmende Lüfter eingebaut werden. Da jedoch keine unbelastete Außenluft in diesem Gebiet vorherrsche, verbiete sich eine kontrollierte Zwangsbelüftung von vornherein. Freibereiche, wie Privatgärten, Terrassen, Balkone o.ä. wären auf der Nord-, Ost- und Westseite der Riegelbauten grundsätzlich nicht zulässig (nicht einmal verglast). Unabhängig davon sei im Einzelnen nicht einmal nachgewiesen worden, dass die passiven Schallschutzmaßnahmen ausreichend wären, um die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Zitiert wird Punkt 4.11.2. „Verkehrsgläusche – Auswirkungen auf die Nachbarschaft“. Man gebe folgenden Einwand an: Auch in Bezug auf die Auswirkung des Verkehrs auf die Nachbarschaft wird unzulässigerweise die 16. BImSchV herangezogen.

Die Gutachter führten in ihrem Gutachten auf Seite 28 folgendes aus:
„Neubau und wesentliche Änderung von Straßen innerhalb des Plangebietes.

Der Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen fällt in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV. Im Zuge der Planung ist ein Straßenneubau durch die Verlängerung am Ende Obernzeller Straße und am Ende der Kronacher Straße vorgesehen. Bei der Berechnung des Beurteilungspegels beim Neubau oder der wesentlichen Änderungen von öffentlichen Verkehrswegen kommt es, wie sich aus § 1 der 16. BImSchV und der Entstehungsgeschichte der Verordnung ergibt, allein auf den Verkehrslärm an, der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht (BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 - 4A18.04 u. A.). Lärm, der nicht auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke entsteht, wird von der 16. BImSchV zunächst nicht berücksichtigt. Darüber hinaus ist die Auswirkung der Straßenneubauten und der wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen auf die Gesamtverkehrslärmsituation in der Nachbarschaft darzustellen und zu beurteilen (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 - 4C9.95), sofern gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen von erstmals 70/60 dB(A) Tag/Nacht und mehr oder Pegelerhöhungen von mehr als 2,1 dB(A) zu erwarten sind, da dann von einer wesentlichen Änderung auszugehen ist.“

Um die Gesamtverkehrslärmbelastung für die Nachbarschaft herunterzuspielen, sei auch hier willkürlich die 16. BImSchV herangezogen worden. Die Gutachter behaupteten in diesem Zusammenhang, dass ein Neubau von Straßen innerhalb des Planungsgebietes erfolgen sollte, was definitiv nicht der Fall sei. Tatsächlich sollten im Planungsgebiet lediglich Dienstbarkeitsflächen entstehen. Die Gutachter bezeichneten diese geplanten Dienstbarkeitsflächen jedoch willkürlich als öffentliche Straßen im Planungsgebiet, nur um sich auf die höheren Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV berufen zu können. Diese Flächen seien weder Straßen noch fielen sie unter die 16. BImSchV, da diese nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen anwendbar sei. Nach § 2 Straßengesetz seien öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet seien. Darunter fielen selbstverständlich keine (privaten) Dienstbarkeitsflächen eines WA.

Außerdem ergebe sich aus der Zusammenschau von § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG, dass der Schutz vor Lärm, der infolge eines neuen oder geänderten Verkehrsweges entstehe, auf dessen Nachbarschaft beschränkt sein solle. Anlieger an anderen, vorhandenen Straßen, auf denen sich infolge der Baumaßnahme das Verkehrsaufkommen erhöhe, ließen sich regelmäßig nicht zur Nachbarschaft der neuen oder geänderten Strecke zählen. Bereits aus diesem Grund wäre auf das Bestandsviertel die 16. BImSchV nicht anwendbar, weil die angeblichen Straßenneubauten im Planungsgebiet und nicht im Bestandsviertel erfolgen sollten.

Außerdem stehe zu befürchten, dass wegen der unzureichenden öffentlichen Verkehrsmittelkapazität, z.B. Schulbusse durch die Obernzeller Straße und Münchberger Straße fahren würden, was sich als weitere erhebliche Immissionszusatzbelastung (Lärm, Abgase) für die Eigentümer*innen/Bewohner*innen der

Bestandsbebauungen darstellen würde.

Durch die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen des neuen Wohnquartiers, wie Fußgänger, Radfahrer, Rollstuhlfahrer etc., die die Gehwege der Obernzeller Straße und Münchberger Straße benutzen würden, würden es ebenfalls zu relevanten Zusatzimmissionen kommen. Dieser Verkehr würde sich nahezu ausschließlich auf den Gehwegen der beiden genannten Straßen abspielen, partiell auch auf den der Kronacher Straße (z.B. Radfahrer).

Von der Autobahn A8 gehe gesundheitsgefährdender Verkehrslärm aus, der trotz der vorgesehenen Wall-/Wand-Kombination die festgelegten Grenzwerte deutlich übersteige. Deshalb habe die Autobahndirektion Südbayern das Vorhaben so nahe an der Autobahn zunächst abgelehnt. Dass die gesetzlichen Vorgaben wirklich eingehalten werden könnten, werde in Frage gestellt.

Wohnungen neben Bundesautobahnen als Lärmschutzriegel auszubilden, halte man im Hinblick auf die künftigen Bewohner*innen für menschenverachtend. Sie würden weder Fenster öffnen, den Vor-/Nachmittag genießen, noch ruhig schlafen können.

In der Infoveranstaltung Ende April sei mitgeteilt worden, dass die Situation mit den neuen Bauten entlang der A8 /Hochäckerstraße vergleichbar sei. Dies sei nicht der Fall, da die A8 in Richtung München ab Beginn neuer Südfriedhof auf 120km/h und vor der Hochäckerstraße auf 100km/h begrenzt sei. Die Fahrzeuge rollten nur noch aus. Außerdem sei in diesem Bereich ein Flüsterasphalt verlegt worden. Auf der A8 zwischen S-Bahnüberführung und Ausfahrt Unterbiberg gebe es tagsüber keinerlei Tempolimit und auch keinen Flüsterasphalt. Man fordere deshalb die Einführung eines ganztägigen Tempolimits von 80km/h. Dies würde auch die Staub- und Abgassituation verbessern.

Man halte es für formell und materiell rechtswidrig, sollte bei dem Bestandsviertel statt der TA Lärm die 16. BImSchV zugrunde gelegt werden und man zweifele die Messgrundlagen/Beurteilungsgrundlagen sowie den gesamten Abwägungsprozess an.

Da dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bekannt sei, dass die Bestandsbewohner*innen unverhältnismäßig durch den hinzukommenden Verkehrslärm belastet werden würden, sei nun sehr interessant, dass statt der TA Lärm wegen angeblich ohnehin schon vorhandener „Vorbelastung“ durch Lärm nun die 16. BImSchV herangezogen werde. Das passe offenbar sehr gut in das Planungskonzept.

Nicht berücksichtigt worden sei, dass nicht alle Häuser direkt an der Bahnstrecke bzw. BAB lägen, so dass hier die „Messpunkte“ und der gesamte Abwägungsprozess für die Lärmbelastung in Frage zu stellen seien. Das Haus der Einwendenden läge weder direkt an der Bahnlinie noch an der BAB. Man halte die Beurteilung der Vorbelastungen durch Verkehrslärm für nicht ausreichend differenziert. Das sei zu einfach, die Vorbelastungen auf das gesamte Planungsgebiet zu be-

ziehen, nur damit der Verkehrslärm noch weiter „ausgebaut“ werden könne. Der immissionsschutzrechtliche Abwägungsprozess werde hier insgesamt in Frage gestellt. Hier sei die TA-Lärm anzuwenden.

Die Berechnung des Beurteilungspegels müsse dabei getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) erfolgen. Um den Verkehrslärm mit seinen auf- und abschwelenden Geräuschen darstellen zu können, müsse zunächst der so genannte „Mittelungspegel L_m “ in dB(A) ermittelt werden, da sich nur konstante Geräusche messen und untereinander vergleichen ließen. Der Beurteilungspegel von Straßenverkehrsgeräuschen errechne sich sodann aus dem Mittelungspegel und verschiedenen Zu- und Abschlägen. Von Belang sei dabei auch, wie lange Lärm mit welcher Intensität einwirke.

Dabei sei jedoch nicht allein der Mittelungspegel entscheidend. Denn bei einer verkehrsarmen Straße liege der Mittelungspegel zwar niedriger als der einer verkehrsreichen Straße. Die einzelnen Pegelspitzen ragten aber deutlich über das Basisgeräusch hinaus und seien daher besonders störend, weil nur gelegentlich Autos vorbei fahren würden, deren Einzelgeräusche aber wesentlich über dem allgemeinen Schallpegel lägen.

Bei der Berechnung müssten zahlreiche weitere Faktoren berücksichtigt werden, die Einfluss auf den Lärmpegel nähmen, wie z.B. Verkehrsmenge, Lkw-Anteil, Motorräder, zulässige Höchstgeschwindigkeit der Straße, Art der Straßenoberfläche, Abstand und Dämpfung durch Luft und Boden, mögliche Reflexionen etc..

Zusätzlich steige die subjektiv empfundene Lästigkeit eines Geräusches mit zunehmendem Anteil hoher Frequenzen an. Das hohe, kreischende Geräusch eines Mopeds werde als störender empfunden als das gleichmäßige Rauschen des Verkehrs auf einer Autobahn. Nicht nur höhere Geschwindigkeiten führten zu mehr Lärm, sondern auch geringere. Dann nämlich, wenn der Fahrer herunterschalten müsse und der Motor hochtouriger laufe. Unabhängig davon mache bekanntlich ein Kraftfahrzeug bei verschiedenen Aktivitäten unterschiedlichen Lärm. Es sei ein Unterschied, ob ein Kraftfahrzeug eine konstante Geschwindigkeit fahre (wie auf der Autobahn) oder beschleunige oder bremse. Hinzu kämen Geräusche, wie Hupen, Reifen-Quietschen, Zuschlagen von Fahrzeugtüren (Impulsgeräusche), der Sound aus der Stereoanlage im Auto etc. Für sogenannten Impulsärm reiche der Mittelungspegel als Maß für die Gefährlichkeit des Lärms nicht aus. Das Ohr stelle sich auf Lärm durch eine sogenannte Impedanzerhöhung ein, kurz aufeinanderfolgende Lärmimpulse trafen das Ohr jedoch jeweils unvorbereitet. Solche gesundheitsschädigenden Lärmbelastigungen seien gesondert zu beurteilen. Zum Verkehrslärm gäbe es noch viel vorzutragen, dies würde allerdings den Rahmen des Verfahrens in diesem Stadium sprengen. Weiteren Vortrag würde man sich jedoch ausdrücklich vorbehalten.

All diese Ausführungen seien vollständig übergangen worden. Ebenso weitere

Ausführungen der Einwendenden zu den angeblichen Lärmvorbelastungen im Bestandsviertel: Diese „Projektnotiz“ befasse sich lediglich mit dem Schallschutz im Planungsgebiet, nicht jedoch mit dem Verkehrs- und Anlagenlärm und den Geräuschen in Bezug auf das Vorhaben und seinen Auswirkungen auf die Nachbarschaft. Hierzu lägen keinerlei Feststellungen vor. Bemerkenswerterweise werde in dieser „Projektnotiz“ nicht einmal eine etwaige Lärmvorbelastung der Bestandsbebauungen durch die Autobahn A8 angegeben. Es werde dennoch ins Blaue hinein behauptet, dass erwartet werden könne, dass Pegelerhöhungen infolge des Mehrverkehrs auf den angrenzenden Straßen des Planungsgebietes durch die Abschirmung der Autobahn und Bahnstrecke kompensiert werden würden. Dies sei mitnichten der Fall, denn ein Rauschen einer Autobahn mit einem gleichmäßigen Pegel sei nicht mit einem Stadtverkehr mit auf- und abschwellegenden Geräuschen vergleichbar.

Dies treffe auch für den Lärm der BAB A8 zu, da er einen gleichmäßigen Grundpegel habe und keine einzelnen Lärmspitzen. Gleichmäßige Geräusche blende das Gehirn aus, sofern keine gesundheitsgefährdenden Pegel erreicht würden, so wie dies an den Anwesen der Münchberger Straße der Fall sei. Außerdem liege der Mittelungspegel bezogen auf eine Stunde, gemessen in 25 Meter Entfernung bei einer Autobahn (1600 Pkw, 400 Lkw) bei ca. 75 dB(A). Dabei nehme der Schalldruckpegel um 6 dB(A) pro Abstandsverdopplung ab, also auf den Wert des halben Schalldrucks. Daher sei nicht nachvollziehbar, wie die Gutachter zu der Annahme kämen, dass ebenerdig an den Bestandsbebauungen (Abstand ca. 150 m zur BAB A8) Mittelungspegel wie an den östlichen Flächen des Bebauungsgebietes vorliegen würden. Tatsächlich lägen die Immissionsgrenzwerte – trotz Autobahn – an den Bestandsbebauungen (ebenerdig) in der Regel innerhalb der Grenzwerte, die für reine Wohngebiete gelten würden. Es habe den Anschein, dass eine höhere Lärmbelastung durch die Autobahn A8 an den Bestandsbebauungen glaubhaft gemacht werden solle als tatsächlich vorhanden, um das Vorhaben besser „verkaufen“ zu können.

Zudem sei das Rauschen der BAB A8 lediglich bei Ostwind stärker wahrnehmbar, weshalb auch aus diesem Grund keine wesentliche Beeinträchtigung der Bewohner der Bestandsbebauungen durch die Autobahn vorliege. Betroffen von der BAB A8 seien ohnehin allenfalls die Anwohner der Münchberger Straße und zum Teil die der südlichen Eslarner Straße. Daher sei es abwegig zu behaupten, das ganze Bestandsquartier würde von Lärmschutzmaßnahmen profitieren. Nicht einmal die Bewohner der Anwesen der südlichen Eslarner Straße hätten von den Abschirmmaßnahmen irgendeinen Vorteil, weil sie südlich von diesen liegen würden, weshalb der süd- bzw. südöstliche Schalleinfall ohnehin nicht kompensiert werden könnte.

Zitiert werden die zwei letzten Absätze unter 2.4. „Rechtliche Ausgangslage“, „Planfeststellungen“. Man gebe dazu folgenden Einwand an. Aus der Schalltechnische Untersuchung vom 04.03.2020 gehe hervor, dass die Autobahndirektion

Südbayern im Zuge der Beteiligung der Träger und Behörden gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch bemängelt habe, dass kein ausreichender Schallschutz für das geplante Wohnvorhaben vorgesehen sei. Zusätzlich befürchte die Autobahndirektion Südbayern, dass sie im Zuge einer möglichen, aber aktuell noch nicht absehbaren, 6-streifigen Autobahnerweiterung als Straßenbaulastträger dazu veranlasst werde, aktiven Schallschutz für das Bauvorhaben herzustellen und somit Kosten entstünden, die aktuell nicht entstehen würden. Daher sollte dargestellt werden, welche Auswirkungen sich ohne und mit Realisierung des Planvorhabens bei einem Ausbau der Autobahn ergeben würden und welche zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen an der Planbebauung erforderlich würden, sodass keine zusätzlichen Kosten für den Straßenbaulastträger im Falle einer Autobahnerweiterung entstünden. In dem Gutachten sei folgendes ausgeführt worden: Somit werde auch folgenden Einwänden der Autobahndirektion vorgegriffen:

- 1) Überschreitungen der Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70/60 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete, die einen Rechtsanspruch auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen) auslösen könnten, würden nur in Bereichen auftreten, in denen Immissionsorte ausgeschlossen würden.
- 2) Überschreitungen der Auslösewerte von 67/57 dB(A) tags/nachts für reine und allgemeine Wohngebiete, die an bestehenden Bundesfernstraßen einen grundsätzlichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen auslösten, würden in Bereichen auftreten, in denen Immissionsorte ausgeschlossen würden, oder es würden passive Schallschutzmaßnahmen (Schalldämmlüfter) im Bebauungsplan festgesetzt.

Wie diese Vorgaben jedoch konkret umgesetzt werden sollten, damit kein Lärm-sanierungsfall zu Lasten der Autobahndirektion entstehen würde und ob sich die Autobahndirektion Südbayern mit diesen unkonkreten Ausführungen tatsächlich zufrieden gegeben hätte, gehe aus den im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren vorgelegten Unterlagen nicht hervor.

Selbst die Autobahndirektion Südbayern habe beanstandet, dass die Art der geplanten Lärmschutzanlage an der BAB A 8 zu wenig konkret geplant sei, um eine Zustimmung im Verfahren erteilen zu können. Nicht nur die baulichen Auswirkungen, sondern vielmehr auch die lärmtechnischen Auswirkungen könnten damit nicht beurteilt werden. Selbst die in den Gutachten verwendeten Eingangswerte seien grundsätzlich in Frage gestellt worden. Die Autobahndirektion Südbayern habe offensichtlich ebenfalls die Mängel der „Gutachten“ erkannt, die von der privaten Investorin in Auftrag gegeben worden seien.

Der Garten sei zur Kleinfeldstraße ausgerichtet. Von Verbesserung der Aufenthaltsqualität könne für die Einwendenden bei dieser Planung überhaupt nicht die Rede sein und mit Blick auf mögliche weitere erforderliche TG-Plätze bei kleineren Wohneinheiten schon einmal gar nicht. Der „Bestand“ in diesem Gebiet sei damit massiv durch Verkehrslärm und Emissionen beeinträchtigt

Stellungnahme:

Für eine Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) ist die VLärmSchR97, die Lärmschutzlinie-StV bzw. die Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes heranzuziehen.

Wie bereits oben ausgeführt ist Verkehrslärm entsprechend den Ausführungen der 16. BImSchV zu bewerten. Die TA Lärm ist nur zur Ermittlung und Bewertung von Anlagenlärm heranzuziehen

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV i. d. R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass einer Abwägung keine grundsätzlichen schalltechnischen Gesichtspunkte entgegenstehen und (noch) gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Wohngebiete (WR und WA) 59/49 dB(A) Tag/Nacht. Die im Einwand zitierte TA Lärm ist ausschließlich für den Anlagenlärm heranzuziehen.

Die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, kurz TA Lärm, ist eine Allgemeine Verwaltungsvorschrift in der Bundesrepublik Deutschland, die dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche dient. Bedeutung hat die TA Lärm für Genehmigungsverfahren von Gewerbe- und Industrieanlagen sowie zur nachträglichen Anordnung bei bereits bestehenden genehmigungsbedürftigen Anlagen. Sie ist nicht anzuwenden bei Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Fluglärm oder Sportlärm, nicht genehmigungsbedürftigen landwirtschaftlichen Anlagen, Tagebauen, Seehafenumschlaganlagen, Anlagen für soziale Zwecke und Baustellen.

Auf Grundlage des nun vorgesehenen Erschließungskonzeptes mit Anbindung an die Fasangartenstraße wurde das Verkehrsgutachten und hierauf aufbauend auch das Lärmgutachten zum Billigungsbeschluss aktualisiert (vgl. Thema „Verkehrsrgeräusche“ unter Ziffer 4.11.2. der Begründung).

Aus den Untersuchungen ergab sich die Notwendigkeit, die Lärmschutzanlage nicht nur entlang der Autobahn auszubilden, sondern am nördlichen und südlichen Ende nach Westen in das Planungsgebiet hinein zu verlängern. Die Festsetzung der Lage der Lärmschutzanlage (LSW) wurde im Bebauungsplan entsprechend angepasst.

Die Höhe dieser Teile der Lärmschutzanlage kann im Rahmen der Genehmigungsplanung den Erfordernissen des Schallschutzes angepasst werden. Aus gestalterischen und technischen Gründen kann geringfügig von der Lage abgewichen werden wenn eine gleichwertige Wirkung erzielt wird (vgl. §11 Abs. 9 der

Satzungsbestimmungen).

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB A 8 wird – wie in der Begründung dargestellt – darauf verwiesen, dass diese Geschwindigkeitsreduzierung im Moment vorliegt. Gemäß den Angaben der Autobahndirektion Südbayern ist in dem Bereich der BAB A 8 bereits eine lärmindernde dünne Asphaltdeckschicht (DSH-V Belag) verbaut. Diese kann jedoch aus schallschutzfachlicher Sicht nicht berücksichtigt werden, da die Langzeitwirkung dieses Asphalttyps noch nicht abschließend belegt ist. Für Geschwindigkeitsreduzierungen auf Straßen ist der entsprechende Straßenbaulastträger zuständig. Als Beurteilungsgrundlage, ob Geschwindigkeitsreduzierungen heranzuziehen sind, dienen die Lärmschutz- Richtlinien-StV und die StVO.

Den vorliegenden Gutachten wurde die bestehende Situation zu Grunde gelegt. Änderungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wurden untersucht, können aber in der aktuellen Abwägung nicht berücksichtigt werden.

Die zukünftige Änderung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem relevanten Autobahnabschnitt obliegt der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern und ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. In den vorliegenden Gutachten sind nur die im Bestand vorhandenen Emissionen und Immissionen berücksichtigt. Zukünftige Planungen und Änderungen und Änderungen in der Umgebung des Planungsgebietes müssten die Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße berücksichtigen.

Für einen effektiven Schutz der Planungsbebauung allein durch aktive Schallschutzmaßnahmen müssten unverhältnismäßig hohe Lärmschutzwände entlang der Autobahn und der Bahntrasse errichtet werden. Ein Abrücken von der BAB A 8 ist bei der begrenzten Fläche des Planungsgebietes aus schallschutzfachlicher Sicht ebenfalls nicht sinnvoll. Entlang der Autobahn ist eine Kombination aus Lärmschutzwand und -wand (Gabionen) vorgesehen, die den Beurteilungspegel auf den Freiflächen zwischen der Lärmschutzanlage und der Riegelbebauung reduziert und diese Flächen eingeschränkt nutzbar macht.

Mit der Anschüttung und Begrünung nach Westen zur Bebauung wird diese Freifläche Teil der Landschaft und dient hauptsächlich der Durchwegung, zum Spaziergehen und Herumstreifen und grenzt mit den Gabionen das Planungsgebiet zur BAB A 8 ab.

Die Schraffur im Bebauungsplan ist eine hinweisliche Darstellung der Anbauverbotszone gem. § 9 Bundesfernstraßengesetz.

Die Errichtung einer Lärmschutzbebauung ist ein geeignetes Mittel einen ausreichenden Schallschutz für die Planungsbebauung herzustellen.

Auf Grundlage des Lärmgutachtens vom März 2020 werden die erforderlichen Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanes getroffen, um trotz der hohen Lärmbelastungen durch BAB A 8 im Osten und Bahntrasse im Norden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Planungsgebiet zu gewährleisten.

Der Schutz der im Planungsgebiet vorgesehenen Nutzungen erfolgt dabei über ein Zusammenspiel von aktiven (Lärmschutzanlage, geschlossene Riegelbebauung mit Lärmschutzwänden) und passiven Schallschutzmaßnahmen (vorrangig an der Riegelbebauung). Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können in der Riegelbebauung durch die Anpassung der Grundrisse mit Orientierung der schutzbedürftigen Räume nach Westen gewährleistet werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der schallabschirmenden Wirkung der geplanten Bebauung zur BAB A 8 und zur Bahntrasse zukünftig grundsätzlich niedrigere Verkehrslärmpegel in der Nachbarschaft zu erwarten sind.

Die Auswirkungen des Planungsvorhabens auf die Nachbarschaft wurden ebenfalls in der schalltechnischen Untersuchung geprüft und beurteilt. Dabei wurde eine Gesamtlärbetrachtung durchgeführt. Relevante Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft sind demnach nach den Maßgaben der 16. BImSchV nicht zu erwarten.

Die Allmende zwischen der Lärmschutzanlage und der Riegelbebauung ist durch die Verkehrslärmbelastung nur eingeschränkt nutzbar. Durch die Lärmschutzanlage entlang der BAB A 8 wird aber sowohl der Lärm in den unteren Geschossen der Bebauung als auch auf den vorgelagerten Freiflächen soweit reduziert, dass eine Nutzung grundsätzlich möglich ist.

Die in der Schalltechnischen Untersuchung enthaltenen Berechnungen basieren auf einer Modellbebauung. Soweit in der Umsetzung andere bebauungsplankonforme Planungen verwirklicht werden sollen, sind die Anforderungen an den festgesetzten Schallschutz im Einzelfall nachzuweisen. Dieses Vorgehen verstößt nicht gegen das Bestimmtheitsgebot. Dazu siehe Stellungnahme unter 2.7.2 in der Einwandsbehandlung.

Die in der Schalltechnischen Untersuchung verwandten Untersuchungsmethoden und die vorgeschlagenen Konfliktlösungen (aktiver und passiver Lärmschutz) entsprechen dem üblichen Vorgehen zur planerischen Lösung von Lärmkonflikten.

Sowohl die Differenzierung und die Beurteilung der Vorbelastungen im Bestandsgebiet als auch die durch die Planung verursachte Mehrbelastung durch den motorisierten Individualverkehrs erfolgt entsprechend den Vorgaben des einschlägigen Regelwerkes.

Da im Einwand auf eine „Projektnotiz“ Bezug genommen wird, ist zu vermuten, dass die Einwendenden sich in ihren Äußerungen auf die vorlaufenden Untersu-

chungen und nicht auf die abschließende Schalltechnische Untersuchung vom März 2020 beziehen.

Die aktualisierte Schalltechnische Untersuchung vom März 2020 und die daraus entwickelten Maßnahmen zum Lärmschutz wurden mit der Autobahndirektion Südbayern – (seit 1. Januar 2021: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern) – abgestimmt und sind im Billigungsbeschluss enthalten und erläutert.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Stellungnahmen unter den Ziffern:

- A 6.5 Verkehrsgutachten Grundlagen / Annahmen / Berechnungen
- A 6.8 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- A 7.1 Grundlagen / Allgemeines / Gesundheit
- A 7.2.2.2 Verkehrsgeräusche durch den geplanten Verkehr
- A 7.2.3 Anlagenlärm / Gewerbelärm
- A 7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole
- 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage)
- A 7.5 Kompostierungsanlage

7.2.2.2 Verkehrsgeräusche durch den geplanten Verkehr

Gleichmäßiger Lärm werde als weniger störend empfunden als sprunghaft ansteigender Lärm. An Kreuzungen könne der Lärmpegel um bis zu 20 dB(A) zunehmen, wenn die Fahrzeuge losfahren würden. Durch Bremsen und Anfahren entstünden zudem ständig andere Frequenzen. Auch andere Beeinträchtigungen des freien Verkehrsflusses, die die Kraftfahrzeugfahrer bremsen und beschleunigen ließen, erhöhten die Lärmbelastung deutlich.

Wenn die private Wegefläche zwischen den Anwesen Münchberger Str. 9a und 11 zu einer Erschließungsstraße umgewandelt werden würde, würde eine Kreuzung entstehen (Münchberger Straße / Obernzeller Straße). An dieser Kreuzung würde es zu relevanten Lärmpegelanstiegen durch Bremsen und Anfahren kommen. Betroffen hiervon wären insbesondere die Bewohner der Anwesen in der Obernzeller Straße und in der Münchberger Straße sowie gegebenenfalls die Nachbaranwesen - je nachdem wie viele Autos hintereinander in einer Straße bremsen und wieder anfahren würden.

Weiter seien bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h bei Pkw und 70 km/h bei Lkw die Antriebsgeräusche die dominierenden Geräuschquellen. Bei höheren Geschwindigkeiten überwiege das mit der Fahrgeschwindigkeit kontinuierlich wachsende Rollgeräusch.

Eine Verzehnfachung der Autos erhöhe den Schallpegel um 10 dB auf insgesamt 80 dB. Ein Anstieg um 10 dB werde wie eine Verdoppelung der subjektiven Lautstärke empfunden. Auf der Münchberger Straße zwischen Obernzeller Straße und Tiefgarageneinfahrt solle der Verkehr ca. verelfacht werden. Zwischen den

Anwesen Münchberger Straße 9a und 11 fahre derzeit kein einziges Auto durch, künftig sollten über diese Fläche jedoch 600 Kfz-Fahrten/d erfolgen. Solche Verkehrsstärkenzunahmen mit den damit verbundenen Immissionszusatzbelastungen seien nicht hinnehmbar.

Zusätzlich steige die subjektiv empfundene Lästigkeit eines Geräusches mit zunehmendem Anteil hoher Frequenzen an. Das hohe, kreischende Geräusch eines Mopeds werde als störender empfunden als das gleichmäßige Rauschen des Verkehrs auf einer Autobahn. Nicht nur höhere Geschwindigkeiten führten zu mehr Lärm, sondern auch geringere. Dann nämlich, wenn der Fahrer heruntergeschalten müsse und der Motor hochtouriger laufe. Unabhängig davon mache bekanntlich ein Kraftfahrzeug bei verschiedenen Aktivitäten unterschiedlichen Lärm. Es sei ein Unterschied, ob ein Kraftfahrzeug eine konstante Geschwindigkeit fahre (wie auf der Autobahn) oder beschleunige oder bremse. Hinzu kämen Geräusche, wie Hupen, Reifen-Quietschen, Zuschlagen von Fahrzeugsüren (Impulsgeräusche), der Sound aus der Stereoanlage im Auto etc. Für sogenannten Impulsärm reiche der Mittelungspegel als Maß für die Gefährlichkeit des Lärms nicht aus. Das Ohr stelle sich auf Lärm durch eine sogenannte Impedanzerhöhung ein, kurz aufeinanderfolgende Lärmimpulse trafen das Ohr jedoch jeweils unvorbereitet. Solche gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen seien gesondert zu beurteilen. Zum Verkehrslärm gäbe es noch viel vorzutragen, dies würde allerdings den Rahmen des Verfahrens in diesem Stadium sprengen. Weiteren Vortrag würde man sich jedoch ausdrücklich vorbehalten.

Von einer Verbesserung der Lärmsituation durch die Schallschutzmaßnahmen für die Bestandsbebauungen könne jedenfalls keine Rede sein, wie dies auf der Informationsveranstaltung im Pfarrsaal der Pfarrei St. Bernhard am 30.03.2017 zu suggerieren versucht worden sei. Es sei behauptet worden, dass die Eigentümer*innen/Bewohner*innen der Bestandsbebauungen von den geplanten Schallschutzmaßnahmen profitieren würden und mit ihnen der Wert der Anwesen steigen würde. Nichts davon sei der Fall. Tatsächlich würde die Lärmbelastung an den Bestandsbebauungen durch den Wohnquartiersverkehr und den Anlagenlärm zunehmen. Hinzu komme, dass selbst durch die Schallschutzmaßnahmen die Lärmbelastung mit zunehmender Höhe der Abschirmmaßnahmen an den Bestandsbebauungen steigen würde. Vermutlich hätten die Abschirmmaßnahmen zur Folge, dass Schallreflektionen zu den Bestandsbebauungen gelangen würden. Die geplanten Punkthäuser könnten diesen Effekt zusätzlich verstärken. Der Schall könnte ping-pong-artig zwischen den Schallschutzbebauungen, den Punkthäusern und den Bestandsbebauungen hin und her reflektiert werden.

Weiter falle auf, dass in der „Projektnotiz“ ein südlicher Schallschutz angegeben sei. Ein solcher erscheine in den bisherigen Planungsunterlagen jedoch - noch - nicht. Der süd- bzw. südöstliche Schalleinfall sei jedoch relevant. Es sei daher davon auszugehen, dass zusätzlich zu den Schallschutzbebauungen noch Schallschutzwände oder -wälle errichtet werden würden, insbesondere auch im

Süden des Planungsgebietes zwischen der Kindertagesstätte und den Anwesen Münchberger Straße 29 und 31, deren Bewohner*innen dann ebenfalls zum Teil keine Aussicht mehr hätten. Sollten noch zusätzlich Schallschutzwände oder -wälle um die Schallschutzbebauungen herum und im Süden des Planungsgebietes errichtet werden, würde sich der Eindruck einer Justizvollzugsanstalt verfestigen. Die Bewohner*innen der Münchberger Straße 1 bis 17 und die der Kronacher Str. 30 und 32 hätten keine Aussicht mehr bzw. nur noch eine Sicht auf eine gefängnisgleiche Anlage. Die Einmauerung würde zudem den Luftaustausch behindern und damit eine Schadstoffanreicherung im „Gefängnishof“ begünstigen. Außerdem würden die Abschirmmaßnahmen zur Minderung des Lichteinfalls und zu Verschattungen führen, auch an den Bestandsbebauungen.

Ein solches Vorhaben verstoße eklatant gegen das Rücksichtnahmegebot. Die ökonomischen Folgen reichten über Wertminderung von Bestandshäusern und Grundstücken bis hin zu Mietminderungen.

Um die Auswirkungen für die Nachbarschaft noch weiter herunterzuspielen, sei die in Anlage 1 der Schalltechnischen Projektnotiz eingezeichnete „Planstraße“ (= Nadelöhr auf dem Flurstück 807/17) hinsichtlich des Verkehrslärms, der von ihr im Planfall ausgehen würde, nicht untersucht worden, sondern nur die östlich davon geplante angrenzende Dienstbarkeitsfläche mit den Besucherparkplätzen. Diese Dienstbarkeitsfläche sei unzulässigerweise als „Straßenneubau Obernzeller Straße“ bezeichnet worden und die Beurteilungspegel an Immissionsorten (IO) im WR ermittelt worden, die nicht die nächsten IO seien (Anmerkung: Pro Abstandsverdoppelung nehme der Schalldruckpegel um 6 dB(A) ab, also auf den Wert des halben Schalldrucks). Außerdem sei die Lage der Emissionsquelle auf der Dienstbarkeitsfläche nicht angegeben worden.

Auf dem Flurstück 807/17, das die Gutachter als „Planstraße“ bezeichneten, würden tatsächlich Beurteilungspegel von mindestens 65 bis 100 dB(A) tags und nachts auftreten, da auch Motorräder und Laster über das nur 8,5 m breite Flurstück fahren würden. Diese Pegel würden auch an den direkt angrenzenden Anwesen Münchberger Str. 9a, 11 und 11a zu verzeichnen sein. Solche Pegel wären nicht einmal von der 16. BImSchV gedeckt.

In Bezug auf die Dienstbarkeitsfläche in Verlängerung der Kronacher Straße sei wie folgt vorgegangen worden: Das Vorhaben sei als „Straßenneubau Kronacher Straße“ bezeichnet worden und dabei das Haus mit der Nummer 32 zu mehr als die Hälfte dem Planungsgebiet zugeordnet worden (s. S. 30 GA). Diese Hälfte sei als „Immissionsort innerhalb“ bezeichnet worden, an diesem „IO1 innerhalb“ sollten angeblich bereits jetzt Immissionswerte von 67,2 / 62,7 dB(A) tags / nachts erreicht werden. Am benachbarten Haus mit der Nummer 30 (IO 1 außerhalb) lägen derzeit nur Werte von 0,0 / 0,0 dB(A) vor. Durch die Nutzung der geplanten Zufahrt (Dienstbarkeitsfläche) käme es am Haus Nr. 32 zu folgenden Werten: 67,3 / 62,7 dB(A) tags / nachts. Da also durch die Nutzung der geplanten Zufahrt selbst die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV nachts überschritten werden

würden, sei offenbar kurzerhand eine Vorbelastung von 67,2 / 62,7 dB(A) angegeben worden, die gar nicht existiere, da derzeit niemand über diesen Wiesenabschnitt fahre.

Im Übrigen sei in diesem Bereich ausschließlich die TA Lärm maßgebend. Einzuhalten wären also 55 / 40 dB(A) tags / nachts. Diese Immissionsrichtwerte könnten wegen der Nähe der geplanten Dienstbarkeitsfläche niemals eingehalten werden, wenn das Vorhaben realisiert werden würde.

Hinzu komme, dass der geplante Erschließungsbügel ebenfalls nicht hinsichtlich seiner Immissionsrelevanz beurteilt worden sei und auch nicht die tatsächlichen Lärmbelastungen im Planfall für die Anwohner im WR (unter Berücksichtigung der einzelnen Straßenbreiten, des Straßenuntergrundes und -belages).

In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten seien 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts einzuhalten. Es sei davon auszugehen, dass diese Werte durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das geplante Vorhaben nicht eingehalten werden können. Im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren habe man am 25.04.2017 hierzu folgendes geltend gemacht: Ein Pkw erzeuge, je nachdem, ob er eine konstante Geschwindigkeit fahre oder beschleunigt werde, im Stadtverkehr beim Vorbeifahren in 7,5 m Entfernung einen Lärm von etwa 65 bis 80 dB(A), ein Lkw komme auf bis zu 90 dB(A) und ein Motorrad bis zu 100 dB(A). Hinzu komme, dass vielerorts nicht einmal ein 7,5 m Abstand zu den Bestandsbebauungen eingehalten werden könnte und daher noch mehr Lärm für die Anlieger zu erwarten wäre.

Weiter solle die private Wegefläche auf dem Flurstück 807 erstmals als öffentlicher Verkehrsweg angelegt werden. Bisher fahre auf dieser Wegefläche kein einziges Auto durch. Betroffen hiervon wären insbesondere die Eigentümer*innen/ Bewohner*innen der Anwesen Münchberger Str. 9a, 11 und 11a. Die Anlegung eines öffentlichen Verkehrsweges in diesem Bereich hätte jedoch auch Auswirkungen auf das gesamte Bestandsviertel, da hierdurch überhaupt erst die Voraussetzung für den Massenverkehr im Falle der Verwirklichung des Vorhabens geschaffen werden würde, der das gesamte Bestandsviertel beeinträchtigen würde.

Bezüglich des damit verbundenen Lärms sei anzumerken, dass nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann greife, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreite, es genüge vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringe, die nicht als gegebene Vorbelastung anzusehen bzw. ortsüblich seien.

Stellungnahme:

Sowohl in der schalltechnischen (Bericht Nr. 700-5494-2-SU vom 04.03.2020) als auch in der lufthygienischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019) wurden die Auswirkungen durch zusätzliche Ziel- und Quellverkehre berücksichtigt.

In der schalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-2-SU vom

04.03.2020) wurden die Auswirkungen des zukünftig erzeugten Verkehrs auf die Nachbarschaft untersucht, mit dem Ergebnis, dass „obwohl durch das Planvorhaben ein Ziel- und Quellverkehr generiert wird, die bauliche Abschirmung der Plangebäude und der Wall-/Wandkombination zu einer grundsätzlichen Verbesserung der Verkehrslärmbelastungen führt.“.

Durch das Bremsen und Anfahren an Kreuzungen wird entsprechend der RLS 90 ein Ampelzuschlag hinzugerechnet. Damit sind auch diese Lärmsituationen im Gutachten berücksichtigt.

Für die im Bebauungsplan festgesetzten und neu zu bauenden Straßenverkehrsflächen und den anschließenden Knoten an der Kronacher Straße und in der Verlängerung der Obernzeller Straße wurden die Emissionen entsprechend der 16. BImSchV nach RLS 90 berechnet und bewertet. Auf den Dienstbarkeitsflächen innerhalb des Planungsgebietes ist auf Grund des eingeschränkten Fahrrechtes nur mit wenig Fahrverkehr und entsprechend geringen Immissionen zu rechnen, die keine Schallpegelerhöhung erwarten lassen.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass störende Auswirkungen des Planungsvorhabens auf die Nachbarschaft und relevante Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft nach den Maßgaben der 16. BImSchV nicht zu erwarten sind.

Die Emissionen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen des neuen Wohnquartiers, wie Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Rollstuhlfahrer*innen etc., die die Gehwege der Obernzeller Straße und Münchberger Straße benutzen werden, führen zu keinen relevanten Zusatzimmissionen in der Bestandsbebauung, die hier zu berücksichtigen wären.

Die in den Einwänden enthaltenen Vermutungen und Behauptungen zur Bewertung der Lärmsituation werden durch das vorliegende Gutachten vom März 2020 widerlegt. In der Verlängerung der Obernzeller Straße wird der zukünftige Verkehr zwischen der Münchberger Straße und der Tiefgarageneinfahrt (Planstraße) mit 420 Kfz/24h prognostiziert. Daraus ergibt sich lt. schalltechnischer Untersuchung vom März 2020 ein Verkehrslärmpegel bis zu 44 / 37 d(B)A Tag/ Nacht.

Zwischen der bereits bestehenden Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße 25 und den Anwesen Münchberger Straße 29 und 31 ist keine zusätzliche Schallschutzwand vorgesehen.

In den Einwänden wird Bezug auf die vorlaufenden Untersuchungen und die Projektnotizen genommen, die einen Arbeitsstand aus dem Verfahren zwischen 2015 und 2019 wiedergeben. Für den Billigungsbeschluss von 2020 ist nur die Schalltechnische Untersuchung vom März 2020 ausschlaggebend in der auch Schallreflexionen an Fassaden berücksichtigt wurden.

Da schon heute eine befestigte Straßenfläche auf dem Grundstück FINr. 807/17 in der Verlängerung der Obernzeller Straße vorhanden ist, die bereits teilweise als Straßenfläche festgesetzt und als Erschließung der anliegenden Grundstücke genutzt und mit Dienstbarkeiten gesichert ist, wurde in der Schalltechnischen Untersuchung nur die neu herzustellende Straßenfläche dargestellt und die Verkehrsgeräusche durch den zukünftigen Verkehr an den relevanten Immissionsorten korrekt ermittelt.

Auch für die Verlängerung der Kronacher Straße wurde die neu herzustellende Straßenfläche auf der teilweise bereits als Straßenverkehrsfläche festgesetzten Fläche östlich des bestehenden Wendehammers und die durch die Maßnahme betroffenen Immissionsorte dargestellt und der prognostizierte Verkehrslärm an den Immissionsorten ermittelt. Auf Grund des vorhandenen Wendehammers und der Garagenzufahrten sind hier bereits höhere Lärmwerte vorhanden und keine wesentlichen Änderung der Lärmbelastung zu verzeichnen.

Zur Maßgeblichkeit der TA Lärm wird verwiesen auf die Stellungnahme unter A 7.2.2.1 Verkehrsgeräusche im Bestand - Emissionen der Autobahn.

Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

- A 2.2 Beteiligung der Fachstellen
- A 2.3 Billigungsbeschluss
- A 2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürger*innenbeteiligung / Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung / Veröffentlichung der Gutachten
- A 2.7.1 Rücksichtnahmegebot
- A 2.7.2 Bestimmtheitsgebot
- A 6 Erschließung / Verkehr
- A 6.5 Verkehrsgutachten Grundlagen / Annahmen / Berechnungen
- A 6.6.1 Ruhender Verkehr / Notwendige Stellplätze, Mangelndes Stellplatzkonzept Autofreies Wohnen
- A 7 Immissionen / Emissionen / Gutachten / Gesundheit
- A 7.1.2 Kritik an Gutachten allgemein
- A 7.2 Lärmvorsorge
- A 7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole
- A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage)
- A 8.1 Erschütterungen
- A 9 Stadtklima

7.2.2.3 Geplante / fehlende Schallschutzmaßnahmen gegen Verkehrsgeräusche

Allgemein

Als Fazit sei festzustellen, dass eine „Verbesserung der Lärmsituation der Bestandsbebauung“ (Werbeflyer) mit der vorliegenden Bebauungsplanung definitiv

nicht gegeben sei. Vielmehr würden sich die Immissionen für die dort ansässige Bevölkerung erhöhen und durch die von zwei Seiten geplanten Lärmschutzwände in dem Bezirk sogar anstauen.

Durch das drastisch ansteigende Verkehrsaufkommen (es seien mehr als 300 Tiefgaragenstellplätze geplant, hinzu komme noch der Verkehr von Besuchern und Lieferanten) würden Schallschutzmaßnahmen bei den Straßenanliegern nötig sein. Man frage, ob Zuschüsse für Schallschutzmaßnahmen gewährt würden. Man frage zudem, ob zukünftig Mauereinfriedungen als Lärmschutz erlaubt würden und Zuschüsse gewährt würden.

Stellungnahme:

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass sich bei einer hilfsweisen Bewertung der Auswirkung der Planung auf die Verkehrsgeräusche in der Nachbarschaft nach den Maßgaben der 16. BImSchV rechnerisch keine relevanten Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft zu erwarten sind. Somit entsteht kein Anspruch seitens der Nachbarschaft auf Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigung durch die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrsgeräusche. Aufgrund der schallabschirmenden Wirkung der Planbebauung zur BAB 8 und zur Bahnstrecke Nr. 5552 sind grundsätzlich niedrigere Verkehrslärmpegel in der Nachbarschaft zu erwarten.

Einfriedungen im Bestand sind entsprechend der Satzung der Landeshauptstadt München über Einfriedungen (Einfriedungssatzung) vom 18. April 1990 zulässig.

7.2.2.4 Emissionen der S-Bahn-Linie (Immission durch Bahnlärm)

Sollte die Strecke der S-Bahn (S7 Ost) zweigleisig ausgebaut werden, so wären weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen bzw. eine Lärmschutzwand im Norden des Planungsgebietes erforderlich. Dies würde zu einer weiteren Einkesselung des Gebietes führen und die Durchlüftung im Gebiet zusätzlich verschlechtern. Weiter sei ausgeführt worden, dass noch nicht einmal feststehe, ob die Planung einem möglichen zweigleisigen Ausbau entgegenstehen würde oder nicht. Durch die Bebauung könnte auch die GSM-R-Funkversorgung beeinträchtigt werden, auch dieser Sachverhalt sei nicht abschließend geklärt. Das Vorgehen verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot.

Zitiert wird der letzte Absatz unter 8.2.1.5 „Emissionen der S-Bahn-Linie“, „Stellungnahme: Verkehrsgeräusche“. Dazu gebe man folgenden Einwand an: Auf die Nachbarschaft sei die 16. BImSchV nicht anzuwenden. Außerdem seien die Lärmbelastungen durch den Zusatzverkehr in den einzelnen Straßen nicht geprüft und beurteilt worden, sondern lediglich an vier wenig betroffenen Immissionsorten.

Ob der mögliche zweigleisige Ausbau der Bahnlinie München-Giesing-Kreuzstra-

ße (Linie S 7) berücksichtigt worden sei, sei offen bzw. nicht nachvollziehbar.

Schallschutzmaßnahmen Bahnstrecke S7 und BAB A8

Es sei nicht verständlich, inwieweit ein Schutzwall zur Autobahn und zur Bahnstrecke die Bewohner*innen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Planungsgebiet in der Münchberger Straße vor den erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen durch den Mehrverkehr der 220 neuen Wohneinheiten schützen solle. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Verkehr über die Münchberger Straße geleitet werden solle. Die Abschirmung der Autobahn könne das nicht kompensieren.

Im Billigungsbeschluss werde ausgeführt, dass das Plangebiet zum Teil sehr hohen Lärmpegeln ausgesetzt sei und zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der östlichen Planbebauung eine Lärmschutzanlage von ca. 19-21 m Höhe über Autobahnfahrbahnoberkante erforderlich wäre. Zumindest müsste sie so hoch sein, wie die höchsten Hochhäuser längs der Autobahn, also 18 m über dem Niveau des Geländes. Auch diese Höhe dürfte als „unverhältnismäßig“ eingestuft werden.

Man gebe eine erneute Einwendung an: Bei einer maßvollen Bebauung mit mindestens 30 Kleingärten und Wohnhäusern mit max. Höhe E + 1,5 würde ein wesentlich niedrigerer und damit entscheidend günstiger zu errichtender Lärmschutzwall genügen. Die Texte des Billigungsbeschlusses wie auch des Eckdaten- und Aufstellungsbeschlusses vom 28.9.2016 zu diesem Thema seien erkennbar vage gehalten und auf Beruhigung der betroffenen Bürgerschaft ausgelegt.

Man gebe einen Einwand zu §11 Abs. 8 des Entwurfes der Satzung an: Diese Ausführungen verstießen gegen das Bestimmtheitsgebot. Die Lärmschutzverbindungen zwischen den Bauräumen 8 bis 10 sollten mindestens 17,5 bis 18 Meter hoch sein. Eine Höhenbegrenzung sei nicht vorgesehen. Derart hohe Wände bildeten im Osten eine hermetische Abriegelung des gesamten Planungsgebietes. Eine Durchlüftung des WA 2 sei damit ausgeschlossen, gleiches gelte für die angrenzenden Wohnbebauungen des WR und WA 1.

Man gebe einen Einwand zu §11 Abs. 9 des Entwurfes der Satzung an: Eine Abweichung der Lage der Lärmschutzwall-/wandanlagen könne sich negativ auf die Bestandsbebauungen auswirken. Sowohl in Bezug auf die Lärmbelastungen als auch im Hinblick auf die Belüftungssituation. Derart unkonkrete Modifizierungen seien daher nicht genehmigungsfähig. „Geringfügig“ widerspreche dem Bestimmtheitsgebot.

Man gebe einen Einwand zu § 11 Abs. 10 des Entwurfes der Satzung an: Es sei weder dargelegt noch untersucht worden, ob diese Forderungen dem Nachbartschutz in Bezug auf mögliche Lärmbelastungen gerecht würden. Nicht konkretisierte Angaben verstießen gegen das Bestimmtheitsgebot.

Stellungnahme:

Der Einwand bezüglich des zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahntrasse wird zur Kenntnis genommen. Aktuell gibt es keine konkreten Planungen für einen zweigleisigen Ausbau. Das Vorhaben ist weder im Bundesverkehrswegeplan 2030 genannt, noch wurde dazu bisher ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Im Zuge eines zweigleisigen Ausbaus hat der Vorhabenträger (hier die DB AG bzw. das Eisenbahnbundesamt) dafür zu sorgen, dass die Anforderungen der 16. BImSchV eingehalten werden.

Die DB AG, die DB Netz AG und das Eisenbahnbundesamt wurden als Trägerinnen öffentlicher Belange im Bebauungsplanverfahren beteiligt.

Zur Funkversorgung wurde im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Einvernehmen mit der DB Netz AG hergestellt.

Die Planungen im Rahmen des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße stehen einem späteren Ausbau der Trasse mit einer zweiten Spur nicht entgegen.

Die Tieferlegung der Trasse für die S7 steht hier nicht zur Diskussion und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanverfahren.

Zu den oben wiederholten Einwänden, siehe Stellungnahmen unter den jeweiligen Gliederungspunkten.

Es wird des Weiteren verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

- A 7.2.2.1 Verkehrsgeräusche im Bestand - Emissionen der Autobahn
- A 7.2.2.2 Verkehrsgeräusche durch den geplanten Verkehr

7.2.2.5 Fluglärm / Gefahr für / durch tieffliegende Hubschrauber

Man wende ein, über den Vorhabengrundstücken flögen nachts immer wieder Hubschrauber und dies relativ tief, u.a. wegen der Autobahn. Sollten auf die Dächer der Schallschutzbebauungen noch Schallschutzwände aufgesetzt werden, die in der Regel transparent seien, dann müssten die Dächer mit Sicherheitsbeleuchtungen versehen werden, damit nachts nicht versehentlich ein Hubschrauber in eine solche transparente Schallschutzwand fliegen und in das Wohnquartier stürzen könnte. Hierdurch würde jedoch der Gefängniseindruck der Anlage noch offenkundiger werden.

Stellungnahme:

Der Einwand bezüglich des Fluglärms wird zur Kenntnis genommen. Das vorliegende Bebauungsplanverfahren hat keinen Einfluss auf die auftretenden Hubschrauberflüge. Da sich das Klinikum Harlaching in ausreichender Entfernung mit der Stationierung eines Rettungshubschraubers befindet, ist mit Überflügen im Bereich des Plangebietes zu rechnen.

Eine Behinderung des Hubschrauberverkehrs wird nicht angenommen, da ge-

mäß dem Bebauungsplanentwurf keine profilüberragenden Gebäude vorgesehen sind. Insbesondere wurde von der – zum Bebauungsplanentwurf angehört – Autobahndirektion Südbayern, ebenso wie von anderen beteiligten Behörden, (u. a. mit dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr) keine Beeinträchtigung des Hubschrauberverkehrs vermutet oder beanstandet, soweit die Gebäude eine Gesamthöhe von 30 m über Grund nicht überschreiten.

Wie unter 4.13 in der Begründung dargestellt, ist die Nutzung der Dachflächen aus Lärmschutzgründen nicht zulässig.

Es wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

- A 3.4.3 Höhenentwicklung
- A 3.4.4 Bauweise

7.2.3 Anlagenlärm / Gewerbelärm

Schließlich sei noch anzumerken, dass die Annahme in der „Projektnotiz“ unzutreffend sei, dass angeblich keine Anlagengeräusche von Seiten der Kompostieranlage auf das Planungsgebiet einwirkten. Die in diesem Zusammenhang zitierte „Schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung“ befasse sich jedoch nicht mit unzulässigen Impulsgeräuschen und tonhaltigen Geräuschen, die jedoch tatsächlich von der Kompostieranlage ausgingen. Solche gesundheitsgefährdenden Geräusche seien selbst an den Anwesen der Einwendenden in ca. 160 Meter Abstand immer wieder wahrnehmbar. Dies sei nur ein Aspekt von vielen, die Gegenstand von Beschwerde- und Klageverfahren seien, die man wegen der Kompostieranlage führe.

Aus dem 135-seitigen Gutachten vom 04.03.2020 gehe außerdem folgendes hervor: Seite 2 GA: „Die Geräusche der Gewerbeanlagen im Umfeld führen zu keinen Lärmkonflikten. Schallschutzmaßnahmen zum Schutz sind nicht erforderlich“. Dazu kommentiere man: Da noch gar nicht bekannt sei, welche Gewerbebetriebe in dem Planungsgebiet untergebracht werden würden, könne eine solche Feststellung nicht getroffen werden. Die „Feststellungen“ in Bezug auf die Kompostieranlage seien unzutreffend, hierzu lägen Aussagen vom Referat für Gesundheit und Umwelt vor. Impulslärm und unzulässige tonhaltige Geräusche aufgrund des Betriebes der Kompostieranlage wirkten regelmäßig auf das Planungsgebiet ein. Der geplante Großmengenwertstoffhof, der sich neben der Kompostieranlage und gegenüber dem Planungsgebiet befinden würde, sei hinsichtlich der Prognoseabschätzung unberücksichtigt geblieben.

Auf den Seiten 23 ff. und 34 ff. GA würden undifferenziert zusätzliche (passive) Schallschutzmaßnahmen angesprochen, deren Effizienz bisher nicht nachgewiesen worden sei. Zudem sei die Rede von kontrollierten Zwangsbelüftungen. Hierzu hätte man bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung mit Schreiben vom 25.04.2017 auf das Problem der Lüftungsmöglichkeiten in Schlaf-/Wohn-/Kinder-

zimmern hingewiesen, das jedoch übergangen worden sei, obwohl zwischenzeitlich sogar noch eine weitere Emissionsquelle (BHKW-Anlage) hinzukommen sollte:

GTGa- Zu- und Abfahrten

Selbst die immissionsschutzrechtlich relevanten Auswirkungen des Planvorhabens hinsichtlich der Verkehrs- und Lärmsituation aufgrund der Tiefgarage mit Zu- und Abfahrtsverkehr seien bisher weder durch die Gutachter des privaten Investors noch von der zuständigen Immissionsschutzbehörde bezüglich der Auswirkungen auf das westlich gelegene reine Wohngebiet (WR) rechnerisch überprüft worden.

Unter Punkt 4.11.3. des Entwurfs der Begründung stehe explizit, dass innerhalb des Planungsgebietes relevante Anlagen zu erwarten seien, die zu einer relevanten Anlagenlärmeinwirkung auf die Planung und auf die bestehende Nachbarschaft führen könnten. Dies betreffe im vorliegenden Fall die Tiefgaragen und oberirdischen Stellplätze der Wohnnutzungen. Dabei sei zu beachten, dass bei Anlagenlärm die Immissionsrichtwerte der TA Lärm 0,5 m vor den Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume eingehalten werden müssten. Bezüglich der Spitzenpegel nach TA Lärm hinsichtlich einer nächtlichen Tiefgaragennutzung lägen ebenfalls keine Aussagen vor. Weiter lägen keine Aussagen zur Zulässigkeit von etwaigen abendlichen Warenanlieferungen für die geplanten gewerbliche Betriebe im Hinblick auf die Lärmbelastungen vor.

Unter 4.11.3. des Entwurfs der Begründung werde ausgeführt, dass es sich bei Tiefgaragen von Wohnanlagen nicht um gewerbliche Anlagen im Sinne der TA Lärm handle. Für die Beurteilung von Parkplatzimmissionen durch Wohnnutzung liege derzeit kein technisches Regelwerk vor. Im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens müsse jedoch die Auswirkung eines Planvorhabens auf die Nachbarschaft beurteilt werden. Deshalb sei die Beurteilungsmethodik der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) für eine Beurteilung aus schalltechnischer Sicht durchzuführen.

Man wende auch folgendes ein. In der Tiefgarage sollten auch Fahrzeuge für die im WA 2 unterzubringenden Gewerbe bzw. Nicht-Wohnnutzungen geparkt werden, weshalb die vorgenannten Ausführungen bereits aus diesem Grund nicht zutreffend seien. Unabhängig davon, sei festgestellt worden, dass die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens beurteilt werden müssten. Dennoch sei dies unterlassen worden. Da es bis dato hierzu keine Feststellung gebe und laut der Sachbearbeitung Stadtplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch künftig keine erfolgen sollten, sei das Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

Man gebe einen Einwand zu § 9 Abs. 5 des Entwurfs der Satzung an. Die Lage und Breite der Ein- und Ausfahrtsbereiche der Tiefgarage sei entscheidend für die Auswirkungen auf die Nachbarschaft im Hinblick auf Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen/Schwingungen (z.B. austretende Schadstoffe aus Ein- und Ausfahrtsöffnungen der Tiefgarage, Lärm und Erschütterungen durch Anlaufen

der Tore, Brems- und Anfahrtsgeräusche). Nachträgliche Änderungen seien aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht vertretbar, da jede Abweichung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten vorwiegend die Nachbarschaft belasten würde. Durch eine solche Option werde gegen das Bestimmtheitsgebot verstoßen.

Stellungnahme:

In der Schalltechnischen Untersuchung vom März 2020 wurde sowohl der Anlagenlärm, der auf das Planungsgebiet einwirkt als auch der Anlagenlärm, der durch das Planungsgebiet verursacht wird, differenziert untersucht und bewertet. Die von den Gutachtern vorgeschlagenen Lösungen zur Konfliktbewältigung wurden in der Satzung berücksichtigt und werden in der Begründung zum Bebauungsplan unter 4.11. erläutert.

Wie in der Begründung zum Thema „Anlagengeräusche“ unter Ziffer 4.11.3. der Begründung ausgeführt, wurden im Lärmgutachten sowohl Lärmquellen im Bereich Anlagenlärm in der Umgebung (u.a. Kompostieranlage) sowie innerhalb des Planungsgebietes betrachtet. Entsprechende Festsetzungen zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurden getroffen, z.B. wurden ausnahmsweise zulässige Gewerbebetriebe ausgeschlossen, vgl. § 2 der Satzung. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass durch den von der Kompostieranlage ausgehende Anlagenlärm nur minimale Überschreitungen der relevanten Normen (TA Lärm) verursacht werden, auf die durch Ausschluss von Immissionsorten ausschließlich an der nördlichen Stirnseite des Gebäude im Bauraum 9 reagiert werden kann, um auch dort gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. In der aktuellen Bauleitplanung sind nur die schon bestehende Emittenten zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit zum gegenständlichen Bebauungsplan, wurde vonseiten der Bürger*innen beanstandet, dass der geplante Großmengenwertstoffhof, welcher neben der Kompostieranlage situiert werden soll, nicht im schalltechnischen Gutachten berücksichtigt wurde.

GTGa Zu- und Ausfahrten

Zur Forderung nach Prüfung der immissionsschutzrechtlich relevanten Auswirkungen durch die zuständige Immissionsschutzbehörde, siehe Stellungnahme unter 2.2 Beteiligung der Fachstellen.

Der Anlagenlärm durch die GTGa-Ein- und Ausfahrten und zur Anwendung der TA Lärm und der 16. BImSchV wurde in der vorliegenden Schalltechnischen Untersuchung vom März 2020 ausführlich untersucht und beschrieben. Die vorgesehene Planung mit nicht störendem Gewerbe im Sinne des § 4 BauNVO und die eingehausten Zufahrten bzw. die Ausfahrt der Gemeinschaftstiefgaragen sind demnach im Rahmen der Festsetzungen zulässig und führen zu keiner

unzulässigen Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm in der Bestandsnachbarschaft.

Die Situierung der Ein- und Ausfahrtsbereiche der Gemeinschaftstiefgaragen ist in einem Plan im Maßstab 1:1000 mit entsprechenden Markierungen (Ein- / Ausfahrtsbereich) festgesetzt, die als Grundlage für das Schallgutachten dienen. Innerhalb des festgesetzten Bereichs ist die Lage und Breite erst im Rahmen der Genehmigungsplanung festzulegen.

Verkehrsbewegungen, verursacht durch Müllfahrzeuge wurden im Zuge der Verkehrsprognose in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend der relevanten Kriterien beurteilt.

Es wird verwiesen auf die Ausführungen unter den Ziffern

A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage)

A 7.5 Kompostierungsanlage

Bezüglich der Lüftungsmöglichkeiten bei Schlaf-/Wohn- und Kinderzimmern wird auf die Stellungnahme unter Ziffer A 7.3.1. Lufthygiene allgemein verwiesen.

7.2.4 Lärm / Geräusche bei der Abfallentsorgung im Planungsgebiet

Es sei davon auszugehen, dass ein Teil der Mülltonnenhäuser für das neue Wohnquartier zwischen den Punkthäusern und den Bestandsbebauungen an der Münchberger Straße 5 bis 17 aufgestellt werden würden (wiederholte Nachfragen zur Lage der Mülltonnenhäuser seien von Mitarbeitern der Landeshauptstadt München nicht beantwortet worden). Mülltonnen müssten im Freien aus Rücksicht auf die Bewohner mit größtmöglichem Abstand zu den nächstgelegenen Fensteröffnungen von Gebäuden aufgestellt werden. Diese Vorgabe würde jedoch nur für die Bewohner des neuen Wohnquartiers eingehalten werden, nicht hingegen für die Bewohner der Bestandsbebauungen, die daher Lärmimmissionen hinsichtlich der Benutzung der Mülltonnenhäuser und erheblichen Geruchsmissionen ausgesetzt wären. Hinzu käme, dass die Müllfahrzeuge vermutlich die Standplätze der Mülltonnenhäuser über die Verkehrswege zwischen den Punkthäusern und den Bestandsbebauungen anfahren würden, also in unmittelbarer Nähe entlang der Bestandsbebauungen fahren würden. Neben Verkehrslärm kämen hier auch weitere Geräusche vor. Denn von Müllfahrzeugen könnten beträchtliche Geräuschemissionen ausgehen. Als relevante Geräuschquellen seien Antriebsmotor, Pumpen, Hydrauliksysteme, Nebenantriebe und Schüttung zu nennen. Hinzu käme Lärm durch Rollen von Tonnen und Containern. Dies würde selbst bei Anfahrt des Bauraumes 4 wegen des zu geringen Abstands zur Nachbarschaft gelten.

Im Übrigen müssten noch Papier- und Biotonnen sowie Glassammel-Container aufgestellt werden. Es sei davon auszugehen, dass die Aufstellplätze ebenfalls in unmittelbarer Nähe zur Nachbarschaft liegen würden. Die Entsorgung der Tonnen/Container würde zudem an anderen Wochentagen als die Restmüllentsor-

gung erfolgen. Hierdurch wäre ebenfalls mit erheblichen Geruchsbelästigungen und Lärm zu rechnen.

Stellungnahme:

Entsprechend der Planungsrichtlinie für Abfallbehälterstandplätze und Transportwege der Landeshauptstadt München sind die Müll- und Wertstoffbehälter vom Anschlusspflichtigen so aufzustellen, dass sie vom Abfuhrpersonal behinderungs- und gefähderungsfrei, auf kürzesten, gut begeharen und für Großbehälter befahrbaren Wegen erreicht werden können.

Mit dem Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM) wurde das in der Begründung unter 4.7 erläuterte Bereitstellungskonzept entwickelt. Durch den Ausschluss von Nebenanlagen (§ 7 der Satzung) wurde erreicht, dass eine einerseits flächensparende aber auch straßennahe Behälteraufstellung ermöglicht, so dass die Abholung nicht weiter als 15 m vom nächstmöglichen Halteplatz des Müllwagens entfernt erfolgen kann und dabei ein uneingeschränkt und dauerhaft behinderungs- und gefähderungsfreier Transport der Behälter sicher gestellt ist. Dazu ist sowohl der Artikel 43 BayBO als auch weitere Punkte aus der Planungsrichtlinie der AWM zu berücksichtigen und dafür Sorge zu tragen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die trotzdem in der Regel bei der Abholung entstehenden Lärmgeräusche (Lärmimmissionen) sind durch alle Anwohnenden hinzunehmen.

Wie in der Begründung unter Punkt 4.10. dargestellt, ist eine Erschließung des Gebietes für Müllfahrzeuge nur im Bereich des Angers (und nicht in den öffentlichen Grünflächen) vorgesehen und dort durch Dienstbarkeiten gesichert. Die durch Müllfahrzeuge verursachten Verkehrsbewegungen wurden im Zuge der Verkehrsprognose in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend der relevanten Kriterien geprüft und beurteilt.

Mülltonnen sind in die Gebäude zu integrieren. Daher werden Müllhäuser oder Aufstellfläche für Container als Nebenanlagen nicht zugelassen. Das Müllfahrzeug kann den Müll am Abholtag aus einem Müllraum im Erdgeschoss abholen. Die Geruchsbelästigung wird durch geschlossene Müllcontainer in entsprechenden Müllräumen gelagert, so dass mit einer Geruchsbelästigung nicht zu rechnen ist. Wertstoffcontainer (z.B. für Glas und andere Wertstoffe) werden im Stadtgebiet öffentlich zugänglich angeordnet und sind nicht einer speziellen Siedlung zugeordnet.

7.2.5 Geräusche durch geplante Gewerbebetriebe

Man gebe einen Einwand zu § 11 Abs. 11 des Entwurfes der Satzung an. Diese Ausführungen würden belegen, dass durch die Nicht-Wohnnutzungen erheblicher Gewerbelärm im gesamten WA 2 und WA 1 entstehen könnte. Mitarbeitende des Referates für Stadtplanung und Bauordnung hätten bestätigt, dass selbst in den Punkthäusern in unmittelbarer Nähe zu den Anwesen der Einwendenden Gewerbe zulässig sein solle. Für die Nachbarschaft im unmittelbar angrenzenden reinen Wohngebiet seien jedoch keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Ein

solches Vorgehen sei als rücksichtslos zu bezeichnen.

Hinzu komme folgendes: Offenbar sollten im WA 2 auch noch Beherbergungsstätten untergebracht werden. Der hieraus resultierende Verkehr sei jedoch hinsichtlich der Auswirkungen auf die Nachbarschaft in Bezug auf Lärm- und Schadstoffbelastungen nicht untersucht worden. Außerdem seien in der Tiefgarage für Beherbergungsstätten Stellplätze in Abhängigkeit der Besucherzahl vorzuhalten (vgl. Anlage BayGaV). Da die Größe der geplanten Beherbergungsstätten nicht bekannt sei, könne die Anzahl der vorzuhaltenden Stellplätze weder in der Tiefgarage noch oberirdisch ermittelt werden.

Stellungnahme:

Im Planungsgebiet sind ausschließlich nicht störende Gewerbebetriebe zulässig. Ein Betrieb ist nicht störend, wenn seine Auswirkungen das gebietsadäquate Maß akzeptabler Störungen nicht übersteigen. Als Störungen in Betracht kommen z. B. Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht und ähnliche Erscheinungen sowie die Beeinträchtigung des Erscheinungsbilds des Wohngebietes. In einem allgemeinen Wohngebiet dürften Lärm und Verkehrsbelästigungen durch Beschäftigte, Kunden und Lieferanten besonders im Vordergrund stehen.

Bei der Prognose des Störpotenzials wird dann zunächst von einer typisierenden Betrachtungsweise auszugehen sein. Ausgangspunkt ist die Frage, ob der konkrete Betrieb seiner Art nach erfahrungsgemäß geeignet ist, das Ruhebedürfnis des betreffenden Gebiets (WA 2) wesentlich zu stören.

In einem Allgemeinen Wohngebiet sind ausnahmsweise Betriebe des Beherbergungsgewerbes zulässig (§ 4 Abs. 3 BauNVO). Dies bedeutet jedoch nicht, dass ein solcher Betrieb auch in dem Areal realisiert wird.

Ob ein konkreter Betrieb in einem WA zulässig ist, muss im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens geprüft werden.

Nach der eingehenden Prüfung dessen Eigenarten wird über den jeweiligen Antrag entschieden.

Ein Beherbergungsbetrieb war in den ursprünglichen Plänen des vorherigen Eigentümers als Option geplant und aus diesem Grund in den Lärmschutzgutachten und den Festsetzungen im Bebauungsplan berücksichtigt worden. Der Verkauf an die Landeshauptstadt München erfolgte erst nach dem Billigungsbeschluss durch den Stadtrat am 08.04.2020. Ziel ist es nun, auf dem Areal bezahlbaren Wohnraum durch die städtische Wohnbaugesellschaft Gewofag schaffen und erhalten zu lassen.

Wie in der Begründung zum Thema „Anlagengeräusche“ unter Ziffer 4.11.3. der Begründung ausgeführt, wurden im Lärmgutachten sowohl Lärmquellen im Bereich Anlagenlärm in der Umgebung (u.a. Kompostieranlage) sowie innerhalb des Planungsgebietes betrachtet. Entsprechende Festsetzungen zur Sicherung ge-

sunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurden getroffen, z.B. wurden ausnahmsweise zulässige Gewerbebetriebe ausgeschlossen, vgl. § 2 der Satzung.

7.2.6 Geräusche von Kindertageseinrichtungen und Spielflächen

Zitiert wird der Absatz unter 7.2.1.1. „Wirkungsbereich Lärmbelastung“, „Geräusche von Kindertageseinrichtungen und Kinderfreispielflächen“. Dazu wende man folgendes ein: Im Hinblick auf die Kinderfreispielfläche der Kita sei angeblich auf die Nachbarschaft Rücksicht genommen worden. Unerwähnt bleibe jedoch, dass direkt entlang der Maschendrahtzäune der Bestandsanwesen an der östlichen Münchberger Straße 2.912,5 m² Sport- und Spielflächen für alle Altersklassen (also auch für Kinder ab 12 Jahre und Erwachsene) entstehen sollten. Inwiefern dies noch mit dem Rücksichtnahmegebot vereinbar sein sollte, sei nicht dargelegt worden.

Zitiert wird: „Inwiefern zusätzliche Schallquellen entstehen könnten, ist nicht absehbar“. Dazu wende man folgendes ein: Weitere (relevante) Schallquellen könnten also infolge der Realisierung des Bauvorhabens entstehen. Eine derartige Aussage verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot.

Stellungnahme:

Der durch die Kindertageseinrichtung ausgelöste Verkehr wurde sowohl im Verkehrsgutachten als auch im Lärmgutachten berücksichtigt.

Gemäß § 22 Abs. 1a des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind „Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätzen und ähnlichen Einrichtungen wie beispielsweise Ballspielplätzen durch Kinder hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen. Bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen dürfen Immissionsgrenzen und -richtwerte nicht herangezogen werden.“

Für die öffentlichen Grünflächen setzt der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße auf der Fläche entlang der Maschendrahtzäune der Bestandsanwesen an der östlichen Münchberger Straße „Öffentliche Grünfläche“ und „Spielplatz“ fest und nicht Sport- und Spielflächen. Für die hier zu erwartende Lärmbelastung gelten die o.g. Ausführungen zu Kinderlärm.

Die in der Begründung unter 4.17. „Grünordnung auf öffentlichen Flächen“ gewählte Formulierung [...] können bis zu 50 % der Wiesenflächen als Spiel- und Sportrasen ausgebildet werden“ gibt an, dass hier gemähter, bespielbarer intensiv genutzter Rasen und keine Wiese vorgesehen ist. Dazu siehe auch die Ausführungen unter A 5.1.2 Öffentliche und private Grün- und Freiflächen / Streuobstwiese.

Für die öffentlichen Grünflächen und Schulen gilt das vom Freistaat Bayern beschlossene Gesetz über die Anforderungen an den Lärmschutz bei Kinder- und Jugendspieleinrichtungen (KJG, in Kraft getreten zum 01.08.2011). Gemäß Art. 2

des Gesetzes sind „die natürlichen Lebensäußerungen von Kindern, die Ausdruck natürlichen Spielens oder anderer kindlicher Verhaltensweisen sind“, sind als sozialadäquat hinzunehmen.

Für eine öffentliche Grünflächennutzung ist die 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) für Sport- und Spielflächen nicht einschlägig und daher kein Schallgutachten zur Beurteilung von Sportlärm notwendig.

Eine öffentliche Grünfläche ist weder planungsrechtlich noch immissionsschutzrechtlich als Lärmquelle zu betrachten; es sind die allgemeinen Regelungen zum Lärmschutz und der Nachtruhe zu beachten.

Bezüglich der zu erwartenden Lärmbelastung, vor allem bei der Nutzung des Spielplatzes, wird auf die o.g. Ausführungen zum Kinderlärm verwiesen.

Somit sind – wie in der Begründung ausgeführt – Geräusche von Kindertageseinrichtungen aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen nicht zu beurteilen, durch die ohnehin zwischenzeitlich vorgenommene Verlagerung der Kindertageseinrichtung nach Osten ist aber ein ausreichend großer Abstand insbesondere zur bestehenden Nachbarschaft gewährleistet.

7.3 Lufthygiene Luftschadstoffe / Geruch / Bioaerosole

7.3.1 Lufthygiene allgemein

Es fehlten Aussagen zu den zu erwartenden Immissionen an den Anwesen, die sich aus der Summe aus Vorbelastung (Autobahn, Kompostieranlage) und Zusatzbelastung (durch motorisierten Verkehr in Bezug auf das neue Wohnquartier und auf maschinelle Abluftanlagen bezüglich der geplanten Tiefgaragen) ergeben.

Bezüglich der bereits vorhandenen diffusen Emissionsquellen (Autobahn, Kompostieranlage) wäre die Vorbelastung zu ermitteln gewesen. Dabei wäre auch zu ermitteln gewesen, ob die Immissionswerte für den jeweiligen Schadstoff an den relevanten Immissionsorten bzw. den Wohnbebauungen eingehalten sein würden. Bezüglich der Vorbelastung hätten Messungen an den Immissionsorten bzw. auf den Vorhabengrundstücken durchgeführt werden müssen, wobei der Messzeitraum in der Regel ein Jahr betrage. Sodann hätten rechnerische Ermittlungen der Zusatzbelastungen (Immissionsprognose) in Bezug auf Umgebungsverkehr und Tiefgaragenablufföffnungen vorgenommen werden und die Gesamtbelastung - insbesondere für die Anwesen auf der „Verkehrinsel“ - ermittelt werden müssen. All dies sei unterblieben.

Kritik an den Gutachten zur Lufthygiene

Die geplante Bebauung grenze zudem an die BAB B8 an, weshalb durch die Autobahn ebenfalls mit erheblichen Luftschadstoffeinwirkungen auf das neue Wohnquartier zu rechnen sei. Hierzu liegen keinerlei Aussagen vor.

Es existiere kein lufthygienisches Gutachten zu den Staubimmissionen (Gesamtstaub, Feinstaubanteile) zur Ermittlung der Vorbelastung durch die Autobahn und Kompostieranlage an den Vorhabengrundstücken. Ebenso fehlten Aussagen zu Emissionen/Immissionen in Bezug auf Bestandteile von Abgasen des motorisierten Verkehrs, nämlich Benzol, Benzo[a]pyren, Kohlenmonoxid, Ozon, Stickoxide etc. Daher lägen auch kein Immissions-Stundenwert, Immissions-Tageswert und Immissions-Jahreswert für die jeweiligen Schadstoffe vor.

Die Anwesen der Einwendenden seien ebenfalls von den Immissionen der Kompostieranlage und der Autobahn betroffen. Durch das geplante Vorhaben würde es zu relevanten Immissionszusatzbelastungen kommen. Hierzu lägen keinerlei Aussagen vor.

Unter 8.3 „Luft / Lufthygiene“, „Stellungnahme:“ im Beschlusstext sei ausgeführt worden, dass eine Zusammenführung von Geruchs- und Luftschadstoffbelastungen der unterschiedlichen Emissionsquellen aus fachgutachterlicher Sicht nicht möglich sei. Grundsätzlich sei es sehr wohl möglich, die Vorbelastungen vollständig (durch Messungen) und die Zusatzbelastungen zumindest annähernd zu ermitteln, um die Gesamtbelastungen durch das geplante Vorhaben auch für die Nachbarschaft angeben zu können.

Wenn sich die von der privaten Investorin beauftragten Gutachter hierzu nicht in der Lage sähen, dann könne dies nicht zu Lasten der Bestandsbewohner*innen gehen, die mangels Feststellungen keine qualifizierten Einwände erheben könnten.

Ein solches Vorgehen verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot. Geradezu absurd seien die weiteren Ausführungen der Landeshauptstadt München unter 8.3 „Luft / Lufthygiene“, „Stellungnahme:“, dass seitens der Einwendenden im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren eine kontrollierte Wohnraumlüftung im Planungsgebiet aus Gründen der Lufthygiene gefordert worden sei. Tatsächlich sei folgendes vorgetragen worden:

Die Landeshauptstadt München und die private Investorin planten fensterunabhängige (schallgedämmte) Lüftungsmöglichkeiten für Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer der neuen Wohnbebauungen). Damit dürfte eine kontrollierte Wohnraumlüftung (KWL) gemeint sein. Derartige Anlagen könnten in der Regel weder die aktuellen Schadstoffkonzentrationen in den Räumen ausreichend genau messen noch die Außenluftzufuhr regeln. Die Luftmengen würden unabhängig von der tatsächlichen Sachlage den Räumen zugeführt. Da das neue Wohnquartier von relevanten Emissionsquellen umgeben wäre (Kompostieranlage, Autobahn, Tiefgaragen mit Abluftöffnungen, Umgebungsverkehr), sei davon auszugehen, dass die Immissionskonzentrationen in den Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmern bereits bei natürlicher Lüftung hoch wären. Durch die Wohnraumlüftung könnte es zu weiteren relevanten Staub- und Schadstoffanreicherungen in den Räumen kommen. Denn eine solche Anlage würde die verunreinigte Außenluft ansaugen und fortlaufend in die Räume einleiten, wodurch hohe gesundheitsgefährdende Immissionskonzentrationen in den Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmern erreicht wer-

den könnten.

Da jegliche Angaben über Art, Menge, räumliche und zeitliche Verteilung der Außenluftverunreinigungen durch die relevanten Emissionsquellen fehlten, müsse das Vorhaben untersagt werden.

Ergänzend sei folgendes auszuführen: Lüftung bedeute, die verbrauchte Luft im Raum durch Außenluft zu ersetzen. Die in der Raumluftechnik eingesetzten Filter trügen nur unwesentlich zur Entfernung von Luftschadstoffen aus der in Räumen eingeleiteten Außenluft bei. Daher seien Klimaanlage nur in normalen Umgebungssituationen zulässig und nicht in einer Umgebung, in der die Außenluft mit Luftschadstoffen und Keimen schwer vorbelastet sei/wäre wie im Planungsgebiet - aufgrund unmittelbar benachbarter relevanter Emissionsquellen, wie die Kompostieranlage inkl. Abwasserrecyclinganlage, die BAB A 8, die Abgasanlagen der KWK-Module und der Gas-Brennwertkesselanlage, die mechanischen Belüftungsanlagen für die Tiefgaragenbelüftung und -entlüftung sowie der zu erwartende Zusatzverkehr im Bestandsviertel und Planungsgebiet. Der Luftstrom einer Klimaanlage diene der Verteilung konditionierter Luft im Raum und nicht der Zuleitung von mit Viren, Bakterien, Schimmelpilzen, CO₂, Toxinen etc. vorbelasteter Außenluft in die Räume und deren Verteilung in den Räumen. Daher wäre es zwingend erforderlich gewesen, alle Luftschadstoffe hinsichtlich Art und Höhe zu bestimmen, um die Belastung des Zuluftstroms zu ermitteln. Dies sei jedoch unterlassen worden.

Mit einer zentralen Klimaanlage, die mehrere Räume be- und entlüften würde und mit Umluft betrieben werde, könnten sogar belastete Aerosole in unbelastete Räume gelangen, also auch mit COVID-19-Viren belastete Aerosole. Wenn kein geeignetes Lüftungsregime möglich sei und daher auch keine ausreichende Außenluftversorgung sichergestellt werden könne und deshalb ein Klimaanlagen-Dauerbetrieb erforderlich wäre, so wäre dies nur im Falle einer unbelasteten Außenluft zulässig, was jedoch im Planungsgebiet angesichts der genannten Gegebenheiten nicht der Fall wäre. Dort existierten bereits jetzt hohe Luftschadstoffkonzentrationen durch die Autobahn und hohe Bakterien- und Schimmelpilzbelastungen aufgrund des Kompostieranlagenbetriebes. Daher verbiete sich eine kontrollierte Zwangsbelüftung von vornherein.

Zitiert wird der zweite Absatz unter 4.11.4. Schutz vor Luftschadstoffen - Auswirkungen auf die Nachbarschaft. Zitiert werden zudem aus Punkt 7.2.5.1. die Absätze unter „Bestandsaufnahme“ und „Prognose bei Durchführung der Planung“. Dazu gebe man folgende Einwände an: Der interessensgesteuerte Bericht zur „Luftschadstofftechnischen Untersuchung“ vom April 2019 sei unvollständig und in wesentlichen Aussagen falsch, insbesondere in Bezug auf die Auswirkungen auf die Nachbarschaft. Im Übrigen schränkten die Gutachter die Aussage ihres eigenen Berichtes ein, indem sie ausführten, dass gegebenenfalls Lösungsvorschläge und Empfehlungen zur Lufthygiene für die weitere Planung erst noch zu

erarbeiten seien. In dem Bericht werde bestätigt, dass es für die Nachbarschaft zu einer Zunahme der Luftschadstoffbelastungen kommen würde. Ursächlich hierfür würde der Ziel-/Quellverkehr des Planvorhabens sein. Um die Höhe der Gesamtbelastung herunterzuspielen, sei von einer höheren Vorbelastung ausgegangen worden, die auf den falschen Verkehrsmengenangaben des vorgelagerten Verkehrsgutachtens basiere und die Immissions-Zusatzbelastungen in den zu untersuchenden Straßen nicht korrekt ermittele. Außerdem seien nicht einmal die Zahlen aus dem aktuellen Verkehrsgutachten für die Verkehrsmengenerhöhung angegeben worden, weil der Bericht zu den Luftschadstoffen bereits im April 2019 erstellt worden sei und das Verkehrsgutachten erst im Mai 2019 überarbeitet worden sei. Insofern basiere der Bericht zu den Luftschadstoffbelastungen bereits auf falsch zu niedrigen Ausgangswerten in Bezug auf die zu erwartenden Verkehrsmengen in den einzelnen Straßenabschnitten. Zudem sei weder der Verkehr auf dem Erschließungsbügel in die Berechnungen miteinbezogen worden noch der auf den Verkehrswegen hinter den östlich der Münchberger Straße gelegenen Bestandsbebauungen.

Nicht einmal die Straßen seien korrekt angegeben worden. So sei die weiter vom Planungsgebiet entfernte Waldmünchener Straße, die gar nicht zu untersuchen sei, als Abschnitt 1 der Obernzeller Straße bezeichnet worden. Außerdem seien die tatsächlichen Verkehrsmengen auf den einzelnen Straßen grob falsch, so seien z.B. für den Abschnitt 2 der Obernzeller Straße im Nullfall 509 und im Planfall 349 Pkw pro Tag angegeben worden. Tatsächlich sei im Nullfall lediglich von 60 bis 100 Pkw pro Tag und im Planfall von 850 bis 1.150 Pkw pro Tag auszugehen.

Außerdem wäre nur eine Unterteilung in Pkw und LKW zur Ermittlung der Zusatzbelastungen erfolgt. Weitere Fahrzeuge wie leichte und schwere Nutzfahrzeuge und Motorräder seien vollständig ausgeblendet worden. Zudem seien die vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid SO₂ und Kohlenmonoxid CO nicht untersucht worden, die angesichts der bestehenden Vorbelastung durch die BAB A8 und der zu erwartenden Schadstoffemissionen aus den Tiefgaragen- und BHKW-Entlüftungen keinesfalls zu vernachlässigen seien, so wie dies die Gutachter darstellen wollten. Gleiches gelte für die Vorbelastungen durch den Kompostieranlagenbetrieb.

Weiter hätten keine konkreten Tages- und Stundenmittelwerte (gemäß TA Luft) angegeben werden können, weil eine Simulation einer Zeitreihe wegen des „Aufwandes“ praktisch nicht möglich gewesen sei. Bezüglich der Feinstaub (PM₁₀)-Vorbelastungen sei auf die Daten bzw. Messwerte der LÜB-Stationen zurückgegriffen worden, die jedoch weder eine Vorbelastung durch eine bestehende Autobahn noch die Ist-Situation eines verkehrarmen Anliegerviertels repräsentierten.

In dem Bericht sei ausgeführt worden, dass für die Straßen Münchberger Straße, Eslarner Straße, Obernzeller Straße, Waldmünchner Straße (die gar nicht untersuchungsbedürftig sei), Kleinfeldstraße, Kronacher Straße und Mitterteicher Straße der Straßentyp Erschließungsstraße mit einem Tempolimit von 30 km/h angewandt worden sei. Den Gutachtern sei dabei offenbar entgangen, dass die

Münchberger Straße im südlichen Abschnitt (im Bericht als Abschnitt 3 und 4 bezeichnet) ein verkehrsberuhigter Bereich (§ 42 StVO, Zeichen 325.1) sei, auf dem nur in Schritttempo gefahren werden dürfe. Bezüglich der BAB A8 sei ein Tempolimit von 80 km/h in der Nacht zugrunde gelegt worden, das jedoch nicht dauerhaft bestehen werde.

Obwohl über die Planstraße (= Nadelöhr zwischen den Anwesen der Münchberger Straße 9 und 11) die meisten Kraftfahrzeuge, LKWs, Motorräder etc. in das Planungsgebiet ein- und ausfahren würden, sei die Verkehrsmenge zu gering angegeben worden, um die auf diesem Abschnitt zu erwartenden Zusatzbelastungen durch NO₂, PM_{2,5} und PM₁₀ herunterrechnen zu können. Derzeit bestünden bezüglich dieser drei Parameter keine Vorbelastungen auf diesem als Planstraße bezeichneten Abschnitt. Die falsch zu niedrig ermittelten Ausgangswerte gingen sodann in die Immissionsberechnungen ein, wobei die Größe des Rechengebietes mit 700 x 700 m² angesetzt worden sei. Hinzu komme, dass es für die Berechnung nicht einmal eine repräsentative meteorologische Zeitreihe gebe und dass die Höhe der Schadstoffbelastungen nur für Einzelpunkte berechnet worden sei und nicht für alle Anwesen im Bestandsviertel. Auffällig sei dabei, dass an den Immissionsorten (IO), für die die Werte berechnet worden seien, hohe NO₂-Zusatzbelastungen entstehen würden, obwohl sich diese IO nicht einmal an den Straßen/-abschnitten des Bestandsviertels mit dem höchsten Verkehrsaufkommen befinden würden. Der IO 6 mit hohen Zusatzbelastungen sei die Waldmünchner Straße, die sich westlich vom Bestandsviertel befinde. Dennoch machten sich offenbar sogar dort die Zusatzbelastungen durch das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen bemerkbar. Für die unmittelbar betroffenen Immissionsorte (in der Hauptwindrichtung) im Bestandsviertel wären jedoch keine konkreten Berechnungen erfolgt. Die Erhöhung der Schadstoffbelastungen entlang des angrenzenden Straßennetzes wären einzig, im Fall der Realisierung des Planvorhabens, auf die geänderte Bebauungsstruktur, auf den Wall und das höhere Verkehrsaufkommen zurückzuführen. Tagesmittelwerte hätten zudem nicht tatsächlich ermittelt werden können, eine Überschreitung des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ PM₁₀ an mehr als 35 Tagen/Jahr sei dennoch als „sehr unwahrscheinlich“ angesehen worden. Diese „Einschätzung“ sei lediglich eine unbewiesene These.

Im Bericht sei auch noch ausgeführt worden, dass aufgrund der abschirmenden Wirkung der Planbebauung auch Abnahmen der Luftschadstoffbelastungen prognostiziert werden würden. Diese Behauptung stehe im unauflöselichen Widerspruch zu dem Vortrag, dass insbesondere die Lärmschutzanlage (Wall) dazu beitrage, dass die Schadstoffbelastungen tatsächlich zunehmen würden. Sowohl die Lärmschutzanlage als auch die Riegelbebauungen im Osten des Planungsgebietes seien maßgeblich dafür verantwortlich, dass eine Durchlüftung des Gebietes durch Winde aus Süd-Westen nicht mehr gewährleistet sei und die Luftschadstoffe kumulierten.

Unzutreffend sei zudem die Behauptung der Gutachter, dass eine Durchströ-

mung des Planungsgebietes mit Luft in Nord-Süd-Richtung gegeben sei, weil es in Mitteleuropa so gut wie keine Nordwinde gebe und im Süden zudem die Schallschutzwand eine Barriere bilden würde. Zutreffend stellten die Gutachter fest, dass in der Hauptwindrichtung West-Ost durch die Riegelbebauung eine Barriere entstehe und die hierdurch entstehende reduzierte Durchlüftung dann ungünstig wäre, wenn im Gebiet Schadstoffe freigesetzt werden würden, da diese dann schlechter abtransportiert werden würden. Im Planungsgebiet wären jedoch sehr wohl weitere relevante Emissionsquellen vorhanden, wie die Abgasanlagen der KWK-Module und der Gas-Brennwertkesselanlage sowie die mechanischen Belüftungsanlagen für die Tiefgaragenbelüftung und -entlüftung. Diese Emissionsquellen seien jedoch nicht berücksichtigt worden. Die Gutachter hätten lediglich zur Ableitung der Abgase der Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung ausgeführt, dass diese in einer Höhe von mindestens 3,00 m über der Dachoberkante erfolgen würde und dort keiner Behinderung ausgesetzt sein würde. Eine solche Aussage sage in dieser Pauschalität jedoch nichts über die Immissionsbelastungen im Umfeld aus. Bei Emissionsquellhöhen unter 20 m sei gemäß Nummer 4.6.2.5 TA Luft ein Gebiet von mindestens 1 km Radius zu betrachten. Außerdem herrschten im Herbst Ostwinde vor, weshalb all die über die Abgas- und Entlüftungsanlagen freigesetzten Schadstoffe in das Bestandsviertel abgeweht werden würden. In Abhängigkeit der Wetterlage könnten Abgase auch nach unten gedrückt werden, weshalb hohe Abgaskonzentrationen im unmittelbaren Nahbereich im Bestandsviertel zu erwarten wären. Fazit: Der Bericht zur „Luftschadstofftechnischen Untersuchung“ vom April 2019 sei in Gänze nicht verwertbar.

Stellungnahme:

Aufgrund der unterschiedlichen Emissionen (Geruch, Keime, verkehrsbedingte Luftschadstoffe) wurden einzelne Gutachten verfasst, die sich mit dem Thema Luftimmissionen beschäftigen:

- Luftschadstofftechnische Untersuchung vom April 2019
- Geruchstechnisches Gutachten Bericht Nr. 700-5494-GE, vom April 2019.
- Ausbreitungsberechnung Bioaerosole vom März 2018.
- Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit zur Belastung mit Bioaerosolen vom 17.08.2018.

Aus lufthygienischer Sicht haben die für die Bauleitplanung notwendigen Untersuchungen zu Geruch, Luftschadstoffen, Bioaerosolen und Keimen gezeigt, dass die entsprechenden Grenz- und Richtwerte eingehalten werden, sodass keine weiteren Maßnahmen erforderlich werden.

Eine kontrollierte Wohnraumlüftung im Planungsgebiet aus Gründen der Lufthygiene ist nicht erforderlich und wird auch nicht festgesetzt. Für die Kindertageseinrichtungen an der Münchberger Straße 25 bzw. für das geplante Haus für Kinder führt die Planung zu keinen relevanten zusätzlichen Belastungen.

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Luft wurden in der Begründung unter „4.11.4 Schutz vor Luftschadstoffen“ und „7.2.5. Auswirkungen auf das Schutzgut Luft“ hinsichtlich der Wirkungsbereiche „Schadstoffe“, „Gerüche“ und „Keime“ umfassend betrachtet. Es wird darauf hingewiesen, dass u.a. auch eine Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit zur Belastung mit Bioaerosolen eingeholt wurde.

In der lufthygienischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019) wurde einerseits die Hintergrundbelastung (räumlich übergreifende Schadstoffbelastungen in städtischen Gebieten), die Vorbelastung (bereits bestehende Verkehre) als auch die Zusatzbelastung (Ziel- und Quellverkehre) berücksichtigt.

In der 8. Projektnotiz vom 27.02.2019 wurden die möglichen Immissionen durch die geplante BHKW-Anlage untersucht. Dabei hat man festgestellt, dass die gemäß Kapitel 5.4.1.4. der TA Luft festgelegten Massenkonzentrationen voraussichtlich nicht überschritten werden, sodass mit keiner relevanten Zusatzbelastung zu rechnen ist. Gemäß Nr. 4.21. der Begründung des Bebauungsplans sind relevante immissionsschutzfachliche Themen im Zuge der Genehmigungsplanung ggf. detailliert zu untersuchen.

Die Luftschadstoffemissionen, die durch den Verkehr auf der BAB A8 verursacht werden, wurden in der Ausbreitungsberechnung explizit berücksichtigt und dürfen somit nicht mehr in der Hintergrundbelastung auftreten, andernfalls wäre der Einfluss der Autobahn zweifach berücksichtigt.

Die Feinstaubbelastungen durch die Kompostieranlage ist in der Hintergrundbelastung ausreichend berücksichtigt (S. 26 der lufthygienischen Untersuchung; Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019). Andere Schadstoffkomponenten (u.a. Benzol, Blei, Schwefeldioxid SO₂ und Kohlenmonoxid CO) werden erst dann untersucht, wenn Überschreitungen für NO₂ und Feinstaub tatsächlich auftreten. Nachdem im vorliegenden Fall die Immissionsgrenzwerte für NO₂ und Feinstaub auch weiterhin eingehalten werden, besteht das Erfordernis die anderen Schadstoffkomponenten zu untersuchen.

In der lufthygienischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019) wurde die Luftschadstoffbelastung einerseits flächenhaft berechnet und zusätzlich wurden in Bereichen mit vergleichsweise hohen Luftschadstoffbelastungen bzw. vergleichsweise hohen Zusatzbelastungen insgesamt 4 Einzelpunktberechnungen (vgl. Tabelle 6, Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019) in der Nachbarschaft durchgeführt.

Die höchsten Luftschadstoffbelastungen und die höchsten Zusatzbelastungen müssen nicht in einem räumlichen Zusammenhang stehen. Die Immissionsorte wurden so gewählt, dass vor allem die Auswirkungen auf die Nachbarschaft ausreichend dargestellt werden können. Dabei war vor allem die Zusatzbelastung,

die durch die Entwicklung des Plangebietes entsteht, maßgeblich.

Es ist anerkannte Praxis, dass bei mikroskaligen Ausbreitungsberechnungen keine meteorologische Zeitreihe berücksichtigt wird, da dadurch Rechenzeiten von Wochen entstehen können und somit ein nicht praktikabler Bearbeitungsaufwand entsteht. Tages- und Stundenmittelwerte werden daher anhand von Perzentilen abgeleitet. Diese werden aus Messergebnissen abgeleitet, die belegen, ab welchen Jahresmittelwerten die Überschreitungswahrscheinlichkeiten von unzulässigen Überschreitungen der Tages- bzw. Stundenmittelwerte tatsächlich auftreten. In der lufthygienischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019) wurden mögliche Überschreitungen von zulässigen Tages- bzw. Stundenmittelwerten als sehr unwahrscheinlich vermerkt.

Es erfolgten mikroskalige Ausbreitungsberechnungen unter Berücksichtigung einer repräsentativen Meteorologie und der Bestand sowie Planbebauung. Dabei konnten die Luftschadstoffbelastungen der verkehrsrelevanten Schadstoffkomponenten NO_2 , PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ in der unmittelbaren Nachbarschaft ermittelt werden.

Da die umliegenden Straßenverkehrswege in der Ausbreitungsberechnung explizit berücksichtigt wurden, wurden die Messwerte einer Messstation gewählt, die für die städtische Hintergrundbelastung repräsentativ ist.

Für die Genehmigung und Errichtung der Gemeinschaftstiefgarage sind die Maßgaben der Bayerischen Bauordnung und der Garagen- und Stellplatzverordnung zu beachten.

Für die Müllentsorgung sind die Maßgaben aus Art. 43 BayBO zu beachten. Aus Schallschutzgründen (Lärm von der Autobahn) sind ggf. Schalldämmlüfter vorzusehen, (siehe § 11 Abs. 2; 3 und 5 der Satzung).

Die als „interessensgesteuerter Bericht zur Luftschadstofftechnischen Untersuchung vom April 2019,“ bezeichnete o.g. Untersuchung wurde auf den gesetzlich vorgegebenen Grundlagen erstellt und mit den zuständigen Fachstellen der Landeshauptstadt München (RGU heute RKU) abgestimmt. Die Beurteilung der Verkehrsschadstoffbelastung erfolgte u.a. gem. der 39. BImSchV und der TA – Luft.

Eine Überprüfung durch die Gutachter hatte ergeben, dass die später erfolgte Anpassung der angegebenen Verkehrszahlen zu keiner relevanten Änderung führen.

Zur Benennung der Waldmünchner Straße und zur Kritik am Verkehrsgutachten, siehe Stellungnahme unter 6.4 Verkehrsgutachten.

- zu Kaminhöhen und damit verbundener Emissionsausbreitung, siehe Stellungnahme unter 7.4 Emissionen aus der KWK-Anlage
- Stellungnahme zum Bestimmtheitsgebot- vgl. Ausführungen unter 2.7.2

Die Unterteilung der Fahrzeuge in den Gutachten in Pkw und Lkw erfolgt nicht differenzierter, da der Anteil gering ist. So liegt der Anteil z.B. einspuriger Fahrzeuge (Motorrad, Moped) deutschlandweit unter 1% (im Modal-Split).

Zu den genannten Lärmemissionen wird auf A 7.2 Lärmvorsorge verwiesen.

Zu den genannten Nordwinden wird auf A 9. Stadtklima verwiesen.

7.3.2 Luftschadstoffbelastungen

Die geplante Bebauung grenze zudem an die BAB B8 an, weshalb durch die Autobahn ebenfalls mit erheblichen Luftschadstoffeinwirkungen auf das neue Wohnquartier zu rechnen sei. Hierzu liegen keinerlei Aussagen vor.

Es existiere kein lufthygienisches Gutachten zu den Staubimmissionen (Gesamtstaub, Feinstaubanteile) zur Ermittlung der Vorbelastung durch die Autobahn und Kompostieranlage an den Vorhabengrundstücken. Ebenso fehlten Aussagen zu Emissionen/Immissionen in Bezug auf Bestandteile von Abgasen des motorisierten Verkehrs, nämlich Benzol, Benzo[a]pyren, Kohlenmonoxid, Ozon, Stickoxide etc. Daher lägen auch kein Immissions-Stundenwert, Immissions-Tageswert und Immissions-Jahreswert für die jeweiligen Schadstoffe vor.

Die Anwesen der Einwendenden seien ebenfalls von den Immissionen der Kompostieranlage und der Autobahn betroffen. Durch das geplante Vorhaben würde es zu relevanten Immissionszusatzbelastungen kommen. Hierzu lägen keinerlei Aussagen vor. Es fehlten Aussagen zu den zu erwartenden Immissionen an den Anwesen, die sich aus der Summe aus Vorbelastung (Autobahn, Kompostieranlage) und Zusatzbelastung (durch motorisierten Verkehr in Bezug auf das neue Wohnquartier und auf maschinelle Abluftanlagen bezüglich der geplanten Tiefgaragen) ergäben.

Unter dem neuen Wohnquartier sollten zwei Tiefgaragen liegen. Durch die Emissionen der ein- und ausfahrenden Pkw reicherten sich die Schadstoffe CO, NO₂, Benzol und Ruß in der Innenraumlufte der Tiefgaragen stark an. Abhängig von der Belegungszahl und der Luftwechselrate könnten hierdurch hohe Immissionskonzentrationen erreicht werden. Selbst in der näheren Umgebung der Abluftöffnungen einer Tiefgarage sei mit vergleichsweise hohen Immissionskonzentrationen zu rechnen. Die Bestandsbebauungen einschließlich der Anwesen der Einwendenden wären hierdurch also ebenfalls betroffen.

Die Landeshauptstadt München sei bisher ihrer Ermittlungspflicht zu den vorgelegten Sachverhalten, die sich aus Rechtsvorschriften (z.B. TA Luft, Verkehrslärmschutzverordnung, Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - BImSchG) ergäben, nicht nachgekommen, um die Zulässigkeit des Vorhabens prüfen zu können. Daher müsse das Verfahren sofort eingestellt werden, um drohende Gefahren für die Gesundheit der Bewohner*innen der Bestandsbebauungen

gen und der potenziellen Bewohner*Innen des neuen Quartiers abzuwenden.

Schadstoffbelastung durch den durch die Planung verursachten Verkehr

Für die Anwohner*innen, darunter viele ältere und ruhebedürftige Menschen, würde dies ebenfalls eine weitere Belastung durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen und die damit verbundene Lärm- und Schadstoffbelastung hinzu.

- Durch die Planung würde die Emissionsbelastung durch Abgase des zusätzlichen Verkehrs ansteigen,
- Die Planung verursache mehr verkehrsbedingte Luftschadstoffe durch den erhöhten Durchgangsverkehr.
- Der Anstieg des zusätzlichen Verkehrs verursache eine verstärkte Belastung für die Anwohner durch die zusätzliche Luftverschmutzung.

Im Übrigen hingen Emissionen in hohem Maße vom Fahrverhalten der Kfz ab, die sich in unterschiedlichen Betriebszuständen, wie Leerlauf im Stand, Beschleunigung, Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit, Bremsverzögerung etc. befänden. Dem Bericht sei jedoch eine 20-stündige flüssige Verkehrssituation zugrunde gelegt worden und nur für 4 Stunden eine stop & go-Situation im Planungsgebiet. Im Bestandsviertel sei kurzerhand von einer flüssigen Verkehrssituation an 24-Stunden am Tag ausgegangen worden, obwohl es auf den engen Anliegerstraßen und an den relevanten Kreuzungspunkten im Bestandsviertel erwartungsgemäß keinen flüssigen Verkehr geben würde. Vielmehr würde die Situation im Bestandsviertel regelmäßig zum Bremsen und Wiederauffahren zwingen. Die zusätzlichen Emissionen durch Abrieb und Aufwirbelung seien daher ebenfalls zu gering ermittelt. Emissionen durch Reifenabrieb, Bremsabrieb, Straßenabrieb und Wiederaufwirbelung von Straßenstaub machten einen erheblichen Anteil der Gesamtemissionen in Bezug auf PM_{2,5} und PM₅₀ aus. Um diese relevanten Zusatzbelastungen herunterrechnen zu können, sei für die Berechnungen auf den Straßen des Bestandsviertels unkorrekterweise ein flüssiger Verkehr zugrunde gelegt worden.

Schadstoffe durch Tiefgaragen / Lüftungen der Tiefgarage

Unter dem neuen Wohnquartier sollten zwei Tiefgaragen liegen. Durch die Emissionen der ein- und ausfahrenden Pkw reicherten sich die Schadstoffe CO, NO₂, Benzol und Ruß in der Innenraumluft der Tiefgaragen stark an. Abhängig von der Belegungszahl und der Luftwechselrate könnten hierdurch hohe Immissionskonzentrationen erreicht werden. Selbst in der näheren Umgebung der Abluftöffnungen einer Tiefgarage sei mit vergleichsweise hohen Immissionskonzentrationen zu rechnen. Die Bestandsbebauungen einschließlich der Anwesen der Einwendenden wären hierdurch also ebenfalls betroffen.

Bezüglich der Lüftungen der Tiefgarage lägen ebenfalls keine Aussagen vor. Gemäß § 1 Abs. 7 GaStellV (Garagen- und Stellplatzverordnung) seien Garagen über 1.000 m² Großgaragen. Geschlossene Großgaragen müssten gemäß § 14

Abs. 1 GaStellV mit maschinellen Abluftanlagen (mit Ventilatoren) ausgestattet sein. Die resultierenden Lärm- und Schadstoffimmissionen im betroffenen Umfeld seien bisher nicht ermittelt worden. Laut Aussagen der Stadtplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung sei dies auch künftig nicht vorgesehen.

Für die Beurteilung der Luftschadstoffbelastungen durch Kfz-Fahrten in der Tiefgarage seien die Grenz- und Immissionswerte der 39. BImSchV und der TA Luft heranzuziehen. Eine solche Beurteilung erfolge anhand der für den Straßenverkehr maßgeblichen Leitkomponenten Stickstoffdioxid, Benzol und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}). Zu ermitteln wären zusätzlich (Kalt-)Startzuschläge sowie für die Kohlenwasserstoffe (inkl. Benzol) Emissionsfaktoren für die Verdampfung nach dem Heißabstellen des Motors und für die Tankatmung während des Parkens. Sodann wären die Emissionen aus den Öffnungen für die Zu- und Abfahrten und aus den Entlüftungen auf den Dächern zu ermitteln.

Man gebe einen Einwand zu § 9 Abs. 8 des Entwurfs der Satzung an. Wie bereits ausgeführt, seien die Art und Höhe der Emissionen, die aus den Entlüftungen austreten, nicht ermittelt worden. Der Bauraum 2 sei der zu den Anwesen der Einwendenden nächstgelegene Bauraum in nur ca. 10 m Entfernung. Das darin befindliche Wohnhaus solle 10,5 m hoch werden. Die Entlüftungen der Tiefgarage würden also unter einer Höhe von 20 m liegen.

Bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sei auf folgendes hingewiesen worden. Selbst in der näheren Umgebung der Abluftöffnungen einer Tiefgarage sei mit vergleichsweise hohen Immissionskonzentrationen (CO, NO₂, Benzol und Ruß) zu rechnen. Die Bestandsbebauungen wären hierdurch also ebenfalls betroffen. Dabei sei auch die Austrittshöhe der Emissionen entscheidend bzw. in welcher Höhe die Abluftöffnungen angebracht werden würden. Je niedriger die Emissionsquellen seien, desto weniger würden die Emissionen verdünnt und desto größer sei die Konzentration dort, wo die Schadstoffe ankämen (Immission). Niedrige Kamine führten zu Anreicherungen in Bodennähe. Gemäß Nummer 4.6.2.5 TA Luft sei bei Quellhöhen < 20 m ein Gebiet von mindestens 1 km Radius zu betrachten.

Hierzu lägen weiterhin keinerlei Aussagen vor. Der Einwand im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sei einfach übergegangen worden. Dies stelle sich als Verletzung des bauplanungsrechtlichen Abwägungsgebots dar. Eine Abwägung habe nicht stattgefunden, zumal nicht einmal die zu erwartenden Emissionen der Tiefgarage und deren Höhe ermittelt worden seien.

Zitiert wird der dritte Absatz unter 8.3 „Luft / Lufthygiene“, „Stellungnahme“, „Verkehrsbedingte Luftschadstoffe“. Man gebe dazu folgenden Einwand an: Bezüglich der Schadstoff-Freisetzungen und der Lärm-Belastungen durch die geplanten mechanischen Belüftungsanlagen (Tiefgaragenbelüftung und -entlüftung) gebe es bisher keinerlei Feststellungen. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar. Trotz der fehlenden Ermittlungen behaupte die Landes-

hauptstadt München quasi ins Blaue hinein, dass keine relevanten negativen Auswirkungen für die Nachbarschaft und die Planungsbebauungen zu erwarten seien.

Auf den Dächern der geplanten Wohnbebauungen solle es eine Vielzahl von Abluftöffnungen inkl. der Abgasanlagen der KWK-Module und der Gas-Brennwertkesselanlage geben. All diese Abluftöffnungen/Kamine würden sich im unmittelbaren Nahbereich zu den Bestandsbebauungen im WR befinden, wobei die Quellhöhen unter 20 m liegen würden. Unter 4.9. des Entwurfs der Begründung werde hierzu nur lapidar ausgeführt, dass die Entlüftung der Tiefgarage in die Gebäude zu integrieren und über Dach in die freie Windströmung zu führen sei. Die freie Windströmung sei in diesem Zusammenhang wegen der Abdichtung des Gebietes durch die hohen Riegelbauten eine Farce, insbesondere bei Auftreten von Fallwinden und einer möglichen Luvstau-Bildung.

Selbst die immissionsschutzrechtlich relevanten Auswirkungen des Planvorhabens hinsichtlich der Verkehrs- und Lärmsituation aufgrund der Tiefgarage mit Zu- und Abfahrtsverkehr seien bisher weder durch die Gutachter des privaten Investors noch von der zuständigen Immissionsschutzbehörde bezüglich der Auswirkungen auf das westlich gelegene reine Wohngebiet (WR) rechnerisch überprüft worden.

Unter Punkt 4.11.3. des Entwurfs der Begründung stehe explizit, dass innerhalb des Planungsgebietes relevante Anlagen zu erwarten seien, die zu einer relevanten Anlagenlärmwirkung auf die Planung und auf die bestehende Nachbarschaft führen könnten. Dies betreffe im vorliegenden Fall die Tiefgaragen und oberirdischen Stellplätze der Wohnnutzungen. Dabei sei zu beachten, dass bei Anlagenlärm die Immissionsrichtwerte der TA Lärm 0,5 m vor den Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume eingehalten werden müssten. Bezüglich der Spitzenpegel nach TA Lärm hinsichtlich einer nächtlichen Tiefgaragennutzung lägen ebenfalls keine Aussagen vor. Weiter lägen keine Aussagen zur Zulässigkeit von etwaigen abendlichen Warenanlieferungen für die geplanten gewerbliche Betriebe im Hinblick auf die Lärmbelastungen vor.

Stellungnahme:

Die Luftschadstoffemissionen, die durch den Verkehr auf der BAB A8 verursacht werden, wurden in der Ausbreitungsberechnung explizit berücksichtigt und dürfen somit nicht mehr in der Hintergrundbelastung auftreten, andernfalls wäre der Einfluss der Autobahn zweifach berücksichtigt. Die Feinstaubbelastungen durch die Kompostieranlage ist in der Hintergrundbelastung ausreichend berücksichtigt (vgl. S. 26 der lufthygienischen Untersuchung; Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019). Andere Schadstoffkomponenten (u.a. Benzol, Blei, Schwefeldioxid SO₂ und Kohlenmonoxid CO) werden erst dann untersucht, wenn Überschreitungen für NO₂ und Feinstaub tatsächlich auftreten. Nachdem im vorliegenden Fall die Immissionsgrenzwerte für NO₂ und Feinstaub auch weiterhin eingehalten

werden, wurden die anderen Schadstoffkomponenten nicht näher untersucht.

Zur Schadstoffbelastung durch die bestehende Kompostierungsanlage und aus der geplanten Kraftwärmekopplungsanlage (KWK-Anlage bzw. BHKW (Block-Heizkraftwerk) siehe Extrapunkte unter 7.4 und 7.5 mit Anmerkungen zu einzelnen gutachterlichen Einschätzungen.

In der luftschadstofftechnischen Untersuchung wurden vor allem die verkehrsrelevanten Schadstoffe untersucht, die am ehesten zu einer Grenzwertüberschreitung führen (NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}). Die Immissions-Jahresmittelwerte wurden für diese Schadstoffe gebildet. Aus den Immissions-Jahresmittelwerten können anhand von Perzentilen die Stunden- und Tagesmittelwerte gebildet werden. Dies ist ebenfalls in der luftschadstofftechnischen Untersuchung durchgeführt worden. Die verkehrsbedingten Immissionen, die durch das Planungsvorhaben verursacht werden (Zusatzbelastung), wurden untersucht und die Auswirkungen auf die Nachbarschaft dargestellt und beurteilt. Relevante negative Auswirkungen für die Nachbarschaft und die Planungsbebauung sind nicht zu erwarten.

Der Einwand zur Lufthygiene, die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV würden überschritten wird zurückgewiesen. Gemäß den Ergebnissen der luftschadstofftechnischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-1-LH vom 26.04.2019) werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für die maßgeblichen Schadstoffkomponenten, die durch den Straßenverkehr entstehen (NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}), in der Planbebauung zuverlässig eingehalten.

Die Einwände beziehen sich auf das lufthygienische Gutachten „Luftschadstofftechnische Untersuchung, Landeshauptstadt München, Bebauungsplan Nr. 2118 Münchberger Straße“, April 2019, in Verbindung mit der ergänzenden Stellungnahme vom 30.01.2020. Zum Zeitpunkt der finalen Überprüfung des lufthygienischen Gutachtens Anfang Februar 2020 wurde seitens LRP kein weiterer Überarbeitungs- bzw. Ergänzungsbedarf gesehen.

Im Rahmen der Prüfung des lufthygienischen Gutachtens wurden die Angaben des Verkehrsgutachtens (Stand Mai 2019, ergänzt Oktober 2019) mit den Angaben des Lufthygienischen Gutachtens (Stand April 2019) sowie mit den Angaben im Begründungstext des Bebauungsplans (Tabelle unter 4.9, Seite 22) abgeglichen und die Straßen mit relevanten Verkehrsmengen auf Stimmigkeit geprüft. Diese Stimmigkeit liegt vor.

Aus lufthygienischer Sicht sind als Faustwert Straßen mit Verkehrsmengen > 5.000 Kfz/Tag im Hinblick auf die mögliche Überschreitung der lufthygienischen Grenzwerte relevant, so dass geringfügige Änderungen der Verkehrsmengen in den Erschließungsstraßen (Obernzeller Straße, Münchberger Straße, Waldmünchner Straße) mit Verkehrsbelastungen deutlich unter 5.000 Kfz/Tag keine Relevanz im Hinblick auf die Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte haben.

Da aus Anlage 1, Übersichtslageplan Verkehrswegenetz des lufthygienischen Gutachtens eindeutig hervorgeht, dass mit dem Abschnitt 1 Obernzeller Straße die Waldmünchner Straße gemeint ist, ist diese Begrifflichkeit nicht weiter zu bemängeln, sondern bedarf allenfalls einer redaktionellen Korrektur.

Die Annahme, dass bei den angegebenen Verkehrsmengen ganztagig ein flüssiger Verkehrszustand in den Erschließungsstraßen herrscht, erscheint jedoch plausibel. Sollten kurzzeitig in den Spitzenstunden davon abweichende Verkehrszustände in den Erschließungsstraßen herrschen, sind die Verkehrsmengen der betroffenen Erschließungsstraßen als zu gering anzusehen, als dass hier die Einhaltung lufthygienischer Grenzwerte in Frage stünde, so dass in der Gesamtsicht der Einwand keine Relevanz im Hinblick auf die einzuhaltenden Grenzwerte hat. Vom Gutachter getroffene Annahmen zu Emissionen durch Reifenabrieb, Bremsabrieb etc. erscheinen begründet und plausibel (Kapitel „4.1.2 Zusätzliche Emissionsfaktoren“ im Gutachten), da konservative Annahmen getroffen werden.

Das konkrete, individuelle Fahrverhalten kann in den Gutachten nicht dargestellt werden.

Dies ist abhängig von den tagesaktuellen Gegebenheiten, die zum Zeitpunkt der Fahrt vorherrschen, wie z. B. Frequentierung der Fahrtstrecke, Wetterbedingungen, Fahrverhalten des Fahrenden (frühes/spätes Hochschalten), Schadstoffausstoß des Pkw und so fort. Da diese und andere Parameter nicht bekannt sind und sich je nach Situation ändern, können diese Faktoren im Gutachten naturgemäß nicht berücksichtigt werden.

Verkehrsbewegungen, verursacht durch Müllfahrzeuge wurden im Zuge der Verkehrsprognose in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend der relevanten Kriterien beurteilt.

- Verweis zum Verkehr Verkehrskategorie siehe Stellungnahme unter A 6.7.4 und zum Lärm siehe A 7.2.2.1.
- bezüglich der Kompostieranlage wird auf die Ausführungen in Ziffer A 7.5.2 – Kompostieranlage Lufthygiene;
- zum Thema Tiefgaragenlüftung wird auf die Ausführungen unter Ziffer A 6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen – Zufahren und Ausfahrten verwiesen.

7.3.3 Geruch / Keime / Bioaerosole

„Die TA Luft umfasse Regelungen zum Abstand, nicht aber Richt- oder Grenzwerte für Gerüche. Für die Beurteilung von Gerüchen und ihrer Zumutbarkeit könne die Geruchsimmisions-Richtlinie (GIRL) des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) herangezogen werden.“

„Der Einwand, dass für Bioaerosole bzw. luftgetragene Krankheitserreger derzeit keine medizinisch begründbaren Grenzwerte für Emissionen oder Immissionen bestehen, sei zwar zutreffend, dies gelte jedoch nur für einen nicht lediglich

krankheitsverstärkenden, sondern krankheitsverursachenden Mechanismus durch toxische Reaktionen. Dies bedeute jedoch nicht dass Bioaerosole nicht krankheitsverursachend wären. [...] zu allergischen Reaktionen (überschießende pathologisch-immunologische Abwehrreaktionen) und zu Entzündungsreaktionen führten.

Der Ursachenzusammenhang zwischen Staub- und Keiminhalationen und den genannten Erkrankungen ist wissenschaftlich erwiesen. Es gilt daher, dass jede Erhöhung der Bioaerosolkonzentration gegenüber der Hintergrundkonzentration umwelthygienisch unerwünscht ist und einen relevanten Umwelteinfluss darstellt (§ 5 Abs. 1 BImSchG).

Stellungnahme:

In der geruchstechnischen Untersuchung (Geruchstechnisches Gutachten Bericht Nr. 700-5494-GE-1 vom 26.04.2019) wurde die Geruchsmissions-Richtlinie (GIRL) als Beurteilungsgrundlage herangezogen.

Entsprechend des Gutachtens ist bei den ermittelten Konzentrationswerten nicht von einer Belästigung oder Gesundheitsgefährdung auszugehen.

Da eine Beurteilung und eine Bewertung der Immissionen durch Bioaerosole durch Umweltmediziner und Toxikologen erfolgen soll (vgl. Leitfaden zur Ermittlung und Bewertung von Bioaerosol-Immissionen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)), wurde im Zuge der Untersuchungen das zuständige Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit eingebunden.

Das Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit kommt dabei zu folgendem Ergebnis: Zusammenfassend können umweltmedizinisch relevante Bioaerosolimmissionen, die durch die geplante Anlage im Plangebiet hervorgerufen werden, auf Bewertungsgrundlage der VDI 4250/1 und des LAI-Leitfadens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

- Zu BHKW und Kompostierungsanlage siehe 7.4 Emissionen der KHW-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage) und 7.5 - Kompostieranlage.

7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage)

Durch das Gas betriebene, südlich an der Riegelbebauung, Gebäude Nummer 8, zur Fasangartenstraße hin geplante Blockheizkraftwerk (Kraft-Wärme-Kopplungsanlage) seien Erschütterungen und Sekundärluftschalleffekte sowie die Emission von Luftschadstoffen, insbesondere NO₂, zu erwarten.

Deshalb beantrage man die Auswirkungen der Geräusch- und Erschütterungsemissionen des Blockheizkraftwerks auf die direkt in der Nähe befindlichen Gebäude Fasangartenstraße 84 - 90 zu prüfen.

Ebenso beantrage man eine genaue Überprüfung der zu erwartenden Luftschad-

stoffemissionen (NO₂) auf die Gebäude Fasangartenstraße 84 - 90, da der Wind in diesem Gebiet überwiegend aus nordöstlicher Richtung weht und so die zu erwartenden Abgase des Blockheizkraftwerks direkt in Richtung der Gebäude Fasangartenstraße 84 - 90 getrieben würden.

Man gebe einen Einwand zu § 7 Abs. 3 des Entwurfes der Satzung an. Eine KWK-Anlage sei aus folgenden Gründen nicht genehmigungsfähig: Die Errichtung einer KWK-Anlage sei erstmals im Textteil für das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren bekanntgegeben worden, also erstmals am 09.07.2020 unter § 7 Abs. 3 und § 13 Abs. 4 der Satzung sowie in der Begründung des Bebauungsplamentwurfs unter den Punkten 4.3. „Grundflächen (GR)“ und 4.11.3. „Kraft-Wärme-Kopplungsanlage“.

Auf dem Gelände solle eine Kraft-Wärme-Kopplungsanlage entstehen, die ab einer Feuerungswärmeleistung von \geq 1 MW genehmigungsbedürftig wäre. Angegeben worden sei jedoch lediglich eine Feuerungswärmeleistung von $<$ 1 MW. Es liege auf der Hand, dass diese Kapazität für das ganze Gebiet nicht ausreiche. Nach eigenen Berechnungen würden 2 bis 3 MW benötigt.

Als man die Mitarbeiter des Referates für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen einer persönlichen Vorsprache am 13.07.2020 darauf ansprach, sei eingeräumt worden, dass eine Anlage mit einer Feuerungswärmeleistung unter 1 MW für das ganze Gebiet nicht ausreiche. Deshalb sei die Implementierung einer zweiten KWK-Anlage und nicht spezifizierter weiterer Anlagen in Betracht gezogen worden. Diese Varianten seien jedoch von den Unterlagen, die im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren vorgelegt worden seien, nicht gedeckt und auch nicht hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit bewertet worden.

Für die elektrische Erschließung des Wohngebietes sollten zudem noch eine oder mehrere Trafostationen erforderlich sein. Transformatorstationen seien Niederfrequenzanlagen im Sinne der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (26. BImSchV). Diesbezüglich lägen ebenfalls keinerlei Aussagen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit vor.

In der 4. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) würden Anlagen aufgelistet, die im Sinne des Gesetzes genehmigungsbedürftig seien. Dort seien auch Verbrennungsmotoranlagen und Gasturbinenanlagen zur Erzeugung von Strom und Wärme mit Feuerungswärmeleistungen von 1 MW und darüber aufgeführt. Dementsprechend seien nur Anlagen mit Feuerungswärmeleistungen von weniger als 1 MW nicht genehmigungsbedürftig im Sinne des Gesetzes. Für BHKW-Anlagen ab 1 MW Feuerungswärmeleistung seien die Anforderungen der TA Luft zu beachten.

Ein weiterer Aspekt sei der Ausstoß von Methan durch eine unvollständige Verbrennung von Erdgas bei KWK-Anlagen. Mit der im Jahr 2018 beschlossenen 44. BImSchV würden ab dem Jahr 2025 niedrigere Grenzwerte für den sogenannten Methanschlupf gelten. Die Grenzwerte würden für Anlagen ab einer Feu-

erungswärmeleistung von 1 MW gelten. Die Leistung könne sich dabei auch auf die Leistung der Gesamtanlage, also KWK-Anlage und Heizkessel beziehen. Damit fielen gegebenenfalls auch KWK-Anlagen mit einer geringeren KWK-Feuerungswärmeleistung als 1 MW unter die Regelungen der 44. BImSchV. Im Satzungsentwurf sei unter § 7 Abs. 3 zudem nur von einer KWK-Anlage die Rede. Dies spreche dafür, dass nur eine errichtet werden solle, also eine Anlage mit einer Feuerungswärmeleistung von tatsächlich über 1 MW. Eine solche Anlage sei jedoch - wie bereits ausgeführt - UVR- und genehmigungspflichtig.

Unabhängig davon unterlägen selbst Anlagen mit einer Feuerungswärmeleistung von < 1 MW dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Abhängigkeit vom eingesetzten Brennstoff. Gemäß Listen-Nr. 1.2.4.2 der Anlage 1 sei für Anlagen mit einer Feuerungswärmeleistung von 100 KW bis weniger als 1 MW eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Absatz 2 UVPG durchzuführen. Zu beachten sei dabei insbesondere § 10 UVPG bzw. die UVP-Pflicht bei kumulierenden Vorhaben. Hierzu fänden sich in den Unterlagen keinerlei Aussagen.

Zitiert wird Punkt 4.11.4. „Emissionen aus der Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage (KWK-Anlage)“ aus dem Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118.

Aus der „Immissionstechnischen Einschätzung zum Betrieb einer BHKW“ vom 27.02.2019 gehe hervor, dass die Anzahl der benötigten KWK-Module nicht feststehe und dass zusätzlich eine Gas-Brennwertkesselanlage zum Einsatz kommen solle. Sowohl für die KWK-Module als auch für die Kesselanlage würden Abgasanlagen benötigt (dies sei im Textteil zum Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren verschwiegen worden). Der Schalldruckpegel im Abgasrohr einer Gas-Brennwertkesselanlage betrage 98-105 dB(A). Hinzu kämen die Schalldruckpegel der KWK-Module - je Modul 75dB(A). Da die Anzahl der KWK-Module nicht bekannt sei, sei auch nicht bekannt wie hoch der Gesamt- Schalldruckpegel der KWK-Module wäre. Im Gutachten sei allgemein ausgeführt worden, dass durch die Nähe zur umliegenden Wohnbebauung Immissionen in Form von Luftschadstoffen, Geräuschen (u.a. tieffrequente und tonhaltige) und Erschütterungen durch den Betrieb des BHKW verursacht werden würden. Ansonsten seien im Gutachten nur Aussagen allgemeiner Art zu Luftschadstoffen, Geräuschen und Erschütterungen gemacht worden. Außerdem sei ausgeführt worden, dass weitere Geräuschquellen (z.B. Abgaswärmeaustauscher, Abgasverrohrung, Schalldämpferkörper, Gasdruckerhöhungsgebläse, Abgasreinigungssystem) ebenfalls relevante Geräuschquellen sein könnten. Ebenso könnten relevante Erschütterungen oder Körperschallübertragungen und Sekundärluftschalleffekte auftreten. Die genauen Maßnahmen sollten jedoch erst im weiteren Planungsverfahren zum BHKW konkretisiert werden. Das „Gutachten“ bestehe also lediglich aus Aussagen allgemeiner Art, die jedermann im Internet nachlesen könne. Konkrete standortbezogene Feststellungen (Lärm, Erschütterungen, Abgase) seien nicht getroffen worden. Die „Einschätzung“, dass eine BHKW-Anlage umweltverträglich realisiert werden könne, beruhe also lediglich auf Mutmaßungen und unter Zugrundelegung einer

Feuerungswärmeleistung von unter 1 MW (für ein Modul). Dieses Vorgehen verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot.

Außerdem fänden sich in den Unterlagen für das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren lediglich Aussagen zur Stickstoffdioxidkonzentration und keine zu den sonstigen gasförmigen Oxiden des Stickstoffs (NO_x) und keine zu Kohlendioxid CO₂, obwohl diese Schadstoffe, die durch den Betrieb der Anlage entstünden, in unmittelbarer Nähe zu den Wohnbebauungen über Kamine auf den Dächern abgeleitet werden sollten.

Der Gutachter hätte auch keine Feststellungen zur erforderlichen Größe der KWK-Anlage getroffen. Er hätte offensichtlich nur den Auftrag gehabt, eine Stellungnahme allgemeiner Art zu einer KWK-Anlage mit einer Feuerungswärmeleistung von < 1 MW abzugeben.

Die Schadstoffe, die in der Tiefgarage entstehen würden und zusätzlich über die Kamine abgeleitet werden sollten, seien weder ermittelt worden noch im Sinne von kumulierenden Vorhaben unter Beachtung der TA Luft in Betracht gezogen worden. Laut der Mitarbeiter des Referates für Stadtplanung und Bauordnung seien keine Feststellungen in Bezug auf die Tiefgaragen-Emissionen/-Immissionen vorgesehen.

Die geplante Tiefgarage sei ebenfalls ein UVP-pflichtiges Vorhaben nach Anlage 1 Nr. 18.7.2 UVPG, sofern sie unter sonstige Anlagen geführt werde, und/oder nach Nr. 18.4.1 oder 18.4.2. Da die genaue Größe der Tiefgarage (unterirdischer Parkplatz) nicht bekannt gegeben worden sei (mit den Kellerräumen solle sie 11.800 m² groß sein), könne nicht beurteilt werden, ob es sich hierbei um ein zwingend UVP-pflichtiges Vorhaben (bei einer Größe von 1 ha und mehr) handle oder ob eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt hätte werden müssen (bei einer Größe von 0,5 ha bis weniger als 1 ha). Beides sei jedoch unterlassen worden, obwohl es sich beim Bau eines Parkplatzes, für den im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 des Baugesetzbuches ein Bebauungsplan aufgestellt werde, um ein Vorhaben handle, das in der Anlage 1 unter "UVP-pflichtige Vorhaben" gelistet sei.

Unabhängig davon, habe man bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren ausdrücklich auf folgendes hingewiesen: Unter dem neuen Wohnquartier sollten zwei Tiefgaragen liegen. Durch die Emissionen der ein- und ausfahrenden Pkw reicherten sich die Schadstoffe CO, NO₂, Benzol und Ruß in der Innenraumlufte der Tiefgaragen stark an. Abhängig von der Belegungszahl und der Luftwechselrate könnten hierdurch hohe Immissionskonzentrationen erreicht werden. Selbst in der näheren Umgebung von den Abluftöffnungen einer Tiefgarage sei mit vergleichsweise hohen Immissionskonzentrationen zu rechnen. Die Bestandsbebauungen wären hierdurch also ebenfalls betroffen.

Dieser Einwand sei völlig unberücksichtigt geblieben. Hinzu komme, dass in den Unterlagen unter 2.2.8. „Lufthygiene“ stehe, dass allein durch die Autobahn „wahrscheinlich“ der Jahresgrenzwert für NO₂ im Planungsgebiet bereits jetzt

überschritten werde. Dennoch seien Messungen unterlassen worden und keine zu erwartende Gesamtbelastung ermittelt worden. Laut TA Luft bestehe die Verpflichtung zur Ermittlung der Höhe der Vorbelastungen (Autobahn, Kompostieranlage) und der Zusatzbelastung (Tiefgarage, KWK-Anlage, Gas-Brennwertkesselanlage, zusätzlicher motorisierter Verkehr) für den jeweiligen Schadstoff, was jedoch unterlassen worden sei.

Am Süden des Bauraumes 8 werde eine Umgrenzung für eine unterirdische Nebenanlage festgesetzt, um die unterirdische Errichtung einer KWK-Anlage zu ermöglichen. Diese Anlage solle mit Gas betrieben werden und die geplante Wohnbebauung sowie die Kindertageseinrichtung mit Wärme und Strom versorgen.

Aufgrund der geplanten Größe (Feuerungswärmeleistung <1 MW) sei die nicht genehmigungsbedürftige Anlage hilfsweise nach TA Luft zu beurteilen. Der Schornstein der geplanten Anlage solle in den Baukörper integriert werden und könne die Dachoberkante um 3,00 m überragen. Die Dimensionierung der Anlage werde als zu gering angesehen. Es sei nicht zu erwarten, dass die Anlage für die Versorgung des geplanten Gebiets mit Wärme und Strom genüge. Somit werde eine größere Anlage notwendig werden, die dann die Werte der TA Luft nicht mehr einhalten werde.

Zitiert wird der zweite Absatz unter 4.21. „Energieversorgung“. Der Leser vermute, dass hier eine autarke Wärme- und Stromversorgung eingerichtet werden solle, die immerhin so lange ihren Zweck erfüllen könnte, als Gas aus dem öffentlichen Netz zur Verfügung stehen würde. Nachdem sich die Landeshauptstadt München der smart-city-Bewegung angeschlossen habe, wäre eine solche Interpretation nicht abwegig.

Zu seiner Beruhigung erfahre er unter 4.21. „Energieversorgung durch eine KMK-Anlage, Strom:“, dass in der Gemeinschaftstiefgarage Trafo Stationen vorgesehen seien für den Anschluss ans öffentliche Stromnetz. Die Frage nach der Beheizung der Gebäude bleibe offen; man dürfe annehmen, dass jedes Gebäude eine eigene Heizanlage besitze. Angestrebt werde jedenfalls die Errichtung eines KWK Blocks; die Lage im Plan sei bereits festgelegt. Von dessen akustischen und seismischen Auswirkungen auf die Umgebung sei nur allgemein kurz die Rede mit der Versicherung: „Konflikte mit der Wohnnachbarschaft können ausgeschlossen werden“. So würden die Emissionen eines vibrierenden, lärmenden, Abgase ausstoßenden Monsters in unmittelbarer Nachbarschaft von Wohnhäusern mit ein paar beruhigenden Worten und dem Hinweis hinweggewischt, dass der Schornstein die Dachoberkante um 3 m überragen dürfe. Weitere Aussagen würden nicht getroffen, die Rechtssituation der betroffenen Bürger (Abnahmepflicht für Strom und Wärme, Preisgestaltung, Vorsorge für einen Ausfall der Anlage, Unterdimensionierung mit < 1 MW zur genehmigungsfreien Errichtung) nicht angesprochen. Dezentrale KWK seien durchaus eine gute Idee und würden

auch in manchen kleineren Wohnhäusern eingebaut. In dieser Größenordnung sei die Errichtung ein Experiment, und die Bürger*innen seien Labormäuse. Grundlage der Planung sei nach Aussage des Baureferats die Beratung durch ein Baubüro; fachliche Gutachten seien nicht eingeholt worden.

Zitiert wird § 7 Abs. 3 des Entwurfes des Satzungstextes (Flächen für Nebenanlagen).

Ein Blick in den Planteil zeige, dass sich das anvisierte unterirdische BHKW im Außenbereich befände, einem Bereich, der planungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu werten sei. Für dieses Bauvorhaben könne infolgedessen nicht § 14 BauGB (Zulässigkeit von Nebenanlagen) herangezogen werden, sondern die Voraussetzungen von § 35 BauGB (Privilegierte Bauvorhaben im Außenbereich) müssten hier greifen, und zwar unabhängig von der Input-Gasart. Zwar sei das geplante Gas-BHKW als Versorgungsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB ausgewiesen und solle der öffentlichen Versorgung mit Strom, Wärme oder Gas dienen. Aber dennoch stünde es öffentlichen Belangen insofern entgegen, als es nicht hinnehmbare Gesundheitsschäden bei der Anwohnerschaft bewirken werde (Stichworte: BImSchG, Seveso-III-Richtlinie, Immissionsschutz, TA Lärm, TA Luft, GIRL, UVPG, KrW-/AbfG), welche ohnehin schon vorbelastet seien. Es gehe um Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Zu diesen öffentlichen entgegenstehenden Belangen gehöre der sogenannte vorbeugende Immissionsschutz im Sinne des § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BauGB. Unter schädliche Immissionen seien gemäß § 3 BImSchG ebenso auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kulturgüter, sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen zu verstehen. Das BHKW wäre unbedingt genehmigungspflichtig, wenn noch besonders überwachungsbedürftige Abfälle ab 1 t/Tag oder überwachungsbedürftige Abfälle ab 10 t/Tag hinzukommen würden. Überhaupt könne die Lagerung von erzeugtem Gas die immissionsschutzrechtliche Genehmigungspflicht auslösen. Nach der BImSchV seien auch Anlagen zur Lagerung von brennbaren Gasen in Behältern mit einem Fassungsvermögen von 3 t oder mehr zulassungspflichtig. Die Genehmigungspflicht könne etwa für solche Anlagen von entscheidender Bedeutung sein, die auf die direkte Einspeisung von Biogas in das Erdgasnetz ausgerichtet seien (Biogas-Direkteinspeisung).

Da es dabei auf die individuelle Anlagen-Konfiguration ankommen würde, hätte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Anwohnerschaft präzisere Informationen zur Verfügung stellen müssen.

Die Unterlassung erwecke den Eindruck, als ob es seiner Informations-, Schutz-, Gefahrenabwehr- und Vorsorgepflicht nicht nachkommen wollte. Bebauungspläne würden gemäß § 10 Abs. 2 BauGB als Satzung erlassen und stellten somit Rechtsnormen dar. Die Festsetzungen eines Bebauungsplanes beträfen sowohl

die unmittelbar von den Festsetzungen betroffenen Grundstücke wie auch die benachbarten Grundflächen. Daher müssten sie dem rechtsstaatlichen Gebot der Normenklarheit genügen. Insbesondere müsste der Inhalt der planerischen Festsetzungen im Bebauungsplan in größtmöglichem Maße eindeutig sein. Dies sei erforderlich, damit die Betroffenen erkennen könnten, welchen Beschränkungen ihr Grundstück unterworfen bzw. welchen Belastungen es ausgesetzt sei und inwieweit die Öffentliche Gewalt in ihren Rechtskreis eingreifen dürfe.

Im Hinblick auf die Sicherheit würden Gas-BHKWs unter der Erde ein besonderes Gefahrenpotential bergen: Unterirdische BHKWs seien, was das Platzangebot im Inneren der Anlagen betreffe, meist sehr beschränkt. Da alles auf engem Raum untergebracht werden müsse, seien Zugänglichkeit und damit auch die Wartungsfreundlichkeit deutlich eingeschränkt. Einige Teile, wie beispielsweise der Gasverdichter, müssten unter Umständen sogar nach Außen verlagert werden, für zusätzliche Komponenten oder gar „Annehmlichkeiten“ wie Ersatzteillaager, Schmierölsysteme oder etwaige Nachrüstungen sei weder im Container noch außerhalb Platz. Sollte das geplante Gas-BHKW kein virtuelles sein, wäre die Wahrscheinlichkeit für einen Störfall deutlich höher.

Wie bereits festgestellt, werde sich im Zitat nicht zum Thema „Input des BHKWs“ geäußert. Je nach dem Input, müsste das BHKW, welches auch unter der Erde im Außenbereich läge, für die Zulässigkeit eines privilegierten Vorhabens im Außenbereich die Voraussetzung der Sicherung einer ausreichenden Erschließung erfüllen, weil deren Betrieb mit einer nicht unerheblichen Belieferung von Substraten verbunden wäre. Daher müsste eine solche Anlage schon aus praktischen Gründen an das öffentliche Wegenetz hinreichend angeschlossen sein, was hier nicht der Fall sei. Gegen das Gebot der Konfliktbewältigung werde verstoßen. Zur Ermittlung der Anforderungen an den Ausbau der für die Erschließung genutzten Straßen komme es auf die Größe des Vorhabens, seine spezielle Ausprägung und das danach zu erwartende Verkehrsaufkommen an. Maßgeblich sei zu berücksichtigen, inwieweit von dem im Außenbereich gelegenen Betrieb ein Ziel- und Quellverkehr zu erwarten sei. Dies wiederum hat Bedeutung für die Frage, ob in nennenswertem Umfang mit Gegenverkehr zu rechnen sei und etwa eine Ausweichmöglichkeit erforderlich werde. Im Textteil werde zwar ein allgemeines Erschließung-Konzept angesprochen, welches sich jedoch nicht auf den vorgesehenen Gas-BHKW-Standort beziehe. Es enthalte die unbestimmte Aussage, dass Feuerwehrezufahrten außerhalb von befestigten Wegen mit wasserdurchlässigem Aufbau und begrünt herzustellen seien und eine fußläufige Durchquerung ermöglichen sollten. Besonders hervorzuheben und festzuhalten wäre, dass der Außenbereich angesichts des an anderer Stelle im ausgelegten Bebauungsplan geplanten Verkehrsführungs-Konzepts im Katastrophenfall nur unzureichend für Feuerweh- oder Rettungsfahrzeuge erschlossen wäre (siehe § 35 Abs. 2 BauGB). Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung habe somit seine Ermittlungspflicht zur Klärung dieser anlagebezogenen Erschließungsfrage vernachlässigt.

BHKWs seien nicht isoliert privilegiert. Zwischen der Anlage und einem „Basisbetrieb“ müsse ein räumlich-funktionaler Zusammenhang bestehen (siehe § 35 Abs. 1 Nr. 6 lit. a BauGB). Damit solle eine Zersplitterung des Außenbereichs vermieden werden. Im Bebauungsplan stehe nichts davon, dass die geplante Gas-BHKW-Anlage beispielsweise mit der bereits vorhandenen offenen Kompostieranlage einen räumlich-funktionalen Zusammenhang bilden sollte. Die Rede sei lediglich von einer Nebenanlage im Sinne von untergeordneten Nebenanlagen und Einrichtungen, die dem Nutzungszweck der im Baugebiet gelegenen Grundstücke oder dem Baugebiet selbst dienen und die seiner Eigenart nicht widersprechen; der Nicht-Privilegiertheits-Status des vorgesehenen Standorts im Außenbereich werde völlig ignoriert.

Zum Punkt „Ermöglichung einer aktiven und passiven Solarenergienutzung“ aus dem oben genannten Zitat sei zu erwähnen, dass aufgrund der vom Gesetzgeber verordneten Belegung der geplanten Dächer der Neubauten mit Solarmodulen starke Belästigungen in Form von Blendwirkungen auf den Bestand in Betracht kommen könnten. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB seien im Bebauungsplan nunmehr Vorgaben etwa zur verpflichtenden Montage von Anlagen zur Nutzung der Solarenergie rechtlich möglich. Im Mischgebiet seien Photovoltaik-Anlagen jeweils auf mindestens XX vH. der Dachfläche von Gebäuden zu errichten. Dies gelte auch für die Dachflächen sonstiger baulicher Anlagen wie Carports, oberirdische Garagen und Nebengebäude mit einer Fläche von jeweils mehr als XX m². Die mindestens zu errichtende Fläche von Photovoltaik-Anlagen könne auch auf nur einer oder mehreren baulichen Anlage errichtet werden, wenn sichergestellt sei, dass insgesamt eine Fläche errichtet werde, die XX vH. der Dachflächen auf dem Baugrundstück entspräche.

Mit einem solchen Zwang zur Schaffung einer technischen Solarthermie-Anlage liege zwar nahe, diese auch zu nutzen, Inhalt der Regelung im Bebauungsplan oder seiner Begründung könne ein Anschluss- und Nutzungszwang allerdings nicht sein. Denn es gelte zu bedenken, dass nur bodenrechtlich relevante Vorgaben im Bebauungsplan getroffen werden könnten. Für Bebauungsplanregelungen zur Nutzung regenerativer Energien sei es erforderlich, dass für die Vollziehbarkeit eine Konkretisierung der technischen Anlage im Einzelnen getroffen werden müsse. Hierzu werde es in der Regel fachgutachterlicher Beratung und der Einbindung in ein schlüssiges Energiekonzept bedürfen. In jedem Fall sei eine qualifizierte Ableitung und Begründung der Regelungen erforderlich. Zurückhaltung sei auch hier geboten, wenn Festsetzungen über die Anforderungen des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes (EEWärmeG) hinausgehen sollten.

Als nächstes folgten Betrachtungen der beiden geplanten EEWärmeG-konformen Anlagen-Typen zur Energieversorgung unter den Gesichtspunkten „Schäden am Straßennetz/Dauerbaustelle“, „Emissionen/Immissionen“, „Geruch“, „Lärm und Lärmquellen“, „Bioaerosole/Hygiene/Erkrankungen“, „Feinstaub“, „Brandschutz/Störfallvorsorge/Sicherheit“, „Abstand zu Wohnbebauungen“, „Grundwasser/Boden“, „CG2-Produktion“, „Anschluss- und Nutzungszwang/Smart Metering/Smart

Home/Wertminderung der Grundstücke und Gebäude“, die gegen das Wohl der betroffenen Anwohnerschaft im Fasangarten und damit gegen den beabsichtigten Bau sprächen.

Zuvor sei angemerkt, dass das Bestands-Quartier bereits durch die Immissionen der offenen Kompostier-Anlage und dem Umgebungsverkehr vorbelastet sei. Zumal nach dem BImSchG der geforderte Mindestabstand der offenen Kompostieranlage zur Bestandswohnanlage, erst recht zu den geplanten Neubauten, im vorliegenden Fall unterschritten werden würde. Gemäß Nummer 5.4.8.S der „Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft“ sollte bei Anlagen zur Erzeugung von Kompost aus organischen Abfällen mit einer Durchsatzleistung von 3000 mg je Jahr oder mehr bei der Errichtung ein Mindestabstand bei geschlossenen Anlagen (Bunker, Haupt- und Nachrotte) von 300 m, bei offenen Anlagen (Mietenkompostierung) von 500 m zur nächsten vorhandenen oder in einem Bebauungsplan festgesetzten Wohnbebauung nicht unterschritten werden, um die Nachbarschaft ausreichend vor schädlichen Umwelteinwirkungen, sonstigen Gefahren, erheblichen Nachteilen oder Belästigungen zu schützen. Es sei also nicht zulässig, den Mindestabstand von 300 m einer Kompostieranlage zu der nächsten Wohnbebauung zu unterschreiten. Die bestehende offene Kompostieranlage, die eine Durchsatzleistung von mehr als 10.000 t/a habe, würde sich hingegen nur ca. 70 m – anstelle von mindestens 500 m – vom geplanten Wohnquartier entfernt befinden. Die Landeshauptstadt München ließe die Kompostieranlage offenbar unerlaubterweise immer näher heranrücken. In keiner seiner bisherigen Stellungnahmen würdige das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Einhaltungspflicht des gebotenen Mindestabstands, was man als Abwägungsausfall, Abwägungsfehlschätzung oder Abwägungsdisproportionalität deuten könne, was einen Verstoß gegen das Gebot der gerechten Abwägung darstelle und zur Unwirksamkeit des Bebauungs-/Flächennutzungsplan führe.

Obwohl im ausgelegten Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 die Rede davon sei, dass ein Anschluss an die öffentliche Gasversorgung für die unterirdische Energie-Versorgungsanlage vorhanden wäre, also als Input sehr wahrscheinlich Erdgas benutzt werden würde, sei nicht auszuschließen (trotz mangelnder Hinweise im Text), dass in Zukunft auch Biomasse/Grünabfälle (gar umstrittenes Palmöl) oder Biogas verbrannt werden sollten, das heißt ein Umbau zu einer Biogas-Anlage erfolgen könnte, was eine Bring- und Hol-Zone, Dienstbarkeitsflächen erforderlich machen würde, die sich LKW-Anlieferer, Paketdienste, Feuerwehr, Rettungswagen, Pkw aufgrund der prekären Straßensituation teilen müssten. Damit wären schwere Straßenschäden vorprogrammiert. Die notwendige Verlegung von unterirdischen Spezialrohren, ein komplettes Rohrsystem, um die im Gas-BHKW erzeugte Wärme den neuen Gebäuden zuleiten zu können, würde zusätzlich zu einer unzumutbaren Dauerbaustelle führen.

Die Bestands-Anwesen könnten durch die Erschütterungen während der Bautätigkeit beschädigt werden, Erdaushub, Schwerlastverkehr, Ramm- und Stoßbewegungen könnten Schäden an Bestandsgebäuden bewirken und Schadenersatzforderungen nach sich ziehen.

Zitiert wird der Absatz unter 4.11.4. „Emissionen aus der KWK-Anlage“ aus dem Beschluss Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 18082.

Die Prognose des Referates für Stadtplanung und Bauordnung im oben stehenden Zitat, dass auf eine detaillierte rechnerische Ermittlung der Luftschadstoffe (Ausbreitungsberechnung) verzichtet werden könne, da die voraussichtliche Stickstoffdioxidkonzentration die entsprechende Emissionsbegrenzung der TA-Luft unterschreiten werde und Konflikte mit der Wohnbebauung bei Einhaltung der Vorgaben somit nicht zu erwarten seien, halte der Einwendende für sehr optimistisch. Nicht nur die Hybrid-Heizungen stießen stark gesundheitsschädigende Abgase über die Kamine aus, sondern auch die BHKW-Motoren/Gasturbinen erzeugten CO, NO_x, Formaldehyd, SO_x, CO₂ in unverträglichem großem Ausmaß. Das Thema Giftgas sei lediglich für Biogas-BHKWs relevant: Nicht nur Ammoniak, CO₂, Methan, sondern auch Schwefelwasserstoff sei im Biogas enthalten. Bei Störungen der Gasfackel könnte eine Gasfreisetzung über die Überdrucksicherungen erfolgen. Schwefelwasserstoff könnte z.B. bei Zwangsabschaltungen in die Umwelt gelangen, wenn die Gasspeicher voll seien und gleichzeitig eine Störung der Notfackel auftrete.

Der bevorstehende Bau der EEWärmeG-verträglichen Anlagen zur Energieversorgung würde nicht nur zu krankmachenden Emissionen/Immissionen, sondern auch zu unerträglicher Geruchsbelästigung führen. Die Gerüche ab einer bestimmten Konzentration und Einwirkdauer könnten schädliche Umweltauswirkungen im Sinne von § 3 BImSchG darstellen, da sie durch Verunreinigung der Luft erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen verursachen könnten. Gerüche seien Verunreinigungen der Luft, aber nicht zu verwechseln mit rauch- oder staubförmigen Verunreinigungen. Nach § 50 BImSchG sollten durch die räumliche Trennung nicht verträglicher Nutzungen Konflikte und erhebliche Belästigungen vermieden werden. Die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft), die als Verwaltungsvorschrift das BImSchG ausführe, umfasse eine Reihe von Regelungen zur räumlichen Trennung auch von Nutzungen, von denen belästigende Gerüche ausgehen könnten. Würden diese Abstände eingehalten und lägen keine besonderen örtlichen Besonderheiten vor, könnten entsprechende Anlagen in der Regel genehmigt werden. Die TA Luft gelte für die Genehmigung von Anlagen. Nur sinngemäß könnten diese Abstandsregelungen als Beurteilungsmaßstab auch für die Abwägung in der Bauleitplanung herangezogen werden, das heißt bei Einhaltung der Abstände könne in der Regel ein störungsfreies Nebeneinander angenommen werden.

Die TA Luft umfasse Regelungen zum Abstand, nicht aber Richt- oder Grenzwerte für Gerüche. Für die Beurteilung von Gerüchen und ihrer Zumutbarkeit könne die Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) herangezogen werden. Zentrale Kenngröße der Richtlinie zur Bemessung von Gerüchen sei die sogenannte Geruchsstundenhäufigkeit. Damit werde das Auftreten von Gerüchen auf einer Beurteilungsfläche in Prozent der Jahresstunden ausgedrückt. Der Richtwert 0,10 für Wohn- und Mischgebiete der

GIRL gebe an, dass an bis zu 10 % der Jahresstunden eine Geruchswahrnehmung als zumutbar gelte. Für emittierende Anlagen gelte: Innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche seine nur Anlagen zulässig, deren Emissionen insgesamt xx Geruchseinheiten je Stunde (MGE/h, d.h. 106 Geruchseinheiten je Stunde) im Sinne der Geruchsimmisions-Richtlinie (GIRL) des Länderausschusses für Immissionsschutz in der Fassung vom 29. Februar 2008, ergänzt am 10. September 2008, nicht überschreiten.

Im vorliegenden Planungs-Fall würden die Abstände jedoch nicht eingehalten, denn laut Angaben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung würden die Kamine der geplanten BHKW-Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung im angrenzenden Baukörper oder an dessen Fassade geführt, was bedeute, dass das oberirdische Einstiegshäuschen bzw. das darunterliegende Gas-BHKW ziemlich nah am Gebäude lokalisiert sein müsste, es gar berühren könnte. Das würde wiederum heißen, dass direkt über den Kompakt-Wohnanlagen mit Lärmschutzbebauung zur Autobahn über die hohen Schornsteine/Kamine die bei der Verbrennung im Verbrennungsmotor oder in der Gasturbine entstehenden giftige Abgase freigesetzt werden würden (oder evtl. sogar Methan austrete, falls auch noch Biomasse als Input zum Einsatz käme).

Anzumerken sei, dass sowohl Verbrennungsmotor als auch Gasturbine aus Wirtschaftlichkeitsgründen der Anlage einen 24-h-Dauerbetrieb haben würden. Weiterhin sei anzumerken, dass es ja gerade Sinn und Zweck einer Gas-BHKW-Anlage sei, möglichst nahe am Wirkungsort zu sein, um Wärme- oder Energieverluste beim Transport durch die Leitungen zu vermeiden (daher „Nahwärme-Netz“). Ein längerer Aufenthalt im Freien wäre an Tagen/Nächten mit starker Geruchsbelästigung in Form von Emissionen nur bedingt möglich. Je nach Windrichtung würde der Gestank über die Punkthäuser hinweg direkt ins Bestandsquartier gelangen. Bereits jetzt bestehe eine deutliche Geruchsvorbelastung durch den Verkehr im Quartier und durch die offene Kompostieranlage. Selbst beim Einsatz des von Haus aus geruchlosen Erdgases müsse aus Sicherheitsgründen Schwefel zugesetzt werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung scheine zu vergessen, dass zu den Aufgaben der Bauleitplanung u.a. ein vorbeugender Umweltschutz, der der lufthygienischen Verbesserung, der Freihaltung von Frischluftschneisen von zusätzlichen Immissionen, dem Schutz von Naherholungsgebieten, dem Schutz von gegenüber Luftverunreinigungen besonders empfindlichen Nutzungen (Bildungs- oder Betreuungseinrichtungen) diene, gehöre.

Stattdessen werde bewusst versucht, die Transformation eines reinen ländlich geprägten Wohngebiets in eine Mischform, dominiert von einer industriellen hochschlotigen BHKW-Anlage a la Rhenergie-Heizkraftwerk neben einer massiven überragenden gefängnisartigen Festungs-Kulisse, voranzutreiben.

Aufgrund ihrer tatsächlichen Feuerungswärmeleistung im Bereich von 1-10 MW,

welche zur Versorgung von mindestens 230 Wohneinheiten gebraucht würde, unterlägen genehmigungspflichtige mittelgroße Anlagen, wie die hier anvisierte unterirdische KWK-Anlage, einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), genauer einer standortbezogenen Vorprüfung auf UVP-Pflichtigkeit, sobald sie auch als Biogasanlage fungieren. Relevant könnten aber auch Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen werden, auf die die Vorschriften des KrW-/AbfG Anwendung fänden, mit einer Durchsatzleistung von 10 Einsatzstoffen oder mehr je Tag. Bei einer Durchsatzleistung von 1 t bis weniger als 10 t Einsatzstoffen je Tag sei das Vorhaben noch standortbezogen vorprüfungspflichtig.

Zitiert wird § 11 Abs. 12 des Entwurfes des Satzungstextes:

Wie diese Forderung umgesetzt werden könne und solle, würde nicht dargelegt. Hinsichtlich der Erschütterungen/Schwingungen, die von derartigen Anlagen ausgingen, wären keine Auflagen formuliert. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot und den Trennungsgrundsatz (bei der Planung würden miteinander unverträgliche Nutzungen und Auswirkungen nicht ausreichend räumlich voneinander getrennt) sowie gegen die Würdigung einer Abwägungsdisproportionalität dar. Der Betrieb einer KWK-Anlage wirke sich auch auf die in unmittelbarer Nähe befindlichen benachbarten Grundstücke/Anwesen aus. Betroffene müssten erkennen können, welchen Belastungen ihre Grundstücke/Anwesen durch den Betrieb einer derartigen Anlage ausgesetzt seien. Dies sei mangels konkreter Feststellungen jedoch nicht möglich.

Man trage einen Einwand zu § 11 Abs. 12 der Satzung (Schallschutz) vor:

Wie diese Forderung in der genannten Vorschrift umgesetzt werden könne und solle, sei nicht dargelegt. Hinsichtlich der Erschütterungen/Schwingungen, die von derartigen Anlagen ausgingen, seien keine Auflagen formuliert. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar. Der Betrieb einer KWK-Anlage wirke sich auch auf die in unmittelbarer Nähe befindlichen benachbarten Grundstücke/Anwesen aus. Betroffene müssten erkennen können, welchen Belastungen ihre Grundstücke/Anwesen durch den Betrieb einer derartigen Anlage ausgesetzt seien. Dies sei mangels konkreter Feststellungen jedoch nicht möglich.

Auf dem Planungsgelände solle eine KWK-Anlage entstehen, die ab einer Feuerungswärmeleistung von > 1 MW genehmigungsbedürftig sei. Offenbar um der Genehmigungspflicht zu entgehen, sei eine Feuerungswärmeleistung < 1 MW angegeben worden. Dass diese Kapazität für das ganze Gebiet nicht ausreichen könne, liege auf der Hand und sei auf Nachfrage hin auch bestätigt worden. Für das geplante Gesamtprojekt würden wohl eher 2 bis 3 MW benötigt.

Um die Schadstoffbelastungen durch die KWK-Anlage herunterzuspielen, sei unter 7.2.5.1. „Prognose bei Durchführung der Planung“ auch noch behauptet worden, dass zwar in der Hauptwindrichtung West-Ost durch die Riegelbebauung eine Barriere entstehen würde, aber eine Durchströmung des Planungsgebietes

mit Luft in Nord-Süd-Richtung weiterhin gegeben sein würde. In Mitteleuropa gebe es jedoch fast keine Nord-Winde und selbst wenn es solche gäbe, wäre eine Durchströmung des Planungsgebietes von Nord nach Süd nicht möglich, weil im Süden ebenfalls eine Schallschutzwand errichtet werden solle.

Zu den durch die KWK-Anlage entstehenden Lärm-/Schallbelastungen und Erschütterungen/Schwingungen lägen keinerlei konkrete Feststellungen vor. Unter 7.2.1.2 „Geplante Maßnahmen“ werde ausgeführt, dass Schutzmaßnahme im Bereich der KWK-Anlage erst im weiteren Verfahren konkretisiert werden müssten. Dies verstoße im jetzigen Verfahrensstand sowohl gegen den Bestimmtheitsgrundsatz als auch gegen das Bundesimmissionsschutzgesetz und das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Derartige Prüfungen hätten bereits vor 4 Jahren bzw. vor der Beschlussfassung über die Aufstellung eines Bebauungsplans erfolgen und deren Ergebnis öffentlich bekannt gegeben werden müssen, was nicht der Fall gewesen sei. Eine Heilung dieses Rechtsmangels komme nicht mehr in Betracht, da keine verfahrensmäßige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB an der Vorprüfung im Einzelfall stattgefunden habe.

Unabhängig von der UVP-Pflichtigkeit des Vorhaben, sei trotz der unterschiedlichen relevanten Emissionsquellen keine gutachterliche Gesamtbewertung im Hinblick auf die Konzentration der relevanten Luftschadstoffe gemäß der 39. BImSchV, TA Luft erfolgt.

Hinzu komme noch folgendes: Bekanntlich erzeugten KWK-Anlagen unabhängig von ihrer Größe meist hohe Schallemissionen, die aufgrund der Geräuschcharakteristik von Verbrennungsmotoren auch ausgeprägte tieffrequente Pegelanteile enthielten. Wenn die geplante KWK-Anlage direkt in einem Wohngebiet errichtet werden würde, dann könnten ohne entsprechende Maßnahmen hohe beeinträchtigende Schallimmissionen entstehen. Bisher sei nicht dargelegt worden, welche entsprechenden Maßnahmen im konkreten Fall umgesetzt werden sollten und mit welcher Effizienz. Unter 4.11.3. „Kraft-Wärme-Kopplungsanlage“ sei ausgeführt worden, dass erst im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens ein Nachweis über die abgestrahlten Geräusche im Hinblick auf tieffrequentierte Geräusche erbracht werden müsse. Dieses Vorgehen verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot.

Von den Auswirkungen einer derartigen Anlage wären auch die Bestandsbewohner betroffen. Insbesondere auch von den Erschütterungen/Schwingungen, die von derartigen Anlagen ausgehen würden und sich auf die Wohngebäude in der Nachbarschaft rasch übertragen könnten, da sich das gesamte Planungsgebiet auf der Münchner Schotterebene befinde, ebenso die Gebäude in der Nachbarschaft. Die Ausbreitungsgeschwindigkeit für Schotter ist deutlich höher als für Sand oder Erde.

Selbst im Rahmen von Gleisbau- und Brückenarbeiten im Bereich der S-Bahntrasse der S7 komme es zu Erschütterungen in den umliegenden Wohngebäu-

den. Die Schwingungen seien im Haus der Einwendenden sogar im obersten Stockwerk wahrnehmbar. Erschütterungen, insbesondere dauerhafte, wie sie z.B. von einer KWK-Anlage ausgingen, könnten zu Schäden an den Bestandsbebauungen führen.

Unter 4.12. „Erschütterung, Körperschallübertragung“ sei hinsichtlich der durch eine KWK-Anlage ausgehenden Erschütterungen vorgetragen worden, dass relevante Erschütterungen und Sekundärluftschalleffekte durch eine Entkoppelung der Motoren und/oder Trennfugen in der Bauausführung verhindert werden könnten. Ein Nachweis darüber, dass diese Maßnahmen im Planungsgebiet zum Schutz der Nachbarschaft ausreichen würden, sei nicht beigebracht worden. Außerdem würde bei einer Entkoppelung der Motoren eine höhere Feuerleistung benötigt werden. Ein solches Kraftwerk wäre genehmigungs- und UVP-pflichtig.

Unter 7.2.1.2. „Wirkungsbereich Erschütterungen“ sei nicht ausgeschlossen worden, dass sich entstehende Schwingungen ausbreiten und in Decken und Wänden zu Erschütterungsimmissionen führen würden. Die Erschütterungsquellen würden vor allem Gebäude in deren Nahbereich zu Schwingungen anregen. Eine Konkretisierung von Schutzmaßnahmen im Bereich der KWK-Anlage solle dennoch erst im weiteren Planungsverfahren erfolgen. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar.

Derartige Anlagen seien mit erheblichen Lärmbelastungen, Schadstoffausstößen und Erschütterungen/Schwingungen verbunden. Die Erschütterungen könnten sich durch den Schotteruntergrund im ganzen Wohngebiet ausbreiten. Hier solle offenbar etwas verschleiert werden. Man fordere, dass alle Fakten auf den Tisch gelegt würden, damit man die zusätzlichen Belastungen beurteilen könne. Man frage, wie der Genehmigungsprozess für diese große Anlage in dem Planungsgebiet aussähe. Man frage, ob das überhaupt zulässig sei, mit Blick auf die Bestandsbebauung.

In der Gesamtbetrachtung der aufgeführten Punkte reichten für die Bestandsbebauung weder das Verkehrsgutachten aus, noch werde hier der zusätzlichen Lärmbelastung für die Bestandsbebauung Rechnung getragen. Die zugrundeliegenden Abwägungsprozesse seien hier nicht angemessen durchgeführt worden und stellten aus Sicht der Einwendenden eine unangemessene Benachteiligung der Bestandsbebauung dar.

Bezogen auf die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse merke man an, dass KWK-Anlagen > 1 MW genehmigungspflichtig seien. Für ein Planungsareal dieser Größenordnung werde nach Hochrechnung eine Kapazität von deutlich über 2 MW benötigt. Mit derartigen Anlagen seien erhebliche Belastungen (Lärm, Schadstoffausstoß, Erschütterungen und Schwingungen) verbunden. Bei dem hier vorliegenden Schottergrund würden sich Erschütterungen im ganzen Siedlungsgebiet ausbreiten. Es seien keine Aushänge über den Stand eines Geneh-

migungsverfahren einsehbar gewesen.

Durch den parallel zur Autobahn A8 geplanten „Bauriegel“ werde die Durchlüftung des Wohngebietes zwischen Balanstraße im Westen, Autobahn A8 im Osten, Eisenbahn im Norden und der Fasangartenstraße im Süden total abgeblockt. Dadurch werde eine nicht hinnehmbare Situation für die bisherigen und evtl. Neubewohner geschaffen. Es sei auch zu erwarten, dass sich das „Grundrauschen“ der tiefergelegten Autobahn durch eine Wand an ihrer Westseite, durch die damit entstehende Reflexion, zu einem unerträglichen Lärmpegel erhöhen werde.

Für die geplante KWK-Anlage dürfte sogar ein Kamin ohne Höhenbegrenzung errichtet werden.

Gegen diese Planungen der Landeshauptstadt München erhebe man nachfolgende Einwendungen, da durch den bereits erfolgten Billigungsbeschluss für den ausgelegten Bebauungsplan und für die Änderung des Flächennutzungsplans die Rechte der Einwendenden auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG), Eigentum (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG) sowie das Trennungsgebot, das Gebot der Konfliktbewältigung, das Rücksichtnahme- und Abwägungsgebot, die Vereinbarkeit mit höherrangigem Recht verletzt würden. Zudem bestünden erhebliche Zweifel, inwieweit das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter dem Druck der raschen flächendeckenden Erreichung von Nachhaltigkeits-Vorgaben und Ziel-Zahlen für Wohneinheiten aus zahlreichen laufenden verordneten politischen Programmen überhaupt zu einer fairen Gewichtung und objektiven Abwägung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange fähig sei. Es könnten Vorwegbindungen und Gefälligkeitsplanungen nicht ausgeschlossen werden.

Ganz persönlich möchte man vorab auf folgende Beeinträchtigungen der Rechte der Einwendenden durch die ausgelegten Planungsänderungen im Parallelverfahren mit der Aufstellung des Bebauungsplans hinweisen: Das Grundstück, das die Einwendenden bewohnten, grenze direkt an das Planungsgebiet. Die Einwendungen richten sich u.a. gegen die heranrückende Bebauung im Bestand, wobei der Schwerpunkt der Ausführungen auf die beiden geplanten EEWärmeG-fähigen Anlagen-Typen zur Energieversorgung gelegt werde. Auch hier wäre man von den schädlichen Auswirkungen von Anlagenbau und -betrieb direkt betroffen.

Zitiert werden zwei Textstellen aus den Punkten „4.21. Energieversorgung“ und „7.2.9. Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie (Energiebedarf, Energieversorgung, Energieverteilung)“ aus dem Beschluss Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 18082.

Was die Erwähnung der beiden geplanten EEWärmeG-konformen Anlagen-Typen in den Zitaten angehe, so falle auf, dass keine Festsetzungen zur genauen technischen Bezeichnung und Beschreibung gemacht würden, erst recht nicht mit Bezug zum Standort im Planungsgebiet. Es sei vage die Rede sowohl von ei-

ner KWK mit Gas-Brennwert-Anlage am Süden des Bauraumes 8 als auch von einer Wärmepumpen-Anlage mit Gas-Brennwert-Anlage, wobei die erstere als unterirdische Nebenanlage dienen sollte. Beide Anlagen sollten an die bereits vorhandene öffentliche Gasversorgung angeschlossen werden. Diese unklaren, wenig standortbezogenen Umschreibungen widersprechen dem Bestimmtheitsgebot, welches einen zu großen Interpretations-Spielraum vermeiden sollte. Man frage, ob dies darauf abzielen sollte, dass Einwendungen nicht gezielt und substantiell formuliert werden könnten.

Unter diesen Umständen sehe man sich gezwungen, unter Vorbehalt von einem unterirdischen Erdgas-und/oder-Biogas-BHKW und einer Erdgas-Hybrid-Heizung in Kombination mit Solarthermie/Photovoltaik auszugehen. Die Identifizierung der KWK-Anlage als BHKW-Implementierung werde gestützt durch den Titel des Gutachtens „Immissionstechnische Einschätzung zum Betrieb eines BHKW, Februar 2019“ (aus dem Anhang des Textteils), dessen Inhalt zu allgemein und nicht zugeschnitten auf den vorgesehenen Standort im Plan zu beurteilen sei. Es sei zu rügen, dass sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in puncto Input des BHKWs bedeckt halte. Man frage, ob es sich beim Input nur um Erdgas oder auch um Biomasse/Substrate handle, die vor Ort verbrannt werden sollen oder um Abgase/Biogas/Flüssiggas, was z.T. angeliefert werden müsste. Man frage auch, ob eventuell sogar der Grünabfall aus den Silos der nahe gelegenen offenen Kompostieranlage als Input verwendet werden sollten oder die Haushaltsabfälle aus der braunen Tonne.

Des Weiteren gehe aus dem Textteil des ausgelegten Plans nicht die genaue Platzierung der Hybrid-Heizungs-Anlagen hervor, so dass man wieder auf Vermutungen angewiesen sei. Es scheine so, als ob ein oder mehrere Hybrid-Heizungs-Systeme in jeweils einem der sieben Punkthäuser untergebracht werden sollten, während die Kompakt-Wohnblöcke mit der Lärmschutzbebauung zur Autobahn sowie die Kindertagesstätte allein über das unterirdische BHKW versorgt werden sollten. Womit man bei der in einem der Zitate vorkommenden Feuerungswärmeleistung des BHKWs von angeblich unter 1 MW wäre. Dass diese Angabe nicht stimmen könne, demonstriere man im folgenden anhand der Feuerungswärmeleistung eines vergleichbaren BHKWs. Als Vergleichs-Vorlage für das geplante Gas-BHKW biete sich nämlich die 2016 fertiggestellte unterirdische Rheiner Energie-Anlage „Sürther Feld“ in Köln an, da sie 200-300 Haushalte auf einer Wohnfläche von 30.000 m² mit „Öko-Wärme“ versorge, während es im vorliegenden Planungsfall mindestens 230 Wohneinheiten auf einer Wohnfläche von 45.000 m² wären. Es handle sich bei der Anlage um eine 6 m tiefe, 100 m² große 2.1-MW-Verbrennungsanlage, welche fast 24 Stunden in Betrieb sei, über ein Einstiegshäuschen zugänglich sei und deren beide Schornsteine vom Erdboden aus ca. 20 m hoch seien. Das BHKW habe eine Leistung von 250 KW elektrisch und 270 KW thermisch.

Die geplante KWK-mit-Gas-Brennwertanlage könne also niemals ein Mini-BHKW

sein, sondern müsste ein mittelgroßes BHKW darstellen, welches eine Feuerungswärmeleistung des eingesetzten Inputs von mindestens 2 MW zur Weiterleitung von Wärme oder Gas benötige. Zu beachten sei, dass im Bauplanungsrecht auf die installierte elektrische Leistung abgestellt werde, während das Immissionsschutzrecht die Feuerungswärmeleistung einer Anlage als Maßstab bestimme. Die Gesamtfeuerungswärmeleistung beschreibe den Energiegehalt der gesamten verwendeten Biomasse/Gas und umfasse nicht allein den damit erzeugten Strom, sondern auch die anfallende Wärme. Die installierte Leistung beschreibe dagegen nur die Menge der durch die Anlage erzeugten Elektrizität. Sehr bemerkenswert sei, dass, dank des derzeit technisch möglichen Wirkungsgrads von Verbrennungsmotoren bzw. Gasturbinen von 30 % und 40 %, 0,5 MW elektrische Leistung mehr als 1 MW Feuerungswärmeleistung entspräche. Die in den oben genannten Zitaten angegebenen minimalen Eckdaten wären demnach falsch (zumal nach Angaben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für ein Minimum von 230 Wohneinheiten mindestens 50 % des Jahres-Wärmeenergiebedarfs aus der KWK-Anlage gewonnen werden sollten). Es sei faktisch von einem Pendant zum oben angeführten Rheinenergie-BHKW auszugehen, und somit wäre die Gas-BHKW-Anlage in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht unbedingt genehmigungsbedürftig.

Sollte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mehrere „Satelliten-Mini-BHKW-Anlagen“ planen, welche jeweils nur < 1 MW Feuerungswärmeleistung aufweisen würden, um aus der Genehmigungspflicht zu fallen, so würde hier die UVP-Pflicht für kumulierende Bauvorhaben zuschlagen. Die §§ 10 bis 13 UVPG regeln detailliert die UVP-Pflicht bei kumulierenden Vorhaben. Die Regelungen dienen der Umsetzung der UVP-Richtlinie unter Beachtung der Rechtsprechung des EuGHs und der deutschen Verwaltungsgerichtsbarkeit. Im Wesentlichen gelte für die Beurteilung kumulierender Vorhaben folgendes: Kumulierende Vorhaben lägen vor, wenn mehrere Vorhaben derselben Art von einem oder mehreren Vorhabenträgern durchgeführt würden und in einem engen Zusammenhang stünden. Ein enger Zusammenhang läge vor, wenn sich der Einwirkungsbereich der Vorhaben überschneide und die Vorhaben funktional und wirtschaftlich aufeinander bezogen seien. Technische und sonstige Anlagen müssten zusätzlich mit gemeinsamen betrieblichen oder baulichen Einrichtungen verbunden sein (§ 10 Abs. 4 UVPG). Kumulierende Vorhaben würden gemäß § 10 Abs. 1 bis 3 UVPG zusammen den maßgeblichen Größen- oder Leistungswerten für die unbedingte UVP-Pflicht bzw. den Werten für die Vorprüfung zugeordnet.

Als selbständige gewerbliche Nutzung seien Anlagen zu Erzeugung und Speicherung erneuerbarer Energien sowie KWK-Anlagen in Dorf-, Kern- und Mischgebieten sowie in Gewerbe- und Industriegebieten als Nutzungsart allgemein, in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässig; unzulässig seien sie lediglich in reinen Wohngebieten. Die Festsetzung solcher Flächen komme vorrangig für Anlagen in Frage, für die ein eigener Standort gesichert werden müsse. Die Notwendigkeit werde sich in der Regel aus einem gesonderten, lokalen oder überge-

ordneten Versorgungskonzept ergeben und sei auf dieser Grundlage im Bebauungsplan begründbar. Dabei sei jeweils der Störgrad der Anlage, gegebenenfalls durch geeignete Festsetzungen, z.B. zum Lärmschutz, zu berücksichtigen. Die Sicherung von Flächen für Versorgungsanlagen für regenerative Energien könne Entschädigungs- und Übernahmeansprüche nach § 40 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 2 und Abs. 3 BauGB auslösen. Weiterhin könnten Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien in alten Baugebieten als Nebenanlagen zugelassen werden. Die dazu notwendige räumliche Unterordnung gegenüber der Hauptnutzung könne dann angenommen werden, wenn z.B. eine Solaranlage nicht über die Dach- oder Wandfläche des Gebäudes hinausgehe. Aber auch gebäudeunabhängige Solaranlagen oder Anlagen zur Nutzung der Geothermie seien bauplanungsrechtlich als untergeordnete Nebenanlagen einzustufen, soweit sie der Eigenart des Baugebietes nicht widersprüchen. Unter dem Aspekt der funktionellen Unterordnung werde durch § 14 Abs. 3 BauNVO geregelt, dass Solaranlagen auf Dächern und an Wänden sowie Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen in Gebäuden auch dann als untergeordnete Nebenanlagen gelten würden, wenn die durch sie erzeugte Energie vollständig oder überwiegend ins öffentliche Netz eingespeist würde. Anders als bei sonstigen Nebenanlagen werde hier also auf das Merkmal der funktionellen Unterordnung verzichtet, so dass es diesbezüglich keiner Festsetzung im Bebauungsplan bedürfe.

Zitiert werden die Absätze unter 4.11.3. „Kraft-Wärme-Kopplungsanlage“ aus dem Beschluss Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 18082.

Wie in den Absätzen ersichtlich, könne das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die praktische Erreichbarkeit dieser ambitionierten Ziele offenkundig nicht näher ausführen. Im Text werde vielmehr behauptet, dass Schutzmaßnahmen gegen Lärm- und Schallbelastungen im Bereich der KWK-Anlage erst im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens konkretisiert und nachgewiesen werden müssten. Dies verstoße im jetzigen Verfahrensstand sowohl gegen den Bestimmtheitsgrundsatz als auch gegen das BImSchG und das UVPG. Derartige Prüfungen hätten bereits vor vier Jahren bzw. vor der Beschlussfassung über die Aufstellung eines Bebauungsplans erfolgen und deren Ergebnis öffentlich bekannt gegeben werden müssen, was nicht geschehen sei. Eine Abhilfe dieses Rechtsmangels komme nicht mehr in Frage, da keine verfahrensmäßige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB an der Vorprüfung im Einzelfall stattgefunden habe.

Wie vorhin festgestellt, würde das zum unterirdischen BHKW zugehörige Zugangshäuschen über der Erde und/oder würden die Kamine/Schornsteine mit hoher Wahrscheinlichkeit das angrenzende Kompakt-Wohngebäude am Süden des Bauraums 8 streifen. Folglich würde das Einstieghäuschen samt hoher Kamine nicht nur eine bedrängende, wuchtige Wirkung entfalten, sondern es würden auch Schwingungen, Erschütterungen, Körperschall, Brummen, tieffrequente Geräusche rund um die Uhr direkt darauf übertragen werden. Selbst im Rahmen von Gleisbau- und Brückenarbeiten im Bereich der S-Bahntrasse der S7 komme

es zu Erschütterungen in den umliegenden Wohngebäuden. Die Schwingungen seien sogar im obersten Stockwerk wahrnehmbar. Weitere Schallquellen: Über den Vorhabengrundstücken flögen nachts immer wieder Hubschrauber und dies relativ tief, u.a. wegen der Autobahn. Zudem produziere der S-Bahn- und der Autobahn-Verkehr störenden Lärm. Erschütterungen, insbesondere dauerhafte, wie sie z.B. von einer KWK-Anlage ausgingen, könnten zu Schäden an den Bestandsbebauungen führen. Das nächtliche Gasabfackeln werde eine laute Geräuschkulisse darstellen, auch werde Dauerlärm durch das Abfackeln von überschüssigem Biogas erwartet, falls das BHKW nicht nur Erdgas verbrenne, sondern auch Biogas.

Mögliche Lärmquellen des BHKWs, von denen eine extreme Lärmbelästigung ausgehen könnte, sind die Verbrennungsmotor-/Gasturbinen-Anlage einschließlich der Nebenaggregate, möglicherweise eine Biogaserzeugungs-Anlage, der anlagenbezogene Fahrverkehr. Die maßgeblichen Immissionen in der Wohnnachbarschaft würden durch folgende Geräuschquellen der geplanten Gas-BHKW-Anlage bestimmt: Schallabstrahlung durch die bauliche Hülle um das BHKW, Zuluft- und Abluftöffnungen zum/vom BHKW-Raum, Abgasmündung des Verbrennungsmotors, Not- und Gemischkühler, Abgaswärmetauscher, Abgasverrohrung, Schalldämpferkörper, Gasdruckerhöhungsgebläse, Gasreinigung, Oxidationskatalysator, insbesondere bei geringen Abständen zwischen der BHKW-Anlage und der Wohnnachbarschaft. Die bestimmenden Geräuschquellen beispielsweise einer Biogasanlage im Beurteilungszeitraum „nachts“ der TA Lärm seien: der Feststoffeintrag, die Antriebsmotoren der Rührwerke an den Behältern. Da das BHKW unter der Erde gebaut werden solle, könnte die Anwohnerschaft nicht einmal grob in Augenschein nehmen, ob und inwieweit die Genehmigungsvorschriften, DIN-Standards und EU-Richtlinien für ein BHKW wirklich erfüllt würden.

Zitiert wird der Absatz unter 4.12. „Erschütterung, Körperschallübertragung; Erschütterung durch die Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage“ aus dem Beschluss Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 18082.

Man frage, was im Fall von Gasturbinen geschehe. Für solche unausgegorenen „Lösungskonzepte“ wie im Zitat fehle dem Einwendenden der Sinn, zumal die Lärmbelästigung - wie weiter oben schon genannt - auch von vielen anderen Komponenten des BHKWs ausgehen würde.

Zum Themenkreis „Bioaerosole/Hygiene/Erkrankungen“ gebe es folgendes zu bedenken: Biogas-BHKWs mit integrierter Substrat-Gärung könnten Auslöser von Erkrankungen durch Endotoxine, welche hitzebeständig seien, sein, so dass die Fermenter-Temperatur von 30-40°C auf deren Lebensfähigkeit keinen Einfluss hätte. Gärreste mit den darin möglicherweise enthaltenen Endotoxinen würden auch in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauungen ausgebracht und wären u.a. für Atemwegserkrankungen, chronische Bronchitis, Einschränkung der Lungenfunktion u.v.m. verantwortlich. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielten die Fein-

staubemissionen des Motors der Gas-BHKW-Anlage. Bewohner*innen der Neubebauung könnten beim Lüften durch Staub, Keime und Schadstoffe belastet werden.

Quellen wären die hier behandelten EEWärmeG-kompatiblen Anlagen zur Energieversorgung, die offene Kompostieranlage in dann ca. 70 m (dank der drohenden Zerstörung der Kalt- und Frischluftschneise), der geplante Großmengenwertstoffhof und die Autobahn in ca. 40 m Entfernung sowie Schadstoffe aus den geplanten Tiefgaragen und dem Umgebungsverkehr.

Das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (Seveso-Hi-Richtlinie) verpflichtete die Kommunen, bei der Bauleitplanung angemessene Sicherheitsabstände zwischen Störfallbetrieben und schutzbedürftigen Nutzungen zu berücksichtigen. Die Bestimmung des jeweils angemessenen Sicherheitsabstandes sei anhand anlagentypischer Faktoren im Einzelfall – in der Regel gutachterlich - zu ermitteln; dabei würden Maßnahmen und Vorkehrungen des Anlagenbetreibers, die ihm immissionsschutzrechtlich auferlegt worden seien oder zu denen er sich freiwillig verpflichtet habe, berücksichtigt, nicht jedoch Maßnahmen an benachbarten zu schützenden Objekten. Sofern der angemessene Sicherheitsabstand nicht bekannt sei, sei der im Leitfaden KAS-181 benannte anlagentypische Achtungsabstand maßgeblich, der die tatsächlich getroffenen Maßnahmen und Vorkehrungen nicht berücksichtige und daher in der Regel größer sei als ein gutachterlich ermittelter Sicherheitsabstand. Insbesondere bei Planungen im Bestand, bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit und unter dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sei es oft kaum möglich, die festgelegten Sicherheits- bzw. Achtungsabstände einzuhalten. In solchen Fällen sei zu prüfen, ob die Auswirkungen eines möglichen „Dennoch-Störfalls“ auf schutzbedürftige Nutzungen durch geeignete Festsetzungen, die auf die im Umfeld zulässigen Nutzungen, Gebäude oder Anlagen abstellten, in einem Bebauungsplan ausgeschlossen oder gemindert werden könnten.

Auch für das in Aussicht gestellte unterirdische Gas-BHKW würde eine Störfallverordnung (StörfallV) bezüglich Bau und Betrieb vorliegen. Unter der Erde würde sich das Einstiegshäuschen und somit auch die Anlage selbst laut aktuellem Plan sehr nahe an einer der zu erstellenden Wohnanlagen am Südenende von Bau- raum 8 befinden, was das Risiko bei einem Störfall deutlich erhöhe. Handelt es sich um eine Biogas-Anlage, wäre das Gefahrenpotential insbesondere in den unmittelbaren Bereichen potentieller Austrittsquellen des Biogases gegeben (z.B. an den Gärbehältern, den Abblasöffnungen für Überdruck und sonstigen gasführenden Systemen). Schützenswerte Objekte in der Nähe wären die bereits existierende Kita und die geplante sowie die Wohnhäuser in der Nähe. Im ausgelegten beschlossenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 werde nicht erläutert, wie das oberirdische Einstiegshäuschen gegen unbefugte Personen, wie z.B. Kinder, Jugendliche, Migranten, Personen ohne Migrationshintergrund gesi-

chert werden könnte, damit Manipulationen des BHKWs (Brand-, Havarie- und Explosionsgefahr) nicht stattfinden. Daher frage man nochmals ausdrücklich, inwieweit Feuerwehr und Notarzt/Rettungsdienst schnellen Zugang zum BHKW im Katastrophenfall hätten. Wie bereits erwähnt, seien unterirdische BHKWs, was das Platzangebot im Inneren der Anlagen betreffe, meist sehr beschränkt. Da alles auf engem Raum untergebracht werden müsse, seien Zugänglichkeit und damit auch die Wartungsfreundlichkeit deutlich eingeschränkt. Bei wärmegeführten BHKWs mache die KWK die Fernwärmezuleitung über Rohre erforderlich – man frage, was bei Lecks oder veralteten Leitungen passiere.

Zu diesem wichtigen Themen-Komplex „Mögliche Störfall-Gefahr“ nehme das Referat für Stadtplanung und Bauordnung keine Stellung.

Stellungnahme:

Der Einwand verkennt das Verhältnis von Bebauungsplangebiet und Außenbereich (§ 35 BauGB). Es ist gerade Sinn und Zweck der Bauleitplanung – nach entsprechender Abwägung aller Belange – Baurecht im Sinne einer durch die Kommune gewünschten baulichen Entwicklung zu schaffen. (Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Ziffer A 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG)

Die Belange, die im Einwand durch das Zitat verschiedener Normen benannt werden sollen, wurden im Rahmen der Abwägung nach Auffassung der Plangeberin ordnungsgemäß gewichtet.

Allgemein wird zum Umgang mit Immissionsschutz-Belangen im hiesigen Bebauungsplanverfahren auf die Ausführungen unter der Stellungnahme unter Ziffer 7.1.1 - Allgemeines zu Lärm und Luftschadstoffen /Gesundheit Bezug genommen. Den materiellen Anforderungen des § 50 BImSchG wird angemessen Rechnung getragen.

Die nachbarlichen Interessen und das allgemeine Gebot der Rücksichtnahme werden im Rahmen der Errichtung etwaiger Photovoltaikanlagen spätestens auf Ebene des Bauordnungsrechts hinreichend berücksichtigt.

Notwendige Bestandteile des BHKW, wie etwa der angesprochene Transformator, sind ebenfalls im Einklang mit den einschlägigen Immissionsschutzbestimmungen zu errichten. Die Vermutung, hier solle ein „Monster“ installiert werden, ist unsachlich.

Die Festsetzung im vorgesehenen Bebauungsplan ist auch hinreichend bestimmt. Es ist sachgerecht, bestimmte Fragen der Bauausführung erst in nachgelagerten Genehmigungsverfahren abschließend zu bearbeiten. Bezüglich der Normenklarheit wird verwiesen auf Ziffer A 2 Bauleitplanung Flä-

Die Einwände auf den vorangegangenen ca. 18 Seiten beziehen sich zum größten Teil auf eine Kraft-Wärmekopplungs-Anlage bzw. ein Blockheizkraftwerk, das hier nicht Gegenstand der Bauleitplanung ist. Im vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße wird nur dessen unterirdischer Standort festgesetzt – für den Fall, dass eine solche Anlage hergestellt werden soll.

Diese Äußerungen zur Genehmigungsfähigkeit, zum Betrieb, zur Art der Brennstoffe und zu den Emissionen dieser KWK-Anlage, zu deren erforderlicher Größe für die Versorgung der geplanten Wohnungen und zu deren notwendiger Leistung, die hier genauso wenig feststeht, wie die Bereitschaft der Landeshauptstadt München, überhaupt eine solche Anlage zu errichten und zu betreiben, sind hier nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Festzuhalten bleibt allerdings vorab, dass eine ausreichend dimensionierte Anlage wohl nachhaltiger und mit geringeren Luftschadstoffemissionen betrieben werden kann, als eine vergleichbare Anzahl an Einzelfeuerstätten.

Konkrete Planungen für das BHKW liegen nicht vor.

Wie in der Begründung des Bebauungsplans ausgeführt, sind relevante immissionsschutzfachliche Themen im Zuge der Genehmigungsplanung, u.a. auch für eine KWK-Anlage detailliert zu untersuchen.

In der geruchstechnischen Untersuchung (Geruchstechnisches Gutachten Bericht Nr. 700-5494-GE-1 vom 26.04.2019) wurde die Geruchsimmisions-Richtlinie (GIRL) als Beurteilungsgrundlage herangezogen.

Die vorherrschenden Windrichtung im Planungsgebiet und der näheren Umgebung ist West bis Südwest.

Grundsätzlich entstehen durch gasbetriebene (keine Biogase) Otto-Motoren keine relevanten Geruchsemissionen. Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens für das BHKW sind jedoch alle relevanten Emissionen (u.a. Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Gerüche) zu erheben und zu prüfen, ob relevante Einwirkungen auf die unmittelbare Nachbarschaft ausgeschlossen werden können.

Die 12. BImSchV ist bei dem Betrieb eines BHKW meist nicht zu beachten, da die dort genannten Mengenschwellen (vgl. Anhang I der 12. BImSchV) meist nicht überschritten werden. Für den Fall, dass die Mengenschwellen doch überschritten werden, wäre im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens die Störfallverordnung zu berücksichtigen. Eine Festsetzung dazu erfolgt jedoch nicht im Bebauungsplan. Konkrete Anforderungen ergeben sich somit alleine unter Berücksichtigung der 12. BImSchV.

Für die Errichtung der KWK-Anlage wird gemäß § 11 Abs. 12 der Satzung festge-

setzt, dass „am nächstgelegenen Immissionsort im WA 2 die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm sichergestellt ist und die abgestrahlten Geräusche nicht ausgeprägt tieffrequentiert im Sinne der DIN 45680 sind.“ Relevante Immissionen durch Erschütterungen bzw. Schwingungen entstehen beim Betrieb von BHKW-Anlagen im Regelfall nicht. Gemäß der Begründung des Bebauungsplans werden relevante immissionsschutzfachliche Themen im Zuge der Genehmigungsplanung detailliert untersucht.

Gemäß der Ziffer 4. 11.3. in der Begründung des Bebauungsplans wird jedoch auf die Genehmigungsplanung verwiesen, in der ggf. relevante Immissionen durch Schall-, Luftschadstoff-, und Erschütterungsemissionen ausgehend von der BHKW-Anlage zu untersuchen bzw. zu vermeiden sind.

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB können aus städtebaulichen Gründen Flächen für KWK-Anlage festgesetzt werden. Es stellt keinen Verstoß gegen ein „Bestimmtheitsgebot“ dar, dass im Bebauungsplan nichts dazu ausgeführt wird, was im Bebauungsplan gar nicht zu regeln ist, bzw. im vorliegenden Fall auch gar nicht näher bestimmt werden muss.

Im vorliegenden Fall ist kein Biogas-BHKW vorgesehen, so dass Lärmemissionen durch relevanten anlagenbezogenen Fahrverkehr, Feststoffeintrag und die Antriebsmotoren der Rührwerke nicht vorliegen. In der 8. Projektnotiz vom 27.02.2019 wurden die möglichen Immissionen durch die geplante BHKW-Anlage untersucht. Dabei wurden Anforderungen formuliert, damit die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten werden. Gemäß der Begründung des Bebauungsplans werden relevante immissionsschutzfachliche Themen im Zuge der Genehmigungsplanung detailliert untersucht.

Der Einwand, dass für die geplante KWK-Anlage ein Kamin ohne Höhenbegrenzung errichtet werden dürfte, wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Genehmigungsplanung ist voraussichtlich eine Abgashöhenberechnung durchzuführen. (Es wird diesbezüglich auch auf die Ausführungen unter Ziffer A 3.4.5 Dachform, Dachaufbauten, Dachbegrünung - § 13 der Satzung und die Erläuterung der Festsetzungen in der Begründung – auch zur Nutzung von Anlagen der Solarenergie - unter den Punkten 4.13. und 4.21 verwiesen.)

- Zum Genehmigen von Anlage im Außenbereich, siehe Stellungnahme unter 1.2 Baurecht (derzeit / künftig), Planungsrecht - Bauordnungsrecht - Anbauverbotszone gemäß Bundesfernstraßengesetz FStrG und unter 2.9.3 Bundes Immissionsschutzgesetz,
- zur Lage der GTGa und ihrer Einfahrten und Ausfahrten, siehe Stellungnahme unter 6.6.2 Gemeinschaftstiefgaragen - Zufahrten und Ausfahrten
- zu Gerüchen, siehe Stellungnahme unter 7.3.3
- zur Kompostierungsanlage, siehe Stellungnahmen unter 7.5.
- zu Erschütterungen, siehe Stellungnahmen unter 8.1.
- zur Beteiligung der Behörden:

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB fand vom 20.04.2017 bis 26.05.2017 statt. Die erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand vom 19.06.2019 bis 19.07.2019 statt. Die Stellungnahmen und Hinweise wurden im Billigungsbeschluss bereits berücksichtigt. Siehe auch Stellungnahme unter 2.2 Beteiligung der Fachstellen.

- zu Windrichtung etc. wird auf die Stellungnahme Ziffer A 9 Stadtklima verwiesen

Die Nutzung von Solarenergie wird im Bebauungsplan nicht zwingend gefordert. Solaranlagen sind jedoch ausdrücklich zugelassen. Siehe hierzu auch die Ausführungen zu A 11.3 Energie .

Es werden Anlage(n) zur Energieversorgung der geplanten Gebäude installiert. In der Regel bestehen diese Anlagen (sogenannte Ortsnetzstationen) aus einer Mittelspannungsschaltanlage, einem oder mehreren Transformatoren (20 kV/400 V) und einer Niederspannungshauptverteilung. Um die Grenzwerte der 26. BImSchV sicher einzuhalten, ist gemäß der LAI-Hinweisen (Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz, September 2014), Kap. II.3.1, ein Abstand von 1 m ausreichend. Nur in diesem Bereich erzeugen diese Anlagen „einen (sich) signifikant von der Hintergrundbelastung abhebenden Immissionsbeitrag“. Da diese Anlagen in der Tiefgarage anzuordnen sind, kann davon ausgegangen werden, dass sich in einem Umkreis von 1 m um so eine Ortsnetzstation keine Orte befinden, die zum dauerhaften Aufenthalt von Personen bestimmt sind.

Das Trennungsgebot aus dem Bundes Immissionsschutzgesetz - gemeint ist hier wohl der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG unterliegt den Anforderungen des Abwägungsgebots und kann – wenn gewichtige Gründe dies rechtfertigen – im Wege der Abwägung überwunden werden. Stellungnahme dazu, siehe unter Ziffer A 2.6 Abwägung. Zur Rücksichtnahme siehe Stellungnahme unter Ziffer A 2.7.1 Rücksichtnahmegebot.

7.5 Kompostierungsanlage

7.5.1 Kompostierungsanlage - Genehmigung

Die offene Kompostieranlage, nur durch die Autobahn plus 40 Meter vom Bebauungsgebiet getrennt, sei in ihren Auswirkungen falsch bewertet, denn bei entsprechender Wind- /Wetterlage stinke es. Und das könne sich nach einem Schallschutzkonzept, das zu einem nicht unwesentlichen Teil aus dem bereits vorhandenen Baumbestand bestehe, nicht ändern.

Im Osten der BAB befinde sich eine Kompostierungsanlage, die nach deutschem Recht einen Mindestabstand von 500 m zur Wohnbebauung einzuhalten habe.

Bereits heute sei dieser Mindestabstand unterschritten. Durch die geplante Wohnbebauung werde er drastisch verkürzt.

Die geplante Bebauung solle in einem Abstand von nur ca. 70 m zu einer offenen Kompostieranlage errichtet werden. Gemäß Nummer 5.4.5 der „Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft“ solle bei Anlagen zur Erzeugung von Kompost aus organischen Abfällen mit einer Durchsatzleistung von 3000 Mg je Jahr oder mehr bei der Errichtung ein Mindestabstand

- a) bei geschlossenen Anlagen (Bunker, HauptTM und Nachrotte) von 300 m,
- b) bei offenen Anlagen (Mietenkompostierung) von 500 m

zur nächsten vorhandenen oder in einem Bebauungsplan festgesetzten Wohnbebauung nicht unterschritten werden, um die Nachbarschaft ausreichend vor schädlichen Umwelteinwirkungen oder sonstigen Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen zu schützen.

Es sei also nicht zulässig, den Mindestabstand von 300 Meter einer Kompostieranlage zu den nächsten Wohnbebauungen zu unterschreiten. Die bestehende offene Kompostieranlage, die eine Durchsatzleistung von mehr als 10.000 t/a habe, würde sich hingegen nur ca. 70 Meter - anstelle von mindestens 500 Meter - vom geplanten Wohnquartier entfernt befinden. Verdeutlicht wird dies durch eine Illustration.

Für ein solches Vorgehen gebe es keine rechtliche Grundlage. Selbst eine geschlossene Anlage müsste mindestens einen Abstand von 300 Meter zu den nächsten Wohnbebauungen einhalten und mit Abgasreinigungseinrichtungen / Biofilter ausgestattet werden. Die vorgelegte „Projektnotiz zu Bioaerosole“ vom 12.07.2016 lasse keine andere Beurteilung bzw. eine Abweichung von den gesetzlichen Vorgaben zu. Zu den Mängeln dieser „Projektnotiz“ werde an anderer Stelle noch ausführlich vorgetragen. Außerdem enthalte die „Projektnotiz“ keine Aussagen zu weiteren Emissionen der Kompostieranlage, wie Gesamtstaub, Feinstaubanteile, Endotoxine, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Schwermetalle etc.

Die geplante Bebauung grenze zudem an die BAB A8 an, weshalb durch die Autobahn ebenfalls mit erheblichen Luftschadstoffeinwirkungen auf das neue Wohnquartier zu rechnen sei. Hierzu liegen keinerlei Aussagen vor.

Es existiere kein lufthygienisches Gutachten zu den Staubimmissionen (Gesamtstaub, Feinstaubanteile) zur Ermittlung der Vorbelastung durch die Autobahn und Kompostieranlage an den Vorhabengrundstücken. Ebenso fehlten Aussagen zu Emissionen/Immissionen in Bezug auf Bestandteile von Abgasen des motorisierten Verkehrs, nämlich Benzol, Benzo[a]pyren, Kohlenmonoxid, Ozon, Stickoxide etc. Daher lägen auch kein Immissions-Stundenwert, Immissions-Tageswert und Immissions-Jahreswert für die jeweiligen Schadstoffe vor.

Die Anwesen der Einwendenden seien ebenfalls von den Immissionen der Kompostieranlage und der Autobahn betroffen. Durch das geplante Vorhaben würde

es zu relevanten Immissionszusatzbelastungen kommen. Hierzu lägen keinerlei Aussagen vor.

Es fehlten Aussagen zu den zu erwartenden Immissionen an den Anwesen, die sich aus der Summe aus Vorbelastung (Autobahn, Kompostieranlage) und Zusatzbelastung (durch motorisierten Verkehr in Bezug auf das neue Wohnquartier und auf maschinelle Abluftanlagen bezüglich der geplanten Tiefgaragen) ergäben.

Bezüglich der bereits vorhandenen diffusen Emissionsquellen (Autobahn, Kompostieranlage) wäre die Vorbelastung zu ermitteln gewesen. Dabei wäre auch zu ermitteln gewesen, ob die Immissionswerte für den jeweiligen Schadstoff an den relevanten Immissionsorten bzw. den Wohnbebauungen eingehalten sein würden.

Bezüglich der Vorbelastung hätten Messungen an den Immissionsorten bzw. auf den Vorhabengrundstücken durchgeführt werden müssen, wobei der Messzeitraum in der Regel ein Jahr betrage. Sodann hätten rechnerische Ermittlungen der Zusatzbelastungen (Immissionsprognose) in Bezug auf Umgebungsverkehr und Tiefgaragenabluftöffnungen vorgenommen werden und die Gesamtbelastung - insbesondere für die Anwesen auf der „Verkehrinsel“ - ermittelt werden müssen. All dies sei unterblieben.

In der Anlage 1 auf Seite 8 der „Projektnotiz“ sei im Süden der Kompostieranlage lediglich eine Flächenquelle eingezeichnet, die sich in der Mitte der Anlage befände und sich etwas nach Osten erstrecke. Nur auf dieser Fläche, die an der westlichen Seite ca. einen 200 Meter Abstand zu den geplanten Wohnbebauungen einhalten würde, sollten sich die Mieten bzw. die relevanten Emissionsquellen befinden, was schlicht falsch sei. Tatsächlich werde auf der gesamten Anlage offen kompostiert und dies im großen Stil. Die Flächen seien von der Landeshauptstadt München bzw. vom Referat für Umwelt und Gesundheit zur freien Disposition umgewidmet worden. Daher könne nicht ein Luftbild (vgl. Abschlussbericht vom 23.05.2016, Abbildung 1), das irgendwann einmal gemacht worden sei und lediglich eine Momentaufnahme der Anlage darstelle, zur Beurteilung der Lage und Größe der Emissionsquellen herangezogen werden.

Da die Emissionsquellen auf der Kompostieranlage tatsächlich immer wieder eine andere Lage und Größe hätten, die zu kompostierenden Materialmengen variierten und keine validen meteorologischen Daten vorlägen, könnten nur Langzeit-Messungen auf den Vorhabengrundstücken Aufschluss über die tatsächlichen Immissionsbelastungen und die Zulässigkeit des Vorhabens geben.

Den Anwohner*innen sei am 7.4.2017 im Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Gutachten vom März 2016 über die Geruchs-Emissionen der Kompostierungsanlage vorgelegt worden, dessen Qualität aus vielerlei Gründen hinterfragt werden müsse:

Die Quellen von Emissionen lägen im Gutachten alle auf der östlichen Seite des

Areals, westlich davon sollten Fertigkompost, Sand und Feststoffe gelagert sein. Der Augenschein zeige, dass dies falsch sei: auch im westlichen Teil würden Kompostmieten angelegt, Haufen aufgetürmt und umgeschichtet. Aber westlicher liegende Emissionsquellen fehlten im Gutachten.

Es sei an drei Tagen im Januar und im April 2016 gemessen worden, an denen von den vielen Maschinen, die zur Komposterzeugung verwendet würden, nur zwei da und im Betrieb gewesen seien.

Es sei nicht an Tagen mit verschiedener Windrichtung gemessen worden. Sehr häufig ziehe die Luft über freie Flächen Richtung Stadt - hier also von Südosten nach Nordwesten. Im Herbst gebe es besonders oft Luftströmungen von Osten nach Westen. Das sei im Gutachten nicht berücksichtigt. Die Ostwinde bedingten aber eine erhebliche Geruchsbelästigung und Schadstoffverfrachtung.

Es sei neben Messungen auf der Anlage selbst nur ein Messpunkt im Süden und einer im Norden der Anlage gewählt worden. Ein Messpunkt westlich der Anlage fehle gänzlich, was die Aussagekraft der Messungen stark reduziere.

Basis des Rechnungsmodells sei ein 18 Jahre altes Windgutachten von Taufkirchen. Die Übertragbarkeit sei sehr fragwürdig, nicht nur weil es vor 18 Jahren die heutigen Auswirkungen des Klimawandels noch nicht vorwegnehmen hätte können.

Die Umwandlung einer landwirtschaftlichen Fläche neben der BAB A8 im gültigen Flächennutzungsplan sei aufgrund der bislang bekannten Gutachten nicht möglich. Wichtige Teilaspekte, wie Verkehrslärm der BAB A8, Emissionen der Kompostierungsanlage soweit es sich nicht um Geruch handele (Staub, Keime und Pilze etc.), seien noch gar nicht bzw. nicht ausreichend behandelt.

Da die vorliegenden Gutachten die bauliche Situation, wie sie sich aus dem Siegerentwurf ergeben würde, noch nicht enthalten könnten, seien sie auch deshalb nur eingeschränkt aussagekräftig. Der Siegerentwurf enthalte einen mehrstöckigen Riegel von Norden nach Süden neben einer 10 m hohen Kombination von Wall und Schallschutzmauer an der A8. Dies dürfte die Luftzirkulation West - Ost am Boden stark einschränken, was auch Veränderungen der Luftzirkulation oberhalb des Riegels nach sich ziehen dürfte, die gutachterlich zu klären wären.

Die von der Kompostieranlage an der Fasangartenstraße ausgehenden Emissionen seien im Bauleitplanverfahren nicht ansatzweise korrekt und vollständig ermittelt worden und demzufolge auch nicht die im Planungsgebiet tatsächlich auftretenden Immissionen hinsichtlich Art und Höhe. Im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren seien eine „Projektnotiz zu Bioaerosolen“ der vom 12.07.2017 und ein „Abschlussbericht“ vom 23.05.2016 vorgelegt worden. Die darin enthaltenen „Feststellungen“ seien in jeder Hinsicht falsch und nicht korrekt. Die diesbezüglichen Einwände seien jedoch vollständig übergangen worden.

Man hätte mit Schreiben vom 25.04.2017 folgendes geltend gemacht:

Die „Projektnotiz“ befasse sich lediglich mit Bioaerosolen, nicht hingegen mit weiteren Emissionen der Kompostieranlage, wie Gesamtstaub, Feinstaubanteile, Endotoxine, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Schwermetalle etc. Die Projektnotiz lasse bereits aus diesem Grund keine Aussage über die Zulässigkeit

des Planvorhabens zu, Wohnbebauungen im Abstand von nur 70 m zu der bestehenden östlich der BAB A8 befindlichen offenen Kompostieranlage zu errichten. Im Übrigen fuße die Projektnotiz auf falschen Annahmen und methodischen Unzulänglichkeiten, ebenso der angehängte Abschlussbericht vom 23.05.2016. Im Folgenden würden hierzu einige Beispiele genannt:

Die Messungen seien nicht auf dem Planungsgebiet durchgeführt worden, sondern lediglich östlich der BAB A8 und dies außerhalb der Kompostieranlage, obwohl die Untersuchung entsprechend deren Zweckbestimmung nur für die Beurteilung des Baugebietes „Münchberger Straße“ durchgeführt worden sei. Messungen auf den Vorhabenflächen westlich der Autobahn wären angeblich nicht möglich gewesen, weil „der Zugang sehr erschwert“ gewesen sei. Tatsächlich seien die Vorhabenflächen frei zugänglich.

Bereits eine solche Aussage lasse an der Objektivität der Gutachten zweifeln, jedoch auch aus weiteren Gründen: So seien lediglich an zwei Messtagen Messungen durchgeführt worden, wobei lediglich ein Mietenumsetzer und Schredder gleichzeitig im Einsatz gewesen seien. Die erste Messung erfolgte an einer Messstelle, die ca. 200 m südlich vom Zentrum des Kompostwerkes positioniert wäre. Mangels Nordwindes und wegen der Entfernung von den Emissionsquellen konnten - erwartungsgemäß - keine relevanten Emissionen ermittelt werden. Die zweite Messung erfolgte an einer Messstelle, die ca. 400 m nordöstlich der Anlage aufgebaut gewesen sei, an diesem Tag herrschte jedoch Ostwind vor. Daher sei ebenfalls nicht zu erwarten gewesen, dass relevante Emissionen die Messstelle erreichten.

Im Abschlussbericht vom 23.05.2016, Ziff. 4.4, sei ein Bild eingefügt, worüber „Emission Mikroorganismen aus dem Häckseln von Grünschnitt“ stehe. Es solle darauf eine Emissionsmessung am südlichen Hallentor abgebildet sein. Abgebildet seien lediglich geringe Mengen an produziertem Häckselgut, was dafür spräche, dass der Häcksler nicht im Vollbetrieb gelaufen wäre. Unter Ziff. 4.5 des Berichtes werde suggeriert, dass auch die Emissionen beim Sieben des Fertigkompostes gemessen worden seien, obwohl laut Beschreibung gar keine Trommelsiebmaschine auf der Anlage wäre. Ein Foto mit solch einer Maschine finde sich in diesem Bericht ebenfalls nicht. Vom Deutschen Wetterdienst konnte keine zeitliche Repräsentativität für die meteorologische Zeitreihe Taufkirchen dargestellt werden, da nicht genügend Messdaten zur Verfügung stünden. Dennoch sei eine Windstatistik von 1999 für die Ausbreitungsberechnungen der Bioaerosole verwendet worden. Der Gutachter konnte nicht abschließend klären bzw. während den Messungen ermitteln, inwiefern die in den Nebenbestimmungen zur Luftreinhaltung formulierten Auflagen der BImSchG-Genehmigung umgesetzt/eingehalten würden. Tatsächlich würden seit der Inbetriebnahme der Kompostieranlage im August 2014 laufend Verstöße gegen die Auflagen des Genehmigungsbescheides vom 21.10.2013 von der Betreiberin bzw. vom Baureferat - Gartenbau der Stadt München begangen.

Der Rechtsanwalt der Einwendenden habe sich diesbezüglich bereits an die Regierung von Oberbayern gewandt, eine weitere Klage sei in Vorbereitung. Die „KLP GmbH & Co“ sei durch den Anwalt in Kenntnis gesetzt worden. Sie schweige jedoch bis dato hierzu.

Die Anwesen der Einwendenden seien ebenfalls von den Immissionen der Kompostieranlage und der Autobahn betroffen. Durch das geplante Vorhaben würde es zu relevanten Immissionszusatzbelastungen kommen. Hierzu lägen keinerlei Aussagen vor.

Die eigenen „Ermittlungen“ und Berechnungen der Gutachter in Bezug auf die Bioaerosole seien ebenfalls falsch. Zum einen aus den bereits im Schreiben vom 25.04.2017 genannten Gründen und zum anderen wegen der Unterlassung der Ermittlung sämtlicher relevanter Emissionsquellen, aller relevanter Schadstoffe und Keime inkl. Endotoxine sowie der tatsächlichen Betriebszeiten und der Eingangsmengen des Materials, das auf der Kompostieranlage im Jahr verarbeitet werde.

Hinzu komme, dass die Gutachter ihren Ausbreitungsberechnungen in Bezug auf Bioaerosole (4. Projektnotiz vom 16.03.2018) nur folgende Tätigkeiten als emissionsrelevante Tätigkeiten zugrunde gelegt hätte:

- Mieten umsetzen,
- Sieben,
- Häckseln,
- Transport von Grünmaterial von/zum Häckseln,
- Anlieferung von Grünmaterial und dies mit folgenden Zeitansätzen:
 - Grünschnitt aufnehmen und Häckseln 160 h/a, Umsetzen 104 h/a,
 - Anlieferung 128 h/a,
 - Sieben 100 h/a.

Wenn diese Zeitansätze tatsächlich richtig wären und Häckseln, Umsetzen und Sieben zeitversetzt durchgeführt werden würden (die Anlieferung laufe parallel), würde nur 346 Stunden im Jahr auf der Kompostieranlage gearbeitet werden. Unter Zugrundelegung von 220 Betriebstagen ergäbe dies eine tägliche Arbeitszeit von nur 1,65 Stunden für jeden Kompostwerker. Von Montag bis einschließlich Donnerstag betrage jedoch die Arbeitszeit 8 Stunden und am Freitag 6 Stunden. Man frage, was die Kompostwerker in den restlichen 4,35 bzw. 6,35 Stunden machten. Anzumerken sei, dass von 2610 Betriebsstunden im Jahr ausgegangen wurde.

Weiter seien dem Gutachter die Gutachten bekannt, weshalb davon auszugehen sei, dass dieser bewusst die emissionsträchtigsten Tätigkeiten für ihre Ausbreitungsberechnungen einfach weggelassen habe, um offenbar die Werte runterrechnen zu können. Nicht berücksichtigt sei insbesondere folgendes worden:

(1) Eine der relevantesten Emissionsquellen sei der Fahrverkehr auf der Anlage im Rahmen von Anlieferung und Abholung von Materialien und Betriebstätigkeiten durch Radlader und Umsetzer. Staubemissionen durch Transportvorgänge entstünden vorwiegend durch Staubaufwirbelungen verunreinigter Fahrwege. Dieser Staub sei immer auch Keim-, Schadstoff-, Schwermetall- und Endotoxinhaltig. Die Gutachter berücksichtigte jedoch keine Abholungen, sondern nur Anlieferungen und dies mit einem abenteuerlichen Zeitansatz. Die Dauer einer Anlieferung würde weniger als 1 Minute dauern - dies sei schlicht unwahr. Außerdem berücksichtigte man nur 7.700 Anlieferungsfahrten im Jahr, der andere Gutachter ginge von 8.000 aus und von weiteren 4.750 LKW-Fahrten für die Abholung.

(2) Hohe Emissionen entstünden beim Abwurf von Material (diskontinuierlich und kontinuierlich), z.B. beim Materialabwurf aus Siebung auf Halde, vom Umsetzer auf Rotte, aus Häcksler auf Halde usw. Die Abwurfstätigkeiten überwiegen die Aufnahmetätigkeiten. Die Abwurfstätigkeiten würden jedoch vollständig ausgeblendet.

(3) Die Aufnahmetätigkeiten würden nicht vollständig angegeben. Berücksichtigt worden sei nur die Aufnahme von Grünschnitt. Die relevantesten Aufnahmetätigkeiten, wie die Aufnahme von Rottegut mit Umsetzer und Radlader, Aufnahme von Substrat und Rottematerial mit Radlader, Aufnahme und Mischen mit Radlader sowie Aufnahme von Outputmaterial mit Radlader fehlten.

(4) Die flüssigen Emissionen, die aus der Verwertung der gespeicherten Abwässer als Brauchwasser resultierten, seien ebenfalls nicht berücksichtigt worden. Es sei nicht einmal ermittelt worden, welche Schadstoffe, Keime, Schwermetalle u.a. in den Abwässern enthalten seien und demzufolge auch nicht deren Höhe. Gleiches gelte für die entstehenden gasförmigen Emissionen und Endotoxinbelastungen.

(5) Die zusätzliche exzessive Holzhackschnitzelproduktion auf der Anlage ginge ebenfalls nicht in die Berechnungen ein (= zusätzlicher Fahrverkehr auf der Anlage, zusätzliche Umschlagvorgänge, massive Geruchsbelästigungen).

(6) Die von den ruhenden Mieten ausgehenden Emissionen seien zu niedrig angesetzt worden, weil man auch hier aus dem Gutachten abgeschrieben habe und lediglich die Emissionen zugrunde lege, die von ruhenden Mieten mit Vliesabdeckungen ausgingen. Die Mieten seien jedoch tatsächlich die meiste Zeit nicht abgedeckt weshalb wesentlich höhere Werte in die Ausbreitungsberechnungen hätten eingehen müssen.

(7) Zu weiteren Emissionsquellen sei bereits ausgeführt worden, dass diese nicht berücksichtigt worden seien. Außerdem lege man den Berechnungen lediglich drei fixe Emissionsquellen zugrunde, obwohl es auf der gesamten Anlage rele-

vante Emissionsquellen gebe, deren Lage sich zudem ständig veränderten (bis auf die Halle für das Sieben und Häckseln).

Insgesamt lasse sich feststellen, dass die Ausbreitungsberechnung aus den genannten Gründen in jeder Hinsicht falsch sei und die tatsächlichen Bioaerosol-Belastungen im Untersuchungsgebiet wesentlich höher seien als dargestellt. Bemerkenswert sei jedoch, dass sogar die beschönigten Berechnungen zu dem Ergebnis führten, dass hohe Bakterien- und Schimmelpilzbelastungen im Planungsgebiet auftreten würden. Deshalb würde man eine umweltmedizinische Bewertung durch einen Toxikologen und/oder Umweltmediziner empfohlen.

Es seien neben Bioaerosolen auch weitere Emissionen der Kompostieranlage, wie Gesamtstaub, Feinstaubanteile, Endotoxine, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Schwermetalle etc. zu ermitteln. Anzumerken sei in diesem Zusammenhang, dass das zu kompostierende Ausgangsmaterial Friedhofsabfälle seien, die mit Fremd- und Ballaststoffen (Plastik, Metalle, Glas, gefärbte Textilschleifen, Ziegel, Betonbrocken, Grabsteinreste etc.) verunreinigt seien. Sie könnten auch Schwermetalle, Pestizide und Imprägniermittel, Herbizide aus der Unkrautbekämpfung (die in den Boden eingedrungenen Verwesungsstoffe besitzen eine vegetationsfördernde Wirkung) und pathogene, lange überlebensfähige Bakterien enthalten. Das Ausgangsmaterial könne auch fäkal verunreinigt sein, z.B. durch Ratten-, Vogel- oder Katzenkot. Es sei bereits jetzt zu erwarten, dass objektive Messungen ergeben würden, dass keine Wohnbebauungen in 70 m Abstand zu der offenen Kompostieranlage errichtet werden dürften. Bezüglich der Kompostieranlage gäbe es noch viel zu sagen, allerdings würde dies den Rahmen dieses Verfahrens sprengen.

Wegen der Kompostieranlage seien ohnehin Beschwerde- und Klageverfahren anhängig. Anzumerken sei, dass das von den Einwendenden geführte Klageverfahren bezüglich der Kompostieranlage derzeit beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof anhängig sei.

Der Hauptangriffspunkt seien die Gutachten im Genehmigungsverfahren nach BImSchG, die ebenfalls ausnahmslos falsch seien und damals im Auftrag der Bayerischen Hausbau erstellt worden seien. Es handele sich hier um eine komplexe Thematik, weshalb das Verfahren immer noch rechtshängig sei. Die Verfahrensakte habe einen Umfang von mehr als 1000 Seiten (zzgl. der Verwaltungsakten).

Insofern sei es nachgerade lächerlich, dass der Gutachter meine, auf nur 7 Seiten ihrer 4. Projektnotiz vom 16.03.2018 zu den Umweltbelastungen, die von der Kompostieranlage ausgingen, valide Aussagen treffen zu können. Hinzu komme, dass aus den Gutachten, die für das BImSchG-Genehmigungsverfahren erstellt worden seien, stellenweise einfach abgeschrieben wurde, obwohl die Rechtmäßigkeit dieser Gutachten weiterhin streitig sei.

Die tatsächlichen Auswirkungen der Kompostieranlage seien für die Ermittlung der Vorbelastung hinsichtlich Luftschadstoffe, Keime, Schwermetalle, Toxine sowie Geruchsstoffe und daher für die Gesamtbelastung (= Vorbelastung + Zusatzbelastung durch das Planvorhaben) relevant, die auch für Bestandsbewohner

maßgeblich sei.

Unabhängig davon, käme der man zu dem Ergebnis, dass noch eine umweltmedizinische Bewertung durch Bioaerosol-Belastungen von Toxikologen und Umweltmediziner durchzuführen sei.

Ein solches Gutachten sei jedoch bisher nicht eingeholt worden und dennoch das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren eingeleitet worden. Dies stelle sich als erheblicher Verfahrensverstoß und als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar. Sollten die Einwendenden ein Klageverfahren wegen des Bebauungsplans Nr. 2118 vor dem Verwaltungsgericht führen müssen, werde man die Beiziehung der Klageakte bzgl. der Kompostieranlage beantragen und das darin enthaltene Vorbringen vollumfänglich auch zum Gegenstand dieses Verfahrens machen. Zur Verdeutlichung der Komplexität der Thematik „einige wenige“ Zitate aus den Klageschriften [Anmerkung der Verwaltung: Die Einwendenden zitieren ca. 21 Seiten aus der Klageschrift im Vorgehen gegen die Genehmigung der Kompostieranlage. Nachfolgend werden nur die Passagen wiedergegeben, die einen Bezug zur Bauleitplanung haben.]:

„Der Mindestabstand einer offenen Anlage zu den nächsten Wohnbebauungen soll gemäß TA Luft mindestens 500 Meter betragen, dieser Abstand wurde nicht eingehalten. Zudem wurden in den Gutachten die tatsächlichen Abstände der offenen Kompostieranlage zu den nächsten Wohnbebauung falsch angegeben (der geringste Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung betrage laut Gutachten angeblich 300 Meter, tatsächlich beträgt er zu unserem Anwesen nur ca. 200 Meter und zu den nächsten Wohnbebauungen nur ca. 160 bzw. 180 Meter). Relevante Emissionsquellen wurden bei den Ausbreitungsberechnungen nicht berücksichtigt, die Größe der Oberfläche des Kompostlagers wurde falsch angegeben, und außerdem basieren die Berechnungen hinsichtlich des Ausmaßes der schädlichen Umweltauswirkungen an den Immissionsorten offenbar auf dem falsch angegebenen Mindestabstand von 300 Metern (wobei in die Ausbreitungsberechnungen offenbar nur eine Punktemissionsquelle in 300 Meter Abstand einfluss).

Die Gutachten enthalten keine Aussagen dazu, ob an den Immissionsorten ton- oder impulshaltige Geräusche wahrnehmbar sein werden.

Weiter fehlen Aussagen zur Staubbelastung, die während des Betriebs der Anlage an den nächsten Wohnbebauungen auftreten werden; es wurden keine Immissions-Stundenwerte und keine Immissions-Tageswerte angegeben und diese hinsichtlich ihrer Einhaltung bewertet, wie dies in Nummer 4.7 der TA Luft vorgeesehen ist.

Die Angaben zur Geruchsbelästigung sind fehlerhaft. Aussagen zur Erheblichkeit der Geruchsbelästigung fehlen vollständig.

Darüber hinaus fiel auf, dass die von der Anlage herrührenden Bioaerosol-Konzentrationen an den Immissionsorten eine Höhe erreichen, wie sie ansonsten un-

mittelbar an Arbeitsplätzen (!) von Kompostwerkern gemessen werden, wobei diese Werte bereits im Ruhezustand der Anlage erreicht werden und dies unter Zugrundelegung eines Mindestabstandes von 300 Metern und nicht der tatsächlichen Abstände zu den nächsten Wohnbebauungen. Aussagen zur Keimbelastung während des Betriebes der Anlage fehlen, insbesondere wurden bis auf den maximalen Stundenmittelwert, der sich im Bereich des TKW bewegt, keine Stundenwerte angegeben.

„[...] TA Luft geht über derartige Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen hinaus. Nach Absatz 2 Buchstabe c Satz 3 der Vorschrift sind Kompostierungsanlagen mit einer Durchsatzleistung von 10.000 t je Jahr oder mehr unabhängig davon geschlossen auszuführen, wie weit die nächste Wohnbebauung entfernt ist und ob die Einhausung dort zu einer messbaren Verringerung der Immissionen führt.“ (Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 22. Mai 2014, BVerwG 7 B 3.14, Rn. 9).

Eine offene Kompostierungsanlage hätte also bereits wegen ihrer tatsächlichen Durchsatzleistung von mehr als 10.000 t pro Jahr nie genehmigt werden dürfen.
[...]

„Die hieraus resultierende Emissions- und Immissionsrelevanz - insbesondere in Bezug auf Schwermetalle - wurde vom Gutachter im lufthygienischen Gutachten nicht berücksichtigt.“

„Es werden insbesondere im Rahmen emissionsträchtiger Tätigkeiten meterhohe dichte Dampfwolken ungehindert freigesetzt und mit dem Wind fortgetragen. Es verdampfen neben Wasser auch andere flüchtige, gesundheitsschädigende Komponenten. Der Dampf gibt einen Teil der aufgenommenen Wärmeenergie an die kältere Umgebungsluft ab, wodurch Wassermoleküle in feine Wassertröpfchen kondensieren bzw. sichtbaren Wasserdampf bilden. In den Wasserdämpfen sind leicht flüchtige gesundheitsschädigende Substanzen enthalten, die mit dem Wind fortgetragen werden.“

„Am Anwesen der Kläger kommt es immer wieder zu erheblichen Lärmbelastungen mit Überschreitung des Immissionsrichtwertes von 50 dB(A) mit Hallverstärkung, z.B. werden in Serie kurze Schallspitzen bis ca. 65 dB(A) im Schlafzimmer erreicht, die sich deutlich vom übrigen Geräuschpegel abheben (Verstoß gegen die Auflage 3.1.1.). Es sind auch immer wieder impulshaltige und tonhaltige Geräusche am Anwesen der Kläger wahrnehmbar (u.a. Verstoß gegen die Auflage 3.1.9.).“

Das kurze (oben aufgeführte) Exzerpt aus der Klageakte solle lediglich einen Einblick geben, was tatsächlich im und nach dem Genehmigungsverfahren nach BImSchG passierte. Die Gutachten seien aus den genannten Gründen falsch. Außerdem habe die derzeitige Betriebsführung der Kompostieranlage nichts mit

der tatsächlich genehmigten zu tun. Daher könne es nicht angehen, dass die Gutachter im Bauleitplanverfahren aus den vorgelagerten Gutachten im BImSchG-Genehmigungsverfahren mehrfach einfach abschreibe und diese Gutachten in ihren Grundlagenverzeichnissen nenne, so z.B. in der „luftschadstofftechnischen Untersuchung“ vom April 2019.

Anstelle eigene Ermittlungen in Bezug auf NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} anzustellen, seien die beschönigten Werte aus den Gutachten abgeschrieben worden. Daher sei bereits die ermittelte Hintergrundbelastung in Bezug auf diese Parameter falsch. Man könne sich nicht einmal darauf berufen, dass die Unrichtigkeiten der Gutachten nicht aufgefallen seien, da diese so offensichtlich seien, dass sie selbst für Laien erkennbar seien.

Stellungnahme:

Die Kompostieranlage befindet sich außerhalb des Planungsgebietes. Die Genehmigung und der Betrieb der Kompostieranlage sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens und der dazu erstellten Gutachten.

Auch die Klage gegen die Genehmigung und die Fragen zur Rechtmäßigkeit des Betriebs der Kompostieranlage sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens und waren auch nicht Gegenstand der Untersuchungen durch die Gutachter. Allerdings basieren die Berechnungen und Messungen, die durchgeführt bzw. veranlasst wurden auf den Angaben aus der Genehmigung. Zur Ermittlung der Vorbelastungssituation, also Immissionen, die ggf. auf das Plangebiet einwirken können, wurden zahlreiche Untersuchungen durchgeführt.

In ersten immissionsschutzfachlichen Einschätzungen wurde die Kompostieranlage als potentiell relevanter Emittent von Immissionen (Geruch, Staub, Keime, Lärm) ermittelt. Daraufhin fanden umfangreiche Messungen zu Gerüchen und Keimen im Bereich der Kompostierungsanlage statt. Die Messungen wurden am 19.11.2015 (Geruch) und 28.01.2016 (Keime) durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Messergebnisse und der immissionsschutzfachlichen Gutachten, die für die Genehmigung der Kompostieranlage gemäß § 4 BImSchG i.V. m. Ziffer 8.5 Spalte 2 des Anhangs zur 4. BImSchV erstellt wurden, wurden anschließend Ausbreitungsberechnungen für Geruch und Keime mit AUSTAL2000, welches den Anforderungen der TA Luft (Anhang 3), der GIRL (Nr. 4.5) sowie der VDIRichtlinie 3945 Blatt 3 genügt, durchgeführt.

Die im Plangebiet auftretenden Geruchsmissionen wurden nach der GIRL beurteilt. Da eine Beurteilung und eine Bewertung der Immissionen durch Bioaerosole durch Umweltmediziner und Toxikologen erfolgen soll (vgl. Leitfaden zur Ermittlung und Bewertung von Bioaerosol-Immissionen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)), wurde im Zuge der Untersuchungen das zuständige Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit eingebunden. Die Ergebnisse der Untersuchungen zu Schall, Lufthygiene, Geruch und Keime hat ergeben, dass durch den Betrieb der Kompostieranlage kei-

ne relevanten Immissionen innerhalb des Plangebietes auftreten, sodass eine Entwicklung für Wohnen aus immissionsschutzfachlicher Sicht möglich ist.

Generell ist anzumerken, dass die Kompostieranlage in der Fasangartenstraße mit Bescheid vom 21.10.2013 immissionsschutzrechtlich genehmigt wurde. Etwaige Einwendungen gegen den Betrieb der Anlage hätten im damaligen Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht werden müssen. Es ist darauf zu achten, das anhängige Klageverfahren bezüglich der Kompostieranlage vom laufenden Bebauungsplanverfahren zu trennen.

Zahlreiche Einwände im o.g. Schreiben der Einwendenden zielen auf den Anlagenbetrieb der Kompostieranlage ab. Es werden u.a. die Betriebsweise, die Einsatzstoffe, die Lage der Anlage und vieles mehr bemängelt. Die wortreichen Ausführungen der Einwendenden stellen in überwiegender Mehrheit Wiederholungen dar, die bereits mehrfach an das RGU adressiert wurden.

Nachfolgend werden einzelne, immer wiederkehrende Schwerpunkte herausgegriffen und von RGU / RKU näher erläutert.

Großmengenwertstoffhof

In den Ausführungen wird angesprochen, dass ein geplanter Großmengenwertstoffhof neben der Kompostieranlage nicht im Verfahren, d.h. den vorliegenden Gutachten zur Luftreinhaltung bzw. Lärmschutz berücksichtigt wurde. Nach derzeitigem Stand liegen für das genannte Vorhaben keine Antragsunterlagen vor. Auch sind dem RGU keine detaillierten Informationen bezüglich der Realisierung des Projekts bekannt. Demnach kann der angesprochene Großmengenwertstoff nicht Gegenstand der immissionsschutzrechtlichen Begutachtung sein. Etwaige Auswirkungen auf die umliegende Wohnbebauung werden im erforderlichen Genehmigungsverfahren für den Großmengenwertstoffhof gesondert geprüft.

Summe aus Vorbelastungen

Eine Summe aller Vorbelastungen kann nur für die jeweilige Belastungsart/bzw. den jeweiligen Schadstoff dargestellt werden. Eine Summe aller Luftbelastungen ist daher nicht darstellbar.

Mindestabstand gemäß TA Luft

Die in der TA Luft unter Nr. 5.4.8.5 genannten Mindestabstände können durchaus unterschritten werden. Hierfür ist eine Einzelfallprüfung erforderlich. Diese wurde im vorliegenden Fall mit dem Ergebnis durchgeführt, dass der Betrieb der Kompostieranlage mit den ergriffenen primärseitigen Maßnahmen zur Reduzierung der Staub-, Geruchs- und Keimemissionen zulässig ist.

Emissionsansatz

Analog zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren wurden für

die Ausbreitungsberechnung im Bebauungsplanverfahren alle für die Kompostieranlage relevanten Geruchsquellen berücksichtigt:

- Umschlagvorgänge im Freien: Auf- und Umsetzen der Mieten
- Lagervorgänge im Freien: Haupt- und Nachrotte (unter Berücksichtigung der Mietenabdeckung), Lager für Fertigungskompost, Anlieferung
- Materialaufbereitung in der Halle: Häckseln und Sieben

Weitere Emissionsquellen wie beispielsweise „schadstoffhaltige Dampf Wolken“ werden auch in den einschlägigen VDI-Regelwerken nicht angeführt. Vermutlich wird hier von Seiten der Einwendenden Wasserdampf, insbesondere während der Umsetzvorgänge, gemeint, der den physikalischen Gesetzen folgend durch hohe Temperaturdifferenzen zwischen Außentemperatur und Rottemietentemperatur entsteht.

Dies ist generell bei Kompostieranlagen unvermeidlich und wurde bei der Emissionsbetrachtung berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der genehmigten Anlagenleistung und der Durchsatzleistung der verwendeten Maschinen stellen die angesetzten Emissionszeiten ein realistisches Szenario dar.

Die wiederholten Kontrollen vor Ort sowie die vorgelegten Jahresberichte lassen keine Rückschlüsse zu, dass auf der Anlage mehr Material verarbeitet wird und die gewählten Zeitansätze als zu gering veranschlagt wurden.

In der Luftschadstofftechnischen Untersuchung wurde der Einfluss der Kompostieranlage als zusätzliche Hintergrundbelastung mit berücksichtigt .

Störstoffe

Die beim Kompostiervorgang anfallenden Störstoffe werden händisch aussortiert bzw. fallen beim Siebvorgang an. Thermisch verwertbare Störstoffe wie z.B. Folien werden über den Abfallwirtschaftsbetrieb im Heizkraftwerk entsorgt. Die aussortierten Steine weisen einen hohen Organikanteil auf und werden daher weiterbehandelt (Siebung, erneute Kompostierung, Deponierung).

Ein „Folienflug“ und eine daraus resultierende Beeinträchtigung der vorhandenen Wohnbebauung kann aufgrund der großen Entfernung ausgeschlossen werden. Nachweisliche Beschwerden diesbezüglich sind beim RGU bis dato nicht eingegangen.

Mietenabdeckung

Wenn die angenommenen Abfälle den Rotteprozess durchlaufen haben, d.h. die Hauptrotte abgeschlossen und das Material hygienisiert ist, ist eine Abdeckung mit Vlies laut Nr. 3.2.9 des Genehmigungsbescheids vom 21.10.2013 nicht mehr erforderlich. Mit der genannten Auflage ist nicht gemeint, dass das Vlies generell erst dann abgenommen werden darf, wenn sich die Mieten nicht mehr über 40 °C erwärmen. Dann wäre ein Umsetzen während der Heißrottephase und damit eine Kompostierung nicht möglich. Vielmehr ist gemeint, dass das Vlies erst für die

Nachrotte dauerhaft abgenommen werden darf. D.h. der Fertigkompost darf ohne Abdeckung auf der Anlage zwischengelagert werden. In der Praxis wird jedoch häufig – auf freiwilliger Basis – auch das Fertigmaterial mit Vlies abgedeckt, um Unkrautwuchs zu vermeiden.

Während sämtlicher durch das RGU durchgeführten Überwachungen wurden keine unabgedeckten Mieten vorgefunden, die die Heißrotte noch nicht abgeschlossen hatten.

Sowohl die Immissionen am Bestand aus den Vorbelastungen der Autobahn und der Kompostierungsanlage und die Zusatzbelastung durch das neue Wohnquartier - motorisierter Verkehr und aus den geplanten Tiefgaragen wurde in den Gutachten berücksichtigt.

- Zu Abdeckungen, Sickerwasser, Wasserbesprühung / Befeuchtung der Mieten siehe Stellungnahmen unter 7.5.1 Kompostieranlage – Genehmigung und 7.5.4. Kompostieranlage – Bewässerung, Abwässer, Sickerwasser
- Belastung durch Schwerverkehr / Fahrbewegungen siehe Stellungnahme unter 6 Erschließung / Verkehr und 7.2.3 Anlagenlärm / Gewerbelärm

Zu den Einwänden hinsichtlich des Umfangs der Häckseltätigkeiten kann mitgeteilt werden:

Ein Teil des angelieferten Astmaterials wird nur gehäckselt, d.h. nicht in den Kompostierprozess eingebracht, und verlässt danach wieder die Anlage. Dieses Vorgehen ist durch die Antragsunterlagen, die Bestandteil der Genehmigung sind, zwar schon abgedeckt. Um den Umfang der reinen Häckseltätigkeit jedoch näher zu beschreiben, wurde vom Betreiber eine Anzeige gemäß § 15 BImSchG gestellt, deren Prüfung die Genehmigungsfreiheit des Vorhabens ergeben hat.

Die Produktion von Biomasse erfolgt ausschließlich aus dem angelieferten Ast- und Holzmaterial für die Kompostieranlage. Etwaige Auswirkungen auf die umliegende Wohnbebauung sind daher im Gutachten berücksichtigt worden. Die bereits genehmigten Maschinenlaufzeiten sowie die Jahresdurchsatzmengen werden nicht verändert.

Emissionsträchtige Tätigkeiten, Betriebszeiten, eingesetzte Maschinen (Kehrmaschine, Häckselmaschine Siebanlage, Trommelsiebmaschine)

Unter Berücksichtigung der genehmigten Anlagenleistung und der Durchsatzleistung der verwendeten Maschinen stellen die angesetzten Emissionszeiten ein realistisches Szenario dar.

Die wiederholten Kontrollen vor Ort sowie die vorgelegten Jahresberichte lassen keine Rückschlüsse zu, dass auf der Anlage mehr Material verarbeitet wird und die gewählten Zeitansätze als zu gering veranschlagt wurden.

7.5.2 Kompostierungsanlage - Lufthygiene

Insgesamt lasse sich feststellen, dass die Ausbreitungsberechnung der Gutachter aus den genannten Gründen in jeder Hinsicht falsch sei und die tatsächlichen Bioaerosol-Belastungen im Untersuchungsgebiet wesentlich höher seien als dargestellt. Bemerkenswert sei jedoch, dass sogar die beschönigten Berechnungen zu dem Ergebnis führten, dass hohe Bakterien- und Schimmelpilzbelastungen im Planungsgebiet auftreten würden. Deshalb würde sogar von dem Gutachter eine umweltmedizinische Bewertung durch einen Toxikologen und/oder Umweltmediziner empfohlen.

Diese wesentliche Aussage sei jedoch vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Textteil für das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren nicht erwähnt worden. Die empfohlene Untersuchung sei ebenfalls nicht in die Wege geleitet worden. Stattdessen sei behauptet worden, dass nach den einschlägigen Veröffentlichungen bei den ermittelten Konzentrationswerten nicht von einer Belästigung oder Gesundheitsgefährdung auszugehen sei. Dies sei auch mittels einer umweltmedizinischen Beurteilung durch das Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit vom 17.08.2018 bestätigt worden.

Tatsächlich sei am 17.08.2018 eine Kurzstellungnahme vom Bayerischen Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit per E-Mail abgegeben worden, die ausgedruckt nicht einmal eine Seite lang sei.

Diese E-Mail sei an eine Mitarbeiterin der Stadtverwaltung gerichtet.

Zunächst werde bestritten, dass diese E-Mail überhaupt ein Umweltmediziner oder Toxikologe verfasst habe. Außerdem würden an das Landesamt nur Jahresmittelwerte übermittelt, die für die Beurteilung nicht ausreichend seien. Offenbar würden dem Landesamt nicht einmal die nötigen Hintergrundinformationen zur Verfügung gestellt. Denn das Landesamt ginge nicht von einem bestehenden Kompostieranlagenbetrieb aus, sondern von einer geplanten Anlage im Planungsgebiet bzw. eines „Urban Gardening“-Betriebes im Bereich der Allmende. Die Kurzstellungnahme des Landesamtes sei jedenfalls aus folgenden Gründen nicht verwertbar.

Die tatsächlich ermittelten Werte würden in dieser E-Mail gar nicht erwähnt. So stellte man für Bakterien am BP 04 einen maximalen Stundenwert von 303.320 KBE/m³ und für Schimmelpilze am BP 02 einen maximalen Stundenwert von 144.270 KBE/m³ fest.

Zu derartigen Werten sei folgendes auszuführen:

Es existiere ein technischer Kontrollwert (TKW) für die Luftbelastung mit Schimmelpilzen. Dieser gelte auch für Beschäftigte von Kompostieranlagen (TRBA 214). Die Höhe des TKW nach TRBA 214 betrage 50.000 koloniebildende Einheiten pro m³ Luft (KBE/m³). Anhand des TKW würden Gefährdungsbeurteilungen vorgenommen. Über den TKW und die damit verbundene Bewertung der Konzentration biologischer Arbeitsstoffe am Arbeitsplatz sollte eine Hilfestellung gegeben werden, um die Wirksamkeit der im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung

getroffenen Schutzmaßnahmen beurteilen zu können (Anmerkung: Ein technischer Kontrollwert (TKW) sei kein Arbeitsplatzgrenzwert, sondern ein Wert der ausschließlich der Kontrolle von Schutzmaßnahmen diene. Ein TKW lege die Konzentration biologischer Arbeitsstoffe fest, der nach dem Stand der Technik erreicht werden könne. Auch bei Einhalten eines TKW seien gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Mit dem TKW würden Schutzmaßnahmen und Arbeitsverfahren beurteilt, um diese fortlaufend anpassen zu können). Der angegebene maximale Stundenmittelwert für die Zusatzbelastung bewege sich mit 144.270 KBE/m³ am Beurteilungspunkt 2 im Bereich des dreifachen TKW, zu fordern sei jedoch ein Wert zwischen 5 sowie 25 KBE/m³. Es würden also während des Betriebes der Anlage Bioaerosol-Konzentrationen an den Immissionsorten in einer Höhe erreicht wie sie ansonsten unmittelbar an Arbeitsplätzen gemessen würden. Wobei die Werte tatsächlich noch viel höher seien, da gar nicht alle Emissionsquellen und emissionsrelevanten Tätigkeiten in die Ausbreitungsberechnungen eingingen.

Gesundheitsschädliche Spitzenbelastungen könnten nicht einfach „weggemittelt“ werden, indem Stundenmittelwerte über das ganze Jahr gemittelt würden. Der Jahresmittelwert lasse keine Aussage zur Hintergrundbelastung an den Immissionsorten während des Betriebes der Anlage zu. Der maximale Stundenmittelwert gebe einen Hinweis darauf, wie gravierend die Keimbelastung an den Immissionsorten während des Anlagenbetriebes tatsächlich sei, wobei sich die Hintergrundbelastung tatsächlich in einem Bereich weit oberhalb des dreifachen TKW bewegen werde, da die Immissionen von den bisher nicht berücksichtigten emissionsrelevantesten Quellen hinzukämen. Die hohe Keimbelastung lasse zudem einen direkten Schluss auf die Staubbelastung zu, denn die Keime seien staubgebunden, d.h. hohe Keimzahlen korrelierten mit einer hohen Staubbelastung.

In Abhängigkeit der meteorologischen Situationen und hoher emissionsrelevanter Aktivität könnten durchaus noch höhere Konzentrationen auftreten. Die Landeshauptstadt München und die Gutachter würden offenbar den neuen Bewohnern, auch Kindern und Kranken sowie Immungeschwächten, Keimbelastungen in Höhen wie Beschäftigten einer Kompostieranlage zumuten. Dabei würden beide verkennen, dass Kompostwerker in der Regel eine gute körperliche Konstitution besäßen, sich durch Arbeitsschutzmaßnahmen (Schutzkleidung, Handschuhe, Nasen- und Mundschutz etc.) schützen könnten und nur während der Tätigkeit diesen Belastungen ausgesetzt seien, während die Bewohner des geplanten Großwohnquartiers einer Dauerbelastung ausgesetzt wären und an Asthma leidende Personen sogar in einen lebensbedrohlichen Zustand (Status asthmaticus) geraten könnten. Hieraus resultierten die drittschützende Schutzpflicht nach § 5 Abs. 1 Satz 1 BImSchG. Eine auf den durchschnittlichen Betroffenen abstellende Typisierung und damit das Außerachtlassen von etwaigen Vorerkrankungen sei nur für den Bereich der Belästigungen, also Beeinträchtigungen des körperlichen und seelischen Wohlbefindens eines Menschen unterhalb der Schwelle der Gesundheitsschädigung zulässig. Im Hinblick auf Gesundheitsbeeinträchti-

gungen seien aus verfassungsrechtlichen Gründen richtigerweise auch überdurchschnittliche Empfindlichkeiten zu berücksichtigen, denn das Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG schütze die körperliche Unversehrtheit des Einzelnen „so wie sie ist“. Auch die besondere Empfindlichkeit bestimmter sogenannter vulnerabler Personengruppen (Kinder, Schwangere, ältere Menschen) finde Berücksichtigung.

Gesundheitliche Wirkungen, wie Entzündungen von Haut, Bindehaut und Schleimhäuten, seien bei Konzentrationen ab 103 KBE/m³ für Schimmelpilze und Bakterien bekannt. Am Beurteilungspunkt 4 wurde für Bakterien jedoch ein maximaler Stundenwert von 303.320 KBE/m³ statt maximal 100 KBE/m³ ermittelt.

Hohe Bakterienzahlen korrelierten wiederum mit hohen Endotoxinemissionen, da diese beim Absterben von im Kreislauf eingebrachten Bakterien freigesetzt würden. In der TA Luft werde daher explizit ausgeführt, dass die Möglichkeiten, die Emissionen an Keimen und Endotoxinen durch den Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zu vermindern, zu prüfen seien. Daraus sei zu folgern, dass Keimemissionen und Endotoxinemissionen zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen könnten. In Nr. 4.8 TA Luft sei folgendes festgelegt: Bei luftverunreinigenden Stoffen, für die Immissionswerte in den Nummern 4.2 bis 4.5 nicht festgelegt seien, und in den Fällen, in denen auf Nummer 4.8 verwiesen werde, eine Prüfung, ob schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden könnten, erforderlich sei, wenn hierfür hinreichende Anhaltspunkte bestünden.

Arbeitsmedizinisch sei der grundsätzliche Zusammenhang zwischen einer Endotoxinbelastung und berufsbedingten Erkrankungen erwiesen. Akute Endotoxininhalationen könnten Husten, Beeinträchtigungen der Lungenfunktion und grippeähnliche Symptome hervorrufen. Dauerexposition könne zu chronischer Bronchitis führen. Bekannt sei dabei der Zusammenhang von Endotoxinbelastung und Lungenfunktionsveränderungen (FEV₁). Außerdem hätte in einigen Untersuchungen eine inverse Beziehung zwischen Endotoxinexposition und dem Risiko für Lungenkrebs nachgewiesen werden können. Endotoxine reicherten sich im Rottegut und in Böden an, da sie ausgesprochen hitzelabil seien und sogar Sterilisationen überstünden. Sie stellten daher einen erheblichen pathogenen Faktor dar. Diese Endotoxine würden ebenfalls mit dem Wind in das Planungsgebiet verfrachtet.

Es sei daher völlig inakzeptabel, dass eine offensichtlich nicht fachkundige Person nur einige wenige von ihr vorgefilterte Infos an das Landesamt zur Beurteilung weiterleitete ohne offenbar auch nur ansatzweise die Komplexität der Thematik erfasst zu haben. Die Kurzstellungnahme des Landesamtes sei daher jedenfalls nicht verwertbar.

Schließlich sei noch anzumerken, dass das „Geruchstechnische Gutachten“ vom April 2019 aus genannten Gründen ebenfalls nicht verwertbar sei. Relevante Emissionsquellen und die emissionsträchtigsten Tätigkeiten, die regelmäßig mit erheblichen Geruchsbelästigungen einhergingen, würden auch hier nicht berücksichtigt.

Stellungnahme:

Auf die Ausführungen unter der den Ziffern 7.3.1 Lufthygiene allgemein ; 7.3.2 Luftschadstoffbelastungen und 7.5.1 Kompostierungsanlage - Genehmigung wird verwiesen.

Der ausdrücklich genannte Technische Kontrollwert (TKW) ist eine der Parameter, mit denen Auswirkungen von Anlagen wie der hier ausführlich beschriebenen Kompostieranlagen ermittelt werden und damit eine der Grundlagen für die Prüfung, ob die Betreiber der jeweiligen Anlagen den in § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG normierten Schutzpflichten entsprechen. Mangels einer entgegenstehenden rechtskräftigen Entscheidung zur Rechtswidrigkeit der Kompostieranlage kann die planende Kommune bei ihrer Abwägung von einem – auch in rechtlicher Hinsicht – ordnungsgemäßen Betrieb der Anlage ausgehen. Die damit verbundenen Belange sind auf dieser Basis in die Abwägung einzustellen.

7.5.3 Anlagenlärm der Kompostieranlage

Angeblich würden für das Planungsgebiet aus der Nutzung der nahen Kompostieranlage keine Belastungen durch Anlagenlärm bestehen, die einer künftigen Wohnnutzung entgegenstünden. Dies sei schlicht falsch. Außerdem sei direkt neben der Kompostieranlage bzw. gegenüber dem Planungsgebiet ein Großmengenwertstoffhof geplant, dessen Betrieb hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in die Prognose nicht einbezogen worden sei.

Stellungnahme:

Sowohl die Schallprognose als auch die Abnahmemessung haben gezeigt, dass die festgelegten Immissionsrichtwerte sicher eingehalten werden können. Bei Vollastbetrieb der Anlage, d.h. Fahrverkehr, Einsatz des Häckslers und zweier Radlader (hier wurden auch Spitzenpegel durch Absetzen der Schaufel und über den Boden streifen generiert), wurden die Richtwerte an allen Immissionsorten um mindestens 4 dB(A) unterschritten. Von einer erheblichen Überschreitung kann daher nicht die Rede sein. Unzulässig hohe Maximalpegel, d.h. kurzzeitige Geräuschspitzen, die den Immissionsrichtwert tagsüber um mehr als 30 dB(A) überschreiten, traten während der durchgeführten Messungen ebenfalls nicht auf. Während der Abnahmemessung wurden die Taktmaximalpegel bestimmt. Eine Impulshaltigkeit der Geräusche durch die Kompostieranlage wurde nicht festgestellt. Selbst wenn als Impulshaltigkeit die Differenz zwischen Mittelungspegel und Taktmaximalpegel von 2 dB(A) am Immissionsort angesetzt würde, wäre der Beurteilungspegel am Immissionsort eingehalten. Tonhaltige Geräusche treten nicht auf.

In den Ausführungen wird angesprochen, dass ein geplanter Großmengenwert-

stoffhof neben der Kompostieranlage nicht im Verfahren, d.h. den vorliegenden Gutachten zur Luftreinhaltung bzw. Lärmschutz berücksichtigt wurde. Nach derzeitigem Stand liegen für das genannte Vorhaben keine Antragsunterlagen vor. Auch sind dem RGU keine detaillierten Informationen bezüglich der Realisierung des Projekts bekannt. Demnach kann der angesprochene Großmengenwertstoff nicht Gegenstand der immissionsschutzrechtlichen Begutachtung sein. Etwasige Auswirkungen auf die umliegende Wohnbebauung werden im erforderlichen Genehmigungsverfahren für den Großmengenwertstoffhof gesondert geprüft.

7.5.4 Kompostieranlage - Bewässerung, Abwässer, Sickerwasser

Man befasse sich lediglich mit den Emissionen, die während emissionsrelevanter Tätigkeiten – wie Umsetzen, Häckseln, Sieben – auftreten würden. Nicht einmal diese dürften richtig ermittelt worden sein, wie dies bereits ausgeführt worden sei.

Weitere Emissionen seien nicht erfasst worden, wie z.B. Emissionen durch Abwehungen, Umschlagvorgänge, schadstoffhaltigen Dampf Wolken, Verwendung von Abwasser aus dem Speicherbecken der Anlage als Brauchwasser etc. In das Speicherbecken würden von nahezu der gesamten Anlagefläche flüssige Emissionen über ein entsprechendes Gefälle dem Sickerwasserspeicherbecken zugeleitet. Die flüssigen Emissionen seien durch das gemeinsame Ableitungs- und Erfassungssystem nicht voneinander abzugrenzen. In das Becken würden folgende Flüssigkeiten eingeleitet: Presswasser; Prozesswasser; Perkulationswasser (dies entstehe durch das Durchfließen von Bewässerungswasser durch das Rottematerial, wobei u.a. Schadstoffe, Schwermetalle und Keime ausgewaschen würden und sich daher im Abwasser fänden); Kondenswasser; Abwasser aus der Anlagenreinigung (Chemikalien, Desinfektionsmittel); Abwasser aus der Maschinen- und Fahrzeugreinigung; niederschlagsbedingtes Abwasser von Fertigungskompostlager-, Manipulations- und Fahrflächen (Abwasser welches je nach Herkunft einen erhöhten Anteil an gelösten und ungelösten Verunreinigungen aufweise); niederschlagsbedingtes Abwasser von Anlieferfahrzeugen (bei Niederschlägen werden Schadstoffe von den LKW, die sich auf dem Anlieferungsbereich der Anlage und mittlerweile auf der gesamten Anlage befänden, abgespült und aus Reifenprofilen (Teer, Öl, Streusalz, etc.) herausgelöst; Sickerwasser aus den Abfallmieten der Eingangslager und aus sämtlichen auf der Anlage befindlichen Haufwerken; stoffhaltige Abwässer aus den Abfällen, die vor der Kompostierung nicht aussortiert würden, weshalb selbst die Sickerwässer, die aus den Mieten und den Häckselgutbergen stammten, schwer mit Schadstoffen und Schwermetallen belastet seien; Hydraulikflüssigkeiten bzw. wassergefährdende Stoffe, die für Instandsetzungen von Fahrzeugen auf der Anlage eingesetzt würden; Tiere und Tierkadaver, die über drei Öffnungen, die nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung heimlich eingebaut worden seien, in das Becken gelangen könnten. Außerdem sei die starke Keimbelastung derartiger Abwässer zu erwähnen, die insbesondere durch Keimvermehrung im stehenden Wasser entstehe. Die Berechnungen basierten auf Zeitansätze, die dem Gutachten zur BlmSchG-

Genehmigung entnommen wurden, die jedoch nicht zutreffend seien:
Umsetzen: 52 h/a, Häckseln: 94 h/a, Sieben: 75 h/a

Tatsächlich seien diese Zeitansätze deutlich zu niedrig. Hierzu liege den Einwendenden eine Stellungnahme der Regierung von Oberbayern vor, dass diese Zeiten nur „beispielhaft“ anzusehen seien und tatsächlich emissionsträchtige Tätigkeiten auf der Kompostieranlage im folgenden Umfang durchgeführt würden:

Es wird pro Tag max. 2 h umgesetzt, 8 h gehäckselt, 8 h gesiebt und 2 h Mieten aufgesetzt.

Auch weitere Auflagen im Genehmigungsbescheid sprechen gegen die Genehmigung einer Bewässerung der Mieten mit den Abwässern aus dem Speicherbecken: Auflage 3.2.7. „Die Rottemieten sind stets mit einem geeigneten, luftdurchlässigen Vlies (z.B. Textilplane, semipermeable Membran oder ähnliches) zur Verminderung der Staub-, Geruchs- und Keimemissionen abzudecken. Das Vlies ist schnellstmöglich nach dem Aufsetzen der Mieten auf die Mieten so aufzubringen, dass die Mieten vollständig abgedeckt sind“, Auflage 3.2.8. „Das Vlies darf nur unmittelbar vor dem Umsetzen der Mieten abgenommen werden und ist danach unverzüglich wieder aufzubringen.“ und Auflage 3.2.9. „Das Vlies darf erst dann abgenommen werden, wenn sich der Kompost nicht mehr über 40°C erwärmt.“ Das Vlies darf also nur unmittelbar vor dem Umsetzen der Mieten und nach Abschluss der Heißrottephase abgenommen werden und nicht aus anderen Gründen. Eine Abnahme des Vlieses zum Zwecke der Befeuchtung, die über mehrere Stunden durchgeführt werden soll, ist also von der Genehmigung nicht gedeckt. Die Bewässerung kann daher gar nicht erfolgen, wenn hierfür das Vlies nicht abgenommen werden darf. Außerdem kann die Bewässerung der Mieten mit dem Abwasser aus dem Sammelbecken auch deshalb nicht erfolgen, weil anderenfalls ein Verstoß gegen die Auflage 3.2.12. „Das beim Kompostiervorgang anfallende Prozess- und / oder Sickerwasser darf nur dann zum Befeuchten des Kompostes verwendet werden, wenn Geruchsbelästigungen vermieden werden und der Hygienisierungsablauf nicht beeinträchtigt wird.“ vorliegen würde. Zur Bewässerung dürfte also allenfalls das beim Kompostiervorgang anfallende Prozess- und Sickerwasser verwendet werden. In das Becken werden jedoch diverse andere Abwässer eingeleitet, weshalb es für die Bewässerung nicht eingesetzt werden darf. Bekanntlich werden nahezu von der gesamten Anlagefläche flüssige Emissionen über ein entsprechendes Gefälle dem Sickerwasser-speicherbecken zugeleitet - dies wird vom RGU mittlerweile eingeräumt. Die flüssigen Emissionen sind durch das gemeinsame Ableitungs- und Erfassungssystem nicht voneinander abzugrenzen. Entsprechend ihrer prozessbedingten Herkunft werden in das Becken also folgende Flüssigkeiten eingeleitet:

- Presswasser, Presswasser entsteht vor allem durch die mechanischen Einwirkungen beim Sammeln des feuchten Materials
- Prozesswasser (bestehend aus endogenem Prozesswasser aus dem Abbau

der organischen Substanz und exogenem bewässerungsbedingtem Sicker- bzw. Perkolationswasser), Prozesswasser ist Wasser, das bei Überschreitung der Wasserkapazität aus dem Rottegut austritt. Dieses setzt sich aus Eigenfeuchtigkeit des Materials sowie aus endogenem Hydrolysewasser, welches auf Grund mikrobieller Abbauprozesse entsteht, vermehrt um Bewässerungswasser, zusammen. Perkolationswasser entsteht durch das Durchfließen von Bewässerungswasser durch das Rottematerial, wobei u.a. Schadstoffe, Schwermetalle, und Keime ausgewaschen werden und sich daher im Abwasser finden.

- Kondenswasser
- Im Zuge der Freisetzung von Abluft aus dem Rottekörper mit einer hohen relativen Luftfeuchtigkeit entsteht bei Abkühlung Kondenswasser. Bei offener Mietenführung entweicht der Wasserdampf ungehindert. Im Falle der Abdeckung der Mieten mit synthetischem Kompostvlies schlägt sich Kondenswasser auch an der Unterseite des Vlieses ab.
- Abwasser aus der Anlagenreinigung (Chemikalien, Desinfektionsmittel)
- Unter Abwasser aus der Anlagenreinigung wird das im Zuge von Reinigungsarbeiten an der Kompostierungsanlage anfallende Abwasser verstanden, wie z.B. Abwasser aus der Maschinen- und Fahrzeugreinigung.
- Niederschlagsbedingtes Abwasser von Fertigkompostlager-, Manipulations- und Fahrflächen
- Darunter wird das von befestigten Flächen, auf denen Kompost gelagert oder manipuliert wird, erfasste Abwasser verstanden, welches je nach Herkunft (z. B. Mieten-, Manipulations-, Fahr- oder Lagerflächen) einen erhöhten Anteil an gelösten und ungelösten Verunreinigungen aufweist.
- Niederschlagsbedingtes Abwasser von Anlieferfahrzeugen
- Bei Niederschlägen werden Schadstoffe von den LKWs, die sich auf dem Anlieferungsbereich der Anlage befinden, abgespült, und aus Reifenprofilen (Teer, Öl, Streusalz, etc.) herausgelöst.
- Sickerwasser aus den Abfallmieten der Eingangslager

Ein solcher „Abwassercocktail“ darf für die Befeuchtung des Kompostes nicht eingesetzt werden, sondern nur das beim Kompostiervorgang anfallende Prozess- und / oder Sickerwasser. Anderenfalls würde auch ein Verstoß gegen die Auflage 4.3.4 „Die Anlage ist so zu betreiben, dass die Erzeugung eines qualitativ hochwertigen Kompostes sichergestellt ist.“ vorliegen. Außerdem dürfte selbst das beim Kompostiervorgang anfallende Prozess- und / oder Sickerwasser nur dann zur Befeuchtung der Mieten verwendet werden, wenn dadurch der Hygienisierungsablauf nicht beeinträchtigt wird, also nur im frühen Hauptrottestadium (Intensivrotte), In diesem Stadium darf das Vlies jedoch keinesfalls abgenommen werden, sondern erst wenn sich der Kompost nicht mehr über 40°C erwärmt (Auflage 3.2.9). Insofern stellt jede Inbetriebnahme der Abwasserbefeuchtungsanlage einen Verstoß gegen Auflagen im Genehmigungsbescheid dar.

Außerdem stellte sich mittlerweile heraus, dass selbst Sickerwässer aus einer nicht genehmigten Mülldeponie in das Becken eingeleitet werden [...] und dass

die Störstoffe aus den Abfällen vor der Kompostierung nicht aussortiert werden, weshalb selbst die Sickerwässer, die aus den Mieten stammen, schwer mit Schadstoffen und Schwermetallen belastet sind [...]. Weiter stellte sich heraus, dass sogar Hydraulikflüssigkeiten bzw. wassergefährdende Stoffe, die für Instandsetzungen von Fahrzeugen auf der Anlage eingesetzt werden, in das Becken gelangen können. Da das Becken nun auch noch drei Öffnungen hat (diese wurden nach Abschluss der Öffentlichkeit heimlich eingebaut) können sogar Tiere und Tierkadaver in das Becken gelangen. Die starke Keimbelastung derartiger Abwässer ist ebenfalls unstrittig, die insbesondere durch Keimvermehrung im stehenden Wasser entsteht. Außerdem erklärten die Kläger, dass nicht nur während der Bewässerung der Mieten mit Abwasser, sondern auch während der Umsetzungsvorgänge Schadstoffe, Schwermetalle, Endotoxine und Keime mit dem Wind verfrachtet werden, die zuvor durch die Bewässerung der Mieten mit Abwässern in das Rottegut eingebracht werden und am Staub haften. Endotoxine entstehen zudem im Rottegut durch die Einbringung von Bakterien über das Schmutzwasser, die sich zuvor im stehenden Beckenwasser vermehren können. Diese Immissionen wurden nie beurteilt. Dies sei in der Verhandlung am 14.10.2014 vor dem Verwaltungsgericht München eingeräumt worden.

Außerdem wird das Abwasser immer wieder gesammelt, aufgestaut, gespeichert und in den Prozess eingespeist. Dies hat zur Folge, dass das Wasser verfault und Faulgase entstehen sowie Schlamm, der behandelt und entsorgt werden muss. Mit Schlamm wird ein neuer Gefahrstoff erzeugt mit der Folge, dass auch das Behandlungs- und Entsorgungskonzept ein grundlegend anderes ist. Darüber hinaus vermehren sich in stehendem Abwasser Bakterien, Viren, Schimmel- und Sprosspilzen, Wurmeiern und Protozoen und Geruchsstoffe exzessiv, so dass zum einen die Gefahr aerogener Infektionen (z.B. Legionellen) nicht auszuschließen ist und zum anderen massive Geruchsbelästigungen für die Anwohner durch die hohe organische Belastung des Wassers und den z.T. anaeroben Bedingungen der Speicherung zu erwarten sind. In einem Absetzbecken erfolgt lediglich eine mechanische Abwasserreinigung, wobei grobe Bestandteile, Sand und absetzbare Stoffe abgetrennt werden. Eine biologische Reinigung der verunreinigten Wässer erfolgt nicht. Das Abwasser kommt daher aus dem Speicherbecken und den langen Druckrohren gewöhnlich faulend an. Die Geruchsemissionen sind geprägt durch reduzierte Schwefelverbindungen (vor allem Schwefelwasserstoff) und stickstoffhaltige Verbindungen (vor allem Ammoniak). Organische Emissionen bestehen überwiegend aus Methan. Beim Versprühen durch die Luft werden die Geruchsgase verstärkt freigesetzt. Auch die Übertragung von Krankheitskeimen und Wurmeiern ist leichter möglich. Es ist erwiesen, dass Krankheitskeime durch Wassernebel auf große Entfernungen durch die Luft getragen werden, weshalb biologisch nicht vorgereinigtes Abwasser zur Versprühung / Vernebelung nicht ohne weiteres verwendet werden darf, zumal es neben Keime auch chemische Verbindungen, wie z.B. Chlorverbindungen (halogenierte Kohlenwasserstoffe) enthält, zu denen viele Pestizide gehören, die kaum abgebaut werden und gesundheitsschädigend sind. Sie stehen in Verdacht krebserre-

gend zu sein.

Außerdem können sie toxische Wirkungen und Spätfolgen hervorrufen, da sie sich in der Fettschicht von Menschen und Tier anreichern. Da diese Anlage innerhalb der Landeshauptstadt München betrieben werden soll, ist zu erwarten, dass weite Teile von München von der großflächigen Versprühung / Vernebelung des kontaminierten Abwassers in mehreren Metern Höhe betroffen sein werden, zumal sich die dabei entstehenden Tröpfchen als Aerosole oder sichtbarer Nebel über der Anlage halten und durch Wind in der Umgebung ausbreiten und die vorherrschenden Windverhältnisse ungünstig sind. In diesen Aerosoltröpfchen kann es durch Verdunstung des Wassers zu einer Aufkonzentrierung der im Abwasser enthaltenen Keime kommen, Lungeninfektionen oder andere übertragbare Krankheiten durch Einatmen von keimhaltiger Luft oder Sprühnebel sind daher nicht auszuschließen.

Wie bereits erwähnt, ist das Abwasser der Kompostieranlage aus den genannten Gründen schwer vorbelastet, auch weil es im Speicherbecken steht, wodurch die Keimvermehrung begünstigt wird. Insbesondere Legionellen-Bakterien vermehren sich besonders schnell in stehendem, warmem Wasser bei Temperaturen zwischen 23 und 45 Grad, die im Abwassertank – auf dem die Sonne einstrahlt – durchaus erreicht werden.

Derartige Infektionen können tödlich enden, vor allem bei älteren und geschwächten Menschen. Häufig lassen sich im Abwasser auch Viren (z. B. Enteroviren, Adenoviren und Norwalk-Viren), Salmonellen, coliforme Keime und andere Enterobakterien nachweisen. Es können auch Erreger enthalten sein, die durch Ratten übertragen werden, die diese über ihren Urin ausscheiden (Tetanus-Erreger, Leptospiren). Neben dem Infektionsrisiko sind auch sensibilisierende und toxische Wirkungen von biologischen Arbeitsstoffen möglich. Da das Abwasser zudem immer wieder gesammelt, aufgestaut, gespeichert und in den Prozess im Kreislauf eingespeist wird, ist mit extrem hohen Keimbelastungen und Aufkonzentrierung der Schadstoffe - auch im Rottematerial durch (Re-)Kontaminationen - zu rechnen. Im Rottematerial verändert sich dadurch auch das Keimspektrum. Es werden also nicht nur mit den Wassernebeln, sondern auch mit dem Staub, Schadstoffe und Keime durch Wind verfrachtet, die in den lufthygienischen Gutachten nicht berücksichtigt wurden. Unabhängig von der Zusammensetzung von Prozesswässern besteht eine starke Sorption von Schwermetallen an Komposten. Mit Schwermetallen hoch belastete Prozesswässer führen daher zur Konzentrationserhöhung im Feststoff. Bedingt durch hohe Keimgehalte, Endotoxine (krankheitsverursachende Bakterienzerfallsprodukte, die ausgesprochen hitzestabil sind und sogar Sterilisationen überstehen) und Schadstoffe in der Luft kann es zu Reizungen von Haut und Schleimhäuten, Kopfschmerzen, Müdigkeit, Schwindel, Diarrhoe und Fieber kommen. Durch die Verfrachtung des Aerosols / Nebels durch den Wind kann es außerdem zu Trinkwasserbelastungen und Lebensmittelkontaminationen kommen, wobei die Substanzen in pflanzliche Le-

bensmittel übergehen können. Unmittelbar neben der Kompostieranlage (in ca. 80 m Abstand) gibt es "Erdbeeren frisch vom Feld" (Erdbeeren Lang) für Selbstpflücker, die die Erdbeeren evtl. vor Ort sogar ungewaschen essen. In den Gärten der nächstgelegenen Wohnbebauungen (ca. 160 bis 200 m Abstand) werden u.a. Obst, Gemüse, Beeren und Kräuter angebaut. Die Bevölkerung ist diesbezüglich völlig ahnungslos bzw. nicht aufgeklärt, da die Verwendung des Abwassers offenbar bewusst geheim gehalten wird. Denn aus hygienischen Gesichtspunkten darf Abwasser, das nur grob gereinigt wird, keinesfalls ohne weiteres als Brauchwasser verwendet werden. Selbst gereinigtes Abwasser dürfte bei feintropfigen Aerosolbildungen / Nebelbildungen nur unter besonderen Schutzmaßnahmen eingesetzt werden, so müssten z.B. die Kompostwerker Atemschutzmasken (P3 - höchste Filterklasse) tragen. Keinesfalls darf Abwasser in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauungen versprüht / vernebelt werden, wodurch Anwohner ungeschützt gefährlichen Aerosolen ausgesetzt werden würden. Für immungeschwächte Personen kann schon eine Erkältung lebensgefährlich sein, z.B. für Patienten mit Aids, Leukämie oder Strahlenkrankheit, nach Transplantationen oder während einer Krebstherapie. Auch Personen, deren Immunsystem überreagiert, können beim Kontakt mit Keimen krank werden (Asthmaanfälle etc.). Einige Pestizide können bereits in kleinsten Mengen schädlich sein. Zu all diesen hygienischen Aspekten bei der Versprühung / Vernebelung von Abwasser nehme man im Schreiben vom 14.08.2012 (U-190 und U-191) offenbar bewusst nicht Stellung. Stattdessen führe man lediglich an, dass aus der beantragten Vergrößerung des Beckens keine relevanten Emissionen resultieren würden, da das Becken nach wie vor geschlossen und überfahrbar sei. Weiter führe man aus, dass sofern der Auflagenvorschlag Nr. 3.9 des Gutachtens Nr. M95183/3 (ein solcher findet sich in dem genannten Gutachten nicht) in den Genehmigungsbescheid übernommen werde, auch sichergestellt sei, dass keine relevanten Geruchsmissionen durch Befeuchtung hervorgerufen werden können. Wie die Hygiene außerhalb der Anlage durch die Versprühung / Vernebelung von Abwasser sichergestellt werden soll, lasse man offen.

Dieser Aspekt sei nicht einmal erwähnt, obwohl dies zwingend erforderlich gewesen sei. Denn das Keimspektrum in Abwassernebeln sei ein anderes als im Staub und könne hygienisch relevant werden, zumal Wassernebel auf große Entfernungen durch die Luft getragen werden könne, die zudem schadstoffbelastet sind.

Es dürfte von Anfang an geplant gewesen sein, einen solchen Beckentyp einzubauen und Abwasser zu versprühen. Da dies jedoch der Bevölkerung nicht zu „verkaufen“ gewesen wäre, wurde offenbar gewartet, bis die Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen war und auf die fehlende Sachkunde der im Genehmigungsverfahren federführenden Mitarbeiter*innen des RGU / RKU gebaut, die offenbar i.d.R. den Vorschlägen der Antragstellerin ohne weitere Prüfungen folgte, was der Antragstellerin bekannt gewesen sein dürfte. Dafür spricht, dass man 3 Monate nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung einen entsprechenden Antrag stellte und einen geänderten Plan in Bezug auf das Becken vorlegte, der of-

fenbar bereits im Jahr 2011 erstellt worden war. Wie die Bewässerung der Rottekörper technisch durchgeführt werden solle und welche Emissionen und Gefahren damit verbunden seien, verschwieg offenbar auch die Bayerische Hausbau gegenüber dem RGU / RKU - zumindest liegen den Klägern keine entsprechenden Unterlagen vor.

Außerdem dürfte kein Konzept für die Verwendung von Frischwasser für die Befuchtung des Kompostes in dem benötigten Umfang existieren. Insofern ist die im Genehmigungsbescheid aufgenommene Auflage unter Punkt 3.2.12 reine Makulatur. Selbst wenn sich Anwohner über massive Geruchsemissionen beschwerten, könnte auf die Versprühung des Abwassers nicht verzichtet werden, da diese Verfahrensweise alternativlos ist. Eine durch unrichtige oder unvollständige Angaben ersichliche Genehmigung (§ 330d Abs. 1 Ziff. 5 StGB) bzw. eine rechtsmissbräuchlich erlangte Erlaubnis ist strafrechtlich einem nicht erlaubten Verhalten gleichzustellen. Unter strafrechtlichen Gesichtspunkten entfaltet eine durch rechtsmissbräuchliches Verhalten erlangte Erlaubnis für ihren Inhaber keine befugnisverleihende Wirkung, also auch nicht für die Landeshauptstadt München, wenn sie die Anlage nach Fertigstellung übernehmen und betreiben will. Wenn die Antragstellerin die Genehmigung durch ein Verhalten und kollusives Zusammenwirken mit Sachverständigen erwirkt hat, das gerade darauf angelegt war, materiell rechtswidrig einen Erlaubnistatbestand zu schaffen, ist eine Abwasserverwertung, die aufgrund einer solchen Erlaubnis vorgenommen wird, unbefugt und eine Strafbarkeit wegen Luftverunreinigung zu bejahen, die geeignet ist, außerhalb des zur Anlage gehörenden Bereichs die Gesundheit eines anderen, Tiere, Pflanzen oder andere Sachen von bedeutendem Wert zu schädigen (§ 325 Abs. 1 StGB, potentiell Gefährdungsdelikt) oder wenn Schadstoffe in bedeutendem Umfang in die Luft außerhalb des Betriebsgeländes freisetzt werden (§ 325 Abs. 2 StGB, erfasst bloße Emission und verzichtet auf Gefährdung), Eine Gefährdungseignung ist insbesondere aufgrund der örtlichen und meteorologischen Gegebenheiten nicht offensichtlich ausgeschlossen.

Die Beeinflussung von nur 160 bis 200 m entfernt wohnenden Menschen erscheint nicht als eine völlig theoretische, außerhalb jeglicher vernünftigen Erwägung liegende Möglichkeit eines Gefahren Eintritts, zumal die nächsten Wohnbebauungen auch noch in den Hauptwindrichtungen liegen. Der Genehmigungsbescheid enthält bezeichnenderweise auch keine Aussagen, wie der Schutz der Bevölkerung, insbesondere der Kinder, bei dieser Sachlage sichergestellt werden soll (Gefährdungsbeurteilung, Sicherheitsmaßnahmen) und keine Auflagen zu Hygienemaßnahmen und wer entsprechende Prüfungen durchführen soll und wie häufig. Hierzu wurden weder Arbeitsmediziner noch das Bayerische Landesamt für Umwelt in Augsburg befragt. Von daher erfolgte auch keine Gefährdungsbeurteilung nach § 3 der BioStoffV und auch keine nach § 6 der GefStoffV, die zwar in erster Linie dem Arbeitsschutz dient, daneben aber auch Gefahren für Menschen und Umwelt entgegenzutreten will (§ 1 GefStoffV). Außerdem hätte vor der Genehmigung eine Vorprüfung nach § 3c UVPG und ggf. eine UVP durchge-

führt und die Öffentlichkeit informiert und beteiligt werden müssen. All dies wurde unterlassen. [...] Schließlich bestätigt das RGU / RKU, dass die Kläger richtig festgestellt haben, dass ein Teil des angelieferten Materials nur gehäckselt und nicht kompostiert wird und danach die Anlage wieder verlässt. Solche emissions-trächtigen Aktivitäten für lukrative Nebengeschäfte, die im großen Stil erfolgen - es wird tagelang hintereinander bis zu 8 Stunden am Tag gehäckselt, die produzierten Holzhackschnitzel werden im Freien aufgehaldet und später auf Laster verladen - sind nicht Gegenstand des Genehmigungsbescheids vom 21.10.2013. Die Emissions- bzw. Immissionsprognosen der Müller-BBM berücksichtigen solche ungenehmigten Aktivitäten daher auch nicht, die zu enormen Zusatzbelastungen für die Anwohner führen, insbesondere durch die exzessiven Häckselaktivitäten und Umschlagvorgänge. Das RGU / RKU besitzt dennoch die Dreistigkeit, diese Aktivitäten in Nachhinein nach einer Anzeige gemäß § 15 BImSchG zu gestatten, ohne die Öffentlichkeit darüber zu informieren (§ 9 Abs. 1(b) UVPG u. § 10 Abs. 3 BImSchG), da „die Prüfung“ angeblich die Genehmigungsfreiheit des Vorhabens ergeben habe.

Die Öffentlichkeit sei zu informieren, wenn nur die Möglichkeit einer zusätzlichen Beeinträchtigung durch nachträgliche Änderungen von Anlagenbestandteilen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und von Betriebsabläufen besteht.

Das RGU / RKU setzt sich offenbar über alles hinweg und kommt nicht einmal ihrer Darlegungspflicht nach. So offenbart sie nicht, wer die Emissions- bzw. Immissionszusatzbelastungen durch die nicht genehmigten Aktivitäten und deren Relevanz ermittelt haben soll, weshalb davon auszugehen ist, dass gar keine Prüfung durch einen Sachverständigen erfolgte, sondern das RGU / RKU eigenmächtig handelte.

Außerdem kommt es durch die langen Lagerzeiten zu nennenswerten aeroben bzw. anaeroben Umsetzungen, weshalb Anzeichen für aerobe oder anaerobe Abbauprozesse wahrgenommen werden können, wie Wärmeentwicklung und massive Geruchsemissionen. In Zeiten mit starken Regenfällen vernässen die gelagerten Haufwerke aufgrund der geringen Verdunstungsrate sehr schnell.

Anaerobe Zonen und die zugehörigen Geruchs- und Keimemissionen sind die Folge. Aus mikrobiologischen Untersuchungen ist bekannt, dass neben Gerüchen in nennenswertem Ausmaß auch Keime und Pilzsporen emittiert werden. Biologische Aerosole (luftgetragene Teilchen biologischer Herkunft bzw. Partikel, denen Pilz, Bakterien, Viren, Pollen und Toxine anhaften) werden durch verrottes Material und Schimmelpilzwachstum im Feuchtbereich in erheblichem Umfang gebildet. Mit dem Auftreten von belästigenden Gerüchen ist in der Regel auch das Auftreten der biologischen Aerosole verbunden. Insbesondere daran anschließende Materialbewegungen, z.B. bei Umlagerungen und bei Verladung der Holzhackschnitzel auf LKWs, führen daher bei ungünstiger Wetterlage/Windrichtung zu erhöhten Geruchs- und Keimemissionen in Richtung nahe gelegener Nachbarschaft. Selbst Fertigkomposte setzen beim Umsetzen oder Verladen

sehr hohe Emissionsströme frei. Bei offen konzipierten Anlagen treten emissionskritische Zustände regelmäßig dann auf, wenn biologisch aktives Material bewegt wird. Wie bereits erwähnt erfolgt auch keine Abdeckung kritischer Oberflächen.

Die Fertigkompostlagerfläche ist außerdem an das Sickerwasserspeicherbecken angeschlossen. Bei Regen werden also laufend aus den schwer belasteten Siebresten, die auf dieser Fläche unzulässigerweise gelagert werden, konzentriert Schadstoffe und Schwermetalle ausgeschwemmt und in das Sickerwassersammelbecken eingeleitet. Die Verwendung solcher Abwässer ist für die Mietenbefeuchtung unzulässig. Die Einleitung solch schwer belasteten Abwässer aus der Mülldeponie in das Sickerwasserbecken bestätigt das RGU. Zum Einwand der Kläger, dass solche Abwässer für die Mietenbefeuchtung nicht verwendet werden dürfen, sondern allenfalls das beim Kompostiervorgang anfallende Prozess- und Sickerwasser (vgl. Auflage 3.2.12.) - selbst dies steht noch nicht rechtskräftig fest -, hingegen schweigt das RGU. Die Verwendung von solch schwer belasteten Abwässer für die Mietenbefeuchtung ist vom Genehmigungsbescheid nicht gedeckt. Dieser sieht lediglich die Verwendung von Prozess- und Sickerwasser, das beim Kompostiervorgang anfällt, vor, also ausschließlich von Wasser, das aus den Rottemieten stammt. Diese Abwässer sind weniger mit Schadstoff belastet als z.B. die Abwässer aus der Mülldeponie oder die Sickerwässer aus den Eingangslagern, wenn gemäß der Auflage 4.1.3 vor der Kompostierung die Störstoffe aus den Abfällen aussortiert werden. Selbst diese Abwässer sind bereits in Wassergefährdungsklasse 2 einzustufen, wie dies vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) bestätigt wurde. Die übrigen schwer belasteten Abwässer, die zusätzlich in das Sickerwasserspeicherbecken eingeleitet werden, sind der Wassergefährdungsklasse 3 zuzuordnen. Solche Abwässer dürfen für die Mietenbefeuchtung nicht verwendet werden.

Die hieraus resultierende Emissions- und Immissionsrelevanz - insbesondere in Bezug auf Schwermetalle - wurde von der Müller-BBM im lufthygienischen Gutachten nicht berücksichtigt.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München habe den Einwendenden eine Wasseranalyse der gesammelten Abwässer übersandt, die sich auf Schwermetalle, jedoch nicht auf weitere Schadstoffe beziehe. Ebenso sei keine Keimanalyse durchgeführt worden, obwohl das Wasser, das im Speicherbecken gesammelt werde, als Brauchwasser verwendet werde. Der festgestellte stark modrige Geruch und die starke Trübung ließen auf einen massiven Keimbefall schließen. Weiter fehlten in der Analyse Aussagen dazu, unter welchen Bedingungen und aus welcher Tiefe das Wasser aus dem Sickerwasserspeicherbecken entnommen worden sei und welche Verdünnungsfaktoren zum Tragen gekommen seien.

Die Sickeranalyse bestätige jedoch zumindest, dass Schwermetalle (Blei, Cadmium, Chrom, Kupfer, Nickel, Quecksilber, Zink) und Haut, Atemwege und Schleimhäute ätzende Salpetersäure im Wasser enthalten seien. Der festgestellte pH-Wert sei mit 7,88 sehr hoch, bei Kontakt mit dem basischen Wasser könnten

Hautunverträglichkeiten, Augen- und Schleimhautreizungen auftreten. Der ermittelte hohe CSB sei ein Indiz für schädliche Wasserinhaltsstoffe. Der ermittelte Geruchsschwellenwert sei mit 10 bei 25°C Wassertemperatur stark erhöht (geruchsfreies Wasser habe den GSW Null; der Grenzwert gemäß deutscher Trinkwasser-Verordnung betrage 3 bei 23 °C Wassertemperatur). Zur Sickerwasseranalyse seien ergänzend noch folgende Unterlassungen festzuhalten: Eine ordentliche Komplettanalyse der gespeicherten Abwässer im Sammelbecken sei nicht durchgeführt worden - es sei lediglich das durch Sedimentation geklärte Oberflächenwasser auf Schwermetalle untersucht worden. Der Hygienezustand des Wassers sei nicht kontrolliert worden bzw. es seien keine krankheitserregenden Bakterien / Keime bestimmt worden. Keimzahlen und eine Keimdifferenzierung fehlten daher. Parameter wie Nitrat, Nitrit, Sulfat seien nicht ermittelt worden. Die Leistungssysteme des Pumpsystems seien nicht auf vorhandene mikrobiologische Verunreinigungen untersucht worden. Die Verwertung des Abwassers als Brauchwasser in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauungen sei nicht untersagt worden, obwohl dies aus folgenden Gründen zwingend geboten sei:

- a) Nachweis eines hohen pH-Wertes, der durch Verunreinigung zustande komme. Bei alkalischem Wasser könnten die Leitungssysteme angegriffen werden und sich gefährliche Legionellen bilden. Außerdem könne es bei Kontakt mit basischem Wasser zu Hautunverträglichkeiten sowie Augen- und Schleimhautreizungen kommen.
- b) Nachweis von Haut, Atemwege und Schleimhäute ätzender Salpetersäure.
- c) Nachweis eines stark erhöhten Geruchsschwellenwertes.

Es seien keine Umweltmediziner oder Toxikologen mit der Erstellung eines Sachverständigengutachtens zur Risikostratifizierung der Abwasserverwertung in der Nähe von Wohnbebauungen beauftragt worden.

Die nun festgestellten erhöhten Zinkwerte und die nicht näher spezifizierten weiteren Schadstoffe im Oberboden des Planungsgebietes seien auf den Kompostieranlagenbetrieb zurückzuführen. Durch den Betrieb der Kompostieranlage inklusive der unterirdischen Abwasserrecyclinganlage würden diese Schadstoffe auch in Zukunft in das Planungsgebiet verfrachtet werden, insbesondere bei Ostwinden im Herbst. Daher reiche eine einmalige Entsorgung der Schadstoffe im Planungsgebiet nicht aus, da die Böden fortgesetzt kontaminiert würden. Insbesondere die geplante Allmende-Fläche wäre hiervon betroffen, da sie von der Riegelbebauung im Westen und vom Schallschutzwall im Osten, Süden und Norden eingekesselt werden würde und daher keine Durchlüftung des Areals gewährleistet wäre, weshalb die eingetragenen Schadstoffe und Schwermetalle in diesem Bereich kumulieren würden. In diesem Areal wären die geplanten Kinderspielflächen oder gärtnerische Nutzungen unverantwortlich. Bezeichnenderweise werde unter I. „Vortrag der Referentin“ im Beschlusstext ausgeführt, dass bereits drei Standorte für Urban Gardening (im Bereich der Allmende) aufgegeben worden seien und nur noch ein Standort für eine gärtnerische Nutzung vorgesehen sei.

Stellungnahme:

Die Kompostieranlage befindet sich außerhalb des Planungsgebietes. Der Betrieb und die Genehmigung der Kompostieranlage sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Gleichwohl wird in gebotener Kürze der Vollständigkeit halber auf die Einwendungen eingegangen.

Der gesamte flüssigkeitsundurchlässig befestigte Bereich westlich des Eingangsbereichs entwässert in ein unterirdisch gelegenes Sickerwasserspeicherbecken. Dieses wurde entsprechend den Anforderungen der damaligen VAWs (jetzt: AwSV) errichtet und betrieben. Da es sich bei dem Sickerwasserspeicherbecken um ein unterirdisches Bauwerk handelt, gehen hiervon keine Luftverunreinigungen im Sinne der TA Luft aus, die in den Gutachten zu berücksichtigen gewesen wären.

Der Einsatz von geruchsbelastetem Prozess- bzw. Sickerwasser ist nicht zulässig und wurde bei Anlagenkontrollen nicht festgestellt. Wird Sickerwasser zur Befuchtung des Kompostes eingesetzt, wird dieses mittels Radladerschaufel schwallartig auf die Mieten ausgebracht, um eine Feinversprühung bzw. -vernebelung mit ggf. höheren Emissionen zu vermeiden. Eine Beeinträchtigung für die anliegende Wohnbebauung lässt sich hieraus nicht ableiten. Zur angesprochenen Belastung des anfallenden Prozess- bzw. Sickerwassers mit Schadstoffen sollte das hierfür zuständige Sachgebiet Wasserrecht eingebunden werden.

Das unterirdische Sickerwassersammelbecken wurde vor Inbetriebnahme im Juli 2014 mängelfrei nach damals gültiger VawS geprüft. Sowohl das Sammelbecken als auch die unterirdischen Rohrleitungen wurden im Juli 2014 erfolgreich auf ihre Dichtigkeit geprüft. Die heute gültige AwSV, als Nachfolger der VawS, stellt keine über die damaligen Anforderungen hinausgehenden Anforderungen an das Sammelbecken.

Das innerbetrieblich nicht benötigte Sickerwasser aus dem Sammelbecken wird in den städtischen Mischwasserkanal geleitet. Die Überwachung der Einleitung liegt im Aufgabenbereich der Münchner Stadtentwässerung. Diese kann ggf. auch eine Aussage zu Menge und Schadstofffracht des eingeleiteten Sickerwassers treffen.

Dem Sachgebiet Wasserrecht liegen aktuell keine Hinweise auf eine Grundwasserunreinigung durch die Kompostieranlage an der Fasangartenstraße vor.

Wie dem lufthygienischen Fachgutachten zu Stäuben, Gerüchen und Keimen zu entnehmen ist, wurde das Sickerwasser auch hier nicht als relevante Quelle für Gerüche und Keime aufgefasst.

Zusätzlich wurde als Auflage formuliert, dass das Sickerwasser nur dann zur Befuchtung des Kompostes verwendet werden darf, wenn Geruchsbelästigungen vermieden werden. Diese Auflage wurde im Bescheid vom 21.10.2013 in den Nebenbestimmungen zur Luftreinhaltung unter Punkt 3.2.12. festgehalten.

8 Weitere Immissionen / Emissionen

8.1 Erschütterungen

Man gebe einen Einwand zu § 12 Abs. 1 des Entwurfes der Satzung an: Diese Aussagen belegten, dass mit relevanten Erschütterungen u.a. durch den Betrieb von Anlagen zu rechnen wäre. Hiervor geschützt werden sollten jedoch lediglich die geplanten Wohnbebauungen, nicht jedoch die Bestandsbebauungen. Dies sei ebenfalls als rücksichtslos zu bezeichnen.

Die Erschütterungstechnische Untersuchung vom August 2017 befasse sich nur mit der Erschütterungs- und Sekundärluftschallsituation durch den S-Bahnverkehr und der potentiellen Auswirkung der Erschütterungsimmissionen in Bezug auf die geplanten Neubauten im Norden des Planungsgebietes. Hierzu seien Messungen erfolgt. Die Aufnehmer seien mit einem 0,5 m langen Erdspieß verschraubt worden. Die Schallausbreitungen seien also nur im Erdreich untersucht worden und nicht im darunterliegenden Schotter/Kies. Unter 2.2.5. „Natur und Landschaft – Topografie“ im Beschlusstext sei von der Münchner Schotterebene die Rede, außerdem sei ausgeführt worden, dass die Böden im Planungsgebiet Parabraunerden auf Kies seien. Die Schallausbreitung/-geschwindigkeit sei im Kies jedoch höher als in der Parabraunerde, die nur eine geringe Tiefe im Planungsgebiet aufweise. Bereits die Messungen in der Erde hätte zu dem Ergebnis geführt, dass es im geplanten Bauraum zu erheblichen Belästigungen durch sekundären Luftschall ohne Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen kommen würde. Angedacht seien z.B. kostenintensive (teil-)elastische Gebäudelagerungen worden.

Das Gutachten befasse sich nicht mit Erschütterungen durch die geplanten Bauarbeiten (Bodenverdichtung durch Baggerstampfer und Rüttelplatten, Aushubarbeiten für die große Tiefgarage und Wohngebäude inklusive Gütertransporte, beim Setzen der für den Bau der Tiefgarage nötigen Spundwände u.v.m.), die sich auf die Bestandsgrundstücke übertragen und Risse an den Bestandsbebauungen hervorrufen könnten. Unterirdische Erschütterungen, die von der Tiefgarage und der BHKW-Anlage ausgehen würden und sich über den Schotter auf die Nachbargrundstücke rasch ausbreiten könnten, seien ebenfalls nicht behandelt worden. Die Bestandsbewohner müssten daher vor Beginn des Bauvorhabens eine umfangreiche Dokumentation ihrer Gebäude zur Feststellung der Ist-Situation veranlassen, um gegebenenfalls Schadensersatzansprüche geltend machen zu können. Derartige Gutachten seien kostenintensiv. Außerdem würde die BHKW-Anlage gegebenenfalls dauerhaft zu Schäden an den Bestandsgebäuden durch Erschütterungen führen, da sie im Gegensatz zu Baumaschinen ständig und dauerhaft in Betrieb wäre. Hierzu lägen keinerlei gutachterliche Feststellungen vor. Eine Prognose bau- und anlagenbedingter Erschütterungen, die sich auf die Fundamente und Deckenebenen der Bestandsanwesen übertragen würden, fehle vollständig.

Erschütterungsschutz während Bauzeit

Bezug genommen werde auf Punkt 7.6 „Baustellenverkehr“. Die Lärmbelastungen für die Nachbarschaft durch ein mehrjähriges großes Bauvorhaben könnten nicht damit lapidar abgetan werden, dass es sich lediglich um „temporäre“ Erscheinungen handeln würde. Zu den Schäden an den Bestandsbebauungen, die durch die Bauaktivitäten aufgrund von Erschütterungen entstehen würden, habe sich die Landeshauptstadt München nicht geäußert und demzufolge auch nicht, wer hierfür schadensersatzpflichtig wäre. Die Landeshauptstadt München verweise diesbezüglich lediglich darauf, dass „zu gegebener Zeit“ hierzu gesonderte Konzepte zu erstellen und mit den zuständigen Fachdiensten im Kreisverwaltungsreferat abzustimmen seien. Ein solches Vorgehen verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot.

Stellungnahme:

Gemäß den Ergebnissen der erschütterungstechnischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-5494-ER vom 31.08.2017) wurden, basierend auf einer messtechnischen Erfassung der Erschütterungssituation durch Zugvorbeifahrten vor Ort, Festsetzung zum Erschütterungsschutz getroffen. Siehe hierzu auch § 12 der Satzung und Ausführungen unter 4.12 der Begründung.

Die Auswirkungen der Erschütterungen vorhandener Anlagen sind im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens grundsätzlich nur für den Bereich des Planungsumgriffes darzustellen und bei Bedarf Festsetzungen zu treffen. Festsetzungen für Bereiche außerhalb des Planungsumgriffes können nicht getroffen werden. Werden jedoch durch die Planung Anlagen vorgesehen, die Erschütterungen hervorrufen können, so sind die Auswirkungen auf die Umgebung zu prüfen und bei Bedarf Maßnahmen zum Schutz der Umgebung zu treffen. Dies ist in der vorliegenden Planung nicht der Fall. Von Tiefgaragen gehen grundsätzlich keine Erschütterungen aus.

Erschütterungen künftiger Baustellen werden nicht im Rahmen der Bebauungsplanung behandelt. Hier ist vielmehr im Rahmen des Bauvollzuges bzw. der Baustelleneinrichtung auf mögliche Auswirkungen zu achten.

Konkrete Planungen für das BHKW liegen noch nicht vor. Gemäß der Begründung des Bebauungsplans werden relevante immissionsschutzfachliche Themen im Zuge der Genehmigungsplanung detailliert untersucht.

- Des Weiteren wird verwiesen auf die Ausführungen unter der Ziffer A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage (Kraft-Wärme-Kopplung, EEWärmeG-Anlage)

8.2 Licht

Lichtverschmutzung, Müll, Lärm- und Geruchsbelästigung durch Grillplätze

An den Anwesen (Münchberger Straße 7 und 7a) würde auf der Ostseite ein Verkehrsweg herangeführt werden, der allenfalls einen Abstand von 4 m an der schmalsten Stelle zu den Anwesen einhalten würde.

Es handele sich dabei um einen Verkehrsweg für Fußgänger, Hunde, Radfahrer, Schneeräum-/Streiffahrzeuge, Aufsitzmäher, (elektrische) Rollstühle und gegebenenfalls Motorräder, Mofas, Müllfahrzeuge etc. Dieser Verkehrsweg wäre zudem ein potenzieller Aufenthaltsbereich für z.B. Jugendliche, auch nachts (Stimmen, Schreie, laute Musik etc.).

Betroffen von den Immissionen (Lärm, Geräusche, Licht von Außenbeleuchtungen), die von diesem Verkehrsweg und den Besucherparkplätzen ausgehen würden, wären nicht nur die Einwendenden, sondern auch die Bewohner*innen der Münchberger Straße 5, 5a, 9 und 9a. Die Bewohner*innen der Bestandsbebauungen, deren Schlafzimmerfenster und -balkone diesen Emissionsquellen zugewandt wären, würden also nicht einmal in der Nacht zur Ruhe kommen und zudem durch Lichtimmissionen erheblich belästigt werden, da sich die Außenbeleuchtungen in unmittelbarer Nähe der Schlafzimmerfenster befinden würden.

Dieser Einwand sei vollständig übergangen worden.

Stattdessen seien im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren unter 7.2.1.6. „Wirkungsbereich Sicherheit“ die Befürchtungen der Einwendenden sogar noch bestätigt worden, dass die westlichen Wege in den Verkehrsflächen in der Nacht beleuchtet und im Winter verkehrssicher geräumt werden sollten. Durch die Beleuchtungen solle eine soziale Kontrolle der Flächen ermöglicht werden. Da nun auch noch ca. 0,3 ha Spiel- und Sportflächen in diesen Bereichen festgesetzt werden sollten, die ebenfalls beleuchtet werden müssten, wäre mit erheblichen Lichtimmissionen und Lärm direkt vor den Anwesen der Einwendenden und an den Schlafzimmern der Bestandsanwesen zu rechnen.

Unabhängig davon würden die nahen beleuchteten Fenster des Großwohnquartiers, die aus Lärmschutzgründen überwiegend den Bestandsbebauungen zugewandt sein sollten, zu erheblichen zusätzlichen „Lichtverschmutzungen“ der Bestandsanwesen führen. Ungestörtes Schlafen in den Schlafräumen der Bestandsanwesen wäre nicht mehr möglich, da es darin aufgrund des gigantischen Lichteimers vor den Schlafzimmerfenstern zu unzumutbaren Raumaufhellungen und Blendungen kommen würde.

Licht gehöre gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG zu den Immissionen und gemäß § 3 Abs. 3 BImSchG zu den Emissionen im Sinne des Gesetzes. Lichtimmissionen gehörten zu den schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet seien, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen. Zu beurteilen seien lichtemittierende Anlagen aller Art, soweit es sich dabei um Anla-

gen oder Bestandteile von Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG handele, und die Schutzbedürftigkeit der Nutzungen in den diesen Anlagen benachbarten Gebieten. Hierzu zählten künstliche Lichtquellen aller Art, wie z.B. Beleuchtungen von Sport- und Spielflächen, von Verladeplätzen, von Aufenthaltsräumen im Freien, von gewerblichen Anlagen und Tiefgaragen, aber auch hell beleuchtete Flächen wie z.B. angestrahlte Fassaden. Schädliche Umwelteinwirkungen lägen dann vor, wenn die Nachbarschaft oder die Allgemeinheit hierdurch erheblich belästigt werde.

Zu den besonders schutzwürdigen Räumen in der Nachbarschaft zählten Wohnräume, einschließlich Wohndielen, und Schlafräume. Direkt an Gebäuden beginnende Außenflächen (z.B. Terrassen und Balkone) seien in die Beurteilung mit einzubeziehen. Im Bauleitplanverfahren seien hinsichtlich der einzuhaltenden Immissionsrichtwerte im Einwirkungsbereich der Anlagen bzw. in der Nachbarschaft keinerlei Feststellungen in Bezug auf Raumaufhellung und Blendung getroffen worden.

Raumaufhellung: Aufhellung des Wohnbereiches, insbesondere des Schlafzimmers, aber auch des Wohnzimmers, der Terrasse oder des Balkons durch die in der Nachbarschaft vorhandenen Beleuchtungsanlagen, die zu einer eingeschränkten Nutzung dieser Wohnbereiche führten. Die Aufhellung werde durch die mittlere Beleuchtungsstärke in der Fensterebene beschrieben.

Blendung: Anwohner würden häufig durch die psychologische Blendung belästigt. Das sei selbst dann so, wenn sich die Lichtquelle in größerer Entfernung befinde, so dass sie im Wohnbereich keine nennenswerte Aufhellung erzeuge. Die Belästigung entstehe durch die ständige und ungewollte Ablenkung der Blickrichtung zur Lichtquelle hin, die bei einem großen Unterschied der Leuchtdichte der Lichtquelle zur Umgebungsleuchtdichte die ständige Adaptation des Auges auslöse. Die Aufgabe des Immissionsschutzes sei es vornehmlich, erhebliche Belästigungen durch psychologische Blendung von starken Lichtquellen, wie z.B. im Bereich von Sport- und Freizeitanlagen in der schätzenswerten Nachbarschaft zu vermeiden. Durch diese Immissionen könne die Nutzung eines inneren oder äußeren Wohnbereichs erheblich gestört werden.

Im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sei zudem erstmals bekanntgegeben worden, dass direkt hinter den Bestandsanwesen an der Münchberger Straße 2.912,5 m² Sport- und Spielflächen für alle Altersklassen entstehen sollten. Diese Flächen sollten ebenfalls während der Dunkelstunden beleuchtet werden. Welche mittleren Beleuchtungsstärken in lx durch die Beleuchtungen dieser Flächen und des Wegenetzes an den Einwirkorten entstehen würden, sei nicht ermittelt worden. Dies stelle sich als Verstoß gegen das Bundesimmissionsschutzgesetz und das Bestimmtheitsgebot dar.

Von Beleuchtungsanlagen gingen auch schädliche Einwirkungen auf Tiere aus, insbesondere auf Vögel und Insekten. Für die Orientierung spielten Lichtquellen für Vögel eine große Rolle. Starke künstliche Lichtquellen könnten zum Orientierungsverlust und sogar zum massenhaften Tod nachts ziehender Vögel führen.

Insbesondere bei hoher Luftfeuchtigkeit zögen nächtliche Lichtquellen Vögel an. Dabei komme es häufig zu Kollisionen mit der Lichtquelle oder dem sie tragenden Bauwerk. Die Irritationen ziehender Vögel zeigten sich auch an Reaktionen wie Umherirren im Lichtkegel, Änderung der Flugrichtung und Verlangsamung der Fluggeschwindigkeit. Im konkreten Fall könnten Vögel insbesondere an die geschlossene Riegelbebauung prallen und sich dabei tödlich verletzen.

Die vormals gänzlich unbeleuchteten Flächen würden mit der neuen Bebauung einer nicht unwesentlichen Beleuchtung ausgesetzt werden. Dies bedeute eine zusätzliche Belastung der Tierwelt durch Lichtverschmutzung. Tiere und auch Menschen seien auf die Unterschiede von Hell und Dunkel angewiesen und könnten sich der allgegenwärtigen Beleuchtung in der Stadt kaum entziehen. Die Einwendenden forderten deshalb, dass für das Planungsgebiet eine fachlich fundierte, kompetente Lichtplanung im Bebauungsplan festgesetzt werde, damit eine gute und ökologisch verantwortbare Lichtqualität sichergestellt werden könne. Unter anderem lasse sich empfehlen, die Lichtquellen möglichst niedrig anzubringen und voll abgeschirmte Leuchten zu verwenden. Das Schutzglas sollte flach sein, um Streulicht zu vermeiden, und das Leuchtmittel sollte nicht aus der Lampe herausragen. Es seien nur warmweiße Lampen bis max. 3.000 Kelvin zu verwenden (LEDs ohne Blauanteile), da vor allem der Blau- und UV-Anteil des Spektrums negative Auswirkungen auf verschiedene Tiergruppen habe (Held et al. 2013). Die Leuchtintensität sollte dabei so gering wie möglich sein. Durch Bewegungsmelder, (Teil- bzw.) Nachtabschaltung oder dimmbare Systeme lasse sich die Lichtverschmutzung weiter reduzieren. Des Weiteren seien Himmels- oder Fassadenstrahler gesetzlich verboten (Art. 11a BayNatSchG und Art. 15 BayImSchG). Auf diese Systeme sollte generell verzichtet werden.

Zitiert wird Punkt 8.4 aus dem Kapitel A) Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB. Dazu wende man ein, dass an dieser Stelle verschwiegen werde, dass die öffentliche Grünfläche zu 50 % als Spiel- und Sportfläche und für den allgemeinen Aufenthalt genutzt und mit Wegen erschlossen werden solle. Diese Festsetzungen sollten im Bebauungsplan erfolgen. Daher sei es unvermeidlich, diese Wege und Flächen dauerhaft - bereits aus Sicherheitsgründen - bei Dunkelheit durchgehend zu beleuchten. Von diesen Lichtverschmutzungen wären sämtliche Bestandsbewohner betroffen, deren Schlafzimmerfenster der öffentlichen Grünfläche in nur ein paar Meter Abstand zugewandt wären. Die Notwendigkeit der Beleuchtung dieser Wege in der Nacht sei unter Kapitel 7.2.1.6. der Begründung zum Bebauungsplan bzw. im Bauleitplanverfahren bestätigt worden. Insofern könne sich die Landeshauptstadt München nicht damit herausreden, dass sie für „etwaige“ Beleuchtungen - die tatsächlich zwingend erforderlich sein würden -, nicht verantwortlich sei.

Unabhängig davon, würden die Grundstücke der Bestandsbewohner zu Müllhalde verkommen. Denn es sei bekannt, dass in Gärten, die an Spiel-, Sport- und Freizeitflächen grenzen, Flaschen, Dosen oder sonstige Abfälle geworfen werden würden. Da auch regelmäßig Bälle u.a. in die Gärten der Bestandsbewohner flie-

gen würden, stehe zudem zu befürchten, dass regelmäßig Personen unbefugt über die Zäune stiegen und in die Grundstücke im Bestandsviertel eindringen würden, um z.B. einen dort gelandeten Ball herauszuholen. Den Bestandsbewohnern sei nicht dauerhaft zumutbar, Klagen wegen Hausfriedensbruch und Sachbeschädigungen zu führen.

Darüber hinaus wäre z.B. Grillen unmittelbar vor den Schlafzimmerfenstern der Bestandsbewohner täglich bis weit über die üblichen Ruhezeiten hinaus möglich. Die hieraus resultierenden Lärm-, Rauch- und Geruchsbelästigungen seien ebenfalls verschwiegen worden.

Stellungnahme:

Grundsätzlich wird erst zum Zeitpunkt der Objektplanung einer öffentlichen Grünanlage geprüft, ob und auf welchen Wegen ggf. eine Beleuchtung installiert wird. In der Regel werden nur besondere Hauptwegeverbindungen, die durch öffentliche Grünanlagen führen, beleuchtet. Dies betrifft Wegeverbindungen die sonst nur umwegig über das gewidmete Wegenetz erreichbar wären und Anforderungen zur Sozialverträglichkeit bestehen, wie z.B. Wege zum ÖPNV oder offizielle Schulwege, sowie gewidmete Wege innerhalb öffentlicher Grünanlagen, wie z.B. Fahrradhaupttrouten. Ziel ist sowohl eine Lichtverschmutzung zu verhindern, als auch nachhaltige Störungen und ungewollte Nutzungen zu reduzieren (z.B. durch den nächtlichen Aufenthalt von Personen verursachter Lärm).

Im Planungsgebiet wird die Wegeverbindung innerhalb der öffentlichen Grünfläche in Nord-Süd Richtung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht beleuchtet werden. Die Wegeverbindung in Ost-West Richtung (auf Höhe der Stichstraße in Verlängerung zur Obernzeller Straße) wird wohl in Ihrer Funktion als Nebenzugang zum Quartier für eine Beleuchtung in Frage kommen.

Lichtimmissionen gelten gem. § 3 des BImSchG als schädliche Umwelteinwirkungen, falls hieraus „Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft“ hervorgehen. Dabei sind sowohl Menschen als auch Tiere und Pflanzen als relevante Immissionsempfänger berücksichtigt. Gesetzliche Anforderungen an Lichtimmissionen bestehen zurzeit jedoch nicht. Zur Beurteilung der Lichtimmissionen hat die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) deshalb die Licht-Richtlinie „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ veröffentlicht. Zu den lichtemittierenden Anlagen gehören gemäß der Licht-Richtlinie „künstliche Lichtquellen aller Art“. Davon ausgenommen sind jedoch gemäß § 3 Absatz 5 des BImSchG „Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes“. Hilfsweise werden diese Grenzwerte jedoch zur immissionsseitigen Bewertung der Lichtbelastung herangezogen. Da im Zuge der Errichtung des vorliegenden Vorhabens, abgesehen von der Beleuchtung des öffentlichen Straßenraums, nicht davon ausgegangen wird, dass relevante künstliche Beleuchtungsanlagen (z.B. Flut-

lichtstrahler bei Sportanlagen) errichtet werden, wurden im Zuge des Bauleitplanverfahrens mögliche Immissionen, verursacht durch künstliche Beleuchtung nicht berücksichtigt. Für den Fall, dass im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens relevante künstliche Beleuchtungen vorgesehen sind, werden diese ggf. aus immissionsschutzfachlicher Sicht untersucht werden.

Das vorgetragene Eindringen der Nutzer*innen der Rasenflächen in die Grundstücke der Bestandsbewohner*innen (Hausfriedensbruch) ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter Ziffer A 5.1.2 Öffentliche Grünflächen und auf A 7.2.6 Geräusche von Kindertageseinrichtungen und Spielplätzen verwiesen.

8.3 Altlasten / Kampfmittel im Planungsgebiet

Zitiert wird Punkt 2.2.8. „Vorbelastungen“, „Altlasten“ aus dem Beschlusstext. Dazu gebe man folgenden Einwand an: Es handele sich hier nicht um Altlasten, sondern um die nicht untersuchten Auswirkungen der Kompostieranlage und die Versprühung von Abwässern auf der Anlage, die in einem unterirdischen Speicherbecken gesammelt würden. Auf die Problematik sei bereits im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren mit Schreiben vom 25.04.2017 hingewiesen worden. Das Vorbringen der Einwendenden sei jedoch vollständig übergegangen worden.

Stellungnahme:

Auf die Ausführungen zu den Themen „Altlasten“ / „Kampfmittel“ unter Ziffer 2.2.8. der Begründung wird verwiesen, wonach insbesondere hinsichtlich der Kampfmittel kein konkreter Verdacht besteht, weiterführende Untersuchungen aber im Rahmen des Bauvollzuges erfolgen sollen.

8.4 Grundwasser

Die Errichtung von Tiefgaragen könne einen erheblichen Eingriff in den Grundwasserhaushalt darstellen. Daher fordere man die Erstellung eines hydrogeologischen Gutachtens, um sicherzustellen, dass durch die geplanten Baumaßnahmen keine Beeinträchtigungen oder Schäden entstünden und nachteilige Veränderungen des Grundwassers ausgeschlossen werden könnten. Zudem fordere man, die Tiefgaragen nicht bis unterhalb der Grünflächen zu planen.

Im Text sei auch ausgeführt worden, dass im Planungsgebiet die erreichbaren Tiefen des Grundwassers derzeit noch nicht bekannt seien und erst noch einer genaueren Erkundung bedürften. Hierzu lägen also keinerlei Feststellungen vor. Dies stelle sich ebenfalls als Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar.

Stellungnahme:

Die Angaben zum Grundwasser wurden bei den zuständigen Fachstellen abgefragt und im Billigungsbeschluss eingearbeitet (siehe Ziffer 7.2.4.2. Grundwasser im Umweltbericht).

Aus der Beteiligung der zuständigen Fachstellen hat sich kein Anhaltspunkt für eine Beeinträchtigung der Planung durch Grundwasser oder zu einer Gefährdung des Grundwassers durch die Planung ergeben.

Die im Bebauungsplan festgesetzte Umgrenzung von Flächen für die Gemeinschaftstiefgaragen ist nicht zwingend auszunutzen, sondern gibt die Fläche vor, innerhalb diese unterirdische Anlage zu errichten ist.

- siehe unter Ziffer A 5.1.3 Grünordnung in den Baugebieten / private Flächen, Versickerung
- unter Ziffer 7.2.4.1. Umweltbericht - Oberflächenwasser, Niederschlagswasser und in der Begründung unter Ziffer 4.17. Grünordnung in den Baugebieten
- Vgl. 2.2.5. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse - Natur und Landschaft in der Begründung und unter 7.2.4. im Umweltbericht.

8.5 Belastungen durch die Baustelle

Während der mehrjährigen Bauphase sei die Belastung der bestehenden Straßen ebenfalls unvertretbar. Sämtliche Baufahrzeuge für die Anlieferung von Baufahrzeugen, Kränen, Beton etc. würden über die 30er-Zone bzw. den verkehrsberuhigten Bereich einfahren. Es handele sich hierbei um 40-Tonner, Tieflader etc., die mit ihren Lärm- und Abgasemissionen das Wohngebiet belasteten und sich in den schmalen Straßen stauten und diese beschädigen würden. Die Gefährdung der hier lebenden Kinder durch derartige Fahrzeuge sei ebenfalls nicht hinnehmbar. Es bestünden erhebliche Bedenken hinsichtlich der Belastung und Gesundheitsgefährdung der Anwohner in der Bauphase: Lärm, Baustellenverkehr, Luftverunreinigung, Erschütterungen, Dreck.

Unmittelbar hinter den Wohnbebauungen der Münchberger Straße solle das neue Wohnquartier inklusive Tiefgaragen entstehen. Die Bauarbeiten dürften schätzungsweise 3 bis 4 Jahre dauern. Wegen der Nähe zu den Bestandsbebauungen (reines Wohngebiet) und der Größe der Baustelle könnten die zulässigen Immissionsrichtwerte für Bauarbeiten nicht eingehalten werden. Als Eigentümer*innen / Bewohner*innen der Anwesen Münchberger Straße 7 und 7a wären wir hiervon besonders betroffen. Es sei für die Bewohner*innen der Bestandsbebauungen unzumutbar, jahrelang neben einer Großbaustelle zu leben und gesundheitsgefährdenden und belastigenden Luftverunreinigungen (Rauch, Ruß, Staub, Gase, Aerosole, Dämpfe oder Geruchsstoffe), Erschütterungen,

Lärm, Impulsgeräuschen und tonhaltigen Geräuschen ausgesetzt zu sein. Selbst die Anwesen der Münchberger Straße und der Kronacher Straße 30 und 32 würden durch Luftverunreinigungen und Erschütterungen erheblich beeinträchtigt und/oder geschädigt werden.

Stellungnahme:

Baustellenverkehr und der aus der Bautätigkeit in der Realisierungsphase entstehende Lärm und Staubentwicklung sind grundsätzlich temporäre Erscheinungen des städtischen Lebens. Sie sind nicht Bestandteil der Bauleitplanung, sondern unterliegen verbindlichen Regelungen, die im Rahmen der Genehmigungsplanung zu berücksichtigen und im Bauvollzug einzuhalten sind. Der Bauablauf ist so einzurichten, dass keine vermeidbaren Belästigungen entstehen, die Sicherheit gewährleistet ist und Schäden vermieden werden. Zu gegebener Zeit sind hierzu gesonderte Konzepte zu erstellen und mit der zuständigen Fachdienststelle im Kreisverwaltungsreferat abzustimmen.

Um spätere Konflikte ausschließen zu können, erfolgte hinsichtlich der Realisierung des im vorliegenden Bebauungsplanverfahren geplanten Wohngebietes bereits im Zuge des Bebauungsplanverfahrens eine Vorinformation der zuständigen Fachstellen. Diese sehen derzeit keine Hindernisse wegen der Realisierung.

Im Vorfeld der späteren Bautätigkeit, wenn die konkreten Angaben und Anforderungen wie z.B. die Größe, Reihenfolge und Zeitdauer der einzelnen Realisierungsabschnitte und Bautätigkeiten vorliegen, ist die verkehrliche Abwicklung der Baumaßnahmen vom Bauträger mit den zuständigen Fachstellen der Landeshauptstadt München abzustimmen.

Es besteht voraussichtlich die Notwendigkeit, dass während der Baumaßnahme eine Baustraße innerhalb des Planungsgebietes errichtet wird. Derzeit wird davon ausgegangen, dass diese vom Baugebiet direkt auf die Fasangartenstraße angeschlossen werden kann und so die benachbarten Bestandsstraßen weitestgehend unbelastet bleiben können.

Zu einem späteren Zeitpunkt ist diese Anschlussmöglichkeit im Detail zu klären, u.a. auf den Bedarf einer Lichtsignalanlage. Es kann aber schon jetzt davon ausgegangen werden, dass in dem Konzept zur Abwicklung der Baustellenverkehre auf die Leistungsfähigkeit der Straßen vor Ort, die Verkehrssicherheit und eine möglichst geringe Belastung für die bestehenden Nachbarschaften Rücksicht genommen wird.

Eventuell auftretende Schäden sind durch die Planungsbegünstigten / auf Kosten der Verursacher zu beheben.

Emissionen, die auf Baustellen entstehen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung und nicht in den vorliegenden Gutachten zum Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.

Der Gesetzgeber hat zum Schutz vor schädlichen Lärmimmissionen Vorschriften erlassen (§ 22 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970, Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160).

Die wichtigste ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, kurz AVV Baulärm. Darin sind maximale Lärmwerte, so genannte Immissionsrichtwerte, festgesetzt. Diese hängen von der Tageszeit und dem Gebiet ab, in dem die Bauarbeiten stattfinden. So gelten in Gewerbe-, Wohn- und Mischgebieten unterschiedliche Grenzwerte. Die Lokalbaukommission gibt über deren Einstufung Auskunft. In der besonders geschützten Nachtzeit von 20 Uhr abends bis 7 Uhr morgens sind geringere Lärmrichtwerte erlaubt als tagsüber. Ein generelles Verbot von Nacharbeiten sieht die Vorschrift jedoch nicht vor.

9 Stadtklima

Luftaustausch Durchlüftung / Luftzirkulation / Windrichtung

Man betone den drohenden Verlust einer für die Frischluftversorgung notwendigen und vorgeschriebenen Schneise.

Zitiert wird der Text unter 9 Stadtklima, Durchlüftung, Luftzirkulation; „Stellungnahme:“ Dazu gebe man folgenden Einwand an: Diese Ausführungen seien in jeder Hinsicht beschönigend und unzutreffend. Die Hauptstromrichtung der Flurwinde verlaufe im konkreten Fall nicht von Süden nach Norden, sondern von Westen nach Osten. Unabhängig davon wäre durch das geplante Vorhaben sowohl von Süden nach Norden als auch von Westen nach Osten die Durchlüftung nicht gesichert, da im Osten die geschlossene Riegelbebauung und die Lärmschutzwand den Luftstrom abschneiden würden und im Süden eine geplante Lärmschutzwand. Es würde auch keine durchgängigen Grünflächenkorridore am West- und Ostrand des Planungsgebietes geben. Im Osten sei damit die Allmende gemeint, die durch die Lärmschutzwand und die durchgehenden Riegelbauten nach allen Himmelsrichtungen abgeschottet wäre. Ein Luftaustausch durch Flurwinde sei hier ausgeschlossen. Winde aus dem Westen würden vor der geschlossenen Riegelbebauung stoppen und selbst durch die hohen Punkthäuser verwirbelt werden. Die schadstoffhaltige Luft könnte sodann chaotisch mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten in das Bestandsviertel strömen. Am Erdboden passiere vergleichbares, wenn die Luftströmung durch Bäume, Häuser oder Aufschüttungen mit Lärmschutzwänden gestört werde. Hierbei bildeten sich häufig auch Lee-Wirbel aus. Daher wäre auch kein Luftaustausch durch Flurwinde möglich.

Der Landeshauptstadt München sei dies auch bewusst, denn sie habe selbst ausgeführt, dass die vorgesehene Lärmschutzwand und die geplante Riegelbebauung entlang der BAB A8 den Luftaustausch über das Planungsgebiet hinweg in West-Ost-Richtung einschränken und dass es durch die Bebauung und Versiegelung zu einer bioklimatisch ungünstigeren Situation als bisher kommen würde.

Zur Rechtfertigung, dass ein zwingend erforderliches Gutachten zu diesem Sachverhalt nicht in Auftrag gegeben worden sei, seien unbewiesene Thesen aufgestellt worden, wie dass die Pflanzung von Großbäumen dazu beitragen würde, dass es zu keinen wesentlichen Veränderungen an der Durchlüftung aus dem Westen kommen würde. Tatsächlich würden die großen Bäume selbst die Durchlüftung weiter verschlechtern, da sie Hindernisse darstellten. Im Übrigen könnte die fehlende Durchlüftung wegen der Riegelbebauung und Lärmschutzwände selbstverständlich nicht durch das Pflanzen von Bäumen kompensiert werden.

Zudem sei von der Landeshauptstadt München selbst ausgeführt worden, dass wegen weiterer Vorhaben, die im Bereich Hachinger Tal geplant seien, ein Gutachten erstellt werden müsse, da kumulierende Auswirkungen zu Überlagerungseffekten führen könnten. Mit diesen Ausführungen bestätige die Landeshauptstadt München, dass bereits das Bauvorhaben an der Münchberger Straße negative Auswirkungen auf die Durchlüftung bzw. die Luftzirkulation haben würde, die sich weiter durch andere Vorhaben verstärkten und auf das Gesamtgebiet - also auch auf die Bestandsanlagen - Auswirkungen haben könnten. Diesbezüglich seien im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren noch keine Gutachten vorgelegt worden. Dieses Vorgehen verstoße gegen das Bestimmtheitsgebot.

Der Bund Naturschutz (BN) lehne die Änderung des Flächennutzungsplans in der vorliegenden Fassung ab. Wie eine kürzlich veröffentlichte Studie des Deutschen Wetterdienstes (DWD) zeige, sei der Klimawandel in München schon jetzt deutlich spürbar. So nähmen warme Sommertage seit Beginn der Messungen in München (1955) zu und die Durchschnittstemperatur sei um 0,31 °C pro Dekade gestiegen. Dieser Trend werde weiter anhalten und der durch stark verdichtete Bebauung entstandene Wärmeinseleffekt werde laut Studie durch den fortschreitenden Klimawandel zu einer starken Hitzebelastung im Stadtgebiet führen (siehe Mühlbacher, G., et al. 2020). Vor allem alte Menschen und Menschen mit Vorerkrankungen würden unter der starken Hitzebelastung leiden. Um dem Wärmeinseleffekt und damit einer Überhitzung der Stadt an besonders heißen Tagen entgegenzuwirken, sei es auch im Sinne der langfristigen Anpassung an den Klimawandel unter anderem notwendig, sogenannte Kaltluft- oder Durchlüftungsschneisen von Bebauung frei zu halten. Derartige Schneisen seien bereits im Rahmen der Stadtklimaanalyse von 2014 dargestellt worden und deren Wichtigkeit habe nun auch im Rahmen der Studie des DWD belegt werden können. Dabei sei verdeutlicht worden wie das Windsystem „Alpines Pumpen“ nachts, besonders an strahlungsintensiven und windschwachen Tagen, kalte Luft über die genannten Schneisen aus den Alpen in die Stadt transportiere und dort eine Abkühlung bewirke. Die Studie betone aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse weiterhin, dass die Funktionsfähigkeit der Luftaustauschbahnen zu erhalten sei.

Die derzeitige geplante Änderung des FNPs habe allerdings zum Ziel, einen Teil des Grünzugs 10 (Gleißental/Hachinger Tal sowie flankierende Waldkomplexe) und somit einen Teil der Frischluftschneise im Süden von München zu bebauen.

Aufgrund der oben genannten neuen Erkenntnisse durch die DWD-Studie und der genannten Argumente lehne der BN die geplante Änderung und die geplante Bebauung ab. Man folge dabei nicht der Argumentation, das Planungsgebiet liege außerhalb des Grünzugs und greife deshalb nicht in dessen Funktion als Frischluftschneise ein. Meteorologische oder klimatische Phänomene wie das Windsystem „Alpines Pumpen“ und deren Weiterleitung durch Frischluftschneisen folgten keinen Flurgrenzen oder planerisch festgelegten Stadtkanten sondern verliefen über strukturell ähnliche und zusammenhängende Oberflächen (Äcker und andere unbebaute Freiflächen) und Gebiete. Dies zeige auch die Klimakarte der Stadt, in der das Planungsgebiet eindeutig als Teil der Frischluftschneise dargestellt werde und nicht funktional und räumlich von ihr abgegrenzt sei. Es besitze laut Analyse sogar eine hohe bioklimatische Funktion, sei wichtig für die Abkühlung der Umgebung und bedingt durch den hohen Luftvolumenstrom von hoher Bedeutung für den Luftaustausch der Durchströmungsschneise (Stadtklimakarte). Somit müsse davon ausgegangen werden, dass das Planungsgebiet, unabhängig von der geographischen Definition des Grünzugs, auf jeden Fall ein funktional wichtiger Teil der Frischluftschneise sei. Demzufolge sei von einer deutlichen, negativen Auswirkung einer Bebauung sowohl auf das lokale Klima als auch auf den angrenzenden Teil der Frischluftschneise auszugehen. Somit folge der BN nicht der Argumentation der Landeshauptstadt München, dass eine erhebliche Verschlechterung der Klimafunktion im Planungsgebiet durch Maßnahmen zur Begrünung und Durchströmbarkeit vermieden werden könne. Um derartige mikroklimatische Effekte abschätzen zu können, benötige es, wie auch in der DWD-Studie angemerkt, ausführliche mikroskalige Klimagutachten. Allerdings liege ein solches Gutachten für das Planungsgebiet und dessen Umgebung nicht vor und man gehe deshalb davon aus, dass die im Umweltbericht getätigten Aussagen nicht auf einem fundierten projektbezogenen Gutachten basierten.

Deshalb fordere der BN, von einer Bebauung abzusehen und nach alternativen, bereits versiegelten Standorten zu suchen. Mindestens aber fordere man die Erstellung eines mikroklimatischen Gutachtens. Insbesondere sollte dadurch geklärt werden, welchen Einfluss die Bebauung im Vergleich zum Ist-Zustand auf das lokale Mikroklima habe und wie die Auswirkungen auf die Funktionalität der gesamten Frischluftschneise sein würden. Des Weiteren müsse geklärt werden, inwieweit eine Bebauung das Klima der umgebenden Wohngebiete beeinflusse. Nach vorliegenden Kenntnissen seien mikroklimatische Modellierungen seitens der Landeshauptstadt München bereits für andere Projekte durchgeführt worden. Die Erstellung eines Gutachtens würde auch dazu beitragen, die weitere Diskussion der Flächennutzungsplanänderung auf eine sachliche und fachlich fundierte Ebene zu führen. Man hoffe, dass sich die Stadtverwaltung München ernsthaft mit den Einwendungen und Vorschlägen auseinandersetzt, und stehe für Nachfragen gerne zur Verfügung. Man bitte, dem BN einen Protokollauszug des Beschlussbuches über die Behandlung der Stellungnahme zukommen zu lassen.

Durch die Bebauung und Versiegelung komme es im Planungsgebiet zu einer

deutlichen Verschlechterung der bioklimatischen Situation. Der Luftaustausch mit benachbarten Gebieten werde durch die hohen Gebäuderiegel blockiert. Die klimaökologische Ausgleichsfunktion werde unwiederbringlich verloren gehen. Ob das Planungsgebiet außerhalb des Regionalen Grünzugs 10 liege, der gebiets- und nicht flächenscharf definiert sei, könne erst durch das geplante mikroklimaökologische Gutachten, das der Stadtrat zum Thema „Hachinger Tal“ beschlossen habe, festgelegt werden. In der Koalitionsvereinbarung zwischen Oberbürgermeister und den Fraktionen der GRÜNEN und der SPD sei übrigens festgelegt worden, dass das Hachinger Tal im Südosten Münchens von weiterer Bebauung freigehalten werde.

Im Umweltbericht werde Bezug genommen auf festgelegte Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung seien. Dazu gebe es u.a. die Vorgaben aus dem Regionalplan der Region München (2014) Regionaler Grünzug „Gleißental/Hachinger Tal (10)“. Festgelegte Ziele des Regionalplans seien u.a. die Verbesserung des Bioklimas der angrenzenden Siedlungsbereiche (Wärmeinseln), insbesondere Durchlüftung der bebauten Bereiche des Hachinger Tales und des Oberzentrums München sowie Erhaltung des Kaltluftentstehungs- bzw. Frischluftproduktionsgebiets und der Frischlufttransportbahn als thermische Ausgleichsfunktion für die stark versiegelten angrenzenden Stadtbereiche.

Bei der Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung werde zum Schutzgut Klima u.a. ausgeführt, dass die vorliegende Flächennutzungsplanänderung aufgrund des erhöhten Versiegelungsgrads bei Umsetzung der Planung zu einer stärkeren Belastung des Schutzgutes Klima führe. Jedoch könnten durch Festsetzung von Maßnahmen zur Begrünung und Durchströmbarkeit des Wohngebietes im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung eine erhebliche Verschlechterung der Klimafunktionen im Planungsgebiet vermieden werden. Der Luftaustausch mit benachbarten Gebieten bleibe somit erhalten. Er werde zwar eingeschränkt auf einen Grünflächenkorridor am Ostrand des Planungsgebietes, könne aber durch die Anordnung der Grünflächen innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes unterstützt werden.

Man stelle fest, dass die Antragsunterlagen nicht vollständig seien. Zur Beschreibung der prognostizierten (Aus-)Wirkungen bezogen auf die vom Vorhaben betroffenen Funktionen des Naturhaushaltes insbesondere zu Klima, Luft und Landschaftsbild fehlten die Ergebnisse der Stadtklima-Analyse von 2014 und die Ergebnisse der Stadtklima-Untersuchung des DWD von 2020.

Man stelle folgendes fest: Die Schutzgüter Klima, Luft und Landschaftsbild seien nicht umfänglich vollständig und in dem Vorhaben in angemessener Weise beschrieben. Durch das Vorhaben könnten dauerhaft folgende Probleme auftreten bei Klima und Luft: das Stadtklima sei in höchstem Maße gefährdet, Störung von Luftaustauschprozessen, lufthygienische und bioklimatische Belastungen/Schadstoffe, Veränderung der mikroklimatischen Gegebenheiten mit dauerhaften Fol-

gewirkungen für die angrenzenden Stadtgebiete. Durch das Vorhaben könnten dauerhaft folgende Probleme auftreten bei Landschaftsbild: Veränderung der Freiraumqualität, Störung und dauerhafter Verlust von raumstrukturell und klimaökologisch wertvollen Bereichen.

Man stelle fest, dass offensichtlich Ermittlungsdefizite vorlägen. Man fordere deshalb eine Nacherhebung der fehlenden Unterlagen. Denn eine unvollständige Erhebung könne zu einer falschen Bewertung und damit zwangsweise auch zu einem falschen Abwägungsergebnis führen. Dies könne bei Vorliegen einer Abwägungsdisproportionalität, also dass fälschlich anderen Belangen Vorrang eingeräumt worden sei, zu einer Abwägungsfehleinschätzung und zur Nichtigkeit des Planes führen. Eine Nichtigkeit sei auch dann gegeben, wenn eine falsche Prognose über künftige Entwicklungen gegeben worden sei.

Man stelle fest, dass keine Abwägung erfolgt sei bezüglich Beeinträchtigung der Funktion des Kaltluftentstehungsgebietes im Grünzug „Gleißental/Hachinger Tal“ für die Frischluftzufuhr der benachbarten Siedlungsgebiete. Da sich Klimafunktionen nicht an künstliche Grenzen hielten wie z.B. kommunale Grenzen oder Straßen, seien Grünzüge nicht flächenscharf, sondern gebietsorientiert, klimaökologisch offen zu den Randgebieten definiert. In der rechtskräftigen siebten Verordnung zur Änderung des Regionalplans München (14) (Vierundzwanzigste Änderung) seien in der Anlage Karte 2 „Siedlung und Versorgung - Regionale Grünzüge, Regionaler Biotopverbund“ die Grünzüge nicht grenzscharf dargestellt. Außerdem sei auf dieser Karte das Planungsgebiet in den Grünzug „Gleißental/Flachinger Tal“ einbezogen.

Deshalb fordere man:

- Die Schutzgüter Klima, Luft und Landschaftsbild seien umfänglich, vollständig und für das Vorhaben und die angrenzenden Gebiete in angemessener Weise darzulegen.
- Die Ergebnisse der Stadtklima-Analyse von 2014 und der Stadtklima-Untersuchung von 2020 seien zu berücksichtigen.
- Die Ergebnisse des vom Stadtrat beschlossenen mikroklimaökologischen Gutachtens zum Strukturkonzept Hachinger Tal seien abzuwarten und bei der Planung zu berücksichtigen.

Die Hitzetage hätten wieder einmal gezeigt, wie wichtig und effizient die kühle Luft aus dem Perlacher Forst/Amisiedlung sei. Die „Experten“ sprächen immer nur vom „alpinen Pumpen“ in Nord-Süd Richtung. Erfahrungsgemäß sei die Herbeiführung kühler Luft aus dem Westen mindestens ebenso wichtig.

Das Gebiet läge in einer ausgeprägten Westwindzone und werde bisher durch bodennahe Winde mit hervorragender Luft aus dem Perlacher Forst versorgt. Diese Westwinde schützten die Gegend auch vor den Staub-, Gas- und Lärmemissionen der Autobahn A8, sowie den Geruchsemissionen der dahinterliegenden Kompostieranlage.

Besonders ausgeprägt sei dieser Effekt auf den vorgesehenen Bauflächen.

Durch die vorgesehene riegelförmige Bebauung entlang der Autobahn würden die bodennahen Winde nach oben gedrückt und fehlten dem Luftaustausch in der Bestandsbebauung. Weiter würden sich nach dem Wohnriegel ausgeprägte

„Kehrwassereffekte“ ausbilden, die bei Westwinden den Staub und die Abgase der Autobahn sogar noch nach Westen transportieren könnten. Besonders betroffen würden die Bewohner*innen des Riegels sein.

Man fordere deshalb, die Anordnung des Wohnriegels so zu ändern, dass ein Luftaustausch in West/Ost-Richtung weiterhin möglich sei. Dazu sei u.a. die Bauhöhe auf Baumwipfelhöhe zu beschränken.

Bisher sei es aufgrund der kühlenden Wirkung des unverbauten Feldes und der Kleingärten im Fasangarten 2 bis 3 Grad kühler als in der Innenstadt. Diese kühlende Wirkung des regionalen Grünzugs „Gleisental / Hachinger Tal“ werde aufgrund der Barriere der 10 m hohen Lärmschutzwand verschwinden. Aufgrund des mangelnden Luftaustauschs mit der weniger abgasbelasteten Luft aus dem Grünzug werde auch die Luftqualität leiden und der Stickoxid-Wert ansteigen. Die Überhitzung der Stadt in den Sommermonaten werde insbesondere auch in den Innenstadtlagen zu spüren sein. Dies könne nicht im Interesse der Münchner Bürger*innen sein.

Man vermisse hier vollständig bei der Planung insgesamt ein nachhaltiges Konzept bezüglich Bebauung und Verkehr. Die offensichtlich negativen Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima würden ohne Gegenmaßnahmen hingenommen.

Ebenso wie die verkehrsbedingten Belastungen würden mit dem Bebauungsplan die negativen Auswirkungen auf Umwelt und Klima ohne substantielle Gegenmaßnahmen hingenommen. Dies betreffe insbesondere die - bisher noch vorhandene - kühlende Wirkung und die Luftqualität des bislang unverbauten Feldes wie auch des regionalen Grünzugs „Gleisental / Hachinger Tal“. Sowohl die geplante Zunahme des Verkehrs wie auch die fortschreitende Versiegelung der ökologisch wertvollen Flächen müssten eigentlich klimaneutral kompensiert werden. Stattdessen fehle ein Bebauungs- und Verkehrskonzept, das den Erfordernissen des Klimawandels und der Reinhaltung der Luft oberste Priorität beimesse.

In einer Studie des Deutschen Wetterdienstes (DWD) vom 20.6.2020 werde vorausgesagt, dass durch das Ansteigen der Wärmebelastung deutscher Großstädte bis zum Jahr 2050 die Zahl der meteorologischen Sommertage um 35 - 40 pro Jahr steigen dürfte. Speziell für München beschrieb eine Studie des DWD vom November 2013 die große Bedeutung des „alpinen Pumpens“. Demnach hänge der Luftaustausch hier stark vom Vorhandensein größerer zusammenhängender Moorflächen im Norden (Dachauer und Erdinger Moos) im Zusammenspiel mit dem südlich gelegenen Oberland und dem Alpenrand zusammen. Der - vor allem nächtliche - Luftaustausch in nord-/südlicher Richtung und umgekehrt werde durch neu errichtete Gebäuderiegel substantiell gestört. Die geringer werdende Abkühlung des südöstlichen Stadtgebietes werde bis Ramersdorf und Haidhausen spürbar. Deshalb habe z.B. eine Firma ihre Produktionsstätte an der BAB A8 nahe der Ausfahrt Neubiberg niedriger ausführen müssen als geplant. Die Häuser im geplanten Neubaugebiet wären aber zwischen 10 und 18 m hoch. Das heiße, die Landeshauptstadt München trage auf fahrlässige Weise durch ihr un-

sinniges Bauvorhaben zur Verschlechterung des Stadtklimas bei. Es sei reine Augenwischerei, wenn das Referat für Gesundheit und Umwelt erkläre: „Wichtig sind große zusammenhängende Grünflächen“ (Rathaus-Umschau vom 26.6.2020, Gespräch der Referatsleiterin mit dem Leiter des Geschäftsbereichs Klima und Umwelt des DWD). Die Ausrede, der Grünzug „Hachinger Tal“ beginne erst östlich der BAB A8, sei ein sehr künstlicher Formalismus, denn klimatische Vorgänge hielten sich nicht an kommunalpolitisch vorgegebene Grenzen.

Die Gleichgültigkeit gegenüber diesem Problem für die Zukunft und die Starrheit, mit der die Landeshauptstadt München am Bauprojekt Münchberger Straße festhalte, müsse schon als „verantwortungslos“ eingestuft werden. Deshalb trage man nochmal die Einwendung vor: Neue Planung mit mindestens 30 Kleingärten und max. 80 Wohnungen im Höhenmaß E + eineinhalb.

Die Landeshauptstadt München, vertreten durch das Referat für Gesundheit und Umwelt und der Deutsche Wetterdienst (DWD) hätten im Rahmen eines Kooperationsprojektes wissenschaftliche Daten zum Stadtklima in München erarbeitet (Bericht des DWD 252/2020). In diesem werde nachgewiesen, wie wichtig die Erhaltung des Windsystems für das Stadtklima besonders in den Sommermonaten sei, um der zu erwartenden weiteren Erwärmung entgegenzutreten. Dieses werde bestimmt durch die vom Atlantik nach Osten ziehenden Tiefdruckgebiete besonders vom Spätherbst bis ins Frühjahr und durch den bodennahen Luftaustausch zwischen der Stadt und dem Umland von SW nach SO bis zu den Alpen in den Sommermonaten, bekannt seit einer Studie des DWD aus dem Jahr 2014 unter dem Namen „Alpines Pumpen“. Deshalb habe sich die Stadt zum Ziel gesetzt, „dem Klimawandel auf planerischer Ebene zu begegnen“ (so die Aussage der Referentin laut Rathausumschau Nr. 119 vom 26.6.2020).

Dies wäre eine Gelegenheit für die Stadtverwaltung München, zu beweisen, dass die Aussagen ihrer führenden Mitarbeiter*innen nicht nur leeres populistisches Gerede seien, die dem Augenblick und seinen Moden geschuldet seien, sondern ernsthafte, langfristig zum Wohl der Bürger*innen gesetzte Planziele. Dem mitdenkenden Bürger werde man wohl nicht zumuten zu glauben, dass eine 18 m hohe Riegelwand von ca. 150 m Länge und sieben über das Gelände verstreute Wohntürme von bis zu 13,50 m Höhe auf fünf- bis sechseckigem Grundriss auf das lokale Windsystem keinen Einfluss haben sollten.

Der fahrlässige oder sogar bewusst in die Irre führende Umgang mit dieser Thematik scheine auch in der Aussage des Bebauungsplans zu Schutzgut Klima auf, Zitat: „Mit der Planung verringern sich die Flächen für die Kaltluftentstehung. Grünflächenkorridore am West- und Ostrand des Planungsgebietes ermöglichen weiterhin einen Luftaustausch zwischen benachbarten Gebieten“.

Dazu sei zu bemerken: Der erste Satz verstehe sich von selbst, widerspreche aber der eigenen Planung. Der zweite stelle eine reine Schutzbehauptung dar,

deren Gehalt wenigstens durch eine Modellrechnung/Computersimulation von mindestens zwei unabhängig voneinander arbeitenden Gutachtern belegt werden sollte. Unter „benachbarten Gebieten“ könnte man den Perlacher Forst verstehen. Dieser beginne aber erst ca. 1,5 km im Westen des Planungsgebietes; dazwischen liege das immer dichter bebaut werdende Siedlungsgebiet Fasangarten und behindere eher den Luftaustausch als ihn zu fördern. Die „Grünflächenkorridore am West- und Ostrand des Gebietes“ sollten aus 160 Neupflanzungen bei 33 Fällungen von fast ausschließlich gesunden Bäumen bestehen. Diese könnten zunächst nur kosmetische Wirkung haben; bis sie ihre mikroklimatische Wirkung entfalten würden, sei ein störungsfreies Wachstum von Jahrzehnten nötig. Was der Bebauungsplan in den Punkten 4.16. bis 4.18. zur Grünordnung ausführe, könnte auch in einem unebilderten Verkaufsprospekt für die einzelnen Wohnobjekte stehen. Das Referat müsse aber trotzdem eingestehen, dass die Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München 2014 das Planungsgebiet aufgrund seiner Lage an einer Kaltluftleitbahn in Süd-Nord-Richtung als Grün- und Freifläche mit sehr hoher Kaltluftlieferung und mit einer sehr hohen bioklimatischen Bedeutung bewerte. Heute müsste man hinzufügen: „[...] und ein Teil des Grünzugs Hachingertal ist“. Entgegen der Behauptung im Bebauungsplan gehöre das Projektgebiet eben schon zu diesem von Bebauung weitgehend frei zu haltenden Grünzug, wenn auch an seiner westlichen Grenze.

Fazit: Auch hier verstoße die Planung des Projekts Münchberger Straße zur Verminderung der Wohnungsknappheit in der Landeshauptstadt gegen eigene Richtlinien und Planziele. Deshalb könne es eine Änderung des Flächennutzungsplans mit dem einzigen Ziel, das Projekt zu ermöglichen, nicht geben.

Das Areal sei auch ein Teil des Frischluftzuges „Hachinger Tal“, der das Einströmen frischer Luft aus den Alpen in warmen Sommernächten auf das Stadtgebiet ermöglicht. Durch die geplante Bebauung werde das an dieser Stelle unmöglich gemacht. Insbesondere der hohe Riegel von Sozialwohnungen direkt neben der A8 verhindere den Luftaustausch.

Laut Bericht in der „Süddeutschen Zeitung“ vom 5.8.2020 habe das bayerische Umweltministerium in seiner Antwort auf eine Anfrage der Landtagsfraktion der Grünen erklärt: „Regionale Grünzüge und Trenngrün fungieren auch als Korridore für Kaltluft- und Frischluftströme und versorgen die besiedelten Bereiche mit Frisch- und Kaltluft. Sie besitzen eine sehr hohe Bedeutung für die bioklimatische Regulationsfunktion im Verdichtungsraum und sind daher grundsätzlich erhaltenswert, gerade auch vor dem Hintergrund des laufenden Klimawandels [...]“. Diese Aussage stehe eindeutig im Widerspruch zu der Absicht der Landeshauptstadt München, deren Zweite Bürgermeisterin der Partei der Grünen angehöre, die Frischluftschneise Hachinger Tal teilweise zuzubauen.

Man hoffe sehr, dass berechtigten Einwendungen betroffener Bürger*innen nun endlich ausreichend Aufmerksamkeit und Berücksichtigung geschenkt werde.

Gegen eine Bebauung, „die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und deren Erschließung gesichert ist“ (Zitat § 34, Abs. 1 BauGB, also eine Bebauung durch Einzelhäuser, Reihenhäuser, Doppelhäuser und kleinere Mehrfamilienanlagen) hätte man generell nichts einzuwenden. Dass der Wohnungsnot im Großraum München auf vielerlei Weise begegnet werden müsse, sei auch den Einwendenden klar. Auch der alternative Vorschlag, eine weitere Kleingartenanlage zu errichten oder ein Sportgelände auszuweisen, fände Zustimmung. Die geplante Anlage jedoch würde das Viertel „überrollen“ und zu unzumutbaren Härten führen; dagegen wende man sich.

Das Planungsgebiet liege im Abschnitt „Oberhaching-Südfriedhof der Landeshauptstadt München“ des Grünzugs 10 „Gleißental / Hachinger Tal“. Die entgegen lautende Darstellung der Landeshauptstadt München sei schlichtweg falsch und inkorrekt. Die Stadtklimaanalyse bewerte das Planungsgebiet als Grün- und Freifläche mit sehr hoher Kaltluftlieferung. In Grünzügen (Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)) seien Planungen und Maßnahmen, die die jeweiligen Funktionen beeinträchtigten, unzulässig. Das Vorhaben würde auch in diesem Punkt gegen Landesrecht verstoßen. Die Behauptung, die Süd-Nord-Ausrichtung der Gebäude würde genügen, die Frischluftzufuhr für München zu gewährleisten, sei schlichtweg hanebüchen.

Ob die Süd-Nord Ausrichtung der Gebäude genüge, die Frischluftzufuhr für München zu gewährleisten, dürfe bezweifelt werden. Die vorgesehenen Grün- und Freiflächen sowie die Pflanzung von Großbäumen, hätten vielleicht Einfluss auf das Klima im Planungsgebiet, aber sicher nicht auf das Klima der im Norden angrenzenden Stadtgebiete. Man fordere daher die Durchführung eines vertiefenden Gutachtens.

Bezüglich des interkommunalen Strukturkonzepts Hachinger Tal begrüße man, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits vom Stadtrat mit Beschluss vom 11.12.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12664) mit einem entsprechenden Gutachten beauftragt worden sei. Man fordere keine abschließende Genehmigung des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 zu tätigen, bis das Ergebnis dieses Gutachtens vorliege.

Man fordere die Stadtverwaltung München hiermit auf, Antworten, Konzepte und Lösungen für nachfolgende Punkte kundzutun und zur Billigung vorzulegen: Klimaausgleich durch Dachbegrünung, Frischluftschneise, Flächenfraß und Versiegelung der Böden, Klimasimulation, Belastung durch Emissionen (Abgase, Feinstaub) im Wohngebiet.

Antworten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Klima: Zum Thema Klima und Erwärmung werde bestätigt, dass es im Planungsgebiet selbst zu einer bioklimatisch ungünstigeren Situation kommen werde. Für die weitere Umgebung werde auf ein noch ausstehendes Gutachten zum Hachinger Tal verwiesen. Zum Schutzgut Klima heiße es nur: „Mit der Planung verringern sich die Flächen für die Kaltluftentstehung.“ Dass durch die notwendigen Lärm-

schutzmaßnahmen (mind. 100 m lange, durchgehende 10 m hohe Wand) alle Gebiete westlich der BAB München-Salzburg zusätzlich auch noch von der Kaltluftzufuhr aus der Frischluftschneise abgeschnitten würden, bleibe unerwähnt. Da rette man sich bei der Antwort damit, dass man nur das Planungsgebiet betrachte.

Die am 22.07.2020 beschlossene Änderung des Flächennutzungsplans werde auf Grund der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zu einer nachhaltigen Stadterwärmung führen und sei daher abzulehnen. Die negativen Auswirkungen auf anwesende (1,5 Mio.) und zukünftige Bürger*innen und Umwelt stünden in keiner Relation zum geplanten Nutzen (günstiges bzw. kostenfreies Wohnen für 230 Haushalte).

Die wegen Unterschreitung des 100 m-Abstandsgebots zur BAB München-Salzburg notwendigen Lärmschutzmaßnahmen würden den Luftaustausch (nächtliche Kaltluft- und Frischluftzufuhr) mit dem regionalen Grünzug 10 „Gleißental/Hachinger Tal“ auf über 100 m Länge blockieren.

Bereits am 21.09.2016 hätte der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung eine Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen. In den Bürgerversammlungsempfehlungen der Einwendenden habe man den Stadtrat aufgefordert, darüber nachzudenken, ob die über 100 m lange, 10 m hohe Lärmschutzwand nicht den Luftaustausch mit dem Grünzug Gleißental/Hachinger Tal störe und zu Klimaveränderungen (Stadterwärmung) führe.

Zum Beschluss der Änderung des Flächennutzungsplans:

Am 20.07.2020 habe der Stadtrat die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/30 Münchberger Straße (östlich), Kronacher Straße (südlich), BAB München-Salzburg (westlich), Fasangartenstraße (nördlich) (Parallelverfahren mit Bebauungsplan Nr. 2118) beschlossen.

In der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00749 stelle die Referentin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung unter Punkt 4.10. Thema Frischluftschneise eine irreführende These auf. Im Text heiße es: „Durch Festsetzung von Maßnahmen zur Begrünung und Durchströmbarkeit des Wohngebietes im Rahmen der nachfolgenden Verfahren wird das Planungsgebiet weiterhin eine klimatologische Ausgleichsfunktion haben.“ Man bitte die Referentin, Beweise vorzulegen. Man frage, seit wann sich physikalische Gesetze „durch die Festsetzung von Maßnahmen“ außer Kraft setzen ließen. Das Wort „weiterhin“ suggeriere dem Leser eine positive Funktion wie bisher. Die jetzige Freifläche habe eine günstige klimatische Funktion, da sie sich nicht so stark erwärme (Verdunstungsfläche) wie versiegelte und bebauten Flächen. Kaltluft befinde sich am Boden und werde von aufsteigender Warmluft angezogen. Sie fließe also in Bodennähe in die warmen (aufgeheizten) Gebiete. Da die Freifläche eben sei, stelle sie auch kein Hindernis für nachströmende Kaltluft aus dem regionalen Grünzug 10 „Gleißental / Hachinger Tal“ dar. Die Kaltluft könne ab der Dämmerung sehr weit in die bebauten Gebiete vor-

dringen bis Temperaturgleichheit herrsche. Eine Wohnbebauung sei nur mit umfassenden Lärmschutzmaßnahmen zulässig. (Die Autobahndirektion Süd sei lange bearbeitet worden, bis sie ihre Zustimmung gegeben habe.) Lärmschutz bedeute hohe Wand und nach Möglichkeit auch an den Seiten weitergeführt. Der Lärmschutz verhindere auf ganzer Länge (gut 100 m) das Einströmen der Kaltluft aus dem Grünzug. Die kühle Luft vom vorgesehenen Grünstreifen (SG) entlang der Autobahn könne wegen der geplanten Riegelbebauung auch nicht ins Planungsgebiet vordringen.

Mögliche Folgen einer Bebauung: Das Planungsgebiet würde kühle Luft aus den Gärten der Münchberger und Kronacher Straße auf die aufgeheizten Freiflächen zwischen den Neubauten (Anger) saugen. Da immer mehr Gärten zwecks Nachverdichtung zugebaut würden, werde sich das hübsch aufschaukeln. Es kühle sich nachts weniger ab. Jeder Sommertag beginne dann ein bisschen wärmer und kühle nachts weniger ab. Unsere Bäume gerieten unter Hitzestress. Zu den Bäumen, die durch Nachverdichtung verloren gingen, kämen noch die Hitze geschädigten hinzu. Irgendwann hätte man den Zustand wie in der Innenstadt. Kein Luftaustausch mehr mangels Temperaturunterschied.

Grundsätzlicher Fehler beim städtebaulichen Ziel: Man frage, ob dies „das städtebauliche Ziel einer Abrundung des Ortsrandes nach Osten“ sei. Das Planungsgebiet sei kein Ortsrand. Der Ort heiße München und erstrecke sich noch viel weiter nach Osten. Das Planungsgebiet gehöre zur Gemarkung Perlach. Perlach sei im Jahr 1930 eingemeindet worden. Das Gebiet am Perlacher Forst erst im Jahr 1951 zum Bau der Ami-Siedlung. Ramersdorf sei schon 1864 geschluckt worden und Giesing bereits 1854. Das „städtebauliche Ziel einer Abrundung des Ortsrandes nach Osten“, das bereits 2016 als Grund für die Änderung des Flächennutzungsplans mit Grünordnung und Bebauungsplan Nr. 2118 genannt worden sei, enthalte also einen grundsätzlichen Fehler: Kein Ortsrand, also keine Abrundung nötig. Die Siedlungsstruktur sei hier nur, aus gutem Grund, unterbrochen. Wegen der Autobahn (Bau 1934-1939) und des Grünzugs „Gleißental/Hachinger Tal“

Funktion des regionalen Grünzugs 10:

Damit komme man zur nächsten irreführenden Aussage, ebenfalls in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00749 unter Punkt 4.10. Thema **Frischlufschneise**: „Die geplante Flächennutzungsplanänderung liegt außerhalb der Regionalen Grünzugs 10 „Gleißental/Hachinger Tal“, [...] und greift somit auch nicht in die Funktionen des Regionalen Grünzugs ein.“ Der erste Teil des Satzes sei korrekt, die Schlussfolgerung im zweiten Teil jedoch falsch. Eine wichtige Funktion des besagten Regionalen Grünzugs sei: Verbesserung des Bioklimas der angrenzenden Siedlungsbereiche (Wärmeinseln), insbesondere Durchlüftung der bebauten Bereiche des Hachinger Tales und des Oberzentrums München. Ohne Lärmschutz keine Bebauung und der Lärmschutz verhindere Luftaustausch. Die Funktion des Grünzuges werde durch die Änderung des Flächennutzungs- und Be-

bauungsplans ins Gegenteil verkehrt, wie man zuvor beschrieben habe. Es sei nicht sinnvoll, dass alle Gemeinden, durch welche der Regionale Grünzug 10 „Gleißental/Hachinger Tal“ führe, diesen von Bebauung freihalten müssten, damit München nicht ersticke und der Münchner Stadtrat meine, er sei berechtigt, die Frischluftschneise gleich am südlichen Stadtrand zu schwächen, weil die GEWOFAG frisches Bauland brauche. Und auch noch genau auf gleicher Höhe, an der man die Frischluft-/Kaltluftzufuhr bereits durch eine Kompostieranlage östlich der BAB geschwächt habe. Man bitte zu prüfen, ob das Planungsgebiet seinerzeit nicht als Ausgleichsfläche für die Errichtung der Kompostieranlage im Grünzug angegeben worden sei.

Wärmeinsel auf Steuerzahlerkosten: Das Ganze werde auch noch als soziale Tat verkauft. Angeblich errichte man günstigen Wohnraum. Günstig vielleicht für die Bewohner*innen, weil steuerfinanziert. Aber verdammt teuer für Münchens Einwohner*innen. Davon, dass hier mit Steuermitteln eine Wärmeinsel geschaffen werden solle, werde doch niemandem die Miete gesenkt.

Die Steuermittel müssten doch erst noch erwirtschaftet werden. Gleichzeitig fehlten sie anderswo. GEWOFAG oder sozialer Wohnungsbau bedeute doch immer geringe Bauqualität, gerade so an der Grenze des vorgeschriebenen. Aus den Antworten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung auf die Bürgeranträge könne man doch herauslesen, dass alles ziemlich grenzwertig sei.

Beim Lärmschutz, bei der Verkehrsbelastung, bei dem Schulbedarf immer gerade so, dass man es sich noch schönreden könne. Billig bauen komme doppelt teuer - sage der Volksmund. Sozialer Wohnungsbau bedeute immer eine dauerhafte Belastung des städtischen Haushalts. Und zwar in mehrfacher Hinsicht. Erstens durch die Baukosten, dann durch die Unterhaltskosten, nach 20-30 Jahren durch Sanierungskosten und nicht zu vergessen die weiteren Sozialleistungen, auf die die Bewohner*innen Anspruch hätten, sonst würden sie gar keine Sozialwohnung bekommen. Das seien alles Steuergelder, die dann anderswo fehlten, z.B. bei der Schulsanierung oder Instandhaltung der Infrastruktur. Im Planungsgebiet komme also zum Klimaschaden auch noch die finanzielle Dauerbelastung für die Steuerzahler. Im Planungsgebiet erhöhten sich die Baukosten auch noch durch die notwendigen, teuren Schallschutzmaßnahmen. Man frage, ob es nicht sinnvoller wäre, die GEWOFAG würde ihre Gelder erst einmal in die Sanierung des Bestands investieren und fit für den Klimawandel machen, bevor neu gebaut werde. Beim Beschluss des Bebauungsplans für das Gebiet (Feriensenat am 09.04.2020) sei bereits angedeutet worden, dass in dieser Legislaturperiode kein Geld vorhanden sein werde. Es könne also leicht wieder zu einem Verkauf an einen Investor kommen, wenn Kasse klamm.

Wenn die Rückumwandlung gelungen sei und die letzte Baulücke an der Münchberger Straße gefüllt werde, dann bitte man, darauf zu achten, dass es kein durchgehender Riegel wie die Kita werde, sondern man fordere, auf zwei versetzte Gebäude zu setzen, ähnlich der Wohnanlage in der Münchberger Straße 29/31. Damit die Kaltluft zwischen den Gebäuden durchströmen könne. Lieber

schräges Dach und den Niederschlag sammeln, anstatt begrüntem Flachdach, das den Niederschlag fresse und zusätzlich bewässert werden müsse und bei starkem Schneefall (wie 2006 und 2019) evtl. auch noch freigeschaufelt werden müsse. Statt teurer Tiefgarage einen offenen Parkplatz aus Rasengittersteinen östlich der Wohnanlage. (Ein Parkplatz benötige keinen Lärmschutz.) Zufahrt über Verlängerung der Obernzeller Straße und anschließend auf einem Feldweg/Schotterweg parallel zur Münchberger Straße. (Einspurig reiche, denn in sämtlichen Straßen im Viertel stehe dem Verkehr nur eine Spur für beide Richtungen zur Verfügung. Wer hier wohnen wolle, müsse lernen damit umzugehen.) Man fordere, den Bewohner*innen einen Balkon zu gönnen für den schnellen kommerzfreien Aufenthalt im Freien. Man fordere, auf Holz- oder Ziegelbauweise zu setzen für eine angenehme Wohnqualität, statt Beton und Kunststoffdämmung. Rollos und Markisen für alle Etagen ersparten die Klimaanlage. Geförderter Wohnraum für Menschen mit Mangelberufen und dem Wunsch nach freilaufenden Kindern. So würde man es lösen. Frischluft und Kühlung für alle und kein Ärger mit den Nachbarn.

Stellungnahme:

stadtklimatischen Gutachten, Beeinträchtigung Kaltluftentstehungsgebiet im „Gleißental / Hachinger Tal“

Die Notwendigkeit eines stadtklimatischen Gutachtens oder einer Klimasimulation für die Maßstabebene des Bebauungsplans Nr. 2118 Münchberger Straße wurde geprüft und wurde bzw. wird aus Sicht der Landeshauptstadt aus folgenden Gründen für nicht notwendig erachtet und nicht eingefordert:

Mit der Planung und der damit verbundenen Bebauung verringern sich die Flächen für die Kaltluftentstehung geringfügig. Durch den geplanten hohen Anteil an Grünflächen wird das Planungsgebiet jedoch auch weiterhin eine klimaökologische Ausgleichsfunktion haben. Die Wiesenflächen und Baumpflanzungen tragen nachts weiterhin zur Kaltluftlieferung für das Planungsgebiet selbst bei. Eine erhebliche Verschlechterung der Durchlüftung des Planungsgebiets und der angrenzenden Wohngebiete sowie der Funktionalität der Kaltluftleitbahn ist durch den Bebauungsplan Münchberger Straße nicht zu erwarten.

Da noch andere Bauvorhaben in der Umgebung diskutiert werden, welche zusammengenommen die Funktionalität der Kaltluftleitbahn stark beeinträchtigen könnten, wird derzeit eine übergeordnete stadtklimatische Untersuchung für den Umgriff des interkommunalen Strukturkonzepts Hachinger Tal durchgeführt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde bereits vom Stadtrat mit Beschluss vom 11.12.2019 (Vorlagen Nr. 14-20 / V 12664) mit einem entsprechenden Gutachten im Rahmen des interkommunalen Strukturkonzepts Hachinger Tal beauftragt. Der Umgriff des Gutachten berücksichtigt und integriert die veränderte Ausgangslage an der Münchberger Straße und alle weiteren aktuell laufenden Planungen und untersucht die Auswirkungen auf die Durchlüftung im Gesamtgebiet inklusiv angrenzende Siedlungsbereiche bei verschiedenen Anströmrichtungen.

gen (v.a. West-Ost und Süd-Nord). Ziel des Gutachtens ist der bestmögliche Erhalt des groß- und kleinräumigen Luftaustausches und der bioklimatischen Situation im Umgriff Strukturkonzept Hachinger Tal.

Das Planungsgebiet liegt weder im Regionalen Grünzug noch im Strukturkonzept Hachinger Tal. Der Regionale Grünzug wird im Regionalplan sowie in der nachrichtlichen Übernahme im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München für die Flächen östlich der BAB A 8 dargestellt. Der Regionalplan stellt im Bereich des Planungsgebiets westlich der Autobahn vielmehr Hauptsiedlungsbereiche dar.

Die Regionalen Grünzüge wurden nachrichtlich in die Klimafunktionskarte übernommen und sind dort dargestellt. Sie stehen jedoch nicht in direktem Zusammenhang mit den in der Klimafunktionskarte dargestellten übergeordneten Kaltluftleitbahnen.

Sowohl die derzeit unbebauten Flächen des Planungsgebiets als auch die Flächen des Regionalen Grünzugs Gleißental/Hachinger Tal sind in der Klimafunktionskarte als Kaltluftentstehungsgebiete dargestellt. Mit der Planung und der damit verbundenen Bebauung verringern sich die Flächen für die Kaltluftentstehung geringfügig. Durch den geplanten hohen Anteil an Grünflächen wird das Planungsgebiet jedoch auch weiterhin eine klimaökologische Ausgleichsfunktion haben. Die Wiesenflächen und Baumpflanzungen tragen nachts weiterhin zur Kaltluftlieferung für das Planungsgebiet selbst bei.

fehlenden kühlenden Wirkung, zum Luftaustausch, Frischluftzufuhr, Durchlüftung, Luftqualität, zur Überhitzung der Stadt

Durch die Bebauung und Versiegelung ist im Planungsgebiet selbst mit einer Verschlechterung der bioklimatischen Situation zu rechnen. Durch den geplanten hohen Anteil an Grünflächen wird das Planungsgebiet jedoch auch weiterhin eine klimaökologische Ausgleichsfunktion haben. Die Wiesenflächen und Baumpflanzungen tragen nachts weiterhin zur Kaltluftentstehung bei. Durch den Schattenwurf der Bäume wird die Aufheizung tagsüber in den Sommermonaten reduziert. Die vorgesehenen Grün- und Freiflächen sowie Baumpflanzungen im Planungsgebiet haben v.a. eine lokale Wirkung auf das Planungsgebiet selbst und fördern dort eine günstige bioklimatische Situation. Sie wirken sich vermutlich nur geringfügig auf die angrenzenden Siedlungsbereiche aus.

Zudem wurde auch die Durchlüftungssituation im Planungsgebiet und in den angrenzenden Siedlungsbereichen berücksichtigt.

Die Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München (2014) zeigt, dass bei einer hochsommerlichen-austauscharmen Wetterlage, die für die Durchlüftung und den Abfluss aufgeheizter Luft für die Stadt besonders wichtig ist, die Hauptwindrichtung im Planungsgebiet von Süden nach Norden verläuft. Kühle Luft fließt von den Alpen in die nördliche Ebene (sog. „Alpines Pumpen“). Da hier besonders viel kalte Luft transportiert wird, weist die Stadtklimaanalyse diesen Süd-Nord-Korridor als "Kaltluftleitbahn" aus. Diese Kaltluftleitbahn wurde im Planungspro-

zess berücksichtigt, indem die Bebauung und die Grünanlagen für das Planungsgebiet in Süd-Nord-Richtung ausgerichtet wurden, um die negativen Einflüsse der Bebauung auf die Kaltluftleitbahn zu verringern. Nur im Süden verläuft ein Teilstück der Lärmschutzwand in West-Ost-Richtung, d.h. quer zur Strömungsrichtung der Kaltluftbahn. Dieses Teilstück endet jedoch auf Höhe der westlichen Gebäudekante der Riegelbebauung, wodurch kühle Luftmassen aus Richtung des Hachinger Tals daran vorbei in das Planungsgebiet sowie die angrenzende Wohnbebauung eindringen können.

Eine erhebliche Verschlechterung der Durchlüftung des Planungsgebiets und der angrenzenden Wohngebiete sowie der Funktionalität der Kaltluftleitbahn ist daher durch den Bebauungsplan Münchberger Straße allein nicht zu erwarten.

Hauptstromrichtung der Flurwinde von Westen nach Osten, fehlender Luftaustausch, mangelnde Durchlüftung durch Bäume

Die generelle Hauptwindrichtung in München verläuft von Westen nach Osten. Bei Anströmung der Luft aus Westen schränken die vorgesehene Lärmschutzwand und die geplante Riegelbebauung entlang der BAB A 8 den Luftaustausch über das Planungsgebiet hinweg in die östlich der Autobahn gelegenen Gebiete ein. Im Planungsgebiet selbst und auch in der Bestandsbebauung im Fasangarten kommt es dadurch jedoch voraussichtlich zu keinen Veränderungen an der Durchlüftung aus Westen. Gleichzeitig dienen diese baulichen Maßnahmen dazu, die Lärm- und Luftschadstoffbelastung im Planungsgebiet und in den westlich angrenzenden Wohngebieten zu reduzieren.

Für die Stadtklimaanalyse, auf der die Aussagen in der Bebauungsplanbegründung basieren, wird jedoch eine hochsommerliche-austauscharme Wetterlage angenommen, da in diesem Fall die Durchlüftung und der Abfluss aufgeheizter Luft für die Stadt besonders wichtig ist. Weitere Informationen zur Stadtklimaanalyse siehe vorherige Stellungnahmen.

Aus diesem Grund wurden die Bebauung und die Grünanlagen für das Planungsgebiet in Süd-Nord-Richtung ausgerichtet, um die negativen Einflüsse der Bebauung auf die Kaltluftleitbahn zu verringern. Eine erhebliche Verschlechterung der Durchlüftung des Planungsgebiets und der angrenzenden Wohngebiete sowie der Funktionalität der Kaltluftleitbahn ist daher durch den Bebauungsplan Münchberger Straße allein nicht zu erwarten.

Die Pflanzung von Großbäumen dient nicht der Verbesserung der Durchlüftungssituation, sondern der Verbesserung der lokalen bioklimatischen Situation am Tage. Durch ihren Schattenwurf und Transpiration haben insbesondere Großbäume eine kühlende Wirkung auf das Mikroklima und stellen einen Ausgleich zur negativen Wirkung von Versiegelung und Bebauungsdichte dar.

unvollständigen Unterlagen, Schutzgüter Klima, Luft und Landschaftsbild, Beeinträchtigung Kaltluftentstehungsgebietes im Grünzug

Die Aussagen des Umweltberichts Ziffer 7. in der Begründung des Bebauungs-

planes u.a. zum Schutzgut Klima werden von den Fachstellen der Landeshauptstadt München mitgetragen.

Auf die Aussagen der Klimafunktionskarte (Stadtklimaanalyse) für das Plangebiet wird im Umweltbericht Ziffer 7.2.6. und auf die vorherige Stellungnahmen verwiesen.

Der DWD-Bericht von 2020 bestätigt im Wesentlichen die Aussagen der Stadtklimaanalyse und kann darüber hinaus als wissenschaftlicher Grundlagenbericht auf gesamtstädtischer Ebene keine vertiefenden Ergebnisse für konkrete, kleinräumige Planungsgebiete geben. Daher wird der DWD-Bericht im vorliegenden Umweltbericht nicht aufgegriffen.

Der Umgriff des Gutachten berücksichtigt und integriert jedoch die veränderte Ausgangslage an der Münchberger Straße und alle weiteren aktuell laufenden Planungen und untersucht die Auswirkungen auf die Durchlüftung im Gesamtgebiet inkl. angrenzende Siedlungsbereiche bei verschiedenen Anströmrichtungen (v.a. West-Ost und Süd-Nord). Ziel des Gutachtens ist der bestmögliche Erhalt des groß- und kleinräumigen Luftaustausches und der bioklimatischen Situation im Umgriff Strukturkonzept Hachinger Tal.

Klimausgleich und -erwärmung, Versiegelung, klimaneutrale Kompensation

Der geplante hohe Anteil an Grünflächen, die Begrünung mit Großbäumen, Dachbegrünungen und die Berücksichtigung der Durchlüftungssituation weisen eine klimaökologische Ausgleichsfunktion sowohl im Planungsgebiet selbst sowie in den angrenzenden Siedlungsbereichen auf. Die Wiesenflächen und Baumpflanzungen tragen nachts zur Kaltluftentstehung bei. Durch den Schattenwurf der Bäume wird die Aufheizung tagsüber in den Sommermonaten reduziert. Im Bebauungsplan werden verbindliche Vorgaben zur Dachbegrünung getroffen. Dabei ist zu erwähnen, dass Dachbegrünungen zu einer Verbesserung des Innenraumklimas beitragen und die Temperatur der oberflächennahe Luftschicht senken. Nur bei einer großflächigen Umsetzung und geringer Dachhöhe können Dachbegrünungen auch zu einer Verbesserung des unmittelbar angrenzenden Außenraumklimas beitragen.

Bei der Neuplanung von Gebieten gilt es grundsätzlich, die Grüne Infrastruktur (geplantes Netzwerk natürlicher und naturnaher Flächen mit unterschiedlicher naturräumlicher Ausstattung) zu fördern und die Versiegelung so gering wie möglich zu halten bzw. Kompensationsmaßnahmen zu treffen. So wurden auch im Bebauungsplan Münchberger Straße entsprechende Festsetzungen in Form von Dachbegrünung, Baumpflanzungen und Schaffung von größeren begrünten Freiflächen getroffen.

Bezüglich der Versiegelung wird auf die Ziffer A 5.5 Versiegelung verwiesen.

Änderung des Flächennutzungsplanes

Am 28. September 2016 wurde das Referat für Stadtplanung mit dem Beschluss (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) durch den Stadtrat beauftragt den Flächennutzungsplan in dem Bereich Münchberger Straße (östlich), Kronacher Straße (südlich), BAB München - Salzburg (westlich), Fasenenstraße (nördlich) zu ändern, einen Bebauungsplan für diesen Bereich aufzustellen und einen Wettbewerb durchzuführen.

Mit dem Billigungsbeschluss zur Flächennutzungsplan-Änderung (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 00749) kam das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dieser Beauftragung nach. In der Beschlussfassung ist die Änderung der geltenden Darstellung einer Fläche für Kleingarten in ein Allgemeines Wohngebiet und Sonstige Grünfläche begründet und im beiliegendem Umweltbericht untersucht.

Zur Bezeichnung „kein Ortsrand“ wird auf die Stellungnahme unter Ziffer A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht verwiesen.

Bezüglich der Veränderung des Landschaftsbildes und der Freiraumqualität wird auf die Ziffer A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht verwiesen.

Bezüglich Störung und dauerhafter Verlust von raumstrukturell und klimaökologisch wertvollen Bereichen wird auf die Ziffern A 9 Stadtklima, A 2.1 Planungsanlass, Planungserfordernis im Außenbereich, städtebauliche Erforderlichkeit / Stadtentwicklungsplanung und die Begründung Ziffer 3. Planungsziele, 4. Planungskonzept verwiesen.

10 Auswirkungen der Planung / Art der Nutzung / Entstehung eines sozialen Brennpunkts (Verlust) / Verkehr

10.1 Auswirkungen allgemein

Die der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00749 (22.07.2020) beigefügte Begründung mit Umweltbericht enthalte auch einige Darstellungen/Formulierungen, die ein falsches Bild vermittelten und einer Ergänzung bzw. Richtigstellung bedürften. Zunächst einmal sollte allen bewusst sein, dass sich bei der Begründung und dem Umweltbericht alles nur um die Belange der zukünftigen Bewohner*innen (Zuzügler) des Planungsgebiets drehe.

Die Auswirkungen auf die Bewohner*innen der umliegenden Wohnbebauung würden ausgeklammert bzw. schöngeredet. Vom Schutzgut Mensch seien bereits anwesende Bürger*innen und ihre berechtigten Interessen und die ihrer Kinder ausgenommen.

Ergänzungen zu Schutzgut Landschafts- und Stadtbild: Zitat aus dem Beschluss-text: „Durch eine bis zu fünfgeschossige Riegelbebauung werden die Wohnge-

biete auch optisch von der BAB A8 abgeschirmt.“

Die Autobahn sei in diesem Bereich tiefer gelegt und auch jetzt schon nicht zu sehen. Selbst wenn man auf dem Weg direkt an der Autobahn entlanggehe, könne man durch die Büsche und Bäume entlang der Autobahnböschung nur an wenigen Stellen einen Blick auf die Fahrbahn werfen. Was man sehen werde, wenn man von Osten komme, sei die 100 m lange Riegelbebauung, die mit ihren fünf Geschossen die vorhandenen Bäume überragen werde. Das sehe dann vermutlich aus wie ein riesiges Industriegebäude oder Logistikzentrum, da aus Lärmschutzgründen nur wenige Fenster vorgesehen seien. Wahrscheinlich werde man es auch von der Autobahn aus so wahrnehmen, denn es werde höher als die Bäume sein. Die Fertigteil-Kita, die an der Münchberger Straße errichtet worden sei, sehe von Osten betrachtet auch aus wie ein Industriegebäude. Passe also schon gut dazu. Wenn man von Osten komme, würde die Riegelbebauung die vorhandene Wohnbebauung (EG, OG, Dach) verdecken, die momentan zwischen den Bäumen hervorschaue. Dazu kämen dann noch diverse metallene Dachaufbauten, wie bei Flachbauten üblich. Besonders eindrucksvoll werde es in der laublosen Zeit von November bis April anzusehen sein. Auch von Westen aus betrachtet werde die Riegelbebauung weithin zu sehen sein, da sie die vorhandene Bebauung und Bäume überrage.

Man bezweifele, dass man da doch nicht von einer Verschandelung des Landschaftsbildes sprechen könne.

Die Experten vom Umweltbericht meinten das jedenfalls, Zitat: „Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Landschafts- und Stadtbild sind durch die Umsetzung der Planung nicht zu erwarten.“ Man bezweifele, dass man wirklich von keinen negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild sprechen könne. Man frage, wie hässlich etwas sein müsse, damit es aus „Expertensicht“ das Landschaftsbild störe. Die aktuelle Nutzung als Acker oder Brachland störe die Stadtplaner, aber nicht das Landschaftsbild.

Der Weg entlang der Autobahn sei im neuen Flächennutzungsplan mit SG (sonstige Grünfläche) bezeichnet. Man frage die Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung, ob sie da noch langgehen wollten, wenn daneben ein fünfgeschossiger, durchgezogener Betonriegel alles verschatte. Das werde dann ein recht unheimlicher 100 Meter-Lauf. Das werde ein El Dorado für zwielichtige Gestalten, aber gewiss kein Erholungsraum. Eine Baumreihe vor der Mauer werde es nicht retten, sondern nur noch unheimlicher machen.

Man stelle fest: Die Antragsunterlagen seien nicht vollständig. Zur Beschreibung der prognostizierten (Aus-)Wirkungen bezogen auf die vom Vorhaben betroffenen Funktionen des Naturhaushaltes insbesondere zu Klima, Luft und Landschaftsbild fehlten: die Ergebnisse der Stadtklima-Analyse von 2014, die Ergebnisse der Stadtklima-Untersuchung des DWD von 2020.

Man stelle fest: Die Schutzgüter Klima, Luft und Landschaftsbild seien nicht umfangreich vollständig und in dem Vorhaben in angemessener Weise beschrieben. Durch das Vorhaben könnten dauerhaft folgende Probleme auftreten bei:

- Klima und Luft: das Stadtklima sei in höchstem Maße gefährdet, Störung von

Luftaustauschprozessen, lufthygienische und bioklimatische Belastungen/Schadstoffe, Veränderung der mikroklimatischen Gegebenheiten mit dauerhaften Folgewirkungen für die angrenzenden Stadtgebiete,

- Landschaftsbild: Veränderung der Freiraumqualität, Störung und dauerhafter Verlust von raumstrukturell und klimaökologisch wertvollen Bereichen.

Man stelle fest, dass offensichtlich Ermittlungsdefizite vorlägen. Man fordere deshalb eine Nacherhebung der fehlenden Unterlagen. Denn eine unvollständige Erhebung könne zu einer falschen Bewertung und damit zwangsweise auch zu einem falschen Abwägungsergebnis führen. Dies könne bei Vorliegen einer Abwägungsdisproportionalität, also dass fälschlich anderen Belangen Vorrang eingeräumt worden sei, zu einer Abwägungsfehleinschätzung und zur Nichtigkeit des Planes führen. Eine Nichtigkeit sei auch dann gegeben, wenn eine falsche Prognose über künftige Entwicklungen gegeben worden sei.

Deshalb fordere man:

- Die Schutzgüter Klima, Luft und Landschaftsbild seien umfänglich, vollständig und für das Vorhaben und die angrenzenden Gebiete in angemessener Weise darzulegen.

- Die Ergebnisse der Stadtklima-Analyse von 2014 und der Stadtklima-Untersuchung von 2020 seien zu berücksichtigen.

- Die Ergebnisse des vom Stadtrat beschlossenen mikroklimaökologischen Gutachtens zum Strukturkonzept Hachinger Tal seien abzuwarten und bei der Planung zu berücksichtigen.

Änderung der Sozialstruktur

Die notwendige, massive, unmittelbar an die BAB A8 angrenzende Lärmschutzbebauung generiere von vornherein eine Zwei-Klassen-Bewohnerschaft zwischen der Bewohnerschaft der Sozialwohnungen auf der einen und jenen in den privilegierten vorgelagerten Gebäuden sowie des Bestandsviertels auf der anderen Seite. Ein sozialer Konfliktstoff innerhalb der Wohnanlage sei vorprogrammiert. Man befürchte, es werde ein sozialer Brennpunkt durch Ghetto-Bildung wie z.B. in Riem entstehen. Die Landeshauptstadt würde mit der derzeitigen Planung in Kauf nehmen, dass ein neuer sozialer Brennpunkt geschaffen würde. Der geplante Riegel von Sozialwohnungen neben der A8 lasse eine Ghetto-Bildung an dieser Stelle befürchten.

Nach aktuellem Kenntnisstand würden die 230 Wohnungen als Sozialwohnungen verwendet. Man frage, wie der Plan der Stadt zu verhindern sei, dass aus dem aktuell durch Familien und vermögenden Paaren geprägten Ort ein neuer Sozialer Brennpunkt wie Hasenberg oder Messestadt werde. Man schlage vor, 50 % der Wohneinheiten als Eigentumswohnungen zu vergeben.

Nach anderen Informationen würden 50 % der geplanten 228 Wohnungen der „sozialen Förderung“ unterliegen. Wie bei ähnlichen Planungsgebieten auch sei zu befürchten, dass begünstigt durch die räumlich eingekleitete Insellage (Enklave) und einem hohen Anteil von Sozialwohnungen ein "sozialer Brennpunkt" entste-

he. Ein derartiger Brennpunkt existiere bereits Richtung Süden stadteinwärts östlich der Balanstraße. Zu diesem Gebiet bestehe entlang der Autobahn sogar direkter Anschluss.

Erneut werde in der Landeshauptstadt München eine Nachverdichtung mit kaserne- bzw. gewerbeparkähnlicher Gestaltung geplant, die an einer zukunftsweisenden bzw. nachhaltigen Stadtgestaltung vorbeigehe. Die Möglichkeit einer sinnvollen Verbindung von Wohnen und Arbeiten durch eine entsprechende Anordnung von Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsstrukturen bleibe ungenutzt. Das kurzfristige Ziel, möglichst schnell mehr Wohnraum zu schaffen, würde letztlich dazu führen, dass die öffentliche wie auch die private Verkehrsinfrastruktur weiter belastet werde.

Stellungnahme:

Auswirkungen allgemein

Durch das Baugebiet wird eine landwirtschaftlich genutzte Fläche überplant. Diese war in der Vergangenheit ackerbaulich bewirtschaftet und hatte durch ihre intensive Nutzung eine eingeschränkte Erholungs- bzw. ökologische Funktion. Die Erholungsfunktion beschränkte sich auf die Möglichkeit des Spazierengehens auf dem Weg entlang der BAB A8 und von Trampelpfaden auf Privatgrund. Die Erholungs- und Aufenthaltsqualität wird durch die Schaffung von einem öffentlich nutzbaren Wegenetz, Freiflächen und deren Freizeitangeboten deutlich verbessert. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird ausgeglichen (siehe Begründung Ziffer 5. „Wesentliche Auswirkungen“ und Ziffer 7.3. „Umweltbericht – Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“).

Die Voraussetzungen und Auswirkungen einer Wohnbauentwicklung im Umgriff des Planungsgebietes wurden umfassend entsprechend den Darstellungen in der Begründung zum Bebauungsplan betrachtet und geprüft.

Dabei wird, wie in den vorangegangenen Ausführungen dargestellt, die Bestandssituation und der so genannte Planfall berücksichtigt, womit die Belange aller Bewohner*innen im Bestand und im Planungsgebiet berücksichtigt werden. Wie unter den Kapiteln Infrastruktur, Verkehr, Lärm, Lufthygiene erläutert, verursachen die geplanten Nutzungen und damit die zukünftigen Bewohnerschaft keine erheblichen Belastungen für die Bestandsbewohnerschaft. Die Bedarfe an sozialer Infrastruktur können im angestrebten Zeitraum sowohl für bereits vorhandene (anwesende Bewohnerschaft) als auch für zukünftige Nutzenden bereitgestellt werden.

So stehen zukünftig statt einer landwirtschaftlich genutzten Fläche sowohl eine öffentliche Grünfläche, die Allmende als auch der Anger vielfältige Nutzungen zur Verfügung.

Die mit der Planung verbundene Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes bedeutet hier aber keine wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Die Alternativenprüfung wurde hier im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung vollzogen, in dem die bereits als Wohngebiet dargestellte Wohnbaufläche unter Beachtung der Anforderungen aus dem Immissionsschutz um ein verträgliches Maß nach Osten ausgedehnt wurde. Dem sehr subjektiven Vorwurf der Verschandelung des Landschaftsbildes sind ca. 228 neue Wohnungen mit nutzbaren Freiflächen und positiven Auswirkungen hinsichtlich des Lärmschutzes auch auf die Bestandsbebauung gegenüberzustellen.

Durch die vorgesehene Gestaltung und die damit möglichen Nutzungen innerhalb der Allmende sind weder „Angsträume“ noch Tummelplätze für zwielichtige Gestalten zu befürchten.

Der Fokus des Handlungsprogramms Wohnen in München IV liegt zur zukunftsweisenden, nachhaltigen Stadtentwicklung nach wie vor auf der Schaffung von Wohnangeboten für verschiedenen Einkommensgruppen, und damit auf dem Erhalt der so genannten „Münchner Mischung“. Dazu wurden zuletzt auch die Einkommensgrenzen deutlich angehoben.

Änderung der Sozialstruktur

Mit dem Ankauf des Planungsgebietes durch die Landeshauptstadt München besteht die Möglichkeit, im gesamten B-Plan-Gebiet ca. 228 bezahlbare Wohnungen zu realisieren und einen Beitrag zur Erreichung der Wohnbauziele der Landeshauptstadt München auch in Zukunft zu leisten. Es kann ein zeitgemäßes, städtebaulich qualitativvolles Wohnquartier auf einer Fläche entstehen, die bisher überwiegend Ackerbrache darstellt.

Ziel der Wohnbauentwicklung in München ist die „soziale Mischung“ = Münchner Mischung entsprechend der Rahmenbedingungen und der Ziele aus dem Beschluss Wohnen in München VI, wonach Wohnungen für alle Münchner Bevölkerungsschichten zur Verfügung gestellt werden sollen.

Durch den inzwischen vollzogenen Flächenerwerb befindet sich das gesamte Planungsgebiet in städtischer Hand. Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 18.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17745) das Kommunalreferat beauftragt, zusammen mit der Stadtkämmerei die Möglichkeiten einer Förderung nach der 2. Säule des Wohnungspaktes Bayern (KommWFP) auszuloten und den Stadtrat über die Ergebnisse gesondert zu informieren. Für eine anteilige Förderung eines Bauvorhabens nach KommWFP muss die Stadt selbst Eigentümerin der Flächen bleiben und die Maßnahme im städtischen Haushalt abbilden. Die Aufteilung der Wohnbauarten bei einer Umsetzung des Baurechts im Anschluss orientiert sich am Wohnpolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“ in der fortgeschriebenen Fassung vom 02.10.20219 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V15241)

Ein Blick in die Ferne ist nach Osten sicherlich eingeschränkt, soweit dieser Blick durch den „reichlich vorhandenen Baumbestand“ nicht ohnehin schon verkürzt ist. Die ausreichende Belichtung und Besonnung innerhalb des Planungsgebietes

und in Bezug auf die umgebende Bebauung ist über die Satzungsbestimmung § 8 Abstandsflächen sichergestellt. Es wird auch auf die Ausführungen diesbezüglich in der Begründung unter Ziffer B 4.8. verwiesen.

Hinsichtlich der Nutzung der öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen wird auf die A Ziffer 5 verwiesen. In den dort aufgeführten Grün- und Freiflächen stehen ausreichend lange Spazierwege zur Nutzung zur Verfügung.

Zu den Auswirkungen auf Stadtklima, Gutachten, Luftaustausch etc. wird auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 9. Stadtklima verwiesen.

Der Bereich zwischen der östlichen Lärmschutzanlage und der Autobahn ist nicht für einen Aufenthalt oder Durchgang geeignet und vorgesehen. Weitere Informationen zur Nutzung der Freiflächen siehe Ziffer A 5.1.2 Öffentliche und private Freiflächen.

Bezüglich des Klimas, der Luft, des mikroklimaökologischen Gutachtens (stadtklimatisches Gutachten) siehe zum Klima in der Einwandsbehandlung Ziffer 9

Verwiesen wird auf die Ausführungen zu den Einwänden unter den Ziffern

- A 4.1.1 Schulversorgung
- A 3.4.3 Höhenentwicklung.
- A 3.4.7 Abstandsflächen / Abstandsflächentiefen.
- A 1.1 Ortsbild, Landschaftsbild, Eigenart der Umgebung (Bestand) Gartenstadt Analyse (Gutachten), Umweltbericht

und im Umweltbericht in der Begründung unter 7.2.1. Schutzgut Mensch und 7.2.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

10.2 Verkehr

Es sei davon auszugehen, dass auf der Münchberger Straße (Breite 9,0 m) und der Obernzeller Straße (Breite 8,5 m) ein Halte- und Parkverbot nach § 12 StVO verhängt werden würde, da die Straßen nicht ausreichend breit seien und keine Parkstreifen besäßen. Daher wäre weder ein ungehinderter Begegnungsverkehr durch das Großverkehrsaufkommen in Bezug auf das neue Wohnquartier noch eine ungehinderte Befahrbarkeit dieser öffentlichen Verkehrsflächen durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge möglich (die lichte Breite der Zu- oder Durchfahrten müsse gemäß der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr mindestens 3 m betragen). Außerdem müssten die Feuerwehrezufahrten der Straßen-Bauklasse VI entsprechen, was bisher ebenfalls nicht der Fall sei. Daher müssten die Obernzeller Straße und die Münchberger Straße vollständig neu angelegt werden, da diese Straßen die einzigen Zuwegungen zu dem geplanten Wohnquartier wären und demzufolge als verlängerte Feuerwehrezufahrten fungieren würden. Dies gelte auch für die neuanzulegende Verkehrsfläche auf der privaten Wegefläche auf dem Flurstück 807 (Breite 8,5 Meter nach Anlegung von zwei Gehwe-

gen).

Sollte für die Münchberger Straße und die Obernzeller Straße aus den genannten Gründen ein Parkverbot verhängt werden, würde sich der Park- und Parksuchverkehr in den Nebenstraßen, wie die Kronacher Straße, Eslarner Straße, Mitterteicher Straße und Kleinfeldstraße deutlich erhöhen. Hinzu käme noch Park- und Parksuchverkehr in diesen Straßen, der von dem geplanten Wohnquartier herrühren würde, denn die bisherige Planung sehe lediglich 213 Tiefgaragenstellplätze für das neue Wohnquartier vor, also nicht einmal einen TG-Stellplatz pro Wohnung (vorgeschrieben seien jedoch 1 bis 2 Stellplätze je Wohnung). Zweitwagen, Motorräder etc. der Bewohner*innen des neuen Wohnquartiers würden dann ebenfalls in den genannten Anliegerstraßen geparkt werden.

Die Mindestzahl für die notwendigen TG-Stellplätze des neuen Wohnquartiers könne nicht reduziert werden, weil das Wohnquartier unzureichend über den Öffentlichen Nahverkehr erschlossen wäre. Zumutbar seien in der Regel allenfalls 500 m Fußweg (nicht Luftlinie). Diese einfache Wegestrecke von 500 Meter für die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel lege auch das Bundessozialgericht seiner ständigen Rechtsprechung bei der Beurteilung der Wegefähigkeit bzw. bezüglich der Fähigkeit eine Arbeitsstätte aufzusuchen zugrunde. Das einzige innerhalb dieses Radius erreichbare öffentliche Verkehrsmittel wäre die Buslinie 145 (Haltestelle Obernzeller Straße). Der Bus fahre jedoch werktags ohnehin bereits im 10 Minuten-Takt und sei überfüllt.

Die Entfernung zur S-Bahn-Haltestelle der S3 betrage ca. 650 m Luftlinie, der Fußweg sei noch länger, weshalb die S-Bahn keine öffentliche Erschließung für das geplante Quartier darstelle. Daher wäre es durchaus möglich, dass noch mehr TG-Stellplätze geschaffen werden würden und sich der Verkehr auf der Obernzeller Straße und Münchberger Straße weiter drastisch erhöhen würde. Eine weitere TG-Stellplatzerhöhung wäre zudem zu erwarten, wenn noch mehr als 220 Wohnungen entstehen würden. Die genaue Anzahl der geplanten Wohnungen sei noch nicht abschließend festgelegt. Auch in diesem Fall würde es zu einer Verkehrszunahme auf den genannten Straßen kommen.

Stellungnahme:

Zu den oben aufgeführten Einwänden zu den Auswirkungen der Planung – Verkehr, siehe die Stellungnahmen unter Ziffer A 6 Erschließung / Verkehr

11 Sonstige Äußerungen

Gender Mainstreaming / Nachhaltigkeit / Inklusion / Brandschutz

11.1 Gender / Inklusion

Zitiert wird der dritte Absatz aus dem Kapitel 4.22.:

Man wende dazu ein, dass von Freibereichen mit hoher Aufenthaltsqualität aus

den bereits genannten Gründen keine Rede sein könne. Die Allmende sei wegen der Lärmbelastungen nicht nutzbar und der Anger nur eingeschränkt. Außerdem werde verschwiegen, dass nahezu alle Stellplätze (Pkw, Fahrräder etc.) in der Tiefgarage untergebracht werden sollten, ebenso die Müll- und Kellerräume. Von einer angstfreien Nutzung des Vorhabens für Frauen, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen könne daher ebenfalls keine Rede sein, zumal die Tiefgarage sogar von unbekanntem Personen („Besucher“) benutzt werden dürfte. Die soziale Kontrolle sei in einer Tiefgarage deutlich reduziert. Zur Nachtzeit steige das Tatriko deutlich an, weil das öffentliche Leben zur Ruhe komme. Fahrzeuge und deren Nutzer*innen seien in Tiefgaragen oftmals gänzlich einer Sozialkontrolle entzogen.

Das individuelle Sicherheitsgefühl der Nutzer*innen könne durch Kriminalität, ungepflegte Gebäudeteile, unübersichtliche Wegführungen, mangelhafte Beleuchtung und vielen weiteren angstfördernden Faktoren nachhaltig beeinträchtigt werden. Tiefgaragen seien immer wieder auch Tatorte von Straftaten, da tatbegünstigende reale Faktoren vorlägen. Die weit verbreitete negative Einschätzung solcher Örtlichkeiten durch Nutzer*innen würde daher dazu führen, dass das Bestandsquartier zugesperrt werden würde, wenn das Vorhaben realisiert werden würde.

Stellungnahme:

Die Allmende ist für den kurzzeitigen Aufenthalt beispielsweise für Spaziergänge, gärtnerische Nutzung durchaus nutzbar. Der Anger stellt eine gute freiraumplanerische Qualität dar, der als Treffpunkt, für Spielbereiche etc. geeignet ist (siehe Begründung Ziffer 4.1. „Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee“ und 4.17 „Grünordnung in den Baugebieten“).

Die Planung wird zudem im Sinne einer gendergerechten Planung und gemäß den Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen entwickelt werden. Im Sinne eines Gender Mainstreaming sind deshalb beispielsweise die Freibereiche so gestaltet, dass eine weitgehend angstfreie Benutzung für Frauen, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen in einer hohen Aufenthaltsqualität, insbesondere durch die Schaffung gut einsehbarer und belebter Bereiche und Wege sowie durch Sichtverbindungen dorthin und zu Orientierungspunkten erreicht werden. Es soll ein kinder- und familiengerechtes Wohnquartier entstehen. Dies gilt auch für Gemeinschaftstiefgarage. Es liegt im Interesse der Eigentümerin und der zukünftigen Nutzer durch entsprechende Einrichtungen und Vorkehrungen für die Sicherheit und Ordnung im Planungsgebiet und in der Umgebung zu sorgen.

Bei städtebaulichen, grünplanerischen und verkehrsplanerischen Zielen sind die Forderungen der Inklusion zu berücksichtigen.

Sämtliche der Erschließung und der gebäudebezogenen Nutzung dienende Flächen auch in der Gemeinschaftstiefgarage müssen barrierefrei erreichbar und

nutzbar sein. Die Freiflächen und alle Spielplätze sind barrierefrei zu gestalten. Der Lärmschutzwall im Osten ist aufgrund seiner besonderen Anforderungen nicht zwingend barrierefrei herzustellen.

Das Niveau des Erdgeschosses (Oberkante Fertigfußboden) im Bauraum 8 und 9 ist im Fall einer Nutzung des Erdgeschosses für Wohnzwecke als Hochparterre bis maximal 0,9 m über Gelände auszubilden und über die Treppenhäuser barrierefrei an das Geländeniveau der angrenzenden Erschließungsfläche anzuschließen.

11.2 Nachhaltigkeit / Berücksichtigung ökologischer Aspekte

Zitiert werden die ersten drei Absätze unter 4.22. „Nachhaltigkeit, Gender Mainstreaming, Inklusion“ aus dem Beschluss Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 18082. Wieder ein Zitat, in dem sich die Landeshauptstadt München bzw. das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eindeutig zur Umsetzung der globalen Klimaschutz-Ziele bekenne, welche offenbar allerhöchste Priorität genießen würden. Auch absolut höchste Priorität im Sinne des Schutzes der Allgemeinheit vor individueller lokaler nicht (ganz) nachhaltiger Lebensweise im Bestand. Oberbürgermeister Dieter Reiter sei Mitglied bei ICLEI, welches ebenfalls einschlägige Strategien verfolge. Wie der „Zweite Zukunftskongress zur LaSie“ 2017 unter Schirmherrschaft von Oberbürgermeister Reiter, der 2018 einen Brief an Bundeskanzlerin Merkel mit der Bitte um zügige Umsetzungshilfe für eine soziale Bodennutzung (genauer: Bodenwertzuwachssteuer) geschrieben habe, vor Augen führte, besäßen die Schaffung von Wohnraum im Rahmen der Wohnbau-Offensive und die Erfüllung der Ziel-Zahlen im Zusammenhang mit dem „Gesamtplan zur Integration von Flüchtlingen“ (2018) bzw. dem Projekt „Wohnen in München VI“ gleichermaßen einen sehr hohen Rang auf der Prioritäten-Liste.

Nach Meinung der Einwendenden sollte vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung viel öfter betont werden, dass die Stadtplanung/Quartiers-Entwicklung/der SEM-Prozess unter diesen Rahmenbedingungen oder Vorzeichen stattfindet, damit der wahre Stellenwert der Öffentlichkeitsbeteiligung besser eingeordnet werden könne.

Man frage, ob es um echte Beteiligung gehe. Oder ob sich der Verdacht aufdrängen könnte, dass sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Mitsprache der Anwohnerschaft so vorstelle, dass es diese vor vollendete Tatsachen stelle, und es letztlich nur noch um eine minimale Schadensbegrenzung unter den geschaffenen Bau-Fakten gehe. Die Option, dass gar nicht erst gebaut werde, scheine überhaupt nicht in Erwägung gezogen zu werden. Jedenfalls sei hiermit bewiesen, dass der vorliegende, bereits abgeseignete Bebauungsplan nicht im luftleeren Raum existiere, sondern im Spannungsfeld von zahlreichen politischen und wirtschaftlichen Interessen stehe.

Bezugnehmend auf das oben genannte Zitat sollte der Mythos von der „sauberen“ Wärme entzaubert werden. Nicht jede EEWärmeG-affine Anlage produziere automatisch „unbedenklichen Öko-Strom“, ansonsten würde sie nicht mit einer

CO₂-Steuer belegt werden. Der Brennstoffverbrauch für die Stromerzeugung von Anlagen, die mit mehr als 20 MW am Emissionshandel teilnehmen, sowie von konventionellen Kraftwerken und KWK-Anlagen über 2 MW würde besteuert. Damit wären auch die Betreiber von BHKW-Anlagen ab 2 MW betroffen, erzeugten diese doch Energie in Kraft-Wärme-Kopplung (KWK). Ähnliches gelte für Hybrid-Heizungen mit Erdgas. Man nehme übrigens an, dass die SWM als Tochter der Landeshauptstadt München naheliegenderweise der Betreiber sowohl der anvisierten KWK-Gas-Brennwert-Anlage als auch der in Planung befindlichen Wärme-Pumpe-Gas-Brennwert-Anlagen sein werde. Die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG sei der Netzbetreiber der Stadtwerke München und zu 100 % im Eigentum der Landeshauptstadt München. Das Unternehmen trage die Verantwortung für Planung, Errichtung, Betrieb und Wartung des Stromverteilungsnetzes sowie des grundzuständigen Messstellenbetriebs. Man frage, ob sich nicht der Verdacht einer Gefälligkeitsplanung aufdrängen könnte.

Last, but not least, solle jetzt der letzte Themenreigen abgearbeitet werden: „Anschluss- und Nutzungszwang, Smart Metering/Smart Home und Wertminderung der Grundstücke und Gebäude“. Die Landeshauptstadt München habe nach dem Ankauf des gesamten Planungsgebiets gerne mit dem Slogan „Quartiers-Entwicklung aus einer Hand“ geworben. Man könne in dieser Machtkonzentration keinen Vorteil sehen, zumal den Einwendenden bewusst sei, dass die Landeshauptstadt München die Vorgaben der „Agenda 2030“ der UNO und der „17 SDGs“ der EU auf kommunaler Ebene umsetzen müsse, und zwar so schnell wie möglich. Offensichtlich lägen hier Vorwegbindungen insofern vor, als die Landeshauptstadt München zu Beginn der Planung einzelne Verträge und Zusagen getroffen habe, die sie an bestimmte Planungen binde. Nicht umsonst sei 1995 im Zuge des vorangegangenen Rio-Gipfels der Lokale Agenda 21-Prozess bei der Landeshauptstadt München unter der Leitung von xxx eingeführt worden. Nicht umsonst gehöre München seit 2018 zu den 147 deutschen Zeichnungskommunen der Musterresolution zur Agenda 2030 der UNO. Nicht umsonst habe die Landeshauptstadt München den „Eurocities-Award 2019“ erhalten. Nicht umsonst sei die Stadt München für den „Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2021“ nominiert worden. Nicht umsonst hätten verbindliche DGNB-Bau-Standards Eingang in die uniforme Gestaltung von Wohnanlagen im Rahmen von SEMs gefunden (d.h. Standards bezüglich städtebaulicher Dichte, Kompaktheit der Baukörper, Ausrichtung der Hauptfassade für die passive Solarenergienutzung, Orientierung des Gebäudekörpers und der Dachneigung für die aktive Solarenergienutzung, Vermeidung von Verschattung durch Baukörper oder Bepflanzung, Integration von Leitungsnetzen und Standorten für Wärmeherzeugung/Speicher, Nutzung erneuerbarer Energien sowie Einsatz CO₂-armer bzw. CO₂-neutraler Energien). Nicht umsonst habe die Stadt München das Fraunhofer Institut 2018 mit der Erstellung der „Zukunftsschau München 2040+“ beauftragt. Je mehr Bauland im Besitz der Stadt sei, desto größer sei ihre Einflussnahme auf die Realisierung von Standards und EU-Richtlinien – man frage, ob über alle berechtigten Bürgerbelange hinweg.

Aber zurück zum Thema „Anschluss- und Nutzungszwang“: Im Angesicht dieser geballten, fortschreitenden und flächendeckenden Umsetzungsverpflichtungen erhebe sich die Frage, ob mit einem Anschluss- und Nutzungszwang (via kommunaler Satzung) an das ins Haus stehende BHKW auch für Bestandsbewohner gerechnet werden müsse. Man frage, ob es richtig sei, dass ein gebietsbezogener Anschluss- und Nutzungszwang oder Vorgaben zu einem bestimmten Anteil der Nutzung erneuerbarer Energien im Planungsgebiet in einem Bebauungsplan nicht festgesetzt werden könnten, da Regelungen dieser Art dem EEWärmeG vorbehalten seien, das seit 2009 im Einzelnen regelt, in welchem Umfang erneuerbare Energien bei Neubauvorhaben einzusetzen seien. Man frage, ob, gäbe es den Anschluss- und Nutzungszwang für den Bestand in Zukunft doch und erwiese sich das BHKW nicht als wirtschaftlich, die Stadt München bzw. die SWM als Betreiberin dann höhere Heiz- und Stromkosten verlangen könnte, d.h. den Preis bestimmen. Man frage, ob auch mit einer Nachrüstungs-Verbindlichkeit für PH-Anlagen (vielleicht sogar für kleine Windkraft-Anlagen) im Bestand zu rechnen wäre, um eine energetische Angleichung an die neuen Wohnanlagen zu erzielen. Man frage, ob, da auch die Handlungsbereiche „Smart Metering/Smart Grid/Smart Home (IOT)“ auf dem Umsetzungsprogramm der Kommunen stünden, die betroffenen Bestands-Bewohner*innen des Fasangartens dann die Pflicht zum Einbau eines Smart Meters und einer Smart Home-Lösung erwarten werde. Der Kölner Energieversorger Rheiner Energie verkaufe seinen Kunden das komplette smarte Paket mit dem „Öko-Strom“ gleich mit.

Bereits habe die Bundesnetzagentur die Kommunen im Rahmen der „Kommunenaktion 2020“ aufgefordert, alle kommunale Daten an die Bundesnetzagentur weiterzugeben und bald würden alle Haushalte von der Bundesnetzagentur genötigt, Smart Meter einbauen zu lassen.

Smart Metering bedeute, dass EU-Vorgaben für den Verbrauch von Wasser, Strom, Erdgas gemacht würden, wobei die Kontrolle/Steuerung remote durch den Messstellenbetreiber (SWM) erfolge, und dass das Nutzverhalten in einem Haushalt an den Betreiber (auch SWM) und somit an die Kommunen gemeldet werde. Eine „Opt-Out“-Option wäre sinnlos, da trotzdem unter Berufung auf die DSGVO private Haushaltsdaten weitergeleitet werden würden, um später Haushalte zu sanktionieren, die zuviel verbrauchten. Wie man gegen Ende dieser Stellungnahme nachweisen werden würde, finde sich genau dieses Szenario in der „Smart City Vision“ der SWM wieder, welche vermutlich als Betreibern der vorgesehenen EEWärmeG-Anlagen auftreten werde.

Durch diese drohenden Maßnahmen könnte die Bestand-Anwohnerschaft im Planungsgebiet Fasangarten/Münchberger Straße in ihren Verbraucherschutzrechten verletzt werden. Für die Neubauten würden vermutlich von vornherein städtebauliche Verträge für Anschluss- und Nutzungszwang abgeschlossen. Für Bestandsgebiete wie für Neubaugebiete wäre im Rahmen der Abwägung zu prüfen, ob mit den künftig einzusetzenden Energieträgern eine ausreichende Versorgung zu zumutbaren Bedingungen und Kosten gewährleistet sei. Es stehe zu befürch-

ten, dass bei mangelnder Wirtschaftlichkeit die Stadt München unter Ausnutzung ihrer Monopol-Stellung bezüglich der zu produzierenden Energie-Leistung kurzerhand Ausnahmen machen werde, die nicht durch das BauGB gedeckt werden würden. Ein mögliches Szenario: Man frage, was bei Erdgas-Verknappung auf dem Weltmarkt und den damit verbundenen steigenden Erdgas-Preise passieren würde.

Stellungnahme:

Nachhaltigkeit ist ein Handlungsprinzip zur Ressourcen-Nutzung, bei dem eine dauerhafte Bedürfnisbefriedigung verschiedener Beteiligten durch die Bewahrung der natürlichen Regenerationsfähigkeit der beteiligten Systeme (vor allem von Lebewesen und Ökosystemen) gewährleistet werden soll.

Im Planungsgebiet soll mittelfristig auf das anhaltende Wachstum der Landeshauptstadt München und der Region reagiert werden

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sind bei der Entwicklung u. a. die Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung zu beachten. Dies beinhaltet, die Ziele eines ökologisch orientierten Städtebaus mit ökonomischen Erwägungen und sozialen Anforderungen zusammenzubringen und in einem auch stadtgestalterisch bzw. baukulturell ansprechenden Gesamtkonzept dauerhaft zu verknüpfen.

Die Themen Klimaschutz, Ökologie, Mobilität, Ökonomie, Energieeffizienz, Gender Mainstream, Teilhabe und Partizipation, Inklusion werden auf ganzheitliche Weise mit einbezogen, wobei der Bebauungsplan nur die im § 9 „Inhalt des Bebauungsplanes BauGB aufgeführten Inhalte festsetzen kann und die Voraussetzungen für eine nachhaltige Planung schafft.

Auch wenn hier der Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB überplant werden soll, so ist doch durch die Nutzung von innerörtlichen, bereits erschlossenen Flächen mit mehrgeschossigen Gebäuden eine nachhaltige Entwicklung möglich, die auch im Einklang mit der Landesentwicklungsplanung steht, die bestehende Wohnsiedlung vor dem Lärm der Autobahn schützt und den Ortsrand nach Osten abrundet.

Durch die bauliche Verdichtung im Planungsgebiet können die Potentiale optimal ausgenutzt und bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden. Dabei werden u.a. durch die Festsetzung von begrünten Dächern, zur Situierung einer KWK-Anlage, einer Gemeinschaftstiefgarage (GTGa) mit begrünter Überdeckung auch die Anforderung der Nachhaltigkeit erfüllt.

Zu Baumaterialien, Ressourceneinsatz und -schonung, zum Energie- und Mobilitätskonzept oder zur Zertifizierung der Nachhaltigkeit erfolgen im Bebauungsplan keine Festsetzungen. Grundsätzlich erfolgen Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanes nur im geplanten Umgriff und nicht für die angrenzende Bestandsbebauung. Ein Anschluss- und Benutzungszwang wird auch im Umgriff des Bebauungsplans nicht festgesetzt.

Der Grundsatz der Nachhaltigkeit zu prüfen, ob man etwas überhaupt braucht, wurde hier nicht explizit erwähnt, da die Ziele der Münchner Wohnungspolitik seit 1989 im wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München“ fortgeschrieben und weiterentwickelt werden.

Zu dem wurden mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 20.07.2016 im Rahmen der Langfristigen Siedlungsentwicklung (LaSiE) Sitzungsvorlage Nr. 14 -20 / V 06054 Schätzungen zu mittel bis langfristigen Wohnbaupotenzialen erstellt.

Bereits mit dem vom Münchner Stadtrat im November 2016 beschlossenen Handlungsprogramm „Wohnen in München“ VI“ in dem die Zielzahlen für die Schaffung neuen Baurechts genannt werden, ist die Schaffung von Baurecht durch Neuentwicklung ein Baustein von 12 zur Erreichung der o.g. Ziele der Wohnungspolitik.

Hinsichtlich der vorgeworfenen „Machtkonzentration“ durch den Kauf der Flächen im Planungsgebiet und der „Zusagen“ der Landeshauptstadt München zur Umsetzung der Agenda 2030 wird darauf verwiesen, dass zur Baurechtschaffung die laufenden vorgeschriebenen Verfahren gemäß dem Baugesetzbuch zur Änderung des Flächennutzungsplanes und zur Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich sind, in deren Rahmen gemäß § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB die Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten sollen und ohnehin mehrere Befassungen des Stadtrates erforderlich sind (vgl. dazu auch die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen unter Ziffer 2. der Einwandsbehandlung „Bauleitplanung - Bebauungsplanverfahren“).

Auch, wie in den Äußerungen gefordert „nachhaltige Mobilitätsstrukturen zu entwickeln, die gerade jetzt mehr denn je notwendig wären“ wird, wie unter Ziffer A 6.9 Mobilitätskonzept und in der Begründung Ziffer B 4.9 Verkehr dargestellt im Rahmen der Bauleitplanung möglich, berücksichtigt.

Auch die Nutzung von vorhandenen Straßen für die Erschließung neuer Wohnflächen ist nachhaltig.

Bezüglich der Klimaneutralität wird auf die Ziffer A 1 Ausgangslage und auf A 9 Stadtklima verwiesen.

- Zu den Planungszielen siehe A 3 Planungsziele
- Zur Öffentlichkeitsbeteiligung siehe A 2.4

11.3 Energie

Die weiter oben beschriebenen, verbindlichen, mannigfaltigen Umsetzungsverpflichtungen der Kommune, von denen viele Bürger*innen nicht einmal Kenntnis hätten, stehe im eklatanten Widerspruch zu und im Zielkonflikt mit den schutzwürdigen Interessen der Eigentümer-/Bewohnerschaft der Bestandsbebauungen im Fasangarten, wie z.B. der Anspruch auf Ruhe in einem reinen Wohngebiet,

das Recht auf das Rücksichtnahmegebot und auf eine faire Abwägung vonseiten der Landeshauptstadt München gegenüber dem Bestand. Man könnte den Eindruck gewinnen, dass das „Schutzgut Energie“ über dem „Schutzgut Mensch“ stehe. Die Folgen würden über Wertminderung der Immobilien und Grundstücke (Verkauf nur unter dem Verkehrswert) bis hin zu Mietminderungen aufgrund der bevorstehenden Geruchs- und Lärmbelastung reichen. Es stehe zu befürchten, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in seinem aktuell vorliegenden und schon vom Billigungsbeschluss freigegebenen Bebauungsplan sich über für die Zukunft möglicherweise geplanten „Innovationen“ für das Neubaugebiet, wie z.B. einen möglichen An- und Einbau von Kleinwind-Kraftträdern, Überwachungskameras, Sensoren, intelligenten Lichtmasten sowie 5G Standard bzw. 5G-Funkanlagen und 5G-Makro-/Mikroantennen auf Dächern für IOT/Smart Home, ausschweigen könnte, für die es bereits mit dem vorgelegten Konzept die Weichen stelle, diese durch die Hintertür einführen werde. Den Einwendenden sei bekannt, dass erfolgreiche „Innovationen“ aus den Smart-City-Stadtteil-Laboren Freiam und Neuaubing-Westkreuz auch auf andere Stadtviertel repliziert würden. Denn die Landeshauptstadt München müsse u.a. folgenden Programmen in der Quartiers-Entwicklung Rechnung tragen: Integriertes Smart City Handlungsprogramm (Nr. 14-20/V 16378); München. Digital. Erleben. Digitalisierungsstrategie der Landeshauptstadt München (Nr. 14-20/V 14953), EU-Projekt Smarter Together (Nr. 14-20/V 03949), Handlungsfeld Digitalisierung Münchner Wirtschaft (Nr. 14-20/V 08599).

Zitiert wird der Absatz unter 7.9. „Allgemeine verständliche Zusammenfassung, „Schutzgut Energie“ aus dem Beschluss Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 18082. Laut Integriertes Handlungskonzept München (IHKM) existiere eine Vielzahl von Förder- und Zuschussprogrammen von der EU, Zulagen vom Bund, Anreize vom Land und Steuererleichterungen/-befreiung beim Hauptzollamt sowie KfW-Kredite für Baumaßnahmen bzw. Anlagen im Rahmen von SEMs, die mit den Energieeffizienz/energetische Sanierung/Optimierung die Planungs- und Baukosten hochtreibe: Förderprogramm Energieeinsparung (FES), Kraft-Wärme-Kopplungs-Gesetz (KWKG), Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), BAFA-Stromvergütung, EFRE/ESF/ELER/URBACT/INTERREG.

Von daher ließen sich die laut Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 anvisierten EEWärmeG-verträglichen KWK-Gas-Brennwert-Anlagen, Wärmepumpe-Gas-Brennwert-Anlage sowie Solarthermie/Photovoltaik-Anlagen auch als lukrative ROI-basierte Investitions- und Finanz-Anlagen auffassen.

Stellungnahme:

Wie unter 7.2.9. Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie (Energiebedarf, Energieversorgung, Energieverteilung und 7.9. Schutzgut Energie in der Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße ausgeführt werden die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zur sparsamen und

effizienten Nutzung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien berücksichtigt.

Durch die Gewinnung von mindestens 50 % des Jahres-Wärmeenergiebedarfs aus einer Anlage zur Kraft-Wärme Kopplung (KWK) und durch die Nutzung von Solarenergie sowie durch hohe Gebäudedämmstandards können diese Vorgaben erfüllt werden.

Alternativ wäre grundsätzlich die Nutzung von Geothermie möglich. Dazu siehe die Ausführungen in der Begründung unter 4.21. Energieversorgung in diesem Beschluss.

Zu den schutzwürdigen Interessen der Eigentümer-/Bewohnerschaft der Bestandsbebauungen im Fasangarten siehe die Stellungnahmen unter A 7.4 Emissionen der KWK-Anlage.

Der Energienutzungsplan (ENP) dient mit den Beschlüssen vom 19.10.2016 und vom 07.07.2021 (RIS-Nr. 20-26/V 03626) als Planungsgrundlage für Klimaschutzmaßnahmen der Landeshauptstadt. Der ENP zeigt Gebiete mit hohem Handlungsbedarf für die Entwicklung integrierter energetische Quartierskonzepte auf. Das Planungsgebiet Münchberger Straße liegt nicht innerhalb der ausgewiesenen Handlungsräume der Landeshauptstadt München.

Zu den Äußerungen zum Thema Smart – City siehe nachfolgend Ziffer A 11.4 Smart City.

Zu weiteren städtischen Zielen siehe auch die Stellungnahmen unter Ziffer A 2.6 Abwägung.

11.4 Smart City

Auf den Bürger-Antrag „Bauvorhaben Münchberger Straße: Smart City Quartier“, Empfehlung Nr. 14-20 / E 02099 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 - Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018“ antwortete das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 wie folgt: „Für das Planungsgebiet Münchberger Straße oder das angrenzende Bestandsgebiet Fasangarten besteht derzeit kein Smart City Vorhaben. Im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens sind zu keinem der benannten Aspekte Festsetzungen vorgesehen. Daher sind entsprechende Inhalte derzeit auch nicht Bestandteil von Beteiligungen der Öffentlichkeit im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens.“

Diese Behauptung sei unwahr, für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bestehe sehr wohl de facto ein Smart-City-Vorhaben, denn gerade die geplanten Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem unterirdischen (virtuellen?) Gas-BHKW und der intelligenten Hybrid-Heizung bildeten die Basis für einen EEWärmeG-verträglichen Energienutzungsplan, welcher zusammen mit den daraus resultierenden Smart Grid-, Smart Metering-, Smart Home-Lösungen, das Herz-

stück einer „Smart City“ darstelle. Zudem liste die SWM, die zuständige Anlagen-Betreiberin, lauter städtebauliche Maßnahmen auf, die München das Prädikat „Smart City“ verliehen. Zum Abschluss noch der Beleg, dass die Stadt München ein „Smart Grid“ („Intelligentes Stromnetz“) für jedes Quartier aufbauen wolle, damit zentral der Wasser-, Erdgas-, und Stromverbrauch eines jeden einzelnen Haushalts aus der Ferne gesteuert werden könne, wodurch das Ziel „sparsame und effiziente Energienutzung“ auf wenig freiheitlichdemokratische Weise erreicht werde, sondern den herben Charme einer kommunistischen/sozialistischen Planwirtschaft besitze.

Stellungnahme:

Smart City ist ein für die Landeshauptstadt München bedeutendes Thema, mit derzeitiger Auseinandersetzung auf zwei Ebenen: Im Rahmen der Entwicklung einer gesamtstädtischen Digitalisierungsstrategie sowie in einer Reihe von experimentellen Pilotprojekten in einzelnen Stadtquartieren.

Auf der strategischen Ebene hat das Thema digitale Transformation mit Beschluss vom 24.07.2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 14953) verbindlichen Eingang in die Perspektive München gefunden. Inhalte der Münchner Digitalisierungsstrategie gehen in die fachliche Leitlinie „Digitales München“ ein. Weiterhin wurde am 02.12.2019 vom Stadtrat das Integrierte Smart City Handlungsprogramm (ISCH) zur stadtweiten inhaltlichen Steuerung beschlossen (Vorlagen Nr. 14-20 / V 16378).

Auf Ebene der Pilotprojekte werden einzelne Smart City Lösungen entwickelt, die zur Bewältigung der städtischen Herausforderungen wie Digitalisierung und Klimaschutz einen wichtigen Beitrag spielen können. Dies geschieht zum Beispiel in den EU-Projekten „Smarter Together“ oder „Civitas Eccentric“ oder dem mit Bundesmitteln geförderten Projekt „City2Share“. Die Pilotprojekte beziehen sich allein auf die Umsetzung in designierten Pilotquartieren, für das Planungsgebiet Münchberger Straße oder das angrenzende Bestandsgebiet Fasangarten besteht derzeit kein Smart City Vorhaben.

Der Energienutzungsplan (ENP) dient mit den Beschlüssen vom 19.10.2016 vom 07.07.2021 (Vorlagen-Nr. 20-26/V 03626) als Planungsgrundlage für Klimaschutzmaßnahmen der Landeshauptstadt München. Der ENP zeigt Gebiete mit hohem Handlungsbedarf für die Entwicklung integrierter energetische Quartierskonzepte auf. Das Planungsgebiet Münchberger Straße liegt nicht innerhalb der ausgewiesenen Handlungsräume der LHM.

Im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens sind zu keinem der benannten Aspekte Festsetzungen vorgesehen. Daher sind entsprechende Inhalte derzeit auch nicht Bestandteil von Beteiligungen der Öffentlichkeit im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens.

11.5 Brandschutz / Feuerwehr

Man gebe einen Einwand zu § 17 Abs. 4 des Entwurfes der Satzung an. Die Lage der weiteren Feuerwehrezufahrten sei nicht bekanntgegeben worden, nicht einmal auf explizite Nachfrage. Es sei anzunehmen, dass unmittelbar entlang des Maschendrahtzauns der Bestandsanwesen östlich der Münchberger Straße derartige Zufahrten geschaffen werden würden, um die Punkthäuser vom Westen her anfahren zu können. Es sei zu erwarten, dass diese befestigten Wege auch von anderen Fahrzeugen befahren werden würden, wie z.B. von der Müllabfuhr, Schneeräumfahrzeugen, Aufsitzmähern, Mofas, Mopeds u.a.. Der hierdurch entstehende Verkehr in unmittelbarer Nähe der Schlafräume der Bestandsbewohner*innen sei hinsichtlich der Zumutbarkeit (TA Lärm) nicht ermittelt worden. Im Falle eines Großbrandes im Wohnquartier, wenn es z.B. in den Tiefgaragen brenne, würden größere Menschenmengen über die beiden Stichstraßen (Straßen zwischen Tiefgarageneinfahrten und der Münchberger Straße) zu fliehen versuchen. Die beiden Stichstraßen wären jedoch die einzigen Zufahrtswege für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge sowie Notarztwagen. Diese könnten durch den Gegenverkehr von in Panik geratenen Menschen blockiert werden. Personen könnten dabei auch tödlich verletzt werden.

Die einzige Zufahrt für Feuerwehrfahrzeuge, Notarztwagen, Notfallkrankwagen, Polizei etc. in das Planungsgebiet würde das Nadelöhr zwischen den Anwesen Münchberger Straße 9 und 11 darstellen.

Wenn der Kreuzungsbereich und/oder das Nadelöhr blockiert werden würden, z.B. durch einen liegengebliebenen LKW, dann könne z.B. kein Feuerwehrfahrzeug mehr das Großwohngebiet erreichen. Die Wahrscheinlichkeit, dass insbesondere der Kreuzungsbereich immer wieder blockiert werden würde, sei sehr hoch, da die Straßen in diesem Bereich sehr eng seien.

Hierzu ein konkretes Beispiel: Am 14.08.2019 habe ein von der Obernzeller Straße kommender Speditionslaster versucht, in die Münchberger Straße einzubiegen. Dieser Verkehrsbereich solle künftig der Hauptzufahrtsabschnitt für das Großwohnquartier an der Münchberger Straße sein. Da die Anliegerstraßen für solch große Fahrzeuge nicht ausgerichtet seien, musste der Speditionslaster unter erheblichen Lärmbelastigungen für die Anwohner*innen durch den ausgestiegenen Beifahrer geleitet werden. Die Straßen (sowohl die Münchberger als auch die Obernzeller Straße) seien durch das Manöver ca. 15 Minuten lang blockiert gewesen. Es seien dabei auch krachende Geräusche und Warnrufe des Beifahrers zu vernehmen gewesen. Was tatsächlich passiert gewesen sei, habe erst später festgestellt werden können: das Straßenschild der Münchberger Straße (in ca. 3,5 m Höhe) sei abgerissen worden. Wenn das Bauvorhaben an der Münchberger Straße tatsächlich realisiert werden würde, würde es ständig zu derartigen Ereignissen kommen. Die Anliegerstraßen wären während dieser Zeit für Feuerwehrfahrzeuge, KTW, Notarztwagen, Baufahrzeuge, Speditionslaster, Laster für Belieferung von Geschäften etc. nicht mehr passierbar. Gegebenenfalls müssten steckengebliebene Laster sogar abgeschleppt werden. Außerdem könnten Bürger*innen, insbesondere Kinder, schwere Verletzungen (evtl. mit tödlichem Aus-

gang) durch herabfallende schwere scharfkantige Straßenschilder oder andere Gegenstände erleiden. Der Laster touchierte am 14.08.2019 auch einen Baum. Ein solches Szenario würde der Regelfall werden, wenn das Vorhaben verwirklicht werden würde.

Auch im Hinblick der präventiven Brandschutzmaßnahmen sei die gedachte Planung nicht durchführbar. Es sei nicht ersichtlich, wie die Zufahrt auch nur eines einzelnen Feuerwehrwagens zu der Siedlung gesichert sei. Über die Münchberger Straße sei dies nach den derzeitigen Möglichkeiten kaum möglich.

Nicht berücksichtigt seien Fragen des vorbeugenden Brandschutzes. Die Ausführungen über die problematische Zufahrt von Müllentsorgungsfahrzeugen gelte erst recht für eine Durchfahrt von Feuerwehr- und Rettungswagen zu der geplanten Siedlung.

Überhaupt nicht berücksichtigt seien Fragen des vorbeugenden Brandschutzes. Die Ausführungen über die problematische Zufahrt von Müllentsorgungsfahrzeugen würden erst recht für eine Durchfahrt von Feuerwehr- und Rettungswagen zu der geplanten Siedlung gelten.

Stellungnahme:

Der vorliegende Bebauungsplan mit Grünordnung wurde mit den zuständigen Fachstellen im Rahmen der Beteiligung der Fachstellen gem. § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB abgestimmt.

Zum Thema Brandschutz mit dem Kreisverwaltungsreferat - Branddirektion (KVR BD) und zum Thema Müll mit dem Abfallwirtschaftsbetrieb München.

Zum Thema Brandschutz wird auf Ziffer B 4.20 „Feuerwehr und Brandschutz“ in der Begründung des Bebauungsplanes verwiesen.

Zum Thema Müllentsorgung im Planungsgebiet wird auf die Ausführungen in der Begründung des Bebauungsplanes unter B 4.7. Nebenanlagen verwiesen.

12 Behandlung im Stadtrat / BV-Empfehlungen / Behandlung im BA 16 und 17

12.1 Behandlung im Stadtrat

Auch Teil D) die Bürgerversammlungsempfehlungen, BA-Anträge, Anfrage im Beschlusstext seien allesamt nicht befolgt worden. Am 08.04.2020 sei dann entgegen dem Willen der Bürger*innen durch den Verwaltungs- und Personalausschuss als Ferienausschuss der Billigungsbeschluss erfolgt. Weder die Übernahme der Aufgaben der Vollversammlung und der Senate durch den Feriensenat (schon der Name spreche Bände) noch die dringliche Behandlung der Angelegenheit in der Sitzung vom 08.04.2020 seien nachvollziehbar. Der Antrag Nr. 14-20/A 06964 von Frau Stadträtin Sabine Bär (CSU) vom 10.03.2020 sei in der besagten Sitzung vom Feriensenat im Schnelldurchgang abgelehnt

worden. Dies alles diene wohl allein dem Zweck, den Bebauungsplan in einer Nacht- und Nebelaktion zu billigen. Vier Jahre sei die Öffentlichkeit hinters Licht geführt worden, in dem Glauben gelassen, sie würde beteiligt werden. Nicht zu einem einzigen Einwand sei eine adäquate Lösung präsentiert oder eine Alternative vorgeschlagen worden. Hiermit erkläre man sich ausdrücklich nicht einverstanden. So stelle man sich Bürgerbeteiligung nicht vor. So schaffe man auch kein Vertrauen in die Politik. Entsprechend lehne man den vorgelegten Entwurf Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 ab. Den Entwurf Satzungstext weise man in seiner Gesamtheit als inakzeptabel zurück. Ebenso finde die Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung seitens der Einwendenden keine Akzeptanz. Man fordere die Stadtverwaltung abschließend nochmals auf, für die Nachbarschaft des Planungsgebietes tragfähige und akzeptable Lösungen der vielschichtigen Probleme zu finden. Den Bebauungsplan Nr. 2118 Münchberger Straße lehne man in der vorgelegten Form ab.

Der Plan sei zum ersten Mal auf der internationalen Immobilienmesse 2015 in Cannes von der Landeshauptstadt München und einer Firma einem Publikum aus aller Welt – in der Hoffnung auf zahlungskräftige Interessenten – vorgestellt worden. Die betroffenen Bürger*innen in der unmittelbaren Nachbarschaft hätten von dem Projekt durch eine Einladung vom 30.3.2017 zu einer Versammlung in den Gemeindesaal der Pfarrei St. Bernhard erfahren; eingeladen hätte die mit der Entwicklung des Projekts beauftragte Firma. Die bisherige Eigentümerin besäße 70 %, die Landeshauptstadt München 30 % des Geländes. Auf der Immobilienmesse in Cannes 2018 seien die Wohnungen bereits angeboten worden.

Seit dem Ankauf des Besitzanteils der anderen Eigentümerin durch die Landeshauptstadt München Anfang des Jahres 2020 hätte sie also die Möglichkeit gehabt, das Gelände frei von kommerziellen Interessen unter Wahrung der Vorgabe des § 34 Abs. 1 Bundesbaugesetz und unter Berücksichtigung der zahlreichen Anregungen, Wünsche und Beschwerden der betroffenen Bevölkerung neu überplanen zu können. Dies sei nicht geschehen - im Gegenteil: sozusagen justament hätte ein coronakrisen-gebeuteltes „Feriensenat“ des Stadtrats am 8.4.2020 kurz vor dem Ende der Wahlperiode (30. April 2020) versucht, den Plan durchzudrücken. Nur rund ein Viertel der Stadträte und Stadträtinnen hätte sich für eine bürgerfreundliche Neuplanung ausgesprochen. Der Feriensenat sei von der Regierung von Oberbayern auf eine Bürgerbeschwerde hin für rechtens erklärt worden.

Es sei offensichtlich, dass man seitens der Landeshauptstadt München „Wohnraum auf Teufel komm raus schaffen“ wolle und augenscheinlich dazu bereit sei, „dabei über Leichen zu gehen“. Wie sonst sei es zu erklären, dass am 8.4.2020, entgegen dem Willen der Bürger*innen, durch den Verwaltungs- und Personalausschuss als Ferienausschuss, der Billigungsbeschluss erfolgte. Weder die Übernahme der Aufgaben der Vollversammlung und der Senate durch den „Feri-

ensenat“ noch die dringliche Behandlung der Angelegenheit in der Sitzung vom 8.4.2020 seien nachvollziehbar. Der Antrag Nr. 14-20/A 06964 vom 10.3.2020 sei in der besagten Sitzung vom „Feriensenat“ im Schnelldurchgang abgelehnt worden.

Dies alles hätte wohl allein dem Zweck gedient, den Bebauungsplan in einer Nacht- und Nebelaktion zu billigen. Hiermit erklären sich die Einwendenden ausdrücklich nicht einverstanden. Es sei gelinde gesagt der Gipfel der Heuchlerei, der Unterschied zwischen Sein und Schein. Auf der einen Seite 5-stöckige bewohnte, monströse Lärmschutzwände mitten in die Münchner Frischluftschneise setzen wollen, aber die Öffentlichkeit mit Mini-Wäldchen blenden. So schaffe man auch kein Vertrauen in die Politik.

Beschluss des Bebauungsplans vor Änderung des Flächennutzungsplans: In der Stadtratssitzung vom 08.04.2020 sei es vornehmlich darum gegangen, ob die Stadt München das Grundstück (Planungsgebiet) zurückkaufe, weil der Investor das Interesse am Projekt verloren habe. Grund wären wohl Planungsverzögerungen durch die ebenfalls beteiligte GEWOFAG, wie ein FDP-Redner ergänzt hätte. Deshalb beschließe man den Rückkauf der Geländes und würde die Neuplanung nun komplett der GEWOFAG übertragen wollen. Und weil es pressiere, beschließe man direkt die Aufstellung eines Bebauungsplans (gegen die Stimmen des CSU). Die Anlage „Beschluss 25.03.2020“ (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.03.2020) zur Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V18082 umfasse 261 Seiten.

Es beginne mit einem Vortrag der Referentin und dann würden die vielen Stadtratsempfehlungen abgearbeitet. Auf Seite 169 beginne dann der Entwurf des Satzungstextes zum Bebauungsplan. Man könne sich nicht vorstellen, dass irgendeiner der Stadträt*innen vom Feriensenat (Verwaltungs- und Personalausschuss), die hier abgestimmt hätten, sich diese Anlage durchgelesen habe. Man folge halt der Empfehlung der Fraktion. Werde schon passen. Wie gut, dass der Siegerentwurf aus dem Architektenwettbewerb im Jahr 2016 vom GEWOFAG-Projekt Ludlstraße abgekupfert wäre. In der Jury für das „schlanke Wettbewerbsverfahren“ 2016 seien die Aufsichtsrät*in der Wohnungsbaugesellschaften GWG und GEWOFAG und der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende der GEWOFAG gewesen. Und der „Chef der städtischen Grundstückspolitik“, Kommunalreferent, der im Juli 2018 mit 68 in den Ruhestand verabschiedet worden sei. Die übrigen stimmberechtigten Mitglieder seien die Stadtbaurätin, Stadträt*innen und die Vorsitzende des BA17. Man frage, ob das noch Lobby-Arbeit oder schon Machtmißbrauch sei. Jedenfalls ein rot-grünes Projekt von Anfang an.

Dazu hätte man eine namentliche Abstimmung (Gewissensentscheidung ohne Fraktionszwang) über die „Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung und Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118“ gefordert, damit für die Nachwelt festgehalten werden könne, wer sich für das Stadtklima und wer sich für die Bebauung entschieden habe. Damit sich die Stadträt*innen bewusst mit dem Thema beschäftigten und sich nicht hinter Parteiräson und

Empfehlung des Bauausschusses verstecken könnten.

Eine solche Entscheidung habe nach Wissens der Einwendenden noch nicht stattgefunden. Die Bürgerversammlungsempfehlungen (E 01585 und E 00297) seien folglich noch nicht erledigt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung habe zwar zu den Argumenten Stellung genommen und bezüglich Abstimmung auf Gemeindeordnung und Geschäftsordnung des Stadtrats verwiesen. Zitat: „In besonderen Fällen kann die Vorsitzende Person namentlich abstimmen lassen“ Man bitte darum.

Damit die Stadträt*innen nicht die ganzen alten Unterlagen durchlesen müssten, nachfolgend ein paar Entscheidungshilfen für alle, die sich mit dem Planungsgebiet und dem bisherigen Ablauf nicht auskennen würden. Dazu Hinweise auf „fake news“ aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00749 vom 22.07.2020.

Schließlich mache man die Einwendungen im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren, die weiteren schriftlichen Einwendungen der letzten Jahre und das Vorbringen in den Anträgen, die von der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirkes (Obergiesing-Fasangarten) in den letzten drei Jahren jeweils mit Mehrheit angenommen worden seien, vollumfänglich auch zum Gegenstand der Einwendungen gegen das Bauvorhaben und die Änderung des Flächennutzungsplanes im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Stellungnahme:

Behandlung im Stadtrat

Der Billigungsbeschluss vom 08.04.2021 durch den Ferienausschuss und damit auch die Ablehnung des Antrages der CSU war rechtmäßig.

Sowohl die demokratischen Grundsätze zur Entscheidungsfindung im Stadtrat wurden ordnungsgemäß eingehalten als auch die planungsrechtlichen Erfordernisse für die Bauleitplanung wurden berücksichtigt.

Nach Art. 51 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) werden Beschlüsse des Stadtrats in offener Abstimmung gefasst. In besonderen Fällen kann die vorsitzende Person namentlich abstimmen lassen (§ 73 Abs. 2 Geschäftsordnung-Stadtrat). Die namentliche Abstimmung liegt mithin in ihrem Ermessen.

Bei Abstimmungen im Stadtrat gilt der Grundsatz des freien Mandats in seinem Kernbestand.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde nach dem Billigungsbeschluss durchgeführt. Zu den einzelnen Einwänden wird im nun vorliegenden Satzungsbeschluss vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stellung genommen und dem Stadtrat für eine nochmalige Befassung auf der Grundlage der ausgearbeiteten

Planung vorgelegt.

Zur Forderung einer erneuten Abstimmung des Stadtrates, nachdem alle Kenntnisse zu den Auswirkungen der Planung, insbesondere die Auswirkungen von Lärmschutzwänden auf Klima, Naturhaushalt und Luftqualität vorliegen, wird darauf verwiesen, dass es sich bei den Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes bzw. zur Aufstellung von Bebauungsplänen um mehrstufige Verfahren entsprechend den Vorgaben des Baugesetzbuches handelt.

Mit einer „erneuten“ Abstimmung ist eine Abänderung des Stadtratsbeschlusses gemeint. Dies ist bei Vorliegen eines entsprechenden Antrags zulässig.

Auf die Ausführungen unter Ziffer A 2.3 Billigungsbeschluss wird verwiesen.

Beteiligung der Landeshauptstadt München an einem Messestand in Cannes

Hinsichtlich der Ausführungen zu einem gemeinsamen Messestand hat das Referat für Arbeit und Wirtschaft ausgeführt, dass die Organisation des Messestandes und das damit verbundene wirtschaftliche Risiko durch Konzessionsvergabeverfahren an eine externe Firma vergeben wurden. Diese Agentur akquiriert Partner*innen aus der Münchner Immobilienwirtschaft, die über Beiträge die Messepräsenz finanzieren. Bei der Auswahl dieser Partner*innen wird ein Beirat eingebunden, der sich aus Marktteilnehmenden aus verschiedenen Sektoren sowie der Landeshauptstadt München zusammensetzt. Die Kosten des Messeauftritts tragen die Partner*innen aus der Münchner Immobilienwirtschaft.

Dieses Vorgehen ist gängige Praxis fast aller Wirtschafts- und Immobilienstandorte.

Die besagte Firmengruppe ist regelmäßige Partnerin der Immobilienauftritte Münchens auf Expo Real und MIPIM und steht damit gleichberechtigt neben den ca. 30 weiteren Unternehmen aus der Münchner Immobilienwirtschaft, die jeweils bei den Auftritten beteiligt sind und ihre Unternehmen und Projekte präsentieren.

Eine in irgendeiner Form bevorzugte Behandlung durch die Landeshauptstadt München ergab sich hierdurch nicht.

Ankauf der Flächen im Planungsgebiet

Das Planungsgebiet war weder gemäß § 34 BauGB noch nach § 35 BauGB bebaubar und wird erst durch den vorliegenden Bebauungsplan zu Bauland, das nun von der Landeshauptstadt München selbständig weiterentwickelt und bebaut werden soll, so wie es der Stadtrat mit dem Aufstellungsbeschluss vom September 2016 beschlossen hatte. Durch den Erwerb allein ändert sich weder Bau- noch Planungsrecht. Siehe dazu auch die Ausführungen unter A 1.2 Baurecht / Planungsrecht und A 2 Bauleitplanung.

12.2 Bezirksausschüsse

Seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung würde nicht wirklich auf die Forderungen des Bezirksausschusses 17 vom 14.8.2019 eingegangen. Die Stellungnahmen seien oberflächlich und zeugten nicht davon, dass irgendjemand die Einwände wirklich ernst nähme. Nur ein Beispiel, wie sonst könne es sein, dass man auf die Forderung, alle Gebäude um ein Stockwerk zu reduzieren, antworte, im Rahmen des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs wäre die Verträglichkeit der Bebauungsstruktur nachgewiesen worden. Nur ein Beispiel, aber sehr bezeichnend für die hier an den Tag gelegte Ignoranz. Mit den Einwänden des Bezirksausschusses 16 vom 26.7.2019 und 5.3.2020 sei seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nicht viel anders verfahren worden, unabhängig davon, dass die Einwendenden nicht alle Empfehlungen des BA 16 guthießen.

Folgender Aussage sollte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eventuell noch einmal nachgehen, Zitat: „Es dürfte nicht gerade als besonders sinnvoll einzustufen sein, ein neues Wohngebiet direkt und unmittelbar neben der Autobahn zu planen. Die dortige Blockrandbebauung wird wie üblich wiederum dem geförderten Wohnungsbau zugutekommen, was die Frage aufwirft, ob man einkommensschwachen Mietern einen Wohnstandort direkt neben der Autobahn zuweisen muss“.

Zur Rolle des Bezirksausschusses 17: Bereits bei der ersten Vorstellung des Plans für die Öffentlichkeit am 30.3.2017 hätte die Vorsitzende des Bezirksausschusses 17 den Plan gelobt und mit dem Schlusssatz geendet: „Da bekommen Sie neue Nachbarn, das ist doch auch ganz nett.“ Folgerichtig habe der Bezirksausschuss 17 in seiner Sitzung am 12.7.2016 der Beschlussvorlage des Eckdaten- und Aufstellungsbeschlusses des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zugestimmt, ebenso dem Entwurf des Billigungsbeschlusses durch den Stadtrat am 8.04.2020.

Der Bezirksausschuss 17 habe mit seiner Stadtviertelpolitik nicht den Interessen der Giesinger und vor allem nicht der Bewohner*innen des Fasangartens entsprochen.

Nach der Verabschiedung des Billigungsbeschlusses durch den Stadtrat am 8.4.2020 hätte der Bezirksausschuss mit Schreiben vom 17.6.2020 an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die bisher nie aufgetauchte Forderung nach der Errichtung eines Nachbarschaftstreffpunkts nachgeschoben und verlangt, entsprechende Räume in einem geeigneten Gebäude dafür vorzusehen.

Diese Forderung sei vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Schreiben vom 24.6.2020 abgelehnt worden; es solle schließlich Wohnraum entstehen. Man frage, was den Bezirksausschuss bewogen hätte, nach Abschluss des Billigungsverfahrens mit dieser Forderung daherzukommen. Man frage, ob dieser mit einer besonders schutz- und bildungsbedürftigen Klientel unter den Neubürger*innen rechne. Man frage auch, ob bei Verwirklichung der Forderung ein paar Planstellen für berufsmäßige Betreuer herauszuholen gewesen wären. Jedenfalls sei dies ein schönes Beispiel dafür, dass der Bezirksausschuss mehr

von eigenen Interessen und Planungsvorstellungen ausgehe als von denen der Bürger*innen. Das Schreiben des Bezirksausschusses 17 vom 12.2.2020 an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, in dem die Nichtberücksichtigung seiner Vorschläge bedauert würden, ändere daran nichts, denn dem Billigungsantrag im Stadtrat vom 8.4.2020 habe er trotzdem zugestimmt.

Der Billigungsbeschluss des Stadtrates sei aus diesen Gründen zu kassieren und durch ein neues Planfeststellungsverfahren zu ersetzen.

„Meine Stadt“ laute der Titel eines Werbefilmchens, das die SWM produzierte und von Ende April bis Anfang Mai im Internet bundesweit in Umlauf gebracht hätten. Natürlich werde darin das nun seit Jahrzehnten weidlich abgedroschene Klischee „München leuchtet“ bemüht. Gewerbesteuerzahlende Firmen sollten gewonnen und steuerzahlende, am liebsten sogenannte „besserverdienende“ Neubürger*innen angelockt werden, zum Ruhm des Stadtreiments und seiner tragenden Parteien. München solle schließlich weiter boomen.

Dass es schließlich kaputtgeboomt werde, wollten die Verantwortungsträger nicht sehen trotz des sich regenden, immer stärker werdenden Widerstandes in mehreren Bürgerinitiativen. Deshalb kämen solche in zentralen Punkten verfehlte Projektplanungen wie an der Münchberger Straße zustande. Auch wenn das Unternehmen Münchberger Straße verwirklicht würde und ca. 500 Menschen dort einziehen sollten, werde sich die seit den sechziger Jahren bestehende Wohnungsknappheit nicht bessern, weil erfahrungsgemäß auf jede neue Wohnung mehr Zuzügler kämen als Wohnraum geschaffen worden sei. Solange das jeweilige Stadtreiment nicht einsehe bzw. aus durchsichtigen Gründen nicht einsehen wolle, dass hier die Quelle des Übels mit allen seinen Folgen läge, werde sich der Münchner Wohnungsmarkt nicht entspannen und schließlich der letzte Quadratmeter in Stadt und unmittelbarem Umland zubetoniert werden. Wenn die ersten Bewohner*innen merkten, dass die Luft schlecht sei, der Grünflächenanteil der kleinste unter den Großstädten Deutschlands sei, die Mieten die höchsten und der Freizeitwert von Wochenend-Blechlavinen niedergewalzt werde, S- und U-Bahnen zu den Hauptverkehrszeiten ostasiatisch überfüllt seien usw., vielleicht sei dann der Punkt erreicht, an dem die ersten Bewohner*innen der Stadt den Rücken kehrten. Die Verantwortlichen für diese besonders in den hier aufgegriffenen Punkten eingetretene Fehlentwicklung seien dann längst im Ruhestand und könnten sich im besten Fall mit der Ausrede beruhigen: „Wir haben es doch gut gemeint“.

Stellungnahme:

Die eingegangenen Stellungnahmen aus den Beteiligungen der Öffentlichkeit, von den beteiligten Bezirksausschüssen und von den beteiligten Fachstellen und Trägern öffentlicher Belange wurden geprüft und abgewogen. Der Bezirksausschuss wurde zeitgleich mit dem Verfahren der Beteiligung der Trägern öffentlicher Belange beteiligt (§ 13 der Bezirksausschusssatzung i. V. m. Nr. 6.1 Anlage 1 der BA-Satzung).

Letztendlich ist es dem Stadtrat der Landeshauptstadt München vorbehalten, über die Abwägungsvorschläge zu entscheiden, so wie er es zuletzt am 08.04.2020 zum Billigungsbeschluss getan hat, auch wenn er damit nicht allen Forderungen aus den verschiedenen Einwänden entsprochen hat.

Die Ausführungen zu „verfehlten Projektplanungen, wie an der Münchberger Straße“ betreffen nicht die konkrete Bauleitplanung und können hier nicht Gegenstand der Einwandsbehandlung sein.

- Siehe auch die Stellungnahmen unter Ziffer A 2 Bauleitplanung; A 2.6 Abwägung und A 3.1 Planungsziel.

12.3 BV-Empfehlungen

Man wende ein, dass die Bürgerversammlungsempfehlung Nummer 14-20 / E 02770 weder durch den Stadtrat vollständig bearbeitet worden sei, noch werde diese in den Unterlagen zum Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren erwähnt. Es fehle insbesondere die ausführliche Antragsbegründung, die sich u.a. mit der Rechtmäßigkeit des Bauleitplanverfahrens zu Gunsten der privaten Investorin und der FNP-Änderung befasse. Die Ausführungen in der Antragsbegründung machte man vollumfänglich auch zum Gegenstand der Einwendungen gegen das Bauvorhaben und die FNP-Änderung im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Auf den Bürger-Antrag „Bauvorhaben Münchberger Straße: Smart City Quartier“, Empfehlung Nr. 14-20 / E 02099 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 - Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018“ antwortete das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 wie folgt:

„Für das Planungsgebiet Münchberger Straße oder das angrenzende Bestandsgebiet Fasangarten besteht derzeit kein Smart City Vorhaben. im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens sind zu keinem der benannten Aspekte Festsetzungen vorgesehen. Daher sind entsprechende Inhalte derzeit auch nicht Bestandteil von Beteiligungen der Öffentlichkeit im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens.“

Diese Behauptung sei unwahr, für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bestehe sehr wohl de facto ein Smart-City-Vorhaben, denn gerade die geplanten Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem unterirdischen (virtuellen?) Gas-BHKW und der intelligenten Hybrid-Heizung bildeten die Basis für einen EEWärmeG-verträglichen Energienutzungsplan, welcher zusammen mit den daraus resultierenden Smart Grid-, Smart Metering-, Smart Home-Lösungen, das Herzstück einer „Smart City“ darstelle. Zudem liste die SWM, die zuständige Anlagen-Betreiberin, lauter städtebauliche Maßnahmen auf, die München das Prädikat „Smart City“ verliehen. Zum Abschluss noch der Beleg, dass die Stadt München

ein „Smart Grid“ („Intelligentes Stromnetz“) für jedes Quartier aufbauen wolle, damit zentral der Wasser-, Erdgas-, und Stromverbrauch eines jeden einzelnen Haushalts aus der Ferne gesteuert werden könne, wodurch das Ziel „sparsame und effiziente Energienutzung“ auf wenig freiheitlichdemokratische Weise erreicht werde, sondern den herben Charme einer kommunistischen/sozialistischen Planwirtschaft besitze.

Stellungnahme:

Siehe auch Stellungnahmen unter Ziffer A 12.1. Behandlung im Stadtrat und A 11.4 Smart City

Der Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes und des 16. Stadtbezirkes haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Müller, sind je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die während der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgebrachten Äußerungen können nur nach Maßgabe der Ausführungen im Vortrag der Referentin berücksichtigt werden.
2. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 für den Bereich Münchberger Straße (östlich), Kronacher Straße (südlich), BAB A 8 München-Salzburg (westlich) und Fasangartenstraße (nördlich) wird gemäß § 10 BauGB als Satzung erlassen. Ihm wird die nachfolgende Begründung beigegeben.
3. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Satzungstext

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118
der Landeshauptstadt München

Münchberger Straße (östlich),
Kronacher Straße (südlich),
BAB A 8 München - Salzburg (westlich),
Fasangartenstraße (nördlich)

vom ...

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9 und 10 Abs.1 des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der §§ 9 und 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 4 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

§ 1

Bebauungsplan mit Grünordnung

- (1) Für den Bereich Münchberger Straße (östlich), Kronacher Straße (südlich), BAB A 8 München-Salzburg (westlich) und Fasangartenstraße (nördlich) wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 14.02.2020, angefertigt vom Kommunalreferat – GeodatenService München - am und diesem Satzungstext.
- (3) Die vom vorliegenden Bebauungsplan erfassten Teile des für das Planungsgebiet geltenden gemäß § 173 Abs. 3 Bundesbaugesetz (BBauG) übergeleiteten Bebauungsplanes werden durch diesen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 verdrängt.

§ 2

Art der baulichen Nutzung

- (1) Im Planungsgebiet werden zwei Allgemeine Wohngebiete WA 1 und WA 2 festgesetzt.
- (2) In dem WA 1 und WA 2 sind die nach § 4 Abs. 3 Nrn. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.

- (3) Im WA 2 ist im Bauraum 10 im Erdgeschoss auf einer Geschossfläche von mindestens 860 m² ausschließlich eine Kindertageseinrichtung (KITA) als Gemeinbedarfseinrichtung mit einer dazugehörigen Außenspielfläche festgesetzt. Die Außenspielfläche ist mit einer Mindestgröße von 740 m² im hinweislich gekennzeichneten Bereich, im unmittelbaren Anschluss an die Kindertageseinrichtung anzuordnen.

§ 3

Maß der baulichen Nutzung

- (1) Die im Plan als Höchstmaß für das WA 2 festgesetzte Geschossfläche (GF) darf für folgende Nutzungen einschließlich der dazu gehörenden Umfassungswände um maximal 600 m² überschritten werden:
- für in die Gebäude integrierte Gemeinschaftsräume mit zugehörigen Nebenräumen wie Abstellräume für Fahrräder, Mobilitätshilfen und Kinderwagen, sowie für Räume zur Aufbewahrung fester Abfallstoffe,
 - für zusätzliche Flächen im Eingangsbereich im Erdgeschoss, sofern sie nicht als Flur den Zugang von der Haustür zur Treppe bzw. zum Aufzug bilden,
 - für Flächen für den zweiten baulichen Rettungsweg und zusätzliche bauliche Maßnahmen an Treppenhäusern, die aus Brandschutzgründen erforderlich sind,
 - für erforderliche Schallschutzkonstruktionen gemäß § 11 dieser Satzung,
- (2) Die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind bei der Ermittlung der Geschossfläche ganz mitzurechnen.
- (3) Die im Plan als Höchstmaß festgesetzten Grundflächen (GR) dürfen
- | | | |
|---------|------------|-----------------------|
| im WA 1 | um maximal | 120 m ² , |
| im WA 2 | um maximal | 11.680 m ² |
- durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 4 S. 3 BauNVO bezeichneten Anlagen überschritten werden.

§ 4

Höhenentwicklung und Wandhöhen

- (1) Die festgesetzten Wandhöhen (WH) beziehen sich auf die im Plan angegebenen Höhenbezugspunkte in Metern über Normalhöhennull (NHN2016):
- | | |
|------------------------|---------------------|
| Bauraum 1 und 10 | 542,00 m ü. NHN2016 |
| Bauraum 2, 3, 4, und 9 | 542,30 m ü. NHN2016 |
| Bauraum 5, 6, 7 und 8 | 542,70 m ü. NHN2016 |
- (2) Das Niveau des Erdgeschosses Oberkante Fertigfußboden (OK FFB) im Bauraum 8 bis 9 ist im Fall einer Nutzung des Erdgeschosses für Wohnzwecke als Hochparterre mindestens 0,40 m bis maximal 0,90 m über Gelände auszubilden und über die Treppenhäuser barrierefrei an das Geländeniveau der angrenzenden Erschließungsfläche

anzuschließen.

- (3) Das Niveau des Erdgeschosses der Kindertageseinrichtung OK FFB im Bauraum 10 ist im Bereich der Hauszugänge höhengleich an die angrenzende Erschließungsfläche barrierefrei anzuschließen.

§ 5

Bauweise

- (1) Die Bebauung im WA 2, Bauraum 8 bis 10, ist innerhalb der Baulinien jeweils durchgehend und ohne Zwischenraum zu errichten.

§ 6

Überbaubare Grundstücksflächen

- (1) Die im Plan festgesetzten Baugrenzen können bis zum ersten Vollgeschoss durch untergeordnete Bauteile bis zu einer Tiefe von 1,50 m auf maximal einem Drittel der jeweiligen Gesamtwandlänge überschritten werden.
- (2) Im WA 1 sind Terrassen an allen Gebäudeseiten und im WA 2 nur auf den Flächen für die vorgeschlagenen Wohnungsgärten zulässig,
 - a) bis zu einer Tiefe von jeweils 3,00 m (gemessen von der Gebäudefassade) und einer Länge bis max. 5,00 m.
 - b) Terrassentrennwände sind bis zu einer Tiefe von maximal 3,00 m (gemessen von der Gebäudefassade) und einer Höhe von 2,50 m zulässig.
 - c) Gartenschränke sind an den Terrassentrennwänden bis zu einer Tiefe von maximal 3,00 m (gemessen von der Gebäudefassade), einer Höhe von maximal 2,50 m und einer Breite von maximal 1,20 m zulässig. Sie dürfen die Baugrenze entsprechend überschreiten.
- (3) Ein Überschreiten der Baugrenzen durch Balkone und deren Überdachung um maximal 2,00 m über insgesamt maximal ein Drittel der jeweiligen Länge der Fassade je Geschoss ist zulässig.
- (4) Ausnahmsweise sind geringfügige Abweichungen von der festgesetzten Fläche für die Tiefgarage und von dem festgesetzten Zu- und Abfahrtsbereich zulässig, wenn technische Gründe dies erfordern und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.
- (5) Im Bereich der im Plan hinweislich dargestellten Außenspielflächen des Hauses für Kinder dürfen die festgesetzten Baugrenzen durch Terrassen für die Kindertageseinrichtungen bedarfsgerecht überschritten werden.

§ 7

Flächen für Nebenanlagen

- (1) Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) sind im WA 2 nicht zulässig. Einrichtungen, die dem Nutzungszweck des Baugebietes dienen, sind in die Gebäude zu integrieren oder unterirdisch, innerhalb der Umgrenzung der Flächen für Tiefgaragen anzuordnen.
- (2) Ausgenommen von Absatz 1 sind:
 - oberirdische Nebenanlagen für die Kindertageseinrichtung innerhalb der im Plan hinweislich dargestellten Außenspielfläche,
 - Anlagen nach Art. 7 Bayerische Bauordnung (BayBO) (Kinderspielplätze),
 - Gartenschränke an den Terrassentrennwänden gemäß § 6 Abs. 2 Buchstabe c),
 - Platzmöblierungen im Bereich des Angers.
- (3) Im WA 2 ist auf der im Plan gekennzeichneten Fläche für Nebenanlagen mit der Bezeichnung KWK die Errichtung einer unterirdischen Kraft-Wärme-Kopplungsanlage zulässig.
- (4) Fahrradabstellplätze gemäß der Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS) vom 06.08.2012 sind im WA 2 als überdachte Anlagen innerhalb der Umgrenzung von Flächen für Fahrradstellplätze (FSt) und als offene Anlagen in direkter Zuordnung zu den Kinderspielplätzen (Art. 7 BayBO), innerhalb des Angers zulässig.

§ 8

Abstandsflächentiefen

- (1) Im WA1 gelten die Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 BayBO.
- (2) Soweit sich bei Ausnutzung der festgesetzten Bauräume und Wandhöhen im WA 2 geringere Abstandsflächentiefen als die gesetzlich vorgesehenen Abstandsflächentiefen ergeben, so gelten die Abstandsflächentiefen, die sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes ergeben.
- (3) Kann ein Belichtungswinkel $> 45^\circ$ zur in der Höhe der Fensterbrüstung liegenden Waagerechten an einzelnen Fenstern nicht gewahrt werden, ist sicherzustellen, dass die Belichtung des betroffenen Aufenthaltsraumes über ein anderes Fenster möglich bleibt.
- (4) Im WA 2 im Norden des Bauraumes 10 werden die Abstandsflächen auf die nördlich angrenzende Flurstücksgrenze Flurstück Nr. 702 verkürzt.

§ 9**Kfz-Stellplätze, Tiefgaragen, Zu- und Ausfahrt, Zu- und Ausgänge, Fahrradabstellplätze**

- (1) Die gemäß Art. 47 BayBO in Verbindung mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze für das WA 2 sind in eingeschossigen Gemeinschaftstiefgaragen unterzubringen. Diese sind nur innerhalb der festgesetzten Bauräume und innerhalb der Umgrenzung der im Plan festgesetzten Fläche für Gemeinschaftstiefgaragen (GTGa) zulässig. Die erforderlichen Stellplätze für das WA 1 sind in den im Plan festgesetzten Umgrenzungen der Flächen für Garagen sowie in den Gemeinschaftstiefgaragen des WA 2 zulässig.
- (2) Es sind insgesamt 30 Besucherstellplätze in den Tiefgaragen im WA 2 herzustellen.
- (3) Innerhalb der Umgrenzung von Flächen für Tiefgaragen sind auch Keller-, Müll- und Techniknutzungen sowie Fahrradabstellräume zulässig.
- (4) Die Decken der Tiefgaragen sind außerhalb von Gebäuden, Terrassen, Plätzen, Zu- und Ausfahrten und Zuwegungen um mindestens 0,60 m unter die Oberkante des Geländes abzusenken und entsprechend hoch mit einem fachgerechten Bodenaufbau zu überdecken.
Bei Pflanzung von mittelgroßen Bäumen auf Tiefgaragen ist pro Baum auf einer Fläche von mindestens 10 m² ein fachgerechter Bodenaufbau von mindestens 0,90 m, bei Pflanzung von großen Bäumen von mindestens 1,20 m vorzusehen.
- (5) Von der Lage und Breite der festgesetzten Ein- und/oder Ausfahrtsbereiche kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn technische, verkehrliche, funktionale oder gestalterische Gründe dies erfordern.
- (6) Die Gemeinschaftstiefgaragenzu- und -ausfahrt an der Kronacher Straße ist in das Gebäude zu integrieren. An der Verlängerung der Obernzeller Straße ist nur eine Tiefgaragenzufahrt zulässig, die innerhalb der im Plan festgesetzten Umgrenzung der Fläche für Tiefgaragen herzustellen ist. Die Tiefgaragenausfahrt an der Fasangartenstraße ist als eingehauste Rampe innerhalb der im Plan festgesetzten Umgrenzung der Fläche für Tiefgaragen auszuführen.
- (7) Die Zu- und Ausgänge der Tiefgaragen sowie Notausgänge sind in die Gebäude zu integrieren.
- (8) Die Entlüftung von Tiefgaragen ist in die Gebäude zu integrieren und durch bauliche und technische Vorkehrungen über das Dach der zugeordneten Gebäude zu führen.
- (9) Zusätzlich zu den gemäß FabS notwendigen Fahrradabstellplätzen sind zusätzlich Stellplätze für Besucher*innen auf dem Baugrundstück vorzusehen.

§ 10

Dienstbarkeitsflächen

- (1) Für die im Plan entsprechend festgesetzten Flächen ist ein Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis (FB) Müll- und Rettungsfahrzeuge und Umzugswagen, etc. zugunsten der Landeshauptstadt München und der Allgemeinheit dinglich zu sichern.
- (2) Für die im Plan festgesetzten Flächen ist ein Gehrecht (G) zugunsten der Landeshauptstadt München und der Allgemeinheit zu sichern.
- (3) Von der festgesetzten Lage der Dienstbarkeitsflächen kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.
- (4) Es ist zulässig, Dienstbarkeitsflächen zu unterbauen, soweit es der Zweck ihrer Belastung mit Rechten gemäß dieser Satzung nicht gefährdet.

§ 11

Schallschutz

- (1) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen nach Tabelle 7 der DIN 4109-1, Juli 2016, Schallschutz im Hochbau zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagengeräuschen vorzusehen.
- (2) Die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer und Büroräume) und von Aufenthaltsbereichen von Wohnungen/ Büroräumen im Freien ist in den gemäß Planzeichnung mit \triangle \triangle \triangle festgesetzten Bereichen, mit roter Signatur  gemäß Abbildung 1 aus Gründen des Verkehrslärmschutzes unzulässig.

Ausnahmen sind zulässig

- wenn durch Schallschutzkonstruktionen bzw. nach DIN 4109 nicht schutzbedürftige Vorbauten (z. B. Laubengang, verglaste Loggien, vorgehängte Fassade bzw. mehrschalige Fassaden, o.Ä.) gewährleistet wird, dass vor diesen Fenstern ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird.
- für (nur zu Reinigungszwecken offenbaren) Festverglasungen, sofern bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen dieser Raum über eine lärmabgewandte Gebäudeseite belüftet werden kann, an der ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59/49 dB(A) tags/nachts nicht überschritten wird bzw. bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Büronutzungen eine ausreichende Belüftung mit schalldämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen gewährleistet ist.

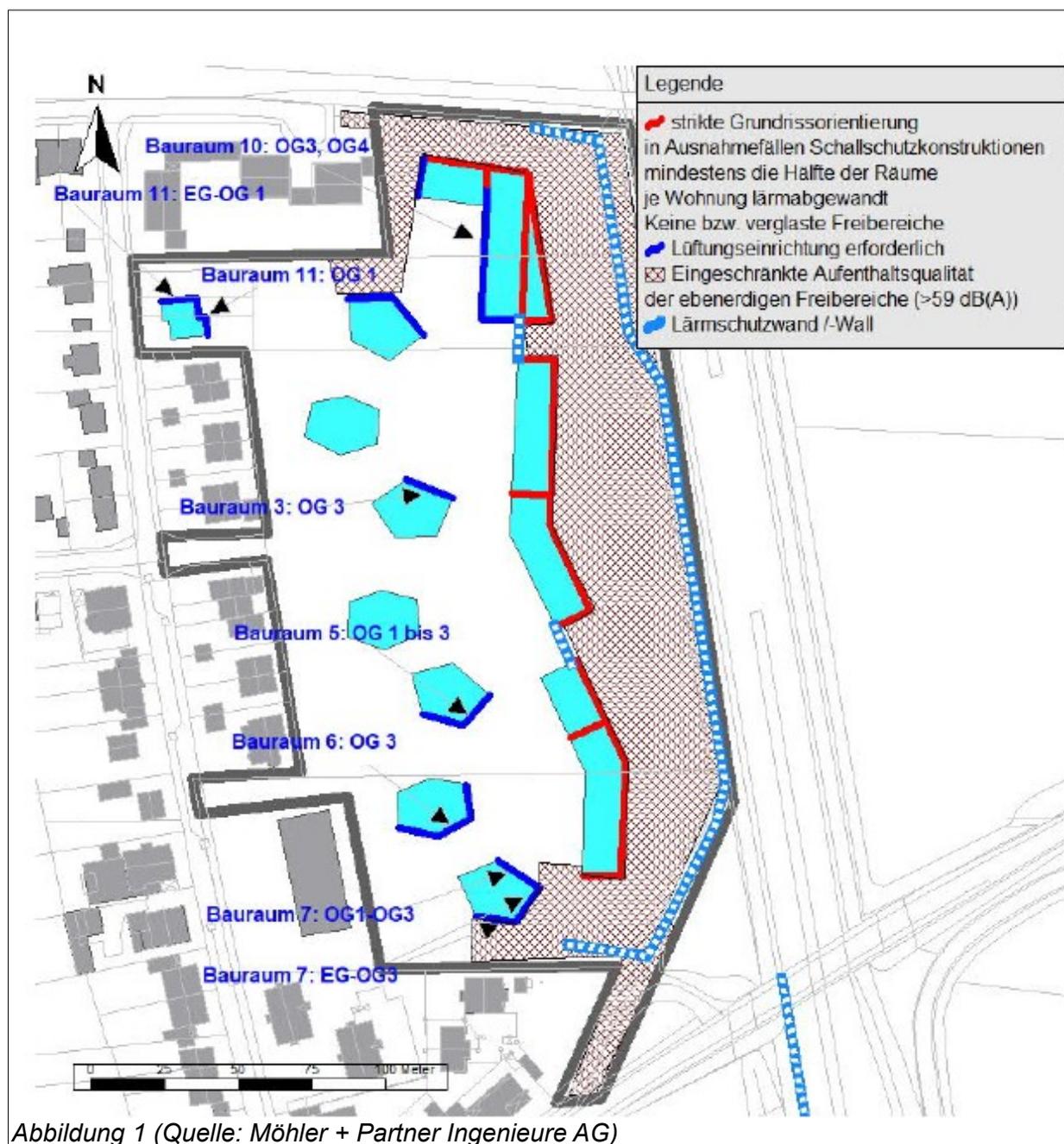
Pro betroffener Wohneinheit muss mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen

Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden.

- (3) In den gemäß Planzeichnung mit \triangle \triangle \triangle festgesetzten Bereichen mit blauer Signatur  gemäß Abbildung 1 sind zur erforderlichen hygienischen Belüftung bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen, die Fenster oder andere ins Freie führende Öffnungen haben, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen zur fensterunabhängigen Belüftung vorzusehen, welche das erforderliche Schalldämm-Maß nach DIN 4109 nicht verschlechtern. Ausnahmen sind zulässig, wenn diese Räume über ein weiteres Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Seite belüftet werden können (< 59/49 dB(A) Tag/Nacht).
- (4) Die Anordnung von Außenwohnbereichen (Balkonen, Loggien, Terrassen oder vergleichbaren Außenwohnbereichen) ist in den Bereichen gemäß Abs. 2 ausgeschlossen und ansonsten nur zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen (z. B. Wände, Verglasungen bei Balkonen/Loggien usw.) gewährleistet wird, dass auf den Außenwohnbereichen ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59 dB(A) am Tag (Aufpunkthöhe 2,00 m über Oberkante Nutzfläche) nicht überschritten wird.
- (5) Im Planungsgebiet sind schutzbedürftige Büroräume an den Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen zur Belüftung auszustatten, sofern diese nicht über ein Fenster an einer vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können. Davon unberührt bleibt die Festsetzung in Abs. 2.
- (6) Die Nutzungsaufnahme der Baukörper im westlichen Plangebiet (Bauräume 1-7 im WA 2 und WA 1) ist nur zulässig, wenn die schallabschirmende Bebauung in den östlichen Baukörpern (Bauräume 8-10 im WA 2) sowie die Lärmschutzwall-/wandanlage zeitgleich oder zuerst durchgehend und ohne Zwischenräume errichtet werden. Zusätzlich ist die Nutzungsaufnahme der Riegelbebauung (Bauräume 8-10 im WA 2) erst zulässig, wenn die Lärmschutzwall-/wandanlage zeitgleich oder zuerst errichtet wird.
- (7) Die im Plan festgesetzte Lärmschutzwall-/wandanlage entlang der BAB A 8 ist durchgehend mit den im Plan gekennzeichneten Höhen zu errichten. Die Schalldämmung muss mindestens 25 dB betragen.
- (8) Die im Plan festgesetzten Lärmschutzverbindungen zwischen den Bauräumen 8-10 im WA 2 sind im Anschluss an die realisierte Wandhöhe als Verlängerung der Fassade mindestens gebäudehoch nach oben sowie durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten. Sie sind überwiegend transparent unter Berücksichtigung der Anforderungen des Artenschutzes, insbesondere des Vogelschutzes, auszubilden. Die Schalldämmung muss mindestens 25 dB betragen.
- (9) Von der im Plan festgesetzten Lage der Lärmschutzwall-/wandanlage entlang der BAB A 8 und der Lärmschutzwände kann aus technischen oder gestalterischen Gründen geringfügig abgewichen werden, wenn eine gleichwertige Lärmschutzwirkung erzielt wird

- (10) Die nördliche Tiefgaragenrampe ist in das Gebäude zu integrieren oder einzuhausen. Die Innenwände und Decken der Rampen sind schallabsorbierend zu verkleiden und haben einen Absorptionskoeffizienten von $\alpha_{500} > 0,5$ bei 500 Hz aufzuweisen. Die Einhausung der Rampen hat ein Schalldämmmaß von $R'_{w,R} = 25$ dB aufzuweisen. Bei der Errichtung aller im Planungsgebiet vorgesehenen Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.
- (11) Zum Schutz gegen Gewerbelärm sind an den im Plan mit  festgesetzten Bereichen schutzbedürftige Aufenthaltsräume (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten im östlichen Block) nur zulässig, wenn durch baulich-technische Maßnahmen (wie eingezogene, verglaste Loggien, Prallscheiben, Schallschutzerker, Vorhangfassaden, Gebäuderücksprünge, Laubengänge oder Ähnliches) nachgewiesen werden kann, dass 0,50 m vor deren Lüftungstechnisch notwendigen Fenstern die Beurteilungspegel durch Gewerbelärm die maßgeblichen Immissionsrichtwerte sowie das Spitzenpegelkriterium der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete durch geeignete Maßnahmen zur Abschirmung des Anlagenlärms nicht überschreiten.
- (12) Die KWK-Anlage im WA 2 ist so zu errichten und zu betreiben, dass am nächstgelegenen Immissionsort im WA 2 die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm sichergestellt ist und die abgestrahlten Geräusche nicht ausgeprägt tieffrequentiert im Sinne der DIN 45680 sind.

Die folgende Karte (Abbildung 1) stellt die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen gegenüber dem Verkehrslärm dar:



§ 12 Erschütterungsschutz

(1) Schutzbedürftige Aufenthaltsräume sind in den Gebäuden sowie in baulich daran

gekoppelten Gebäuden und Bauteilen durch technische bzw. konstruktive Maßnahmen (z. B. elastische Gebäudelagerung, seitliche Abschirmung) so zu schützen, dass hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen die gemäß TA Lärm vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragung innerhalb von Gebäuden eingehalten werden.

- (2) Die Einhaltung der Anforderung des Abs. 1 ist durch erschütterungstechnische Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.

§ 13

Dachform und Dachaufbauten, Dachbegrünung

- (1) Im WA 1 sind nur Satteldächer mit einer Neigung von maximal 35° zulässig.
- (2) Im WA 2 sind nur Gebäude mit Flachdächern zulässig.
- (3) Technische Anlagen sind nur auf den Dächern oberhalb des dritten Geschosses zulässig, wenn sie der Nutzung in den Gebäuden dienen und ihrer Art und ihrem Zweck entsprechend ausschließlich auf dem Dach errichtet werden können. Sie sind zu bündeln und mindestens um das Maß ihrer Höhe von den Gebäudeaußenkanten abzurücken. Sie dürfen eine maximale Höhe von 3,00 m über ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche und insgesamt eine Fläche von 30 % des darunter liegenden Geschosses nicht überschreiten.
Zulässig sind:
- Anlagen für die Nutzung solarer Strahlungsenergie,
 - Antennen- und Satellitenanlagen, wenn sie dem Nutzungszweck des jeweiligen Gebäudes dienen,
 - Kamine für Abgase mit einer Mindesthöhe von 3,00 m aus der im Plan festgesetzten Nebenanlage für die KWK-Anlage ohne Flächen- und Höhenbeschränkung, jedoch maximal bis zum technisch erforderlichen Maß.
- (4) Kamine oberhalb der im Plan festgesetzten Fläche für Nebenanlage für Kraft-Wärme-Kopplung sind im angrenzenden Baukörper (Bauraum 8) oder an dessen Fassade zu integrieren.
- (5) Flachdächer und flach geneigte Dächer bis 15° sind ab einer Fläche von 100 m² grundsätzlich zu begrünen, soweit sie nicht für notwendige technische Anlagen benötigt werden. Dachflächen, auf denen Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie angeordnet sind, sind mit einer Dachbegrünung zu kombinieren. Diese Kombination kann flächenmäßig übereinander (d.h. in Form einer extensiven Dachbegrünung, die durchlaufend unter der jeweiligen Anlage zur Nutzung solarer Strahlungsenergie vorgesehen ist) oder flächenmäßig getrennt (d.h. in Form einer Anordnung der Anlage zur Nutzung solarer Strahlungsenergie neben der Dachbegrünung) erfolgen. In letztgenanntem Fall ist jedoch auf mindestens 50 % der nach Satz 1 und 2 grundsätzlich zu begrünenden Dachflächen eine Dachbegrünung vorzusehen. Bei einer flächenmäßig getrennten Kombination von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie mit einer Dachbegrünung ist eine durchwurzelbare

Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm (einschließlich Dränschicht) vorzusehen, in allen anderen Fällen von 10 cm (einschließlich Dränschicht).

§ 14

Werbeanlagen

- (1) Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung zulässig.
- (2) Werbeanlagen müssen sich in Anordnung, Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialauswahl in die Architektur der Gebäude und das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild einfügen. Sie dürfen die Fassaden der Gebäude nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen.
- (3) Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen und sich bewegende Werbeanlagen sind unzulässig.
- (4) Werbeanlagen sind nur parallel zur Fassadenfläche zulässig.
- (5) Werbeanlagen sind nur bis zum Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses zulässig.
- (6) Werbeanlagen sind nur mit einer Höhe von höchstens 1,00 m zulässig und dürfen eine Fläche von 6,0 m² pro Werbeanlage nicht überschreiten.
Im WA 1 und WA 2 ist die Gesamtfläche der Werbeanlagen auf maximal 5,0 % der Erdgeschossfassadenfläche der jeweiligen Hausseite beschränkt.
- (7) Fensterflächen sind grundsätzlich von Werbeanlagen frei zu halten.
- (8) Werbeanlagen sind nur innerhalb der Bauräume zulässig.
- (9) Freistehende Werbeanlagen sind nicht zulässig.

§ 15

Abgrabungen, Aufschüttungen und Bodenmodellierungen

- (1) Abgrabungen, Aufschüttungen sowie Bodenmodellierungen sind ausgeschlossen. Ausgenommen davon sind Bodenmodellierungen zur Herstellung des festgesetzten Geländeneiveaus sowie Modellierungen zur Herstellung barrierefreier Anschlüsse an erhöhte Erdgeschossfußböden für die Gebäude in den Bauräumen 1 bis 7.
- (2) Für die westlich der Lärmschutzanlage gelegene Spielfläche, östlich von Bauraum 8, wird eine Bodenmulde von ca. 2,00 m Tiefe festgesetzt.
- (3) Bodenmodellierungen und Aufschüttungen sind möglich:
 - in Außenspielflächen der Kindertageseinrichtungen,

- für Kinderspielplätze nach Art. 7 Abs. 2 BayBO in den Baugebieten,
 - für Kinderspielflächen in der öffentlichen Grünfläche,
 - für flache Versickerungsmulden oder -flächen parallel zum Lärmschutzwall,
 - für die Anschüttung zur Pflanzung von mittelgroßen Bäumen auf Tiefgaragen in den drei Grüninseln (die auch als Spielplatz dienen) zwischen den Bauräumen 1 bis 9 und seitlich der Hauptzugänge der Gebäude in den Bauräumen 1 bis 7 bis zu einer Sitzkantenhöhe, maximal 0,40 m über Gelände,
 - in Bereichen von Wohnungsgärten und Terrassen der Gebäude im Bauraum 8 bis 9 bis zu einer maximalen Höhe von 0,60 m über Gelände.
- (4) Unterschiedliche Höhenniveaus der Wohnungsgärten zu den Bauräumen 8 und 9 zur Angerfläche sind mit einheitlichen, baulichen Elementen wie Stütz- oder Sitzmauern abzufangen.

§ 16

Grünordnung allgemein

- (1) Die Bepflanzung und Begrünung des Planungsgebietes ist entsprechend den planlichen und textlichen Festsetzungen zu erhalten. Ausgefallene Bäume und Sträucher sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen.
- (2) Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen.
- (3) Die Mindestpflanzgrößen für als zu pflanzen festgesetzte Bäume betragen:
- für große Bäume (Endwuchshöhe > 20 m) 20-25 cm Stammumfang,
 - für mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10-20 m) 18-20 cm Stammumfang,
 - für kleine Bäume (Endwuchshöhe < 10 m) 16-18 cm Stammumfang,
 - für Obst- und Wildobstbäume 16-18 cm Stammumfang.
- (4) Bei Pflanzung von großen Bäumen in Belagsflächen ist eine durchwurzelbare, spartenfreie Mindestfläche von 24 m² vorzusehen, bei Pflanzung von mittelgroßen Bäumen von 12 m². Dabei sind auch überdeckte Baumscheiben zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist.
- (5) Von den Festsetzungen kann in Lage und Fläche abgewichen werden, soweit die Abweichung mit den Zielen der Grünordnung vereinbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 17**Grünordnung in den Baugebieten**

- (1) Für nicht bebaute Flächen innerhalb der Bauräume gelten die angrenzenden grünordnerischen Festsetzungen entsprechend.
- (2) Die im Plan als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen sind mit standortgerechten Laubbäumen, Rasen- oder Wiesenflächen und Hecken zu begrünen und zu bepflanzen.
- (3) Befestigte Flächen sind nur in dem Umfang zulässig, in dem sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung erforderlich sind.
- (4) Feuerwehrezufahrten sind außerhalb von befestigten Wegen mit wasserdurchlässigem Aufbau und begrünt (z. B. Pflaster mit Rasenfuge, Schotterrasen) herzustellen.
- (5) Wohnungsgärten sind nur im unmittelbaren Anschluss an die Wohngebäude in den hinweislich dargestellten Bereichen vorgeschlagene Flächen für Wohnungsgärten zulässig. Je Wohnungsgarten ist mindestens ein mittelgroßer oder kleiner Laubbaum oder Obst- bzw. Wildobstbaum zu pflanzen.
- (6) Pro angefangene 200 m² der nicht überbauten Grundstücksflächen ist mindestens ein großer oder mittelgroßer standortgerechter Laubbaum zu pflanzen. Der Anteil großer Bäume muss mindestens 20 % betragen. Erhaltener Baumbestand, der diesen Kriterien entspricht, ist anzurechnen. Ausgenommen hiervon ist der im Nordosten des Planungsgebietes, östlich der Lärmschutzwand, zum Erhalt festgesetzte Baumbestand.
- (7) Die im Plan als landschaftsgerecht zu gestalten und zu begrünen festgesetzten Flächen sind mit Bäumen und Sträuchern sowie extensiven mehrschürigen Wiesen zu gestalten und extensiv zu pflegen. Bis zu 30 % der Wiesenflächen können als Sport- und Spielrasen ausgebildet werden. Es sind vorwiegend standortgerechte heimische Laub- und Nadelgehölze zu verwenden. Der Anteil von Nadelgehölzen kann bis zu 20 % betragen.
- (8) Flächen für private gärtnerische Nutzungen (z. B. „Grabeland“) sind ausschließlich östlich der Nord-Süd verlaufenden festgesetzten Dienstbarkeitsfläche (G) und westlich der Lärmschutzanlage im hinweislich dargestellten Bereich zulässig.
- (9) Die im Plan festgesetzten Lärmschutzwände zwischen den Bauräumen 8 und 9 sowie 9 und 10 sind an den nicht transparenten Teilflächen beidseitig flächig mit hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen.
- (10) Die nach Art. 7 Abs. 2 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 in den im Plan hinweislich dargestellten privaten Spielflächen auf dem zentralen Anger und westlich vom Lärmschutzwall nachzuweisen.

§ 18

Grünordnung auf öffentlichen Grünflächen

Die im Plan als parkartig zu gestalten und zu begrünen festgesetzten Flächen sind überwiegend mit Obst- und Wildobstbäumen sowie mit standortgerechten heimischen Laubbäumen zu bepflanzen sowie als mehrschürige naturnahe Wiese zu begrünen und extensiv zu pflegen. Der Anteil der Laubbäume kann bis zu 25 % betragen. Bis maximal 50 % der Wiesenflächen können als Spiel- und Sportrasen ausgebildet werden.

§ 19

Einfriedungen, Sichtschutzwände

- (1) Einfriedungen sind ausschließlich zulässig
 - im WA 1,
 - zur Umgrenzung der Außenspielflächen der integrierten Kindertageseinrichtung im WA 2,
 - zur Umgrenzung von Kinderspielflächen in der öffentlichen Grünfläche,
 - zur Umgrenzung von Wohnungsgärten im WA 2.
- (2) Einfriedungen bzw. Einzäunungen sind offen und ohne durchgehenden Sockel und mit einer Bodenfreiheit von mindestens 10 cm zu gestalten und zu begrünen. Ihre Höhe wird auf 1,50 m beschränkt. Sie sind mit Schnitthecken oder Flächenhecken aus vorwiegend heimischen Laubgehölzen auf der Außenseite mit einer Höhe bis maximal 1,80 m einzugrünen.
Abweichend hiervon sind Einfriedungen zwischen angrenzenden Wohnungsgärten ohne Schnitthecken zulässig.
- (3) Einfriedungen und Hecken in angehobenen Wohnungsgärten im Bereich der Zeilenbauten im WA 2 dürfen eine Gesamthöhe von 1,80 m gegenüber der Oberfläche des Angers nicht überschreiten.
- (4) Die Hecken für Einfriedungen im WA 2 sind jeweils einheitlich zu gestalten:
in den Punkthäusern im Bauraum 1 bis 3, Bauraum 4 bis 5, Bauraum 6 bis 7,
in den Zeilenbauten im Bauraum 8 bis 10.
- (5) Zwischen den Erdgeschosswohnungen mit Terrassen bzw. Wohnungsgärten sind je Bauraum einheitlich gestaltete Sichtschutzelemente, in Verbindung mit dem Gebäude zulässig. Sie dürfen die maximale Tiefe von 2,50 m gemessen von der Gebäudefassade und eine Höhe von 2,00 m nicht überschreiten. Diese Sichtschutzelemente dürfen auch in Form von Gartenschränken gemäß § 7 Abs. 2 dieser Satzung ausgeführt werden.

§ 20

In-Kraft-Treten

Der Bebauungsplan tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Nachrichtlicher Hinweis zum Denkmalschutz / Bodendenkmalpflegerische Belange

Aufgrund der Nähe und außergewöhnlich hohen Dichte an Siedlungen und Bestattungsplätzen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung östlich der BAB A8 (vgl. hierzu die Darstellung im bayerischen Denkmalatlas) muss auch im westlich der BAB A8 gelegenen Plangebiet mit hoher Wahrscheinlichkeit mit dem Vorhandensein weiterer bislang unbekannter Bodendenkmäler gerechnet werden, weshalb Bodeneingriffe jeglicher Art in jedem Falle einer vorherigen Erlaubnis nach Art. 7.1 DSchG bedürfen. Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7.1 DSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.

Nachrichtlicher Hinweis zur planfestgestellten Bahnstrecke 5552:

Künftige Bauvorhaben im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnstrecke 5552 sind mit den zuständigen Stellen der DB AG abzustimmen.

Nachrichtlicher Hinweis zu den Flächen westlich der BAB 8 im Eigentum des Bundes:

Künftige Bauvorhaben im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße, in unmittelbarer Nachbarschaft zur BAB A8 sind mit der Autobahndirektion Südbayern abzustimmen.

Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Planungsanlass	428
2. Ausgangssituation	429
2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse	429
2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	429
2.2.1. Städtebauliche Struktur Nutzung und baulicher Bestand	429
2.2.2. Verkehrliche Erschließung	429
2.2.3. Infrastruktur und Versorgung	430
2.2.4. Orts- und Landschaftsbild	431
2.2.5. Natur und Landschaft - Topografie	431
2.2.6. Vegetation und Biotopfunktion	432
2.2.7. Erholung	432
2.2.8. Vorbelastungen	433
2.3. Planerische Ausgangslage	436
2.4. Rechtliche Ausgangslage	437
3. Planungsziele	439
4. Planungskonzept	440
4.1. Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee	440
4.2. Art der baulichen Nutzung	441
4.3. Maß der baulichen Nutzung	442
4.4. Höhenentwicklung	444
4.5. Bauweise	445
4.6. Überbaubare Grundstücksflächen	445
4.7. Nebenanlagen	446
4.8. Abstandsflächentiefen	447
4.9. Verkehr, Stellplätze	448
4.10. Dienstbarkeitsflächen	454
4.11. Immissionsschutz	454
4.11.1. Allgemein	454
4.11.2. Verkehrsgeräusche	455
4.11.3. Anlagengeräusche	460
4.11.4. Schutz vor Luftschadstoffen - Auswirkungen auf die Nachbarschaft	462
4.12. Erschütterung, Körperschallübertragung	463
4.13. Dachform und Dachaufbauten, Dachbegrünung	463
4.14. Werbeanlagen	464
4.15. Abgrabungen, Aufschüttungen und Bodenmodellierungen	465
4.16. Grünordnung allgemein	466
4.17. Grünordnung in den Baugebieten	466
4.18. Grünordnung auf öffentlichen Grünflächen	468
4.19. Einfriedungen	468
4.20. Feuerwehr und Brandschutz	469
4.21. Versorgung – Energie (Wärme, Strom), Wasser	470

4.22.	Nachhaltigkeit, Gender Mainstreaming, Inklusion	471
4.23.	Stadtklima	472
5.	Wesentliche Auswirkungen der Planung	472
6.	Sozialgerechte Bodennutzung / Kosten / Maßnahmen	473
7.	Umweltbericht	474
7.1.	Einleitung	474
7.1.1.	Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes	474
7.1.2.	Festgelegte Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung sind (rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben)	474
7.1.3.	Festlegung von Untersuchungsrahmen und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung	475
7.1.4.	Systematik der Beschreibung der Umweltauswirkungen auf Schutzgüter und Umweltbelange sowie deren Wirkungsbereiche	475
7.2.	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	476
7.2.1.	Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch / seine Gesundheit / Bevölkerung	476
7.2.1.1.	Wirkungsbereich Lärmbelastung	476
7.2.1.2.	Wirkungsbereich Erschütterungen	478
7.2.1.3.	Wirkungsbereich Elektromagnetische Felder	479
7.2.1.4.	Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung	480
7.2.1.5.	Wirkungsbereich Erholung	481
7.2.1.6.	Wirkungsbereich Sicherheit	483
7.2.2.	Wirkungsbereich auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen	484
7.2.2.1.	Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand	484
7.2.2.2.	Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität	486
7.2.3.	Auswirkungen auf das Schutzgut Boden	488
7.2.3.1.	Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen	488
7.2.3.2.	Wirkungsbereich Bodenfunktion / Flächeninanspruchnahme	489
7.2.4.	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	490
7.2.4.1.	Oberflächenwasser, Niederschlagswasser	490
7.2.4.2.	Wirkungsbereich Grundwasser	491
7.2.5.	Auswirkungen auf das Schutzgut Luft	492
7.2.5.1.	Wirkungsbereich Schadstoffe	492
7.2.5.2.	Wirkungsbereich Gerüche	493
7.2.5.3.	Wirkungsbereich Keime	494
7.2.6.	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima	495
7.2.7.	Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild)	496
7.2.8.	Auswirkungen auf die Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	497
7.2.9.	Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie (Energiebedarf, Energieversorgung, Energieverteilung)	497
7.2.10.	Auswirkungen auf die Umweltbelange Abfälle und Abwasser	498
7.3.	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	498
7.4.	Artenschutz	500
7.5.	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	501
7.6.	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	501
7.7.	Zusätzliche Angaben	501

7.7.1.	Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten	501
7.8.	Liste der vorliegenden Gutachten und Unterlagen zum jeweiligen Stand	502
7.8.1.	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplans auf die Umwelt (Monitoring)	502
7.9.	Allgemeine verständliche Zusammenfassung	503
8.	Daten zum Bebauungsplan	505

1. Planungsanlass

Die Entwicklung des Planungsgebietes zwischen der Bundesautobahn (BAB) A 8 München-Salzburg und der Münchberger Straße zu einem Wohnquartier hatten die Landeshauptstadt München (LHM) und die MP München Projekt GmbH & Co. KG (MP) ursprünglich gemeinsam angestoßen. Die LHM hat die Anteile der MP am Planungsgebiet (ca. 72%) im April 2020 gekauft. Seitdem ist die LHM Alleineigentümerin aller Flächen im Planungsgebiet.

Mit der Entwicklung des Gebiets soll ein wichtiger Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohnflächen in der Landeshauptstadt München erfolgen sowie der Siedlungsrand nach Osten entlang der BAB A 8 arrondiert werden. Um eine entsprechende Entwicklung und Bebauung des Areals zu ermöglichen, muss ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat dazu am 28.09.2016 die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße (östlich), Kronacher Straße (südlich), BAB München–Salzburg (westlich), Fasangartenstraße (nördlich) (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) beschlossen.

Grundlage für das Bebauungsplanverfahren ist das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs im Dezember 2016. Dem Stadtrat wurde im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung mit Bekanntgabe vom 22.03.2017 über das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs berichtet.

Auf einer Informationsveranstaltung mit Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse und in der anschließenden frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurde im April / Mai 2017 (03.04.-03.05.2017) den Bürger*innen die Möglichkeit gegeben, sich über die Planung zu informieren und frühzeitig Anregungen einzubringen. Das Verfahren zur Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurde vom 20.04.-26.05.2017, die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde vom 19.06.2019 – 19.07.2019 durchgeführt.

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse

Das Planungsgebiet befindet sich im 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten, Gemarkung Perlach, östlich der Bebauung an der Münchberger Straße, nördlich der Bebauung an der Fasangartenstraße, westlich der BAB A 8 München-Salzburg und südlich der Bahnstrecke 5552 München Giesing nach Kreuzstraße.

Es umfasst eine Fläche von ca. 3,8 ha. Die Landeshauptstadt München ist Eigentümerin aller Flächen im Planungsgebiet.

2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse

2.2.1. Städtebauliche Struktur Nutzung und baulicher Bestand

Bei dem Planungsgebiet handelt sich überwiegend um bislang landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die Umgebung des Planungsgebiets ist von zweigeschossigen Doppel- und Reihenhäusern geprägt. Südlich des Planungsgebietes befinden sich an der Fasangartenstraße sowohl Wohngebäude als auch ein Hotel mit bis zu drei Geschossen. Östlich der BAB A 8 befindet sich an der Fasangartenstraße eine Kompostieranlage der Landeshauptstadt München, deren Lagerflächen bis zu 65 m an das Planungsgebiet heranreichen.

2.2.2. Verkehrliche Erschließung

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet ist von Westen über die Obernzeller Straße an die Balanstraße angebunden. Südlich des Planungsgebietes verläuft die Fasangartenstraße. Die im Norden des Planungsgebietes verlaufende Kronacher Straße mündet in einem Wendehammer und ist an die Balanstraße nur für den Fuß- und Radverkehr angebunden.

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan der LHM sind sowohl die Balanstraße als auch die Fasangartenstraße örtliche Hauptverkehrsstraßen des Sekundärnetzes und weisen ein Verkehrsaufkommen von bis zu 6.900 Kfz/Tag in der Fasangartenstraße und bis zu 6.500 Kfz/Tag in der Balanstraße auf.

Die bestehenden Wohnstraßen und Wohnwege in der näheren Umgebung des Planungsgebietes sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Der Abschnitt der Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße ist ein verkehrsberuhigter Bereich.

Fuß- und Radwegeverbindungen

Entlang der örtlichen Hauptverkehrsstraßen Balanstraße und Fasangartenstraße verlaufen beidseitig Fuß- und Radwege. Der nördliche Fuß- und Radweg an der Fasangartenstraße endet von Westen kommend vor dem letzten Gebäude an der Fasan-

gartenstraße (Nr. 92) westlich der Brückenrampe, wird dann als Weg über das Flurstück Nr. 1042/8 geleitet und weiter östlich an den Fußweg auf der Brücke über die Autobahn angebunden.

Der Ausbau der Fasangartenstraße nach Osten mit Fuß und Radwegen wäre innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien mit einer Gesamtbreite von 15,00 m möglich, ist aber bislang nicht vorgesehen.

Eine Anpassungen der Autobahnbrücke wird von der Autobahndirektion Südbayern in absehbarer Zeit (Stand Frühjahr 2019) als nicht zwingend erachtet.

Im Geviert zwischen Balanstraße und Münchberger Straße verlaufen jeweils auf beiden Straßenseiten Fußwege. Aufgrund der Tempo-30-Zone sind in diesem Bereich keine baulichen Radwege vorhanden.

In der Balanstraße verläuft eine Fahrrad-Nebenroute des Münchener Radnetzes, die nördlich der Bahntrasse München-Giesing-Kreuzstraße in eine Hauptroute übergeht.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet ist über den S-Bahn-Halt Fasangarten sowie über eine Buslinie an den Öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Der 600 m-Einzugsradius der S-Bahn-Haltestelle deckt das westliche Planungsgebiet ab. Die Bushaltestellen befinden sich innerhalb eines 400 m-Einzugsradiuses.

Ruhender Verkehr

In der Umgebung des Planungsgebietes sind Park- und Ladevorgänge im Straßenraum auf der Fahrbahn in Längsaufstellung (unmarkiert), wo es nicht mittels Verkehrszeichen verboten ist, möglich. Im verkehrsberuhigten Bereich der Münchberger Straße ist Parken im Straßenraum abschnittsweise wechselnd angeordnet möglich.

2.2.3. Infrastruktur und Versorgung

In räumlicher Nähe zum Planungsgebiet liegt für den kurzfristigen, täglichen Bedarf das Nahbereichszentrum am S-Bahnhof Fasangarten in der Amerikanischen Siedlung an der Marklandstraße. In der weiteren Umgebung des Planungsgebietes stehen das Einkaufszentrum „PEP“ im Stadtteilzentrum Perlach und die Nahbereichszentren Perlach um den Pfanzeltplatz und „Life“ an der Albert-Schweitzer-Straße (Haltestelle Quiddestraße) zur Verfügung.

Über die direkt angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen kann das Gebiet mit leitungsgebundener technischer Infrastruktur ver- und entsorgt werden. Das Bebauungsplangebiet ist mit Strom- und Wasserleitungen erschlossen. Eine Fernwärmeversorgung besteht nicht.

Die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur reicht nicht aus, um das Planungsgebiet zu versorgen. Zusätzliche, umfangreiche Planungen und Baumaßnahmen sind erforderlich.

In der Umgebung des Planungsgebietes sind Kindertageseinrichtungen vorhanden. Insbesondere hat die städtische Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße 25 mit zwei Kindergarten- und vier Krippengruppen bereits Anfang April 2016 den Betrieb aufgenommen. Die Sprengel-Grundschule befindet sich an der Balanstraße.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden wurde eine Unterversorgung mit Sportflächen im Stadtbezirk dargestellt. Dabei handelt es sich jedoch nicht um ursächlich aus der Planung entstehende Bedarfe. Bei Beibehaltung der Planungsziele (Wohnen) kann nicht gleichzeitig eine Umsetzung von Sportflächen erfolgen, weshalb dies nicht weiterverfolgt wurde.

2.2.4. Orts- und Landschaftsbild

Das Orts- und Landschaftsbild wird geprägt und beeinträchtigt durch die Umrahmung von Verkehrsstraßen, der BAB A 8 und dem Eisenbahndamm der Bahnstrecke 5552 Giesing - Kreuzstraße. Es ist ein Landschaftsteil ohne unmittelbaren räumlichen und funktionalen Bezug zu den umliegenden Landschaftsräumen. Die landwirtschaftlichen Wiesen- und Ackerflächen reichen größtenteils bis an die Grundstücksgrenzen der angrenzenden Baugrundstücke. Die Abschirmung gegenüber der landwirtschaftlichen Fläche ist nur teilweise durch eine Bepflanzung der Gärten gegeben. Entlang der BAB A 8 sowie südöstlich an der Fasangartenstraße befinden sich wertvolle und ortsbildprägende Baum- und Gehölzbestände.

2.2.5. Natur und Landschaft - Topografie

Als Teil des Naturraums der Münchner Schotterebene ist die Landschaft von Natur aus weitgehend eben, sie liegt bei durchschnittlich 542,50 m über Normal-Höhennull 2016 (m über NHN2016) und fällt nach Norden leicht ab. Es befinden sich hier keine natürlichen oder künstlichen Oberflächengewässer.

Südlich des Planungsgebiets verläuft die Fasangartenstraße auf gleichem Niveau, steigt dann jedoch zur Autobahnbrücke um bis zu ca. 4,00 m an. Der Höhenunterschied der Absenkung zur benachbarten Autobahn beträgt ca. 2,00 m. Die Bahnstrecke 5552 Giesing – Kreuzstraße im Norden liegt auf einem Damm, ca. 3,00 m oberhalb des Planungsgebiets.

Grundwasser

Der Pegel des Grundwassers liegt bei ca. 10,00 bis 11,00 m unter der Geländeoberkante. Der Höchstwasserstand (HW 40) ist zwischen 537,10 m ü. NHN2016 im Süden und 534,70 m ü. NHN2016 im Norden anzusetzen.

Boden und Versiegelung

Die Böden im Planungsgebiet sind Parabraunerden auf Kies. Sie sind bis auf einen Fußweg entlang der östlich gelegenen BAB A 8 und einen Er-

schließungsweg zur Münchberger Straße (Grundstück Flurstück Nr. 807/17) unversiegelt und werden überwiegend durch Ackerbau-Nutzung geprägt. Bezogen auf das gesamte Gebiet resultiert daraus ein Versiegelungsgrad von ca. 2,8 %.

2.2.6. Vegetation und Biotopfunktion

Das Planungsgebiet ist überwiegend eine Ackerbrache, die regelmäßig umgebrochen wird. Im Norden schließt eine Altgraswiese mit einigen Gehölzen an. Entlang der Autobahn befinden sich erhaltenswerte, bis zu ca. 15,00 m hohe Bäume und Gehölze, die unter anderem als Sichtschutz zur BAB A 8 dienen. Südlich und südöstlich des Planungsgebietes (zum Teil außerhalb) gibt es Baumreihen und -gruppen aus heimischen, ortsbildprägenden Laubbäumen, deren Vitalität zum Großteil eingeschränkt ist. Die Randbereiche der angrenzenden Privatgärten sind nur zum Teil mit Bäumen, Sträuchern und Hecken eingegrünt. An der südlichen Grundstücksgrenze des Grundstücks Flurstück Nr. 805 stehen erhaltenswerte Großbäume, insbesondere eine vitale Rot-Buche ist hier besonders prägend und sehr erhaltenswert. An der östlichen Seite des Grundstücks Flurstück Nr. 805 steht eine erhaltenswerte und vitale Winter-Linde im Planungsgebiet. Im nördlichen Bereich entlang der BAB A 8 verläuft ein Grünstreifen der dicht mit heimischen Laubbäume bewachsen ist. Diese Baumgruppe weist einen hohen ökologischen Wert auf, sie dient u. a. als Unterschlupf und Nahrungshabitat für Tiere.

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich, bis auf eine biotopkartierte lineare Gehölzstruktur entlang der Fasangartenstraße (Biotop M-0528-001), die durch den bestehenden Fußweg in das Planungsgebiet durchschnitten wird, keine kartierten Biotope.

Schutzgebiete nach dem Bundesnaturschutzgesetz bzw. dem Bayerischen Naturschutzgesetz sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

In Bezug auf die Fauna wurde auf einer mit Gehölzen bewachsenen Böschung der Bahnlinie und an der Grundstücksgrenze eines Privatgartens die Zauneidechse in geringer Anzahl gefunden (siehe Umweltbericht Ziffer 7.2.2.2.).

Neben den allgemein verbreiteten Vogelarten wurden im Planungsgebiet u. a. Stieglitz und Bluthänfling als Nahrungsgäste erfasst.

Es wurden zwei ältere Bäume vorgefunden, die Höhlungen aufweisen. Die Höhlen wurden nicht weitergehend untersucht, da beide Bäume randlich stehen und keinen Eingriff erfahren, bzw. durch Festsetzung zum Erhalt gesichert sind.

2.2.7. Erholung

Öffentlich nutzbare allgemein zugängliche Grünflächen im näheren Umfeld des Planungsgebietes sind nicht gegeben. Das Planungsgebiet und seine Umgebung sind daher mit öffentlichen Grünflächen auf Wohngebiets- und Nachbarschaftsebene deutlich unterversorgt. Aufgrund der Bebauungsstruktur und der relativen großen Grundstücke besteht ein großer Anteil an privaten, der Öffentlichkeit nicht zugänglichen, Freiflächen.

Entlang der BAB A 8 befindet sich ein mit Bäumen bewachsener Grünstreifen, der das Gebiet mit den umgebenden Grünstrukturen kleinräumig vernetzt. Hier findet sich ein informeller, nicht ausgebauter Fußweg, der entlang der BAB A 8 die Fasangartenstraße mit der Verlängerung Kronacher Straße verbindet. Darüber hinaus gehende gesicherte Wegebeziehungen nach Norden und Süden sind nicht gegeben.

Das Gelände selbst weist heute aufgrund seiner geringen Ausstattungsmerkmale und landwirtschaftlichen Nutzung nur sehr beschränkte Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten auf und ist als private Fläche nur eingeschränkt zugänglich.

2.2.8. Vorbelastungen

Verkehrslärm

Das Planungsgebiet wird sowohl durch Straßenverkehrslärm als auch durch Schienenverkehrslärm maßgeblich beeinflusst.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die höchsten Verkehrslärmpegel im nordöstlichen Plangebiet durch den Einfluss der Bahnstrecke und der BAB A 8 mit bis zu 79/72 dB(A) Tag/Nacht auftreten.

Im gesamten Plangebiet betragen die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm mehr als 60/50 dB(A) Tag/Nacht. Somit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (WA) von 55/45 dB(A) Tag/Nacht im gesamten Plangebiet um bis zu 24 dB(A) tagsüber und 27 dB(A) nachts überschritten.

Anlagenlärm

Im Umfeld des Planungsgebietes befinden sich an der Fasangartenstraße 92 ein Hotel sowie östlich der BAB A 8 eine Kompostieranlage, welche hinsichtlich ihrer Schallemissionen berücksichtigt wurden. Für das Planungsgebiet bestehen aus diesen Nutzungen keine Belastungen durch Anlagen- und Gewerbelärm, die einer künftigen Wohnnutzung entgegenstehen.

Altlasten

Eine Untersuchung zu Verunreinigungen des Bodens durch Altlasten ergab Hinweise auf einen erhöhten Zinkgehalt bzw. auf lokal entsorgungsrelevante Schadstoffgehalte im Oberboden im nördlichen Bereich des Planungsgebiets. Zur Absicherung und Eingrenzung der festgestellten Zinkbelastung sind weitere Beprobungen des Oberbodens im Rahmen des Bauvollzuges durchzuführen.

Kampfmittel

Im Rahmen einer Kampfmittelerkundung wurden im Planungsgebiet keine Einwirkungen aus Kampfhandlungen des Zweiten Weltkrieges festgestellt. Für das Planungsgebiet besteht somit kein konkreter Kampfmittelverdacht. Hiervon unberührt bleibt ein Restrisiko von Zufallsfunden. Für diesen Fall hat die Kampfmittelsanierung im Bauvollzug zu erfolgen.

Lufthygiene - (Feinstaub und Stickstoffdioxid)

Die Luftschadstoffsituation wird durch die Kfz-Emissionen der Straßenräume geprägt, insbesondere durch die östlich verlaufende BAB A 8.

Aufgrund des hohen Straßenverkehrsaufkommens im direkten Umfeld des Planungsgebiets wurde im Rahmen der Bauleitplanung mit einer Luftschadstoffprognose geprüft, ob die Luftschadstoff-Grenzwerte gemäß der 39. BImSchV zukünftig im Planungsgebiet und in der angrenzenden Umgebung eingehalten werden.

In der Karte zum Referenzszenario S0 des mit Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 25.07.2018 verabschiedeten „Masterplans zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218) sind für die Fasangartenstraße im direkten Umgriff des Planungsgeländes aufgrund der fehlenden Randbebauung derzeit keine Prognosewerte berechnet. Ebenso sind für die BAB 8 keine NO₂-Werte berechnet. In unmittelbarer Nähe zur Autobahn ist jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von einer Überschreitung des bei 40 µg/m³ liegenden Jahresgrenzwertes für NO₂ im direkt an die Autobahn angrenzenden Bereich des Planungsgeländes auszugehen.

Gemäß Karte zum Referenzszenario S0 wird im erweiterten Planungsumgriff fast an der gesamten Fasangartenstraße sowie an der Balanstraße der Jahresgrenzwert für NO₂ eingehalten. Ausschließlich in dem direkt an die Balanstraße westlich angrenzenden Abschnitt der Fasangartenstraße werden Prognosewerte bis hin zu 41 µg/m³ erreicht und damit der Jahresgrenzwert geringfügig überschritten.

Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) werden im Münchner Stadtgebiet seit 2012 eingehalten.

Zusammenfassend wird im direkt an die Autobahn angrenzenden Bereich des Planungsgeländes wahrscheinlich derzeit der Jahresgrenzwert für NO₂ überschritten, ansonsten im direkten Planungsumgriff die relevanten Grenzwerte für NO₂ und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) eingehalten. Auch im erweiterten Planungsumgriff werden die relevanten lufthygienischen Grenzwerte für NO₂ und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) an den weiträumigeren Erschließungsstraßen des Planungsareals (Balanstraße, Fasangartenstraße in Richtung Westen) mit Ausnahme eines kurzen Abschnittes an der Fasangartenstraße (westlich der Balanstraße) eingehalten. In diesem Abschnitt wird ein Jahresmittelwert in Höhe von 41 µg/m³ NO₂ prognostiziert, der den Jahresgrenzwert (40 µg/m³) geringfügig überschreitet.

In der am 31.10.2019 bekanntgegebenen 7. Fortschreibung des Luftreinhaltungsplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern ist eine aktuelle NO₂-Immissionsprognose des LfU vom Juli 2019 enthalten. Nach dieser Prognose kann der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid im Jahr 2020 bereits an 98,8 % der Hauptverkehrsstraßen eingehalten werden, Überschreitungen treten nur noch auf 6,1 km der Münchner Straßen auf. An 12 der 13 untersuchten Streckenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen zum Ist-Zustand wird der Grenzwert, nach Berechnung des LfU, bereits in den Jahren 2020 bis 2023 eingehalten. Nach der vom LfU angestellten Abschätzung ist im Jahr 2020 von keiner Überschreitung des NO₂-Jahresgrenzwertes im Planungsumgriff des hier betroffenen Bauvorhabens auszugehen.

Für das Gutachten wurden Berechnungen mit Bewertung der Immissionssituation für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall in dieser Planungsvariante durchgeführt. Folgende, lufthygienisch relevanten Schadstoffe waren Gegenstand der Untersuchung:

- Stickstoffdioxid (NO₂),
- PM₁₀, entspricht Partikeln, bei denen bedingt durch die Abscheidetechnik 50 % der Teilchen die Größe 10 µm aufweisen,
- PM_{2,5}, entspricht Partikeln, bei denen bedingt durch die Abscheidetechnik 50 % der Teilchen die Größe von 2,5 µm aufweisen.

Die höchste Luftschadstoffbelastung innerhalb des Planungsgebiets ergibt sich unmittelbar westlich der BAB A 8. Mit zunehmendem Abstand zur BAB A 8 nehmen die Luftschadstoffbelastungen ab. Die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV werden im Bereich der geplanten Bebauung eingehalten.

Belastung durch Keime

Östlich der BAB A 8 befindet sich auf einer Fläche von ca. 2,7 ha eine Kompostieranlage der Landeshauptstadt München. Aufgrund der Nähe zwischen den Lagerflächen der Kompostieranlage und den geplanten Wohngebäuden (Abstand der Gebäude ca. 100 m) wurde im Rahmen der Bauleitplanung mittels einer Ausbreitungsberechnung der Bioaerosole geprüft, ob Luftschadstoffe auf das Planungsgebiet einwirken. Die folgenden, lufthygienisch relevanten Leitparameter waren Gegenstand der Untersuchung:

- Bakterien 36° C
- Schimmelpilze 25° C
- Actinomyceten
- *Aspergillus fumigatus*

Die Orientierungswerte für die Leitparameter Bakterien 36° C und Schimmelpilze 25° C werden entlang der östlichen Planungsgebietsgrenze bzw. in der nordöstlichen Ecke des Planungsgebiets überschritten.

Die Orientierungswerte für die Leitparameter Actinomyceten und *Aspergillus fumigatus* werden im Planungsgebiet eingehalten. Die Errichtung der geplanten Lärmschutzanlage entlang der BAB A 8 wird zu einer Reduzierung der Keimzahlbelastungen im Planungsgebiet führen. Aus diesem Grund ist keine Belästigung oder Gesundheitsgefährdung zu erwarten.

Es müssen keine Vorsorgemaßnahmen zur Emissionsminderung ergriffen werden. Dies wurde auch mittels einer umweltmedizinischen Beurteilung vom 17.08.2018 durch das Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit bestätigt.

Belastung durch Geruch

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die höchsten Geruchshäufigkeiten im Bereich der Planbebauung im nordöstlichen Plangebiet auftreten und bis zu 8 % der Jahresstunden betragen. Mit zunehmendem Abstand zur Kompostieranlage nehmen

auch die Geruchsstundenhäufigkeiten ab und betragen im südwestlichen Bereich nur 1,7 %. Im nordöstlichen Plangebiet werden die Geruchshäufigkeiten von > 10 % (Immissionswerte für Wohn- und Mischgebiete) nur an der östlichen Plangebietsgrenze überschritten. Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionswerte für Wohn- und Mischgebiete an den Plangebäuden eingehalten werden.

Durch die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzanlage entlang der östlichen Plangebietsgrenze wird sich die vorliegende Belastung voraussichtlich noch verringern, sodass an den Plangebäuden keine Betroffenheiten durch die Geruchsbelastung im Plangebiet auftreten.

Erschütterungen

Einwirkungen aufgrund von Erschütterungen, ausgehend vom Schienenverkehr der Bahnlinie München-Giesing-Kreuzstraße, können durch Einhaltung von entsprechenden Abständen zur Neubebauung bzw. durch bautechnische Maßnahmen bewältigt werden.

Elektrische und magnetische Felder

Schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder, ausgehend vom Schienenverkehr der Bahnlinie München-Giesing-Kreuzstraße, wurden nicht festgestellt.

2.3. Planerische Ausgangslage

Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Der gültige Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt im Planungsgebiet Flächen für Reines Wohngebiet (WR) sowie Flächen für Kleingärten (KG) und sonstige Grünflächen (SG) dar.

An das Planungsgebiet grenzt im Westen ein Reines Wohngebiet an. Für die Flächen mit der bestehenden Bebauung an der Fasangartenstraße stellt der Flächennutzungsplan Allgemeines Wohngebiet dar. Im Norden verläuft die Bahntrasse Strecke 5552 / MÜ Frankenwaldstraße – Kreuzstraße (S 7), im Osten die BAB A 8, die im Flächennutzungsplan als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt ist.

Östlich der BAB A 8 sind Flächen für die Landwirtschaft und für die Ver- und Entsorgung sowie eine Sonstige Grünfläche dargestellt. Teilweise sind diese Flächen mit einer Signatur für Maßnahmen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft überlagert. Als nachrichtliche Übernahme ist in diesem Bereich der regionale Grünzug „Gleißental/Hachinger Tal“ dargestellt.

Die östlichen Teilflächen des Planungsgebietes an der BAB A 8 sind im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Flächen zur Entwicklung von Kleingärten dargestellt. Gemäß Beschluss „Urbanes Gärtnern in München“ des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 05.02.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 13752) ist die Realisierung von Kleingärten auf solchen Flächen grundsätzlich vorzusehen. Entsprechend dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vom 28.09.2016 soll bei der

vorliegenden Planung jedoch - wegen des hohen Aufwands für den Lärmschutz, des anhaltend hohen Wohnbedarfs und aufgrund der schwierigen, kaum realisierbaren Finanzierung eines Lärmschutzes allein für Kleingartenanlagen - die weitere Ausweisung von Wohnbauflächen priorisiert und keine Realisierung von Kleingärten an dieser Stelle vorgesehen wird. Bei der weiteren Planung sollen jedoch alternative Angebote zum Urbanen Gärtnern (z. B. Mietergärten, Grabeland etc.) angeboten werden. Für die Neuplanung soll die Darstellung im Flächennutzungsplan geändert werden. Die Flächennutzungsplanänderung wird begleitend zum Bebauungsplan im Parallelverfahren durchgeführt.

2.4. Rechtliche Ausgangslage

Vorhandenes Baurecht, übergeleitetes Bauliniengefüge, Aufstellungsbeschluss

Im Planungsgebiet gelten nach § 173 Abs. 3 Bundesbaugesetz (BBauG) übergeleitete planungsrechtliche Festsetzungen in Form von Straßenbegrenzungslinien und Baugrenzen entlang der Münchberger Straße und an der Fasangartenstraße. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben ist für den westlichen Teilbereich der Grundstücke an der Münchberger Straße (Flurstücke Nrn. 806, 806/1, 806/2, 806/3), nach § 30 Abs. 3 in Verbindung mit § 34 BauGB zu beurteilen. Der übrige Teil des Planungsgebietes ist planungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen.

Im Nordwesten grenzt das Planungsgebiet an das Grundstück Flurstück Nr. 805, für das der Bebauungsplan Nr. 603 Reines Wohngebiet festsetzt. Für eine Teilfläche aus dem Grundstück Flurstück Nr. 804/1 setzt dieser Bebauungsplan „Straßenverkehrsfläche“ fest.

Im Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 vom September 2016 lag diese Teilfläche noch innerhalb des damaligen Umgriffs. Da hier keine Änderung der Festsetzung (Straßenverkehrsfläche) vorgesehen ist, ist diese Fläche zum Billigungsbeschluss nicht mehr im Umgriff des Bebauungsplanes enthalten.

Eine Teilfläche von ca. 3,7 m² aus dem Grundstück Flurstück Nr. 805/1 lag zum Aufstellungsbeschluss innerhalb des Umgriffs des Bebauungsplanes Nr. 603, da der Aufstellungsbeschluss sich auf das komplette Flurstück Nr. 805/1 bezog und die Grundstücksgrenze nicht dem Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 603 entspricht. Es ist nicht beabsichtigt, den Bebauungsplan Nr. 603 zu ändern. Der Umgriff für den Billigungsbeschluss Nr. 2118 wird deswegen an den Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 603 angepasst.

Auch das Flurstück Nr. 808/1 Gemarkung Perlach, das aus Flurstück Nr. 808 herausgeteilt wurde und auf dem inzwischen die Kindertageseinrichtung Münchberger Straße 25 errichtet wurde, ist nicht mehr im Umgriff zum Billigungsbeschluss enthalten.

Denkmalschutz

Im Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind im Bereich

des Planungsgebietes keine Bau- oder Bodendenkmäler verzeichnet. Jedoch befinden sich in der Feldflur östlich der BAB A 8 Siedlungen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (D-1-7935-0090, D-1-7935-0115, D-1-7935-0319, D-1-7935-0323). Ein Vorkommen von Bodendenkmälern ist daher im Planungsgebiet nicht auszuschließen. Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 DSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist. Bei Auffinden von archäologischen Bodenfunden während der Bauzeit ist die untere Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt München gemäß Art. 8 Denkmalschutzgesetz unverzüglich zu benachrichtigen. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege weist darauf hin, dass die erforderlichen Maßnahmen abhängig von Art und Umfang der erhaltenen Bodendenkmäler einen größeren Umfang annehmen können und rechtzeitig geplant werden müssen. Sonstige Sachgüter sind im Planungsgebiet nicht bekannt.

Planfeststellungen

Durch die DB Netze AG wurde im Rahmen einer Planfeststellung mit Beschluss vom 25.06.2018 gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) auf dem Grundstück Flurstück Nr. 702 unmittelbar nordöstlich des Planungsgebietes die Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die BAB A 8 begonnen. Für dieses Vorhaben ist eine vorübergehende Grundinanspruchnahme für die Baustelleneinrichtung auf den Flurstücken Nrn. 804/1 (619 m²) und 810/1 (124 m²) Gemarkung Perlach, die im Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 2118 Münchberger Straße liegen, planfestgestellt. Die Bauarbeiten wurden inzwischen beendet. Derzeit wird die Baustelleneinrichtung zurückgebaut und eine Neubepflanzung vorgenommen.

Künftige Planungen und Bauvorhaben im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße in unmittelbarer Nachbarschaft oder auf den nächstgelegenen Flächen zu der Bahnstrecke 5552 sind entsprechend der Stellungnahmen der DB AG vom 18.05.2017 und vom 18.07.2019 mit den zuständigen Stellen der DB AG abzustimmen.

Dies gilt insbesondere für den Straßenbau in der Verlängerung der Kronacher Straße, den Hochbau im Bauraum 10, die Errichtung der Lärmschutzwand und die Gestaltung der Freiflächen zwischen bzw. östlich der Riegelbebauung und der Bahntrasse.

Die östlich an das Planungsgebiet angrenzenden Flächen der BAB A 8 (Grundstücke Flurstück Nrn. 1042 und 1042/8) stehen im Eigentum des Bundes, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern.

Für die Flächen am Ostrand des Planungsgebietes gilt gemäß § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) grundsätzlich ab dem Fahrbahnrand der BAB A 8 innerhalb von 40,00 m ein Anbauverbot und innerhalb von 100,00 m die Anbaubeschränkung. Hochbauten sind in der Regel in der Anbauverbotszone nicht zugelassen. Der Bau einer Lärmschutzanlage kann aber von der Autobahndirektion Südbayern gemäß § 9 Abs. 8 FStrG zugelassen werden. Entsprechende Abstimmungen mit der Autobahndirektion Südbayern hierzu laufen begleitend zum Bebauungsplanverfahren.

Planungen und Bauvorhaben im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße innerhalb der Anbauverbotszone (innerhalb von 40 m) und innerhalb Anbaubeschränkungszone (innerhalb von 100 m) westlich der befestigten Fahrbahn der BAB A8, benötigen gemäß § 9 Bundesfernstraßengesetz Abs. 2 die Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde von der Autobahndirektion Südbayern mit der Stellungnahme vom 17.05.2017 und mit der Stellungnahme vom 06.03.2020 eine fernstraßenrechtliche Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG für die geplanten Hochbauten außerhalb der Anbauverbotszone (Abstand mindestens 40m vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn) erteilt. Für die Errichtung einer Lärmschutzwandkombination innerhalb der Anbauverbotszone wurde eine Ausnahme gemäß § 9 Abs. 8 FStrG erteilt.

3. Planungsziele

Übergeordnetes Planungsziel der Entwicklung ist die Realisierung von Wohnbauflächen und die Abrundung des Ortsrandes nach Osten unter Berücksichtigung der besonderen Lage an der BAB A 8.

Ergänzend hierzu sollen neue Freiraumqualitäten durch Lärmschutz, öffentliche Grünflächen sowie Wegeverbindungen geschaffen werden.

Der städtebaulichen, freiraum- sowie verkehrsplanerischen Entwicklung des Planungsgebietes liegen folgende Ziele zugrunde:

Städtebauliche Ziele

- Schaffung eines zeitgemäßen und städtebaulich qualitätvollen Wohnquartiers mit ca. 228 Wohneinheiten, teilweise als geförderter Wohnungsbau für unterschiedliche Einkommensgruppen, sowie einer Kindertageseinrichtung,
- Arrondierung des landschaftlichen Orts- bzw. Siedlungsrandes,
- Schaffung von Wohn- und Freiraumqualitäten durch Integration einer Lärmschutzanlage.

Grünordnerische Ziele

- Entwicklung privater, vorrangig gemeinschaftlich nutzbarer Freiflächen mit Einbindung geeigneter gärtnerischer Nutzungen (z. B. „Grabeland“),
- Sicherung öffentlicher Grünflächen,
- Verknüpfung der Freiflächen zu einem vernetzten Freiflächensystem und Verbesserung der fußläufigen Durchquerung,
- Entwicklung abwechslungsreicher, qualitätvoller wohnungsnaher Freiräume durch Abschirmung der Verkehrsbauwerke und landschaftliche Gestaltung des Lärmschutzes,
- Durchgrünung des gesamten Baugebietes einschließlich Dachbegrünung, um günstige lokalklimatische Bedingungen zu gewährleisten,
- überwiegender Erhalt der wertgebenden, prägenden Baum- und Gehölzbestän-

- de,
- Sicherung und Herstellung von Ausgleichsflächen außerhalb des Planungsgebietes zur Kompensation des naturschutzrechtlichen Eingriffs.

Verkehrsplanerische Ziele

- verträgliche Einbindung des Neuverkehrs in das bestehende, örtliche Hauptverkehrsnetz,
- sparsame Erschließung des geplanten Wohngebiets,
- Schaffung von Rad- und Fußwegebeziehungen und Einbindung in das bestehende Netz,
- flächenschonende Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen.

4. Planungskonzept

4.1. Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee

Entsprechend dem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb bestimmen zwei Gebäudetypologien den Entwurf für den Bebauungsplan mit Grünordnung: Sieben polygonale drei- bis viergeschossige Punkthäuser im Übergang zur Bestandsbebauung und eine nach Osten zur BAB A 8 abschließende vier- bis fünfgeschossige lineare, mehrfach gefaltete Zeilenstruktur bilden einen zentralen Innenbereich (Anger) mit einer maßstäblich gegliederten Raumfolge ineinander greifender Platzräume. Diese erschließen die Wohnadressen und öffnen Ausblicke und Wegeverbindungen in die begleitenden, weitläufigen Grünräume.

Zu diesem ruhigen, attraktiven Innenraum sowie nach Westen sind Loggien / Balkone, Terrassen und lärmabgewandte Individualräume der Wohnungen angeordnet.

Die klare Gliederung der städtebaulichen Figur schafft drei großzügige sehr verschieden charakterisierte Freiräume. Der Anger, als Mitte des Quartiers, ist überwiegend befestigt. Polygonale Spielinseln im Duktus der Gebäude beleben den multifunktionalen Platz. Dieser wird die zentrale Begegnungszone sein, hier kreuzen sich alle Wege, es ist ein kommunikativer Raum, ein vielfältiger und sicherer Spielraum für Kinder und ein Festplatz für die Anwohner*innen. Die Tiefgarage liegt unter diesem Platz, peripher angeordnete Zu- und Ausfahrten sorgen dafür, dass der Anger weitgehend verkehrsfrei bleiben kann. Im Westen wie im Osten wird die Bebauung durch großzügige, naturnah gestaltete Grünzüge gerahmt.

Entlang des Lärmschutzwalls, der landschaftlich modelliert ist, entsteht auf den privaten Flächen ein landschaftsgerecht gestalteter kleiner Park (Allmende) mit großen Bäumen. Hier liegen mögliche Flächen für sonstige gärtnerische Nutzungen, wie „Grabeland“ sowie ein Kinderspielplatz und Raum für weitere Aktivitäten. Ein Fußweg auf dem Lärmschutzwall bietet eine weite Aussicht. Zwischen den Punkthäusern und der Bestandsbebauung wird eine öffentliche Grünfläche überwiegend als eine Streuobstwiese mit bunten, artenreichen Wiesen als Angebot für die Bewohner*innen der neuen Siedlung wie auch der angrenzenden Siedlung konzipiert. Teile der Grünfläche werden Erholungseinrichtungen und erforderliche Spielplätze aufnehmen.

Im Erdgeschoss der nördlichen Riegelbebauung ist eine Kindertageseinrichtung vorgesehen. Die zugeordneten Freiflächen sind nach Südwesten im lärmgeschützten Bereich angeordnet.

Im Nord-Westen des Planungsgebietes, entlang der Münchberger Straße, wird die Baulücke auf den Grundstücken Flurstücke Nrn. 806/1, 806/2 und 806/3 durch ein Wohngebäude geschlossen, das den Charakter der bestehenden Nachbarbebauung aufnimmt.

Die Erschließung des neuen Quartiers für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über Stichstraßen in Verlängerung der Obernzeller Straße und der Kronacher Straße in Tiefgaragen, in denen neben den notwendigen Stellplätzen für die neuen Wohnungen auch der größte Teil der Besucherstellplätze situiert ist. Aufgrund der Entfernungen zu den öffentlichen Straßen muss der gesamte Anger mit Löschfahrzeugen und Hubrettungsfahrzeugen befahrbar hergestellt werden.

Das Fuß-/Radwegenetz ergänzt Fehlstellen im bestehenden Wegesystem innerhalb des Planungsgebietes und erschließt u. a. von der Münchberger Straße aus die unterschiedlichen Freiflächen und verknüpft in Nord-Südrichtung zur Fasangartenstraße und Kronacher Straße. Ein zusätzliches System an Wegen unterstützt die nachbarschaftliche Vernetzung.

Um die angestrebten Gestalt- und Nutzungsqualitäten auch in der Umsetzung zu sichern, sollen im Zuge der weiteren Planung konkurrierende Verfahren durchgeführt werden.

4.2. Art der baulichen Nutzung

Für das Planungsgebiet werden zwei Allgemeine Wohngebiete (WA 1 und WA 2) nach § 4 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt, um für das Areal eine Nutzungsmischung und Belebung durch mit dem Wohnen verbundene, nicht störende Nutzungen (z. B. Gastronomie, kulturelle und soziale Nutzungen, Arbeitsmöglichkeiten) vor Ort zu ermöglichen. Die Gliederung in die Allgemeinen Wohngebiete WA 1 und WA 2 folgt den verschiedenen Randbedingungen und ermöglicht unterschiedliche Festsetzungen für die Baugebiete.

Die in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen für Gartenbaubetriebe und Tankstellen (§ 4 Abs. 3 Nr. 4 und Nr. 5 BauNVO) sind aufgrund ihrer zumeist großen Flächeninanspruchnahme und durch die mit ihnen verbundenen Emissionen im Baugebiet nicht zulässig, um Nutzungskonflikte und zusätzlichen Verkehr zu vermeiden und der Schutzbedürftigkeit des Wohnens im Planungsgebiet und in der Umgebung Rechnung zu tragen.

Im Bauraum 10 des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 wird eine in die Wohnbebauung integrierte Kindertageseinrichtung festgesetzt.

Neben der Kindertageseinrichtung sind weitere Nicht-Wohnnutzungen im Planungsgebiet zulässig. Hierfür eignen sich vorrangig die Erdgeschosszonen.

Soziale Infrastruktur

Zusätzlich zur bestehenden Kindertageseinrichtung Münchberger Straße 25 ist aufgrund aktueller Berechnungen die hier vorgesehene weitere Kindertageseinrichtung für 2 Kindergärten- und 2 Kinderkrippengruppen mit insgesamt ca. 860 m² GF notwendig, die im Erdgeschoss des Bauraumes 10 im Norden des Planungsgebietes situiert ist. Diese dient der Deckung des Bedarfs der Neubebauung. Die zugehörige Außenspielfläche von ca. 740 m² wird in unmittelbarem Anschluss an die Kindertageseinrichtung in immissionsgeschützter, ausreichend besonnener und gut erreichbarer Lage vorgesehen, um eine uneingeschränkte Nutzbarkeit zu gewährleisten.

Die Versorgung der Grundschulkinder in der Sprengel-Grundschule an der Balanstraße ist unter der Maßgabe einer zeitlich gestaffelten Realisierung gesichert. Die Nachmittagsbetreuung der Grundschulkinder ist durch die vorhandene Betreuungsinfrastruktur (gebundener Ganzttag, Mittagsbetreuung, Hortplätze) im Sprengel gesichert.

4.3. Maß der baulichen Nutzung

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung ergibt sich gemäß § 16 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) aus der Festsetzung der zulässigen Grundfläche (GR) je Baugebiet, der zulässigen Geschossfläche (GF) je Baugebiet sowie der Wandhöhe über einem festgesetzten Höhenbezugspunkt.

Die Flächen, die gemäß des § 9 Abs. 1 Satz 1 Bundesfernstraßengesetzes (FstrG) bis zu einer Entfernung von 40 m von Bebauung frei zu halten sind (8536 m²) als auch die Flächen auf denen die Genehmigung von Bauvorhaben bis zu einer Entfernung von 100 m (§ 9 Abs. 2 FStrG) der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern) (17.576 m²) bedürfen, sind Bauland innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 2118 und sind auf die Größe des Baugrundstücks anzurechnen.

Geschossflächen (GF)

Im Planungsgebiet werden insgesamt Geschossflächen von ca. 23.000 m² in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 (GF 490 m²) und WA 2 (GF 22.510 m²) festgesetzt. Ausgehend von einem angenommenen Wohnanteil von 90 % und einem Anteil von 10 % sonstige Nutzungen (z. B. für die Kindertageseinrichtung) ergibt das bei einer durchschnittliche Wohnungsgröße von 91 m² ca. 228 Wohneinheiten.

Gemäß § 16 Abs. 6 BauNVO können in dem Allgemeinen Wohngebiet WA 2 die im Plan festgesetzten Geschossflächen u. a. für Gemeinschafts-, Abstell- (z. B. Fahrräder, Kinderwagen) und Müllräume, Eingangsbereiche im Erdgeschoss, Flächen für den zweiten baulichen Rettungsweg sowie für Schallschutzkonstruktionen überschritten werden. Integrierte TG-Zufahrten sind ohnehin nicht auf die GF anzurechnen.

Gemäß § 3 Abs. 1 dieser Satzung kann die festgesetzte GF um maximal 600 m² überschritten werden. Diese Überschreitungsregelung soll zur möglichst weitgehenden Ausnutzung der festgesetzten Geschossfläche für Wohnnutzung beitragen. Zu Gunsten einer hohen Wohn- und Freiraumqualität wird damit die Anordnung von Nebenbenutzungen in den Gebäuden ermöglicht und eine weitere Versiegelung der Freiflächen unterbunden.

Die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind bei der Ermittlung der zulässigen GF gemäß § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO ganz mitzurechnen. Diese Festsetzung wird getroffen, um das Nutzungsmaß abschließend darzustellen, da zusätzliche Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen u. a. Einfluss auf die Verkehrsmengen, den Bedarf an sozialer Infrastruktur und den Grünflächenbedarf haben.

Geschossflächenzahlen (GFZ)

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 wird bei einer festgesetzten Geschossfläche von 23.000 m² eine durchschnittliche Geschossflächenzahl von ca. 0,75 erreicht. Im WA 1 liegt die GFZ bei 0,53 im WA 2 bei 0,76. Die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für Allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO von 1,2 wird damit in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 eingehalten.

Grundflächen (GR)

Für das Planungsgebiet werden insgesamt zulässige Grundflächen gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO von 7.200 m² (WA 1: GR 200 m², WA 2: GR 7.000 m² gemäß Planzeichnung) festgesetzt. Hiermit sind die Grundflächen der Hauptbaukörper und der Terrassen enthalten.

Eine Überschreitung der zulässigen GR nach § 19 Abs. 4 BauNVO für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgaragen mit den Zufahrten) und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, wie Fahrradabstellplätze und die Kraft-Wärme-Kopplungsanlage (KWK-Anlage) ist gemäß § 3 Abs. 3 der Satzung bis zu einer Gesamtfläche gemäß § 19 Abs. 2 und § 19 Abs. 4 BauNVO von 19.000 m² zulässig. Die Baugrenzen sind eng an den geplanten Baukörpern gezogen, lassen aber dennoch in einigen Bereichen einen Spielraum bis zu 1 m gegenüber dem Bebauungsvorschlag (was aufgrund der Strichstärken im Plan aber nicht zu erkennen ist).

Grundflächenzahlen (GRZ)

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 wird bei einer festgesetzten Grundfläche von insgesamt 7.200 m² eine durchschnittliche Grundflächenzahl GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO von 0,2 und gemäß § 19 Abs. 2 und 4 insgesamt von 0,6 erreicht.

Die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für Allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO von 0,4 ist damit in allen Baugebieten eingehalten.

Die maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) entsprechend § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO von 0,8 wird in den Baugebieten eingehalten.

Baugrundstück	Größe Baugrundstück [m ²]	GR nach §19(2) BauNVO [m ²]	GR nach § 19(4) BauNVO [m ²]	GR nach § 19(2)+(4) BauNVO [m ²]	GRZ nach §19(2) BauNVO	GRZ nach § 19(2)+(4) BauNVO	GF [m ²]	GFZ
WA 1	923	200	120	320	0,22	0,35	490	0,53
WA 2	29.755	7.000	11.680	18.680	0,24	0,63	22.510	0,76
Gesamt	30.678	7.200	11.800	19.000	0,23	0,62	23.000	0,75

4.4. Höhenentwicklung

Durch die Bauräume mit den differenzierten Höhenangaben wird die städtebaulich gewünschte Struktur gesichert.

In der Planzeichnung werden Bauräume und Wandhöhen festgesetzt. Diese Festsetzungen stellen die minimal und maximal mögliche oberirdische Bebauung im Planungsgebiet dar, um den gestalterisch beabsichtigten Wechsel der Gebäudehöhen zu sichern.

Um einen ausreichenden Schallschutz für die Punkthäuser und die Freiflächen zu gewährleisten, sind die gefaltete Gebäudezeile und die Lärmschutzwände entlang der Planbebauung, die parallel zur BAB A 8 verläuft, mit mindestens 13,50 m ü GOK zu errichten. Für die Bebauung entlang der Bahnstrecke (westlicher Baukörper in Bauraum 10) ist zum Schutz der dahinterliegenden Gebäude/Fassade eine Mindesthöhe von 8,50 m erforderlich. Aus stadtgestalterischen Gründen werden die Mindesthöhen aber differenzierter festgesetzt, um die angestrebte gestufte Höhenentwicklung zu gewährleisten.

Die im Plan festgesetzten Wandhöhen, entsprechen drei Geschossen (Wandhöhe 10,00 m bis 11,00 m), vier Geschossen (Wandhöhe von 13,50 m bis 14,50 m bzw. 16,50 bis 17,50 m) bzw. fünf Geschossen (Wandhöhe 17,00 m bis 18,00 m).

Die Wandhöhen werden auf die im jeweiligen direkten Umfeld eingetragenen Höhenbezugspunkte bezogen, die der bestehenden Höhenlage des Geländes entsprechen.

In den Bauräumen 8 bis 10 des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 sind die Wandhöhenvorgaben so bemessen, dass diese die Errichtung eines Hochparterres bis maximal 0,90 m generell ermöglichen. Auf diese Weise können Wohnungen im Erdgeschoss zum Schutz der Privatsphäre gegenüber dem Niveau von den Erschließungsflächen (Anger) angehoben und größere Geschosshöhen für Nichtwohnnutzungen, wie z. B. 5,00 m für die Kindertageseinrichtung im Erdgeschoss des Bauraums 10, ermöglicht werden.

Die festgesetzten Wandhöhen berücksichtigen eine Attika von bis zu 0,70 m.

Die Vorgärten zum Anger vor den Bauräumen 8 und 9 können bis maximal 0,90 m angehoben werden, um einen höhengleichen Zugang aus den Wohnungen zu ermöglichen.

Um die barrierefreie Zugänglichkeit für die Bewohner*innen sicherzustellen, ist das Erdgeschoss bei Wohnnutzung über die Treppenhäuser bzw. mit dem Lift barrierefrei an das Geländeniveau der angrenzenden Erschließungsflächen anzuschließen.

Die Oberkante Fertigfußboden Erdgeschoss der Kindertageseinrichtung ist im Bereich der Hauseingänge höhengleich an die jeweils angrenzende Erschließungsfläche anzuschließen. Diese Festsetzung ist erforderlich, um die Anforderungen an eine barrierefreie Zugänglichkeit zu gewährleisten (vgl. dazu „Inklusion“ unter Ziffer 4.22. der Begründung).

4.5. Bauweise

Das städtebauliche Konzept sieht eine Bebauung aus polygonalen fünf- und sechseckigen Punkthäusern im Übergang zur Bestandsbebauung sowie eine lineare, markante Raumkante im Norden und Osten des Planungsgebiets vor. Insbesondere entlang der Bahntrasse im Norden sowie entlang der BAB A 8 im Osten sind aus Schallschutzgründen geschlossenen Strukturen vorgesehen.

Damit ein ausreichender Schallschutz vor Verkehrslärm für das Planungsgebiet sichergestellt wird, wird festgesetzt, dass die Bebauung innerhalb der Bauräume 8 bis 10 zwischen den Baulinien durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten ist.

4.6. Überbaubare Grundstücksflächen

Da die Bauräume relativ knapp festgesetzt sind, um die städtebaulich gewünschte Position der Hauptbaukörper zu steuern, sind Ausnahmen zu den überbaubaren Grundstücksflächen erforderlich.

Um ein Angebot an privaten Aufenthaltsflächen zu gewährleisten und eine individuelle Gestaltung der Baukörper zu ermöglichen, dürfen die Baugrenzen bis zum ersten Vollgeschoss um bis zu 1,50 m auf einem Drittel der jeweiligen Gesamtwandlänge durch untergeordnete Gebäudeteile, wie z. B. Lichtschächte oder Vordächer, überschritten werden.

Um eine angemessene Nutzung der den Erdgeschosswohnungen zugeordneten Wohnungsgärten zu ermöglichen, sind den Wohnungen zugeordnete Terrassen, Terrassentrennwände und Gartenschränke bis zu einer Tiefe von 3,00 m zulässig. Balkone dürfen die Baugrenzen bis zu einer Tiefe von 2,00 m und über ein Drittel der Fasadefläche überschreiten.

Zur Gewährleistung einer funktionalen und flexiblen Anordnung der verschiedenen Nutzungen in den unterirdischen Geschossen (Stellplätze, Wohnungskellerräume, Abstellräume, Technikräume, etc.) sind diese Nutzungen auch außerhalb der im Plan festgesetzten Bauräume unterirdisch innerhalb der im Plan festgesetzten Umgrenzungen für die Tiefgaragen, ggf. mit geringfügigen Abweichungen, einzuhalten. Aus schallschutztechnischen Gründen ist eine Einhausung / Überdachung der Tiefgaragenrampe nicht notwendig. Aus gestalterischen Gründen soll die Zufahrt jedoch eingehaust und begrünt werden.

Zur Nutzung der Freifläche der Kindertageseinrichtung im Bauraum 10 ist eine bedarfsgerechte Überschreitung der festgesetzten Baugrenzen durch Terrassen zulässig, um den nötigen Freiraum für die Gestaltung und Nutzung der Außenspielfläche der Kindertageseinrichtung zu gewährleisten.

4.7. Nebenanlagen

Um die zur Verfügung stehenden Freiflächen nicht unnötig zu mindern und eine gute Nutzbarkeit der Freiflächen sowie eine hohe Aufenthaltsqualität zu erzielen, werden Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO räumlich in die Bauräume integriert oder unterirdisch in der Umgrenzung der Flächen für Tiefgaragen angeordnet. Sie sind außerhalb der Bauräume deshalb nicht zulässig.

Ausnahmen bilden Anlagen der Kindertageseinrichtung, Kinderspielplätze nach Art. 7 BayBO und raumhaltige Gartenschränke an den Terrassentrennwänden. Diese Anlagen sind auch außerhalb der Gebäude und Bauräume zulässig, da sie nur eine begrenzt räumliche Wirkung aufweisen.

In Verbindung mit den Terrassentrennwänden sollen Gartenschränke ermöglicht werden, um einerseits den Ansprüchen der Nutzer an die Unterbringung von Gartengeräten gerecht zu werden und andererseits ein ruhiges Erscheinungsbild der Anlagen zu erreichen. Die Begrenzung der Flächen für Nebenanlagen ermöglicht eine angemessene Nutzbarkeit der Wohnungsgärten und Terrassen.

Dem Planungskonzept für das WA 2 liegt ein differenziertes Konzept zur Müllentsorgung zu Grunde, damit die Beanspruchung des Freiraumes durch Mülltonnen und deren Entsorgung möglichst gering gehalten wird. So sind in den Gebäudekellern Räume zur Sammlung des Mülls vorgesehen. Am Tag der Abholung werden die Mülltonnen aus den Bauräumen 1 bis 8 im zentralen Müllraum im Erdgeschoss des Bauraumes 4 bereitgestellt und von der Fahrbahn in der Verlängerung der Obernzeller Straße) aus geleert. Für die Bauräume 9 und 10 kann entsprechend verfahren werden. Alternativ können in den Bauräumen 9 und 10 eigene Müllsammelräume eingerichtet werden, soweit sie von den Abfallwirtschaftsbetrieben München (AWM) direkt angefahren werden können, um die Mülltonnen aus dem Sammelraum heraus zu entleeren. Müllaufstellflächen innerhalb des Angers sind nicht zulässig. Die Müllentsorgung im WA 1 erfolgt über die Münchberger Straße.

Nebenanlagen zur Aufstellung von Mülltonnen werden deswegen im WA 1 nicht ausgeschlossen.

4.8. Abstandsflächentiefen

Bei der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes können im WA 1 die Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 Abs. 5 und Abs. 6 BayBO eingehalten werden. Eine abweichende Festsetzung ist hier nicht notwendig.

Für das WA 2 trifft der Bebauungsplan Regelungen zu den einzuhaltenden Abstandsflächentiefen durch die Festsetzung von Außenwänden und den dazugehörigen Wandhöhen. Hierdurch werden die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächentiefen zwischen den Gebäuden innerhalb des WA 2 auf das jeweils sich gemäß Planzeichnung ergebende Maß festgesetzt und damit zum Teil gegenüber dem Maß von 1 H verkürzt.

Der Schutzzweck der Abstandsflächentiefenregelung hinsichtlich ausreichender Belichtung, Besonnung, Belüftung ist dennoch gewahrt, da die Verkürzung nur einige Fassaden betrifft und vor vielen (insbesondere nach Außen oder zu Platzflächen des Angers) auch 1 H nachgewiesen werden kann. Darüber hinaus kann vor fast allen anderen Fassaden (insbesondere zwischen Punkthäusern, an „Engstellen“ des Angers zwischen Punkthäusern und Riegelbebauung) mindestens H/2 nachgewiesen werden.

Lediglich zwischen Bauraum 4 und 5 ist H/2 (knapp) nicht eingehalten, wenn die vollen Bauräume und Wandhöhen ausgeschöpft werden sowie zwischen den Gebäuden der Riegelbebauung im Bereich der „Überlappungen“ an den Schmalseiten.

Um dennoch Belichtung, Besonnung und Belüftung zu sichern, wird festgesetzt, dass ein 45°-Lichteinfallswinkel vor allen Fenstern von Aufenthaltsräumen eingehalten werden muss.

Konflikte bei der Realisierung ergeben sich hierdurch nicht, da im Erdgeschoss des Bauraumes 4 voraussichtlich ohnehin Nebenräume (z. B. Müllräume) vorgesehen sind. Ansonsten kann über die Grundriss- und Fensteranordnung reagiert werden. Die „Überlappung“ zwischen den Gebäuden der gefalteten Gebäudezeile in einer Breite von ca. 1,50 m ist wegen der zwischen gestellten Lärmschutzwände erforderlich und gewollt; die Belichtung von Aufenthaltsräumen kann außerhalb der „Überlappung“ erfolgen oder über die West- und Ostfassaden gesichert werden.

Die Abstandsflächentiefen von Bauraum 10 fallen bei der Umsetzung der maximalen Wandhöhe von 17,50 m geringfügig auf die Flächen der Bahn im Norden (um ca. 0,11 m) außerhalb des Planungsumgriffs. Die Abstandsflächentiefen werden hier auf das sich aus dem Bebauungsplan ergebende Maß verkürzt (§ 8 Abs. 4 dieser Satzung).

Eine den fachlichen Anforderungen genügende Belichtung und Besonnung der geplanten Bebauung sowie der ergänzenden Nutzungen ist dabei gewahrt, da die be-

troffenen nachbarlichen Flächen unbebaut sind und ohne weitere planerische Instrumente einer Bebauung nicht zugänglich gemacht werden können.

Weitere Schutzzwecke der Abstandsflächenregelung (insbesondere hinsichtlich Brandschutz, Nebenflächen) werden im Rahmen anderer Fachkonzepte / -betrachtungen geprüft und bleiben ebenfalls gewahrt.

4.9. Verkehr, Stellplätze

Verkehrskonzept verkehrliche Erschließung

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im bisherigen Planungsverfahren war die verkehrliche Anbindung des Planungsgebietes ausschließlich über das Wohngebiet (über eine Verlängerung der Obernzeller Straße östlich der Münchberger Straße und eine Verlängerung der Kronacher Straße) vorgesehen.

Auch wenn dies verkehrsplanerisch weiterhin so möglich wäre, wurde zwischenzeitlich nochmals geprüft, inwieweit eine direkte Anbindung an die Fasangartenstraße möglich ist. Ziel der nun angestellten Überlegungen war es, dass der durch die Neubebauung ausgelöste Verkehr weitestmöglich direkt an die Hauptverkehrsstraßen angebunden werden soll, um das bestehende Wohnquartier westlich des Planungsgebietes bis zur Balanstraße möglichst von neuem Verkehr freizuhalten und eine leistungsfähige Anbindung zu gewährleisten.

Ergebnis ist, dass eine vollständige und ausschließliche Anbindung an die Fasangartenstraße mit Ein- und Ausfahrt aller Verkehre weiterhin nicht möglich ist. Insbesondere ist an der Fasangartenstraße keine Einfahrt in das Quartier möglich, da hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit zu erwarten wären, die nicht vertretbar sind. Allerdings haben die erneuten Untersuchungen gezeigt, dass eine Ausfahrt aus dem Planungsgebiet, mit der Möglichkeit nach rechts und links auf die Fasangartenstraße abzubiegen, möglich ist. Die vorliegende Planung sieht daher für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor.

Erschließung über Straßenverkehrsflächen und Dienstbarkeitsflächen

Zur Erschließung des Gebietes und zur Anordnung von oberirdischen Besucherstellplätzen werden im Planungsgebiet Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Das Planungsgebiet ist hierdurch an das öffentliche Straßennetz angeschlossen.

Im Norden erfolgt die Anbindung an das Straßennetz über die Kronacher Straße und die im Bebauungsplan Nr. 603 festgesetzte, öffentliche Straßenverkehrsfläche in der Verlängerung der Kronacher Straße. Hieran wird östlich anschließend eine Straßenverkehrsfläche festgesetzt, die als Zu- und Ausfahrt für den nördlichen Teilbereich der Tiefgarage und für die Kurzzeitstellplätze für die Kindertageseinrichtung vorgesehen ist. Im Anschluss an den bestehenden Wendehammer wird die Straßenverkehrsfläche

weiterhin in der bereits festgesetzten Breite von 4 m vorgesehen. Eine Verbreiterung unter Inanspruchnahme der südlich angrenzenden privaten Grundstücke scheiterte an der erforderlichen Mitwirkungsbereitschaft der privaten Grundstückseigentümer. Nach Prüfung durch die Fachstellen ist die erforderliche Erschließung des nördlichen Bereiches aber auch mit der somit entstehenden Engstelle aufgrund deren begrenzter Länge gewährleistet. Durch eine entsprechende Gestaltung (z. B. Aufpflasterung und / oder Beschilderung) können verkehrsberuhigende Effekte ausgebildet werden.

Die zentrale Anbindung an das Straßennetz erfolgt über die Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche in Verlängerung der Obernzeller Straße östlich der Münchberger Straße. Dort ist die Zufahrt ins Planungsgebiet mit Zufahrt zur Tiefgarage und Anordnung von Besucherstellplätzen vorgesehen. Kleinere Fahrzeuge können bereits im Bereich der Tiefgaragenzufahrt wenden.

Zur Vermeidung größerer Wendeanlagen für größere Fahrzeuge ist am östlichen Ende der künftig verlängerten Obernzeller Straße ein Erschließungsring mit Einbahnregelung als nicht öffentlich gewidmete Privatstraße mit Ausfahrt auf die Münchberger Straße nördlich des WA1 vorgesehen. Der Erschließungsbügel ist als Dienstbarkeitsfläche mit Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis, d. h. nur für Müllfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge und für Umzüge usw. vorgesehen, um u. a. auch die Verkehrsmenge im Angerbereich gering zu halten.

Dieser Erschließungsbügel ist im nördlichen Bereich (südlich des Grundstücks Flurstück Nr. 805) mit einem möglichst großen Abstand zur nördlichen Grundstücksgrenze und baumschonend zu erstellen, um den sehr erhaltenswerten Baum (prägende Rot-Buche auf dem Grundstück Flurstück Nr. 805) zu erhalten. Zur Sicherstellung des Anlieferverkehrs sowie für Müll und Rettungsfahrzeuge ist die Befahrbarkeit der Freifläche über der Tiefgarage (Anger) mit Fahrzeugen mit einer Last von bis zu 18,0 t, für den Bügel im nördlichen Teil bis zu 28 t für die Müllfahrzeuge und für die Feuerwehr im südlichen Teil mit einer Achslast bis zu 10 t und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 16 t sicherzustellen.

Da ein Großteil der Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht ist, Durchfahrtsverkehr vermieden und begrünte Flächen weitestmöglich erhalten werden sollen, ist nur die Ausfahrt aus der Tiefgarage und kein oberirdischer Anschluss an die Fasangartenstraße vorgesehen. Dementsprechend wird planungsrechtlich die Umgrenzung für die Tiefgarage festgesetzt, da zur Umsetzung des Ausfahrtsbauwerks keine die Festsetzung einer Verkehrsfläche notwendig ist. Die Ausfahrt bleibt soweit hinter der bereits vorhandenen Straßenbegrenzungslinie entlang der Fasangartenstraße zurück, dass die rechtwinklige Aufstellung der ausfahrenden Pkw und künftig auch in diesem Bereich ein Ausbau der Fasangartenstraße mit Rad- und Fußweg im Sinne des „Radentscheids“ vom 24.07.2019 möglich ist. (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15560 und Nr. 14-20 / V 15572).

Um die Ausfahrt auf die Fasangartenstraße zu realisieren, wurde das Planungsgebiet über das bereits im städtischen Eigentum befindliche Grundstück Flurstück Nr. 810 nach Osten um die Flächen für die Realisierung der Ausfahrt erweitert. Die ergänzen-

den Teilflächen mit einer Größe von ca. 500 m² aus dem Grundstück Flurstück Nr. 1042/8 wurden von der Autobahndirektion Bayern zur Umsetzung der Planung erworben.

Die erforderlichen Sichtfelder auf den fließenden Kfz-Verkehr (70 m) in der Fasangartenstraße werden eingehalten. Um Konflikte und Behinderungen bei vorübergehender Beibehaltung der bestehenden Fuß- und Radwegführung mit querenden Fußgängern/Radfahrern weitestgehend auszuschließen, ist der Fuß- und Radweg farblich abzusetzen. Die Planung berücksichtigt ausreichenden Platz zwischen Fahrbahn und Fuß-/Radweg; es kann auf zwei Schritte ausgefahren werden: zuerst Querung Fuß-/Radweg, Vorfahren und anschließend bei ausreichenden Fahrlücken Einbiegen in die Fasangartenstraße.

Da bislang in diesem Streckenabschnitt die Fasangartenstraße nicht als Rad- und Fußweg ausgebaut ist, wird derzeit ein Fußweg überwiegend auf Flächen der Autobahndirektion Bayern von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Diese bestehende Verbindung, die zum Teil außerhalb des Umgriffs des Bebauungsplanes Nr. 2118 liegt, soll bis zum Ausbau der Fasangartenstraße möglichst erhalten bleiben. Zur Sicherung der bestehenden Wegeverbindung zwischen Fasangartenstraße und Kronacher Straße entlang der BAB A 8 in Nord-Süd-Richtung wird eine Gehrechtsfläche innerhalb der privaten Grünfläche festgesetzt.

Notwendige Stellplätze, Besucherstellplätze

Im gesamten Planungsgebiet muss der Nachweis der pflichtigen Stellplätze grundsätzlich auf den privaten Baugrundstücken erfolgen. Die nach Art. 47 BayBO i.V. mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen (pflichtigen) Stellplätze für das Allgemeine Wohngebiet WA 2 sind aus gestalterischen, städtebaulichen und grünordnerischen Gründen in einer eingeschossigen Tiefgarage unterzubringen. Sie sind nur in den im Plan gekennzeichneten Bereichen zulässig.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind die pflichtigen Stellplätze oberirdisch in den im Plan gekennzeichneten Flächen für Garagen zulässig. Bei einer Errichtung von mehr als zwei Wohneinheiten sollen die zusätzlichen Pkw-Stellplätze auch in einer der Tiefgaragen des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 nachgewiesen werden.

Die pflichtigen Stellplätze für die Angestellten der Kindertageseinrichtung sind in dem nördlichen Teil der Tiefgarage des WA 2 nachzuweisen, über einen Lift barrierefrei mit der Kita bzw. mit dem EG innerhalb des Bauraumes 10 zu verbinden und dauerhaft zu sichern.

Für den Bring- und Holverkehr der Kindertageseinrichtung werden ca. sechs oberirdische Stellplätze in der Straßenverkehrsfläche in Verlängerung der Kronacher Straße vorgesehen. Der Anlieferverkehr für die Küche und die Müllentsorgung der Kindertageseinrichtung kann über die Fahrrechtsfläche abgewickelt werden.

Zur Ermittlung der Anzahl der Besucherstellplätze wird das Verhältnis 1 Stellplatz / 6 Wohneinheiten zugrunde gelegt. Das ergibt für die geplanten ca. 228 Wohneinheiten insgesamt ca. 38 Stellplätze, die innerhalb des Planungsgebiets nachgewiesen werden. Dazu wird im öffentlichen Straßenraum im Bereich der Tiefgaragenzufahrten ein geringer Anteil an Besucherstellplätzen geschaffen (ca. acht Stellplätze an der künftigen Verlängerung der Obernzeller Straße). In der Verlängerung der Kronacher Straße sind nur die Flächen für den Bring- und Holverkehr für die Kindertageseinrichtung vorgesehen. Die öffentlichen Besucherstellplätze, die nicht oberirdisch nachgewiesen werden können, sind in den Tiefgaragen des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 nachzuweisen.

Insgesamt sind im Planungsgebiet ca. 300 Stellplätze (inklusive Besucherstellplätze) nachzuweisen. 16 Stellplätze werden oberirdisch innerhalb der Straßenverkehrsflächen nachgewiesen. Die Zu- und Ausfahrt für den nördlichen Teilbereich der Tiefgarage (ca. 80 Stellplätze) ist über die Verlängerung der Kronacher Straße vorgesehen. Die Zufahrt für den Großteil der Stellplätze in der südlichen Tiefgarage (ca. 213 Stellplätze) erfolgt über die Verlängerung der Obernzeller Straße, die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße.

Zur Sicherung der Freiräume und der stadträumlichen Qualität sind Zu- und Ausfahrten, Zu- und Ausgänge sowie Notausgänge der Tiefgarage in die Gebäude zu integrieren.

Zum Schutz der Menschen vor Immissionen von den Tiefgaragen sowie aus gestalterischen Gründen sowie zur Freihaltung des Freiraums ist die Entlüftung der Tiefgarage in die Gebäude zu integrieren und über Dach in die freie Windströmung zu führen. Mit den Festsetzungen zu den Entlüftungseinrichtungen der Tiefgaragen und den Tiefgaragen soll gleichzeitig die Beeinträchtigung des Freiraums durch störende bauliche Einrichtungen vermieden werden.

Soweit notwendig, ist die Barrierefreiheit durch Aufzugsanlagen / Lifte sicherzustellen.

Fahrradabstellplätze gemäß Fahrradabstellplatzsatzung (FabS)

Fahrradabstellplätze sind gemäß FabS in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit in der Nähe zu den Wohnungen und zum Arbeitsplatz vorzusehen und in Fahrradräumen in den Erdgeschossen, gebäudenah im Freiraum sowie in Fahrradkellern und in der Tiefgarage zu situieren. Der barrierefrei Zugang ist über Lifte sicherzustellen.

Zu den gemäß FabS notwendigen Fahrradabstellplätzen sind zusätzlich, anlog zu den Pkw-Besucherstellplätzen, nochmals 38 Stellplätze für Besucher*innen, auf dem Baugrundstück bzw. in der Tiefgarage vorzusehen, da entsprechende Anlagen auf den festgesetzten Verkehrsflächen nicht hergestellt werden können.

Zur einfachen Erreichbarkeit und zur Verbesserung des Nutzungskomforts täglich genutzter Fahrräder sollen in städtebaulich verträglichem Umfang auch ebenerdig Anlagen für Fahrradabstellplätze ermöglicht werden. Diese können in den hierfür festge-

setzten Flächen für Nebenanlagen (östlich der Lärmschutzwände, südlich der Bauräume 9 und 10 im WA 2) als überdachte Anlagen als auch in direkter Zuordnung zu den Kinderspielplätzen innerhalb des Angers, dort dann aus gestalterischen Gründen als offene Anlagen, vorgesehen werden.

Letztere dienen überwiegend dem kurzfristigen Abstellen in der Nähe zu den Hauszügen. Darüber hinaus können weitere Abstellflächen für Fahrräder in die Erdgeschosses der Gebäude integriert werden. Gemäß § 3 Abs. 1a dieser Satzung kann hierfür das festgesetzte Höchstmaß der im WA 2 zulässigen Geschossflächen in begrenztem Umfang überschritten werden. Die darüber hinaus erforderlichen Fahrradabstellplätze können gemäß § 9 Abs. 3 dieser Satzung auch innerhalb der für Tiefgaragen festgesetzten Flächen hergestellt werden.

Die für die Kindertageseinrichtung gemäß Fahrradabstellsatzung nachzuweisenden Fahrradabstellplätze sind oberirdisch, im Bereich des Einganges der Kindertageseinrichtung, zu situieren.

Verkehrsmengen

Für das Planungsgebiet entsteht durch die geplanten Nutzungen (Wohnen, gewerbliche Flächen, Kindertageseinrichtung) ein Neuverkehr von insgesamt ca. 1.300 Kfz/Tag. Das gesamte Verkehrsaufkommen wird mit ca. 2.300 Kfz/Tag prognostiziert.

Das Verkehrsgutachten mit Prognosehorizont 2030 hat ergeben, dass die zukünftigen Verkehrsmengen innerhalb des bestehenden Straßennetzes leistungsfähig abgewickelt werden können. Die Qualitäten des Straßennetzes bleiben erhalten. Die Belastungsgrenzen für Wohnstraßen werden eingehalten. Ebenso der maßgebende verkehrsberuhigte Straßenabschnitt der Münchberger Straße bleibt mit zu erwartenden 110 bis 125 Kfz-Bewegungen/Stunde noch unter der Belastungsgrenze von 150 Kfz-Bewegungen/Stunde. Die maximal stündliche Frequentierung kann noch als verträglich eingestuft werden.

Durch die Errichtung von zwei separaten Tiefgaragen und einer Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße kann der Neuverkehr insbesondere auf der Münchberger Straße im angrenzenden Wohngebiet gegenüber früheren Planungen deutlich reduziert werden. Bauliche Maßnahmen im Straßennetz zur Abwicklung des Verkehrs sind nicht erforderlich.

Straßenabschnitt	Bestand in Kfz/24 Std.	Prognose- Nullfall 2030 in Kfz/24 Std.	Planfall 2030 in Kfz/24 Std.
Münchberger Straße zwischen Fasangartenstraße und Eslarner Straße	410	460	900 bis 950
Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße	200 bis 250	240 bis 300	650 bis 750
Münchberger Straße nördlich Obernzeller Straße	60 bis 100	60 bis 100	bis 450
Obernzeller Straße zwischen Münchberger Straße und Eslarner Straße	240 bis 320	280 bis 360	550 bis 700
Obernzeller Straße zw. Eslarner Straße und Balanstraße	500 bis 600	520 bis 630	850 bis 1.150
Eslarner Straße	140 bis 180	140 bis 180	bis 200
Kleinfeldstr.	140	140	bis 300
Mitterteicher Straße	80	90	bis 100
Kronacher Straße zwischen Münchberger Straße und Mitterteicher Straße	60	60	250 bis 300
Kronacher Straße (östlich Münchberger Straße)	40 bis 100	40	bis 550
Balanstraße; nördlich Obernzeller Straße	6.500	7.300	7.800
Balanstraße zw. Obernzeller Straße und Fasangartenstr.	5.600 bis 6.300	6.900 bis 7.200	7.100 bis 7.400
Fasangartenstraße zwischen Münchberger Straße und Balanstraße	6.700 bis 6.900	10.600 bis 10.800	11.000 bis 11.200

Fasangartenstraße östlich Münchberger Straße	6.700	10.700	11.200
---	-------	--------	--------

4.10. Dienstbarkeitsflächen

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 werden dinglich zu sichernde Flächen für ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Mit diesen Festsetzungen soll die autofreie, innere Erschließung des Planungsgebiets für die Bewohner*innen und eine gute Durchlässigkeit des Quartiers für die Öffentlichkeit gewährleistet werden. Insbesondere die Querung des Gebiets in Ost-West-Richtung und der Übergang nach Norden im Bereich der Bahntrasse wird ermöglicht.

In der privaten Freifläche am Lärmschutzwall („Allmende“) ist ein Gehrecht für die Allgemeinheit festgesetzt, das die fußläufige Verbindung von Nord nach Süd sichert und die Anbindung des Planungsgebietes an die umgebenden Gebiete und Grünräume ermöglicht.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 wird eine Fläche mit Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis zugunsten der Landeshauptstadt München festgesetzt. Diese dient vorrangig der Befahrbarkeit der Flächen u. a. zur Abholung des Mülls und für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge und vermeidet großflächige Wendeanlagen. Um für die Realisierung die notwendige Flexibilität zu wahren und unnötige Zwänge zu vermeiden, kann von der festgesetzten Lage der Dienstbarkeiten abgewichen werden. Zur Reduzierung der Versiegelung liegen die Flächen mit Geh- und Fahrrecht zum großen Teil über der Tiefgarage. Zur Sicherung der Erschließung wird festgesetzt, dass die Dienstbarkeitsflächen unterbaut werden dürfen, soweit es den Zweck ihrer Belastung mit Rechten gemäß dieser Satzung nicht gefährdet.

Zur Erschließung der bestehenden Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße 25 wird die bestehende Zufahrt zu den notwendigen Stellplätzen der Kindertageseinrichtung, wie genehmigt, bis in eine Tiefe von ca. 12,70 m, gemessen von der westlichen Grundstücksgrenze, als Private Fläche (im Eigentum der LHM) mit Dienstbarkeit zu Gunsten der Öffentlichkeit mit Geh- und Leitungsrecht festgesetzt.

4.11. Immissionsschutz

4.11.1. Allgemein

Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch den von der BAB A 8, der Fasangartenstraße und der Bahntrasse ausgehenden Verkehrslärm sieht das städtebauliche Konzept eine weitgehend geschlossene Bebauung im Osten des Planungsgebiets sowie eine vorgelagerte Lärmschutzanlage vor. Diese sollen die übrigen Flächen des Quartiers bzw. die vorgelagerten Freiflächen vor Schallimmissionen schützen. Für die Nutzungen werden Regelungen getroffen, die die Lärmsituation berücksichtigen.

4.11.2. Verkehrsgeräusche

In einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Ein- und Auswirkungen der zukünftigen Verkehrs- und Anlagengeräusche auf und durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, der 16. BImSchV und der TA Lärm beurteilt.

Verkehrsgeräusche

Autobahn, Motorisierter Individualverkehr im Bestand, Umgebung

Es wurden die Schallimmissionen für den Straßenverkehr und den Schienenverkehr mit der Bestandsbebauung im Prognosehorizont 2030 (Nullfall 2030) sowie unter Berücksichtigung des Bebauungsplanentwurfes (Planfall 2030) bestimmt.

Die Berechnungen zum Prognose Nullfall (ohne die geplante Bebauung) haben ergeben, dass die höchsten Verkehrslärmpegel im nordöstlichen Plangebiet durch den Einfluss der Bahnstrecke und der BAB A 8 mit bis zu 79/ 72 dB(A) Tag/ Nacht auftreten. Im gesamten Plangebiet betragen die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm (bei freier Schallausbreitung) mehr als 60/ 50 dB(A).

Die Berechnungen zum Prognose Planfall stellen sich wie folgt dar:

Die höchsten Beurteilungspegel treten an der Ostseite der Riegelbebauung zur BAB A 8 mit bis zu 74/65 dB(A) und an der Nordseite der Bebauung zur Bahnstrecke mit bis zu 72/65 dB(A) auf. Damit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA (von 55/ 45 dB(A) Tag/ Nacht) um bis zu 19/ 20 dB(A) tags/ nachts überschritten.

Trotz der schallschützenden Wirkung der Riegelbebauung auf weite Teile des Planungsgebietes treten durch die Schallimmissionen der Bahn von Nordwesten dort teilweise auch an den lärmabgewandten Gebäudeseiten der Riegelbebauung noch Beurteilungspegel von bis zu 59 / 51 dB(A) sowie durch die Schallimmissionen der BAB A 8 von Südosten an den westlich hinter der Riegelbebauung liegenden Punkthäusern Beurteilungspegel von bis zu 66/ 55 dB(A) auf. In diesen Bereichen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 um bis zu 4 / 6 dB(A) bzw. bis zu 11 / 10 dB(A) überschritten.

In den Freibereichen zwischen Lärmschutzwall und Riegelbebauung treten auf dem Wall Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) tags und entlang der Böschung und im flachen Bereich Beurteilungspegel von weniger als 65 dB(A) auf. Durch die Gebäudeabschirmung kommt es zu nennenswerten Pegelminderungen, so dass die Beurteilungspegel auf den Freiflächen im Plangebietsinneren bis zu 59 dB(A) betragen.

Auf der Freispielfläche der Kindertageseinrichtung betragen die Verkehrslärmpegel bis zu 59 dB(A) (aufgerundet; entlang der nordwestlichen Freispielflächengrenze). Es zeigt sich, dass auf 2/3 der Freispielfläche Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von weniger als 57 dB(A) und auf der restlichen Freispielfläche Beurteilungspegel zwischen 57 dB(A) und 59 dB(A) vorliegen. Die Anforderungen der LHM werden somit

eingehalten.

Bewertung des Verkehrslärms

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (im WA 59/49 dB(A) Tag/Nacht) in der Regel einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass einer Abwägung keine grundsätzlichen schalltechnischen Gesichtspunkte entgegenstehen und (noch) gesunde Wohnverhältnisse vorliegen. Nach Auffassung des Umweltbundesamts können Gesundheitsgefährdungen bei einer dauerhaften Lärmbelastung von mehr als 65/60 dB(A) tags/nachts nicht ausgeschlossen werden. Gerade im Nachtzeitraum entspricht der gesundheitsgefährdende Lärmpegelwert von 60 dB(A) dem Grenzwert der Verkehrslärmschutzrichtlinien, der bei Neuplanungen keinesfalls überschritten werden sollte, da andernfalls unmittelbar ein Lärmsanierungsfall entstehen würde. Diese Lärmpegel werden auch seitens der Landeshauptstadt München als Obergrenze für den Abwägungsspielraum in der Stadtentwicklung bei Verkehrslärmimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Räume von Wohnungen (Wohnräume, Schlaf- und Kinderzimmer) herangezogen.

Bei einer Lärmsanierung wäre der Straßenbaulastträger (in vorliegendem Fall entweder die DB Netz AG oder die Autobahndirektion Südbayern) angehalten, passiven Schallschutz für die betroffenen Wohnungen herzustellen.

Das Planungsgebiet ist zum Teil sehr hohen Pegeln ausgesetzt. Von der Autobahn wird bereits ca. 40 m abgerückt und entlang der östlichen Planungsgebietsgrenze eine bis zu 8 m hohe Lärmschutzanlage (über der mittleren Fahrbahnoberkante der BAB A8) errichtet. Damit kann erreicht werden, dass auf dem Großteil der Freiflächen zwischen Wall und Planungsbebauung Beurteilungspegel < 65 dB(A) tags auftreten. Die vorliegende Planbebauung reagiert günstig auf die Verkehrslärmeinwirkungen, indem zur Hauptlärmquelle (BAB A 8 und Bahnstrecke) eine geschlossene Lärmschutzbebauung errichtet werden soll, die zu einer deutlichen Lärmreduzierung im übrigen Plangebiet führt und den ebenerdigen Freiflächenschutz gewährleistet. Eine weitere Erhöhung der Lärmabschirmung erscheint nicht sinnvoll bzw. praktisch nicht umsetzbar. Es wurde in Variantenuntersuchungen geprüft, welche Höhe für die Lärmschutzanlage erforderlich werden, um auf den Freiflächen und an den Plangebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten:

Um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf den Freibereichen einhalten zu können, wäre eine Lärmschutzanlage mit einer Höhe von 9-10 m über Autobahnfahrbahnoberkante erforderlich. Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der östlichen Planbebauung wäre eine Lärmschutzanlage von ca. 19-21 m Höhe über Autobahnfahrbahnoberkante erforderlich. Die Realisierung einer derartigen Lärmschutzanlage erscheint aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Stadtgestalt und des extrem hohen konstruktiven Aufwandes unverhältnismäßig.

Maßnahmen gegen Verkehrslärm – Bebauung

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen

aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 BayBO ist der/die Bauherr(in) verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach der Tabelle 7 der DIN 4109, Juli 2016 im Rahmen der Bauausführungsplanung zu bemessen.

In den Bereichen ohne bzw. mit geringen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 von bis zu 4 dB(A) ist baulicher Schallschutz entsprechend DIN 4109 ausreichend. Die Anwendung der DIN 4109, Juli 2016, wird daher festgesetzt, nicht aber Lärmpegelbereiche.

In den Bereichen des Plangebietes mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und/ oder mit Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel sind weitergehende aktive und/ oder passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die über die Mindestanforderungen zum Schallschutz von Außenbauteilen nach DIN 4109 hinausgehen.

An den Fassaden der Gebäude mit Überschreitungen der Orientierungswerte von mehr als 4 dB(A) (d.h. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind neben einem ausreichenden Schalldämm-Maß der Außenbauteile zusätzlich schallgedämmte Lüftungseinrichtungen bzw. andere geeignete Einrichtungen zur fensterunabhängigen Belüftung notwendig. Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die durch eine geeignete Grundrissorientierung über ein Fenster an einer lärmgeschützten Fassadenseite belüftet werden können, kann auf schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere geeignete Belüftungssysteme verzichtet werden. Fensterunabhängige Lüftungsmöglichkeiten werden notwendig, da die Schalldämmung der Außenbauteile nur wirksam ist, solange die Fenster geschlossen sind. Insbesondere während der Nacht, in der Stoßlüftung nicht möglich ist, muss eine Belüftung der Räume auch bei geschlossenen Fenstern möglich sein, wenn die Höhe des Außenlärmpegels ein zumindest teilweises Öffnen der Fenster unmöglich macht. An den Gebäudeseiten mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln (> 65/60 dB(A) Tag/Nacht) sind lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) durch eine geeignete Grundrissgestaltung auszuschließen bzw. festzusetzen, dass diese nur in Ausnahmefällen zulässig und mit speziellen baulich-technischen Maßnahmen (Laubengänge, Schallschutzloggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, o. Ä.) so zu schützen sind, dass vor diesen Fenstern zumindest die hilfsweise verwendeten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Mögliche Entwicklungen der BAB A 8

Zudem wurde im vorliegenden Fall aufgrund eines Einwands der Autobahndirektion (mit dem die erforderliche Zustimmung zu einer Ausnahme vom Anbauverbot zunächst verweigert wurde) auf mögliche Entwicklungen der BAB A8 aus schallschutzfachlicher Sicht eingegangen. Es liegen von Seiten der Autobahndirektion Südbayern aber keine konkreten Ausbaupläne vor, sodass es sich um fiktive Betrachtungen handelt.

Aufgrund der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Autobahn kann im vorliegenden Fall durch Festsetzung der DIN 4109 sowie vorrangig durch Grundrissorientierung nach Westen auf die Verkehrslärsituation reagiert werden.

Durch die Anwendung der DIN 4109 (Stand Juli 2016) ist im Rahmen des Bauvollzugs die Schalldämmung der Außenbauteile zu dimensionieren. Um zu verhindern, dass der Straßenbaulastträger der Autobahn BAB A8 (Autobahndirektion Südbayern) durch die heranrückende Bebauung eine Lärmsanierung nach 24. BImSchV (Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung) durchführen muss, wurde die Anwendung der DIN 4109 (Stand Juli 2016) festgesetzt, da diese für Wohnräume (v.a. nachts schutzbedürftige Räume) höhere Anforderungen an den baulichen Schallschutz stellt.

Hierzu wurden beispielhafte Berechnungen erstellt die zeigen, dass die Anforderungen an den baulichen Schallschutz nach DIN 4109 (Stand Juli 2016) um 7 dB höher liegen, als nach den Anforderungen der 24. BImSchV. Somit wird alleine durch die Festsetzung, dass die DIN 4109 (Juli, 2016) anzuwenden ist sichergestellt, dass die Anforderungen der 24. BImSchV bzgl. des erforderlichen Schalldämmmaßes zuverlässig eingehalten werden. Darüber hinaus werden weitere Festsetzungen zum Schallschutz getroffen. Demnach wird der Entstehung von sog. Lärmsanierungsfällen durch die vorliegenden Festsetzungen weitreichend vorgegriffen.

An den Gebäudeseiten mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln ($> 65/60$ dB(A) Tag/Nacht) sind lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) durch eine geeignete Grundrissgestaltung auszuschließen. Für die lüftungstechnisch notwendigen Fenster von Aufenthaltsräumen mit Verkehrslärmbelastungen $> 65/60$ dB(A) Tag/Nacht wird festgesetzt, dass diese nur in Ausnahmefällen zulässig sind und mit speziellen baulich-technischen Maßnahmen (Laubengänge, Schallschutzloggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzkerker, o. Ä.) so zu schützen sind, dass vor diesen Fenstern zumindest die hilfsweise verwendeten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Bei offenbaren Konstruktionen müssen jedoch die dahinter liegenden Außenbauteile (Fenster, Fenstertüren usw.) so dimensioniert sein, dass die Schalldämmung der davorliegenden Schallschutzkonstruktion nicht beim Schallschutz gegen Außenlärm angerechnet wird. Zusätzlich ist bei offenbaren Schallschutzkonstruktionen in offenem Zustand nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von $59/49$ dB(A) tags/nachts vor dem Fenster des schutzbedürftigen Raums eingehalten werden. Gegebenenfalls sind die Innenfassaden der Loggia schallabsorbierend auszuführen. Bei Schallschutzvorbauten ist ebenfalls auf eine ausreichende hygienische Belüftung zu achten. Ebenfalls nur ausnahmsweise zulässig sind (nur zu Reinigungszwecken offenbare) Festverglasungen. Bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen ist eine Festverglasung nur zulässig, sofern dieser Raum über eine lärmabgewandte Gebäudeseite belüftet werden kann, an der ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von $59/49$ dB(A) tags/nachts nicht überschritten wird. Es muss angestrebt werden, dass in den Ausnahmefällen mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Beurteilungspegel durch Verkehrslärm $< 59/49$ dB(A) Tag/Nacht) natürlich belüftet werden

können.

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV treten möglicherweise auch an den dahinterliegenden Punkthäusern auf. Für die somit auftretenden Schutzfälle entlang der betroffenen Fassaden wird demnach festgesetzt, eine fensterunabhängige Schalldämmlüftung an Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume zu errichten. Dadurch werden auf jeden Fall die Anforderungen der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung für den erforderlichen passiven Schallschutz erfüllt.

Sollten sich zum Zeitpunkt der Realisierung der Bebauung die Rahmenbedingungen hinsichtlich eines Ausbaus der Autobahn geändert bzw. sich die Ausbauabsichten nicht weiter konkretisiert / verfestigt haben, können Befreiungen von den entsprechenden Festsetzungen des Bebauungsplanes erfolgen, die ausschließlich für den fiktiven Ausbau getroffen wurden.

Maßnahmen gegen Verkehrslärm - Freiflächen

Da allgemein schutzbedürftige Freiflächennutzungen zulässig sein sollen, wird festgesetzt, dass Schallabschirmungen wie Wände, Verglasungen usw. errichtet werden müssen, um eine Aufenthaltsqualität der Freiflächennutzungen zu gewährleisten. Eine Orientierung von Außenwohnbereichen zur BAB A 8 und Bahnstrecke ist auszuschließen. In den übrigen Bereichen müssen diese als verglaste Loggien bzw. Balkone (z. B. mit verschiebbaren Glaselementen oder einseitig zum Lärm geschlossene Ausführungen) oder Wintergärten ausgeführt werden, so dass in der Mitte des Außenwohnbereiches ein Verkehrslärmpegel von 59 dB(A) tagsüber nicht überschritten wird. Bei offenbaren Konstruktionen müssen jedoch die dahinter liegenden Außenbauteile (Fenster, Fenstertüren usw.) so dimensioniert sein, dass die Schalldämmung der davor liegenden Schallschutzkonstruktion nicht beim Schallschutz gegen Außenlärm angerechnet wird.

Schallschutz – Büronutzungen

Für Büronutzungen existieren eine Vielzahl technischer Möglichkeiten, wie zum Beispiel Schallschutz- Kastenfensterkonstruktionen ggf. in Verbindung mit schalldämmten Lüftungseinrichtungen, die einen ausreichenden Schallschutz im Inneren und damit gesunde Arbeitsverhältnisse ermöglichen. Insoweit kann ein ausreichender Schallschutz durch technische Maßnahmen an den Gebäuden entsprechend den Anforderungen der bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109 durch passive Schallschutzmaßnahmen hergestellt werden (ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile). Die erforderliche Belüftung kann bei Büroräumen durch eine kontrollierte Zwangsbelüftung oder durch Stoßlüftung sichergestellt werden. An den Fassadenseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags müssen Fenster von Büroräumen mit einer mechanischen Belüftungseinrichtung ausgestattet werden. Weiterhin nur in Ausnahmefällen zulässig ist die Anordnung von Büroräumen entlang der östlichen Fassade der von Norden nach Süden verlaufenden durchgehenden Bebauung. Hier ist in Verbindung mit Schallschutzkonstruktionen (verglaste Loggia, Schallschutz-Erker,

Prallscheibe, o.ä.) die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags vor dem Fenster des schutzbedürftigen Aufenthaltsraumes sicher zu stellen. Ebenfalls ausnahmsweise zulässig ist die Anordnung von Fenstern mit einer Festverglasung. Bei einer Festverglasung ist eine ausreichende Belüftung durch eine mechanische Belüftungseinrichtung zu gewährleisten.

Realisierungsreihenfolge / Mindesthöhen

Die Lärmschutzanlage sowie die Riegelbebauung entlang der BAB A 8 stellen eine wesentliche Schallabschirmung für die weiteren Baufelder und für die ebenerdigen Freibereiche dar. Um einen ausreichenden Lärmschutz zu gewährleisten wird daher festgesetzt, dass die Lärmschutzanlage und die Riegelbebauung mit Lärmschutzwänden zeitlich vor einer Nutzungsaufnahme der westlichen Baufelder zu errichten sind. Die Lärmschutzwände sind gebäudehoch (auch im Anschluss an das jeweils höhere Gebäude) zu errichten.

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass - selbst wenn im EG die Lärmschutzwände geöffnet sind - ein ausreichender Schutz vor Verkehrslärm an den Plangebäuden vorhanden ist (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV). Es wird jedoch empfohlen, die Schallschutzverbindungen geschlossen zu halten, da dadurch unter anderem auch der subjektive Schutz vor Verkehrslärm gestärkt wird. Eine Öffnung würde vor allem in den ebenerdigen Freibereichen (Aufpunkthöhe 2 m) zu Erhöhungen der Verkehrslärmbelastungen führen, auch wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Deshalb sind geeignete bauliche Maßnahmen (z. B. Lärmschleuse, dem Durchgang vorgestellte bauliche Maßnahmen, etc.) auszuführen.

Verkehrsrgeräusche – Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass sich bei einer hilfsweisen Bewertung der Auswirkung der Planung auf die Verkehrsrgeräusche in der Nachbarschaft nach den Maßgaben der 16. BImSchV rechnerisch keine relevanten Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft zu erwarten sind. Somit entsteht kein Anspruch seitens der Nachbarschaft auf Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigung durch die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrsrgeräusche. Aufgrund der schallabschirmenden Wirkung der Planbebauung zur BAB A 8 und zur Bahnstrecke Nr. 5552 sind grundsätzlich niedrigere Verkehrslärmpegel in der Nachbarschaft zu erwarten.

4.11.3. Anlagengeräusche

Relevante Anlagenlärmimmissionen im Plangebiet können von der östlich gelegenen städtischen Kompostieranlage sowie von dem südlich gelegenen Mischgebiet (MI) ausgehen. Des Weiteren sind auch innerhalb des Plangebietes relevante Anlagen zu erwarten, die zu einer relevanten Anlagenlärmwirkung auf die Planung und auf die bestehende Nachbarschaft führen können. Dies betrifft im vorliegenden Fall die Zufahrten zu den Tiefgaragen und oberirdischen Stellplätze der Wohnnutzungen. Dabei ist zu beachten, dass bei Anlagenlärm die Immissionsrichtwerte der TA Lärm 0,5 m

vor den Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume eingehalten werden müssen

Tiefgaragengeräusche

Bei den Zu- und Ausfahrten zu Tiefgaragen von Wohnanlagen handelt es sich nicht um gewerbliche Anlagen im Sinne der TA Lärm. Für die Beurteilung von Parkplatzimmissionen durch Wohnnutzung liegt derzeit kein technisches Regelwerk vor.

Im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens muss jedoch die Auswirkung eines Planvorhabens auf die Nachbarschaft beurteilt werden. Deshalb ist die Beurteilungsmethodik der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) für eine Beurteilung aus schalltechnischer Sicht durchzuführen.

Die nördlich geplante Tiefgaragenrampe im Bauraum 10 ist im Gebäude zu integrieren bzw. einzuhausen. Dabei sind die Innenwände und Decken der neu zu errichtenden Tiefgaragenrampe sowie die Innenwände und Decken der bestehenden Tiefgaragenrampe schallabsorbierend auszukleiden. Die Abdeckung der Regenrinnen an den bestehenden und neuen Tiefgaragenzu- und abfahrten ist nach Stand der Lärminderungstechnik lärmarm auszuführen (z. B. mit verschraubten Gusseisenplatten). An den geplanten Tiefgaragenzu- und abfahrten sind nach Stand der Lärminderungstechnik lärmarme Garagentore einzusetzen.

Die Festsetzung einer Überdachung der TG Abfahrt am Bauraum 4 ist nicht aus Lärmschutzgründen notwendig, soll aber gestalterischen Spielraum für eine Begrünung (u.a. Fassadenbegrünung) schaffen.

Kompostieranlage

Die Berechnungsergebnisse für den Planfall zeigen, dass bei Beurteilungspegeln von bis zu 56/23 dB(A) Tag/Nacht die Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete (55/40 dB(A) Tag/Nacht) lediglich an der Nordfassade des IV-geschossigen Gebäudes des Bauraum 9 auf den Geschossen 2.OG und 3.OG überschritten werden. Im gesamten restlichen bebaubaren Plangebiet werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm tags und nachts eingehalten.

Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen im Ausbreitungsweg sind aufgrund der Höhe der Plangebäude und aufgrund der Schallquellenlage auf den Vorbelastungsflächen in der Nachbarschaft nicht geeignet, um die Lärmkonflikte zu lösen. Ohne weitergehende Maßnahmen dürften entlang der betroffenen Fassaden keine schutzbedürftigen Immissionsorte nach TA Lärm entstehen. Dies sind lüftungstechnisch notwendige (öffnbare) Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nach DIN 4109 von Wohnungen (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer usw.).

Auf die minimalen Überschreitungen wird durch einen Ausschluss von Immissionsorten im Sinne der TA Lärm (keine lüftungstechnisch notwendigen (nur zu Reinigungszwecken öffnbare) Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen) reagiert.

Geräusche von Kindertageseinrichtungen

Geräusche von Kindertagesstätten, Kinderfreispielflächen o. Ä. sind aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht zu beurteilen, jedoch wird hinsichtlich einer

schalltechnischen Optimierung empfohlen, auf eine schalltechnisch günstige Situierung von Kinderfreispielflächen zu achten. Dies kann bspw. durch Ausnutzung einer schallabschirmenden Bebauung oder durch einen Mindestabstand der Freifläche zu den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen von etwa 10 m erreicht werden. Im vorliegenden Fall ist ein ausreichend großer Abstand zur bestehenden und zur geplanten Nachbarschaft vorgesehen.

Kraft-Wärme-Kopplungsanlage

Innerhalb des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 ist eine unterirdische Kraft-Wärme-Kopplungsanlage zur Versorgung des Gebiets geplant. Durch die Anlage können Geräuschquellen durch die Schallabstrahlung über die bauliche Hülle, durch Zu- und Abluftöffnungen sowie durch Kühlungsanlagen entstehen. Zur Beurteilung wird die TA Lärm als Grundlage festgesetzt, wonach für Allgemeine Wohngebiete Immissionsrichtwerte von 55/40 dB(A) Tag/Nacht definiert sind.

Um eine Umsetzung der Anlage mit den einzuhaltenden Immissionsrichtwerten zu sichern, wird festgesetzt, dass die KWK-Anlage so zu errichten und zu betreiben ist, dass am nächstgelegenen Immissionsort im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 die Einhaltung der Immissionsrichtwerte (für Immissionsorte innerhalb und außerhalb von Gebäuden) der TA Lärm sichergestellt sind. Die abgestrahlten Geräusche dürfen nicht ausgeprägt tieffrequentierte im Sinne der DIN 45680 sein. Ein Nachweis ist im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen.

4.11.4. Schutz vor Luftschadstoffen - Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Die geplante Bebauung wird bis auf ca. 100 m an die Lagerflächen der Komposttierungsanlage heranrücken. In den vorliegenden Gutachten wird nachgewiesen, dass die zulässigen Werte für die Belastungen durch Feinstaub, Stickstoffdioxid, Keime und zum Geruch eingehalten werden.

Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft wurden durch eine Differenzbetrachtung (Planfall-Nullfall) ermittelt. In der Nachbarschaft, werden an dem Bestandsgebäude Fasangartenstraße 92 die höchsten Schadstoffzunahmen prognostiziert. Dort beträgt die Erhöhung der Luftschadstoffbelastung durch das Planungsvorhaben im Jahresmittelwert für NO₂ bis zu 0,8 µg/m³ und bis zu 0,1 µg/m³ für PM10 und PM2,5. Dafür ist vor allem der Ziel-/Quellverkehr des Planvorhabens ursächlich. Derartige Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung von weniger als 3 % (≈1,2 µg/m³ bei einem Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³) des Immissionsjahresmittelwertes sind nicht relevant nach TA Luft. Aufgrund der abschirmenden Wirkung der Planbebauung werden auch Abnahmen der Luftschadstoffbelastungen in der Nachbarschaft prognostiziert. Die Grenzwerte der 39. BImSchV für NO₂ und Feinstaubpartikel PM10 und PM2,5 werden auch weiterhin deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten lässt.

Emissionen aus der Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage (KWK-Anlage)

Die im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 situierte KWK-Anlage ist nach TA-Luft zu beurteilen. Die Kamine der geplanten Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung sind im angren-

zenden Baukörper oder an dessen Fassade zu führen und müssen die Dachkante um mindestens 3,00 m überragen. Auf eine detaillierte rechnerische Ermittlung der Luftschadstoffe (Ausbreitungsberechnung) kann verzichtet werden, da die voraussichtliche Stickstoffdioxidkonzentration die entsprechende Emissionsbegrenzung der TA-Luft unterschreitet. Konflikte mit der Wohnbebauung sind bei Einhaltung der Vorgaben somit nicht zu erwarten.

4.12. Erschütterung, Körperschallübertragung

Erschütterung durch die Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage

Relevante Erschütterungen und Sekundärluftschalleffekte können durch eine Entkopplung der Motoren (durch Stahl- oder vorzugsweise Luftfedern) und/oder durch Trennfugen in der Bauausführung verhindert werden. Die vorgesehene Planung ist aus Sicht des Erschütterungs-/Schwingungsschutzes umsetzbar.

Erschütterung durch die DB Trasse

Das Planungsgebiet befindet sich südlich der Bahnlinie München Giesing-Kreuzstraße. In der erschütterungstechnischen Untersuchung vom August 2017 wurde die Erschütterungs- und Sekundärluftschallsituation durch den Bahnverkehr ermittelt und beurteilt.

Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass die Anforderungen der DIN 4150-2 hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen an den geplanten Gebäuden eingehalten werden. Die Anforderungen der TA Lärm bzw. DIN 45680 hinsichtlich der Innenraumpegel der Sekundärluftschallimmissionen werden jedoch überschritten. Daher kann eine erhebliche Belästigung durch sekundären Luftschall ohne Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, sofern der Mindestabstand von ca. 55,00 m zur Gleisachse der Bahnstrecke unterschritten wird. Deshalb muss bei der Errichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen im Bauraum sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen eine Prüfung der zum Genehmigungszeitpunkt vorherrschenden Erschütterungssituation (bauspezifischer Nachweis) vorgenommen werden. Erforderlichenfalls sind technische bzw. konstruktive Maßnahmen, z. B. (teil-) elastische Gebäudelagerungen, vorzusehen, die eine Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte für Sekundärluftschallimmissionen sicherstellen.

4.13. Dachform und Dachaufbauten, Dachbegrünung

Um die Bebauung in die vorhandene städtebauliche Struktur einzufügen, sind im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 nur Satteldächer zulässig.

Mit der gewählten Neigung bis maximal 35° wird die maximale Firsthöhe bestimmt und sichergestellt, dass entlang der Münchberger Straße homogene Gebäudehöhen entstehen können. Darüber hinaus wird dadurch eine Nutzung des Dachgeschosses für Wohnräume ermöglicht.

Mit dem Ziel einer homogenen Dachlandschaft, inklusive deren möglicher Ausstattung mit Solaranlagen werden für die Neuplanung im WA 2 Flachdächer festgesetzt.

Um negative Auswirkungen auf die städtebauliche Gestalt oder durch Verschattung der benachbarten bestehenden Wohngebiete sowie innerhalb des Planungsgebiets zu vermeiden, werden Dachaufbauten und technische Anlagen in ihrer Zweckbestimmung, Lage, Größe und Höhe beschränkt. Die Nutzung der Dächer für Dachgärten und Dachterrassen zum Aufenthalt ist aus Lärmschutzgründen nicht zulässig.

Technische Anlagen sind auf den Dachflächen zulässig. Ihre Höhe wird auf maximal 3,0 m über Oberkante Belag der Dachfläche beschränkt. Sie sind aus gestalterischen Gründen mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Außenkante der Dachfläche zurückzusetzen und soweit möglich, zu bündeln.

Um sicherzustellen, dass die Abgase der Kraft-Wärme-Kopplungsanlage in ausreichender Höhe über Dach der Wohnbebauung ins Freie geführt werden können, sind Kamine für die festgesetzte KWK-Anlage von der Höhenbegrenzung und Anordnung von den sonstigen Festsetzungen auf den Dächern ausgenommen. Zugunsten eines geordneten Erscheinungsbildes sind die Kamine der KWK-Anlage in den angrenzenden Baukörper zu integrieren.

Als Beitrag zur Erreichung der ökologischen Zielsetzungen sind technische Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie (z. B. Solaranlagen) ohne Flächenbegrenzung allgemein zulässig.

Die festgesetzte extensive Dachbegrünung entfaltet positive ökologische Wirkungen, z. B. auf Wasserhaushalt (Rückhaltung), Stadtklima (Verdunstung), Lufthygiene (Staubbindung) und Energiebilanz (zusätzliche Wärmedämmung). Ausgenommen von dieser Festsetzung sind die Bereiche, in denen notwendige technische Anlagen auf den Dachflächen installiert werden. Solaranlagen sind mit der Dachbegrünung zu kombinieren.

Die Dachbegrünung, unter für Solaranlagen genutzten Flächen (Anordnung flächenmäßig übereinander), erhöht deren Wirksamkeit und die Verdunstung sowie den thermischen Ausgleich. Bei flächenmäßig getrennter Anordnung der Anlage von der Dachbegrünung (Anlage neben der Dachbegrünung) wird die für die Solarnutzung heranzuziehende Fläche begrenzt und der Aufbau der Dachbegrünung muss erhöht werden, um den ökologisch positiven Effekt einer Dachbegrünung weiterhin nutzen zu können und die geringere Fläche über eine größere Substrathöhe auszugleichen.

Um eine ansprechende Fassade zu gewährleisten sind die Fassaden von Antennen und Satellitenanlagen freizuhalten und nur auf Dachflächen zulässig.

4.14. Werbeanlagen

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen getroffen, die den Umfang an Werbung wirkungsvoll regeln und optische Beeinträchtigungen minimieren, ohne Werbung grundsätzlich zu unterbinden. Werbeanlagen sollen nur hinweisenden Charakter haben und den Standort der gewerblichen Nutzung kenntlich machen. Sie sollen das städtebauliche und freiraumplanerische Erscheinungsbild nicht stören und sich in Um-

fang, Form und Farbgebung der Architektur anpassen.

Werbeanlagen und Fassadenbeleuchtungen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen sowie sich bewegende Werbeanlagen sind wegen ihrer zu großen Dominanz im öffentlichen Raum und der daraus resultierenden Unruhe ausgeschlossen. Darüber hinaus sind Skybeamer, Laserstrahler und ähnliche Einrichtungen auf Grund ihrer störenden Wirkung auf die weitere Umgebung des Planungsgebietes unzulässig.

Mit der Beschränkung der Werbeanlagen nur parallel zur Fassade und dem Ausschluss von frei stehenden Werbeanlagen wird eine Aufdringlichkeit vermieden und der Umfang grundsätzlich auf ein verträgliches Maß reduziert.

In den Allgemeinen Wohngebieten wird zum Schutz der umgebenden Nachbarschaft die Höhenlage der Werbeanlage auf den Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses beschränkt.

Werbeanlagen im Bereich von Fensterflächen sind grundsätzlich unzulässig. Dies trägt zum einen dazu bei, optische Beeinträchtigung von Fassaden gering und für ihre eigentlichen Funktionen (Belichtung, Belüftung) frei zu halten.

Die von der Autobahn aus sichtbaren Werbeanlagen bedürfen einer Zustimmung nach § 33 StVO durch die Autobahndirektion Südbayern. Hierzu sind die betroffenen Werbeanlagen bei Neuerrichtung oder Änderung im Detail der Autobahndirektion Südbayern gesondert vorzulegen. Dies gilt auch für Werbeanlagen in der Bauphase. Die Vorgaben der Richtlinien zur Werbung an (Bundes-)Autobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht sind dabei einzuhalten. Das heißt, dass generell bei allen Werbeanlagen, die von der Autobahn bzw. deren Anschlussstellenäste aus sichtbar sind, nur Firmennamen und Logos erlaubt sind.

4.15. Abgrabungen, Aufschüttungen und Bodenmodellierungen

Für eine ruhige Gestaltung und gute Nutzbarkeit der Freiflächen werden Aufschüttungen und Geländemodellierungen grundsätzlich ausgeschlossen.

Dennoch sind Aufschüttungen im Zusammenhang mit der östlichen Lärmschutzanlage zulässig, um die jeweilige Anbindung an die Umgebung zu gewährleisten.

Geländemodellierungen als Mulde sind aufgrund des Lärmschutzes, in der landschaftsgerecht zu gestaltenden Freifläche entlang der BAB A 8 zur Errichtung der dort geplanten Spielfläche notwendig und daher zulässig.

Geringe Bodenmodellierungen zur Herstellung barrierefreier Anschlüsse an erhöhte Erdgeschossfußböden werden teilweise zugelassen, um eine barrierefreie Erschließung auch ohne Lifte in den Erdgeschossen sicherzustellen.

Auch im Bereich der Spielinseln im Anger (auf der Tiefgarage) sind Aufschüttungen bis zur Sitzkante möglich, um die Wuchsbedingungen für Bäume zu verbessern.

Die Wohnungsgärten der Gebäude im Bauraum 8 bis 9 können bei Ausbildung von Sockelgeschossen angehoben werden, um den Höhenanschluss an die Wohnungen zu ermöglichen. In diesem Fall ist der Höhenversatz durch bauliche Elemente wie Stütz- oder Sitzmauern einheitlich zu gestalten, um ein ruhiges und einheitliches Erscheinungsbild am Anger zu gewährleisten.

Um attraktive Kinderspielflächen in der öffentlichen Grünfläche gestalten zu können, werden Bodenmodellierungen zugelassen.

4.16. Grünordnung allgemein

Die Festsetzungen der Grünordnung auf den öffentlichen Grünflächen und auf den privaten Freiflächen stellen sicher, dass die dargestellten Ziele und Konzepte zur Landschafts- und Freiraumplanung umgesetzt werden. Die unterschiedlichen Freiflächen werden durch ein Netz von Wegen gut miteinander und auch mit der Umgebung verbunden. Durch die Verlegung des Fußweges (entlang der Autobahn) auf die westliche Seite der Lärmschutzanlage bleibt auch die Nord-Süd-Wegeverbindung erhalten.

Damit soll eine ablesbare städtebauliche und landschaftliche Gliederung des Gebietes und Identitätsbildung durch den Ausbau klarer und in sich differenzierter Freiräume erreicht werden:

- Der landschaftsgerecht gestaltete Freiraum im Bereich westlich des Lärmschutzwalles (Allmende), einschließlich der Gestaltung der Lärmschutzanlage mit den östlich zur BAB A 8 gelegen Flächen,
- einen innenliegenden, überwiegend befestigten Anger,
- eine öffentliche parkartig gestaltete Grünfläche zwischen den Punkthäusern und der Bestandsbebauung an der Münchberger Straße im Sinne einer Streuobstwiese.

Zugleich wird ein großzügiges und attraktives Angebot für die wohnungsnaher Erholung sichergestellt. Alle Freiflächen, mit Ausnahme der privaten Wohnungsgärten, sind gemeinschaftlich nutzbar, offen zugänglich und mit der Umgebung verknüpft. Der vorhandene Baumbestand wird aus ökologischen und gestalterischen Gründen soweit möglich erhalten. Damit und durch eine landschaftsgerechte Bepflanzung wird auch den Belangen des Orts- und Landschaftsbildes Rechnung getragen.

Eine dauerhaft zu erhaltende Durchgrünung des Planungsgebiets wird durch die Festsetzung einer nachhaltigen Bepflanzung in allen Freiräumen gewährleistet. Durch die Festsetzung von Mindestpflanzgrößen wird eine raumwirksame Durchgrünung von Beginn an sichergestellt. Um für die Bäume in Belagsflächen und auf den Tiefgaragen gute Standortbedingungen zu sichern, werden Anforderungen an die Größe und Beschaffenheit der Pflanzflächen festgesetzt.

Um Zwänge im Bauvollzug zu vermeiden, sind für den gestalterischen und planerischen Spielraum Abweichungen von den Festsetzungen zulässig.

Die Bestimmungen der Freiflächengestaltungssatzung vom 23.04.1996 gelten darüber hinaus entsprechend.

4.17. Grünordnung in den Baugebieten

Die privaten Freiflächen für die künftigen Bewohner*innen unterscheiden sich in den verschiedenen Bereichen des Planungsgebietes.

Der Anger zwischen der Riegelbebauung im Osten und den Punkthäusern im Westen ist als gemeinschaftlich nutzbarer Kommunikations- und Erholungsraum konzipiert, wird vom Fahrverkehr freigehalten und dient zugleich der internen Erschließung des gesamten Baugebietes. Hier finden sich auch die notwendigen Spielflächen, die als erhöhte, begrünte Spielinseln im Anger liegen. Die gesamte Platzfläche ist als erweiterte Spielfläche für Bewegungsspiele der Kinder angelegt und bietet Platz für Nachbarschaftsfeste, etc.. Bäume und Sträucher können im Angerbereich entweder randlich zwischen den Gebäuden und den Festflächen, in den privaten Wohnungsgärten oder in den Spielinseln gepflanzt werden.

Ergänzend zu den Spiel- und Aufenthaltsangeboten im Angerbereich und der öffentlichen Grünfläche sind auf der Allmende entlang des Lärmschutzwalles das Durchstreifen, Spazieren gehen, und eine gärtnerische Nutzung wie z. B. „Grabeland“ möglich.

Es werden Gehölze zum Erhalt festgesetzt, die einen ökologischen und gestalterischen Wert für das Planungsgebiet aufweisen. In der Baumgruppe im Nordosten befindet sich ein Baum mit einer Höhlung. Dieses potenzielle Quartier für Fledermäuse ist von einem Eingriff nicht betroffen, da der Erhalt dieses Baumes sichergestellt wird.

Zur Unterstützung der Grundwasserneubildung und des Mikroklimas werden befestigte Flächen auf den funktionell notwendigen Umfang beschränkt, Flächen für die Feuerwehr sind außerhalb befestigter Flächen wasserdurchlässig und begrünt auszuführen.

Aus gestalterischen wie auch aus klimatischen Gründen sind die im Plan als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen mit standortgerechten Laubbäumen, Rasen- oder Wiesenflächen und Hecken zu begrünen und zu bepflanzen. Dies wird unterstützt durch die Vorgabe je 200 m² der nicht überbauten Grundstücksflächen mindestens einen großen, mittelgroßen und/oder kleinen Laubbaum zu pflanzen. Baumbestand, der diesen Kriterien entspricht, ist darauf anzurechnen. Ausgenommen hiervon ist lediglich der östlich der geplanten Lärmschutzwand vorhandene Gehölzbestand, der zum Erhalt festgesetzt ist.

Im Planungsgebiet sind Wohnungsgärten entsprechend den hinweislichen Darstellungen im Plan zulässig. Da diese wesentliche Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Angers besitzen, werden weitere Regelungen zu Einfriedungen, Sichtschutzelementen und Geländehöhen festgesetzt. Entlang der Bebauung in den Bauräumen 8 und 9 sind die Gärten aus Gründen des Lärmschutzes ausschließlich auf der Westseite, dem Anger zugeordnet, zulässig.

Die verbleibenden Freiflächen bleiben der gemeinschaftlichen Nutzung vorbehalten, um das Gemeinschaftsgefühl zu stärken und Angebote für Bewohner*innen der oberen Geschosse vorzuhalten.

Die zulässigen Heckenelemente zur Einfriedung und die Sichtschutzelemente zwischen den privaten Wohnungsgärten stellen einen ausreichenden Schutz der Privatsphäre dar, ohne die Weitläufigkeit und Übersichtlichkeit der Gesamtanlage einzu-

schränken.

Das Niederschlagswasser ist entsprechend der städtischen Entwässerungssatzung auf dem Baugrundstück zu versickern. Für die Entwässerung des Lärmschutzwalles sind entlang der Wegefläche konzeptionell flache Versickerungsflächen bzw. -mulden vorgesehen. Diese werden Teil der Landschaftsgestaltung der Allmende.

Das Oberflächenwasser aus den überbauten und versiegelten Flächen wird über Rigolen versickert.

Die Fassadenbegrünung, die an nicht transparenten Teilflächen der Lärmschutzwänden zwischen den Bauräumen festgesetzt wird, dient zum Einen der optischen Einbindung (Ortsbild) und zum Anderen leistet sie einen wenn auch geringen, ökologischen und kleinklimatischen Beitrag.

Die TG-Abfahrt am Bauraum 4 wird überdacht festgesetzt, um gestalterischen Spielraum für eine Begrünung (u.a. Fassadenbegrünung) zu schaffen.

4.18. Grünordnung auf öffentlichen Grünflächen

Zur Gliederung des Planungsgebietes und zur räumlichen und funktionalen Verknüpfung des neuen Baugebietes mit dem Bestand, wird eine öffentliche Grünfläche in ausreichender Breite festgesetzt. Sie ist allgemein zugänglich und steht allen Anwohner*innen als attraktiver Freiraum zur Verfügung. Um die Erholungs- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, werden Angebote für Freiraumnutzungen, wie Spielplätze, Flächen für freies Spielen und Sitzmöglichkeiten für den Aufenthalt im Grünen gemacht. Die Streuobstwiese mit naturnahen Wiesen ist wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Grünfläche und entsprechend diesem Leitbild umzusetzen. Um gestalterische Spielräume hinsichtlich der Baumpflanzungen zu eröffnen, können auch teilweise sonstige Laubbäume verwendet werden. Mit der Herstellung und extensiven Pflege naturnaher Wiesen wird der Artenvielfalt und ihrer ökologischen Bedeutung Rechnung getragen.

Um in der öffentlichen Grünfläche die erforderlichen Flächen für Aufenthalt, Erholung, Spiel und Sport gewährleisten zu können, können bis zu 50 % der Wiesenflächen als Spiel- und Sportrasenflächen ausgebildet werden.

4.19. Einfriedungen

Um einen insgesamt offenen Charakter und die Durchlässigkeit im gesamten Gebiet zu sichern, werden Einfriedungen nur für Bereiche zugelassen, in denen Sicherheitsbelange (z. B. Außenspielflächen für die Kindertageseinrichtung) dies erfordern oder für eine ungestörte Privatsphäre (z. B. Wohnungsgärten) gewünscht oder erforderlich ist.

Dabei ist es das Ziel, einerseits ein durchgängiges Erscheinungsbild zu gewährleisten, andererseits durch Differenzierung die Individualität einzelnen Bauabschnitte zu

unterstreichen.

Um dem Bedürfnis der Bewohner*innen nach Ruhe und Privatsphäre nachzukommen, sind zwischen den Terrassen Trennwände zulässig.

Um spielende Kinder in den Kinderspielflächen der öffentlichen Grünfläche zu schützen, können diese umzäunt werden.

Die Festsetzungen zu Art, Gestaltung und Eingrünung sollen zu einem einheitlichen und angenehmen Erscheinungsbild des Gebietes beitragen.

4.20. Feuerwehr und Brandschutz

Mit dem vorliegenden städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzept und den Festsetzungen des Bebauungsplans werden die Voraussetzungen geschaffen, dass den Belangen der Feuerwehr bei der Realisierung der Bauvorhaben ausreichend Rechnung getragen werden kann. Grundsätzlich trägt der Bauherr die Verantwortung für die Belange des vorbeugenden Brandschutzes und muss die notwendigen Flächen für die Feuerwehr auf dem eigenen Grundstück vorsehen.

Die Hauptzufahrten für die Feuerwehr in das Planungsgebiet erfolgen über die Verlängerung der Obernzeller Straße und der Kronacher Straße sowie für WA 1 über die Münchberger Straße. Das Konzept des vorbeugenden Brandschutzes sieht vor, dass die Wohnungen im WA 2 überwiegend über den Anger erreicht werden, da das Planungsgebiet aufgrund der Entfernungen zu öffentlichen Straßen mit Löschfahrzeugen und Hubrettungsfahrzeugen befahren werden muss.

Für die Wohnungen im Bauraum 1 bis 7 erfolgt die Erreichbarkeit je nach Höhenentwicklung über Handleitern (bis drei Geschosse) bzw. über die Angerfläche sowie den Flächen zwischen den geplanten Punktgebäuden. Um das Maß der Versiegelung im Planungsgebiet nicht unnötig zu erhöhen, sind diese Flächen wasserdurchlässig und begrünt herzustellen. Die Aufstellflächen für die Feuerwehr inklusive des hindernisfreien Geländestreifens kommen außerhalb der öffentlichen Grünfläche zu liegen. Sie sind so konzipiert, dass eine (teilweise) Umfahrung der fünf- und sechseckigen Gebäude ermöglicht wird. In einzelnen Bereichen erfolgt die Feuerwehr-Erschließung über Stichwege und Rückstoßflächen für die Abfahrt nach dem Einsatz. Diese sind zwischen den Bauräumen 1 bis 7 und südlich des Bauraumes 7 vorgesehen.

Die Angerfläche nordöstlich von Bauraum 7 ist in ihren Ausmaßen ausreichend für das Wenden eines Feuerwehrfahrzeuges (> 22.00 m).

Die Feuerwehrezufahrt zu den Bauräumen 8-10 soll ausschließlich von Westen über den Anger erfolgen. Die Wohnungen müssen hier mit durchgesteckten Grundrissen zur Aufstellfläche für die Feuerwehr geplant werden.

Für den Bauraum 10 ist ein zweiter baulicher Rettungsweg erforderlich. Zur Sicherstellung von Lösch- und Rettungsmaßnahmen sind zwischen den Bauräumen 8 bis 10 Durchgänge innerhalb der Schallschutzwände erforderlich. Diese sind entsprechend der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr möglichst gradlinig mit mindestens 1,25 m Breite auszuführen. Einzelne Türen können Durchgänge auf 1,00 m Breite verengen. Beim Einbau von nicht offenbaren Fenstern und bei der Errichtung von Doppel- oder Schallschutzfassaden, ist die Grundrissgestaltung und die Freiraumplanung den Anforderungen des Brandschutzes anzupassen.

Hinweis zu den Durchgängen innerhalb der Schallschutzwände:

Auch wenn im EG die Lärmschutzwände geöffnet sind, ist ein ausreichender Schutz vor Verkehrslärm an den Plangebäuden vorhanden (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV). Es wird jedoch empfohlen die Schallschutzverbindungen möglichst geschlossen zu halten, da dadurch unter anderem auch der subjektive Schutz vor Verkehrslärm gestärkt wird. Eine Öffnung würde vor allem in den ebenerdigen Freibereichen (Aufpunkthöhe 2 m) zu Erhöhungen der Verkehrslärmbelastungen führen, auch wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Deshalb sind geeignete bauliche Maßnahmen (z. B. Lärmschleuse, dem Durchgang vorgestellte bauliche Maßnahmen, etc.) auszuführen.

Beim Einbau von nicht öffentbaren Fenstern und bei der Errichtung von Doppel- oder Schallschutzfassaden, ist die Grundrissgestaltung und die Freiraumplanung den Anforderungen des Brandschutzes anzupassen.

4.21. Versorgung – Energie (Wärme, Strom), Wasser

Hinsichtlich der vorgesehenen Energieversorgung des Gebietes wurden - da eine Erschließung über eine öffentliche Fernwärmeversorgung nicht möglich, eine öffentliche Gasversorgung aber vorhanden ist - als Varianten eine Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung in Verbindung einer Gasbrennwertanlage und eine Wärmepumpenanlage (WP) in Verbindung mit einer Gasbrennwertanlage betrachtet, die beide entsprechend der Anforderungen des EEWärmeG realisiert werden können.

Hinsichtlich der Wärmepumpenanlage wäre dabei die Nutzung von Geothermie und Umweltwärme vorgesehen, sofern entsprechende geologische Anforderungen erfüllt werden können. Um dies zu beurteilen, sind genauere Erkundungen erforderlich.

Daher wird der Bebauungsplanung die Energieversorgung unter Einhaltung des EEWärmeG mit der Kombination aus einer Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung und einem Gas-Brennwertgerät zugrunde gelegt und die Errichtung der hierfür erforderliche baulichen Anlage ermöglicht.

Energieversorgung durch eine KWK-Anlage

Am Südende des Bauraumes 8 wird eine Umgrenzung für eine unterirdische Nebenanlage festgesetzt, um die unterirdische Errichtung einer Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung) zu ermöglichen. Diese Anlage soll mit Gas betrieben werden und die geplante Wohnbebauung sowie die Kindertageseinrichtung mit Wärme und Strom versorgen. Aufgrund der geplanten Größe (Feuerungswärmeleistung <1 MW) ist die nicht genehmigungsbedürftige Anlage hilfsweise nach TA Luft zu beurteilen. Der Schornstein der geplanten Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung soll in den Baukörper integriert werden und kann die Dachoberkante um 3,00 m überragen. Somit werden die Höhenvorgaben der TA Luft für Schornsteine erfüllt. Die Emissionen an Stickstoffdioxid im Abgas überschreiten die gemäß TA Luft vorgegebene Massenkonzentration von 0,5 g/m³ nicht. Auf eine detaillierte rechnerische Ermittlung der Luftschadstoffbelastung kann daher verzichtet werden und Konflikte mit der Wohnnachbarschaft können ausgeschlossen werden.

Auf Ebene der Genehmigungsplanung ist zu prüfen, dass sich die Schornsteinöffnung mindestens 3 m über Dachoberkante befindet sowie dass die Vorgaben der TA Luft für die Emissionen eingehalten werden oder bei Überschreitung der Bagatellmassenstrom der TA Luft eingehalten wird. Bei Überschreitung der Massenkonzentration und des Bagatellmassenstroms werden Ausbreitungsberechnungen zur Ermittlung der Schornsteinhöhe notwendig. Davon ist jedoch beim geplanten Umfang der gesamten Anlage nicht auszugehen. Über 3,00 m über Dachoberkante hinausgehende Schornsteinhöhen sind gemäß Satzung möglich, da für die Abluftkamine eine Ausnahme gegenüber den übrigen Dachaufbauten getroffen wird und für diese keine Beschränkungen bestehen.

Strom

Innerhalb des Planungsumgriffes befinden sich im Süden (im Bereich der Anbindung des Baugebietes an die Fasangartenstraße) in den beiden Grundstücken Flurstück Nr. 1042/8 (im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung) und im Flurstück Nr. 810/0 (im Eigentum der IHM) eine Stromtrasse bestehend aus Beleuchtungskabeln, Nieder- und Mittelspannungskabeln. Zur elektrischen Erschließung des Wohngebietes ist je nach Leistungsbedarf evtl. eine oder mehrere Trafostationen erforderlich, die in der Gemeinschaftstiefgarage vorzusehen ist.

Wasser

Das neue Wohngebiet kann an das bestehende Wasserversorgungsnetz angeschlossen werden.

4.22. Nachhaltigkeit, Gender Mainstreaming, Inklusion

Aspekte der Nachhaltigkeit sind essentielle Bestandteile aller Planungsschritte. Im Rahmen der Planung werden dabei unter Bezug auf die zuvor genannten Rahmenbedingungen und Eckdaten – insbesondere soziokulturelle, ökonomische und ökologische Qualitätskriterien integriert betrachtet und bewertet. Als wichtiger Baustein für die nachhaltige Entwicklung werden dabei auch Belange des Klimaschutzes berücksichtigt (siehe auch Umweltbericht unter 7.2.6.).

Die Landeshauptstadt München hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 die weitgehende Klimaneutralität (0,3 t CO₂-Äquivalente) zu erreichen und bis zum Jahr 2030 die energiebedingten Treibhausgasemissionen auf 3 t CO₂-Äquivalente pro Einwohner und Jahr zu reduzieren.

Kompakte Bauformen, das flächensparende Erschließungskonzept sowie die Regelungen zu Dachgestalt und Dachaufbauten sind wichtige Einflussfaktoren und Voraussetzungen für die Nachhaltigkeit der Planung. Mit dem Bebauungsplan wird die Errichtung einer Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung ermöglicht. Unabhängig vom Bebauungsplan bestehen Vorgaben z. B. hinsichtlich des Energiestandards für städtische Bauvorhaben.

Die Planung wird zudem im Sinne einer gendergerechten Planung und gemäß den

Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen entwickelt werden. Im Sinne eines Gender Mainstreaming sind deshalb beispielsweise die Freibereiche so gestaltet, dass eine weitgehend angstfreie Benutzung für Frauen, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen in einer hohen Aufenthaltsqualität, insbesondere durch die Schaffung gut einsehbarer und belebter Bereiche und Wege sowie durch Sichtverbindungen dorthin und zu Orientierungspunkten erreicht werden. Es soll ein kinder- und familiengerechtes Wohnquartier entstehen.

Bei städtebaulichen, grünplanerischen und verkehrsplanerischen Zielen sind die Forderungen der Inklusion zu berücksichtigen.

Sämtliche der Erschließung und der gebäudebezogenen Nutzung dienende Flächen auch in der Gemeinschaftstiefgarage müssen barrierefrei erreichbar und nutzbar sein. Die Freiflächen und alle Spielplätze sind barrierefrei zu gestalten. Der Lärmschutzwall im Osten ist aufgrund seiner besonderen Anforderungen nicht zwingend barrierefrei herzustellen. Das Niveau des Erdgeschosses Oberkante Fertigfußboden im Bauraum 8 und 9 ist im Fall einer Nutzung des Erdgeschosses für Wohnzwecke als Hochparterre bis maximal 0,9 m über Gelände auszubilden und über die Treppenhäuser barrierefrei an das Geländeniveau der angrenzenden Erschließungsfläche anzuschließen.

4.23. Stadtklima

Das Planungsgebiet liegt am Stadtrand von München und an einer Kaltluftleitbahn, die Umgebung weist eine gute Durchlüftung auf. Die Grün- und Freifläche dient einer hohen Kaltluftlieferung und weist eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung auf (siehe Umweltbericht Ziffer 7.2.6. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima).

5. Wesentliche Auswirkungen der Planung

Es treten folgende wesentliche Auswirkungen auf:

Städtebau

- Veränderung von bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen zur Schaffung eines zeitgemäßen und städtebaulich qualitätsvollen Wohnquartiers mit einer einhergehenden Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes,
- Schaffung von Flächen für Wohnungsbau auf ca. 3,8 ha für etwa 550 Einwohner*innen inklusive der erforderlichen Kindertageseinrichtung,
- Arrondierung der Siedlung zur Autobahn,
- Schaffung von Gebäudestrukturen, die einen baulichen Schutz gegenüber der Immissionsbelastung entlang der BAB A 8 im Osten und der Bahntrasse im Norden für die geplante und für die bestehende Wohnbebauung bilden.

Freiraum / Umwelt

- Schaffung von gut nutzbaren privaten Freiflächen und öffentlichen Grünflächen auch für die Öffentlichkeit,

- Errichtung einer Lärmschutzanlage zum Schutz der Neuplanung und der Freiflächen gegenüber dem Verkehrslärm der BAB A 8 und der Bahntrasse,
- Zunahme der Versiegelung (von ca. 2,8 % auf 53,1 %).
- Verlust von bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen zugunsten von dringend erforderlichem Wohnungsbau

Verkehr

- Anschluss an das bestehende Straßenverkehrsnetz in Verlängerung der Obernzeller Straße und der Kronacher Straße,
- Aufnahme und Weiterführung des Neuverkehrs aus dem Planungsgebiet durch das umliegende Straßennetz,
- Schaffung örtlicher Fuß- und Radwegebeziehungen und Einbindung des Areals in das bestehende Wegenetz.

Artenschutz, Eingriffsregelung

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden mit Hilfe allgemeiner und spezifischer Schutzmaßnahmen (für Zauneidechse) vermieden.

Die Umsetzung des Bebauungsplanes verursacht Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere Versiegelungen von Böden, die ausgeglichen werden müssen.

Die Berechnung der flächenhaften Eingriffe ergibt einen Ausgleichsbedarf von ca. 1,7 ha. Diese werden auf dem städtischen Grundstück (Flurstück Nr. 730, Gemarkung Solln) nachgewiesen.

Detailliertere Ausführungen zum Artenschutz und der Eingriffsregelung sind im Umweltbericht unter Ziffer 7.3. und 7.4. zu finden.

6. Sozialgerechte Bodennutzung / Kosten / Maßnahmen

Da die Landeshauptstadt München im April 2020 die privaten Grundstücke im Umgriff des Bebauungsplanes erworben hat, befinden sich nun alle Flächen im städtischen Eigentum. Es ist daher kein städtebaulicher Vertrag erforderlich.

Städtebauliche Planungen auf ausschließlich städtischem Eigentum werden grundsätzlich nach den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN abgewickelt.

Die Referatsübergreifende SoBoN Arbeitsgruppe hat der Planung am 13.04.2016 zugestimmt.

Durch die Realisierung des Bebauungsplanes werden Kosten und Lasten ausgelöst, die ursprünglich anteilig von den Grundstückseigentümern (Landeshauptstadt und privater Investor) zu tragen gewesen wären. Nun sind diese Lasten seitens der Landeshauptstadt München zu tragen. Die Kosten und Lasten wurden jedoch in den Kaufverhandlungen berücksichtigt:

- Altlastensanierung,
- Bestellung von Dienstbarkeiten sowie Herstellung und Unterhalt der im Plan vorgesehenen Geh- und Fahrrechtsflächen,
- Herstellung, Bereitstellung und Bindung von gefördertem Wohnungsbau entsprechend späterer Beschlüsse des Kommunalreferates,

- Kostentragung für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur,
- Herstellung der erforderlichen Kindertageseinrichtung,
- Herstellung der öffentlichen Straßen- und Grünflächen,
- Herstellung eines Lärmschutzwalls,
- Umsetzung der erforderlichen artenschutzrechtlichen Maßnahmen,
- Bauverpflichtung, insbesondere für die Reihenfolge der Baumaßnahmen,
- Einhaltung der Gestaltungsregelungen und Durchführung von Verfahren zur Qualitätssicherung,
- Nachweis der Kampfmittelfreiheit,
- Zahlung der Kosten des Bebauungsplanes,
- Planung, Sicherung und Herstellung von erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.

Durch den inzwischen vollzogenen Flächenerwerb befindet sich das gesamte Planungsgebiet in städtischer Hand. Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 18.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17745) das Kommunalreferat beauftragt, zusammen mit der Stadtkämmerei die Möglichkeiten einer Förderung nach der 2. Säule des Wohnungspaktes Bayern (KommWFP) auszuloten und den Stadtrat über die Ergebnisse gesondert zu informieren. Für eine anteilige Förderung eines Bauvorhabens nach KommWFP muss die Stadt selbst Eigentümerin der Flächen bleiben und die Maßnahme im städtischen Haushalt abbilden. Die Aufteilung der Wohnbauarten bei einer Umsetzung des Baurechts im Anschluss orientiert sich am Wohnpolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“ in der fortgeschriebenen Fassung vom 02.10.20219 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V15241).

7. Umweltbericht

7.1. Einleitung

7.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes

Das Planungsgebiet liegt im 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten am südlichen Stadtrand Münchens, im Osten direkt angrenzend an den 16. Stadtbezirk Ramersdorf-Perlach.

Geplant ist die Schaffung eines Wohnquartiers für unterschiedliche Einkommensgruppen mit ca. 230 Wohneinheiten und den erforderlichen sozialen Einrichtungen sowie privaten und öffentlichen Grünflächen.

7.1.2. Festgelegte Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung sind (rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben)

Neben den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen, wie dem Baugesetzbuch, den Natur- und Denkmalschutzgesetzen, der Immissionsschutz-, Abfall- und Wassergesetzgebung, wurden im konkreten Fall insbesondere beachtet:

Regionalplan Region München (Stand 2014)

Nach dem Regionalplan für die Region München zählt das Planungsgebiet zu den Bereichen, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen.

Flächennutzungsplan

Im gültigen Flächennutzungsplan ist das Planungsgebiet als Reines Wohngebiet (WR) und Kleingarten (KG) und in einem Streifen entlang der BAB A 8 als Sonstige Grünfläche (SG) dargestellt.

Eine Änderung des Flächennutzungsplans ist daher erforderlich.

Arten- und Biotopschutzprogramm Stadt München (ABSP)

Die relevanten Ziele sind die Nutzungsextensivierung und Strukturanreicherung in strukturarmen, überwiegend ackerbaulich genutzten Gebieten und der Erhalt und Entwicklung der Kulturlandschaft auf der Grundlage des naturräumlichen Leitbildes. Sonstige umweltrelevante Ziele in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen sind nicht bekannt.

7.1.3. Festlegung von Untersuchungsrahmen und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Der Untersuchungsrahmen und der Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wurden in einem Scoping-Termin am 17.07.2017 mit den zuständigen Fachbehörden ermittelt.

Aufgrund der nicht vorliegenden Betroffenheit wird im Bereich des Schutzgutes „Mensch/seine Gesundheit/Bevölkerung“ der Wirkungsbereich „Sonstiger Lärm“ nicht behandelt. Ebenso ist das Schutzgut Oberflächengewässer nicht relevant für das Planungsgebiet.

Der erforderliche Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft (gemäß §§ 14, 15 Bundesnaturschutzgesetz, § 1a Abs. 3 Baugesetzbuch) wird auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 1999/2003, ermittelt.

7.1.4. Systematik der Beschreibung der Umweltauswirkungen auf Schutzgüter und Umweltbelange sowie deren Wirkungsbereiche

Im Rahmen des Umweltberichts werden die Umweltauswirkungen auf einzelne Schutzgüter und Umweltbelange sowie deren vielfältige Wirkungsbereiche beschrieben und bewertet. Die Angaben zu den einzelnen Wirkungsbereichen erfolgen vollständig in nachstehender Systematik:

- **Bestandsaufnahme** der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussicht-

- lich erheblich beeinflusst werden)
- **Prognose** über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung
 - **Prognose** über Entwicklung des Umweltzustandes **bei Nichtdurchführung der Planung**
 - **Geplante Maßnahmen**, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug angewandt werden
 - Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (**Berücksichtigung**)
 - Zur übersichtlichen Darstellung und besseren Lesbarkeit wird im Bericht jeweils nur der fett gedruckte Begriff zur Textgliederung verwendet.

7.2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

7.2.1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch / seine Gesundheit / Bevölkerung

7.2.1.1. Wirkungsbereich Lärmbelastung

Bestandsaufnahme

Verkehrslärm

Maßgebend für die Verkehrslärmeinwirkungen im Planungsgebiet sind die an das Planungsgebiet angrenzenden Straßen (BAB A 8, Fasangartenstraße, Münchberger Straße) sowie die Straßenverkehrswege im weiteren Umfeld des Planungsgebietes (Balanstraße, Obernzeller Straße, Eslarner Straße, Kronacher Straße, Kleinfeldstraße, Mitterteicher Straße). Ferner treten relevante Verkehrslärmeinwirkungen aus Schienenverkehr durch die Bahnstrecke Nr. 5552 München Giesing–Kreuzstraße (S 7) auf. Das Planungsgebiet ist dadurch zum Teil sehr hohen Verkehrslärmpegeln ausgesetzt.

Anlagenlärm

Relevante Anlagenlärmimmissionen im Planungsgebiet können von der östlich gelegenen städtischen Kompostieranlage sowie von dem Hotel an der Fasangartenstraße 92 ausgehen.

Sportanlagen befinden sich nicht im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebiet

Sonstige Lärmeinwirkungen sind nicht vorhanden.

Prognose bei Durchführung der Planung

Verkehrslärm

An den Rändern des Planungsgebietes, insbesondere im Norden zur Bahn und im Osten zur BAB 8 werden weiterhin sehr hohe Verkehrslärmpegel auftreten. Zum Schutz der Freiflächen und des rückwärtigen Planungsgebietes sind daher Maßnah-

men zum aktiven Schallschutz (Lärmschutzanlage bzw. geschlossene Bebauung) erforderlich. Insbesondere an den oberen Geschossen der Lärmschutzbebauung treten weiterhin sehr hohe Verkehrslärmpegel auf, weshalb in den unteren Geschossen zusätzliche eine fensterunabhängige Belüftungsmöglichkeit bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen erforderlich ist. Bei den Wohnungen in den oberen Geschossen muss dann ggf. mit besonderen Grundrisslösungen reagiert werden, da Fenster von schutzbedürftige Aufenthaltsräume an den lärmbelasteten Seiten nur mit noch weitergehenden lärmtechnischen Vorkehrungen möglich sind.

Die Festsetzungen berücksichtigen die Belange der Autobahndirektion Südbayern.

Neubau und wesentliche Änderung von Straßen

Im Zuge der Planung ist ein Straßenneubau durch die Verlängerung am Ende der Obernzeller Straße und am Ende der Kronacher Straße vorgesehen. Rechnerisch sind hierdurch keine relevanten Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft zu erwarten.

Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Rechnerisch sind keine relevanten Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft zu erwarten sind. Aufgrund der schallabschirmenden Wirkung der geplanten Bebauung zur BAB A 8 und zur Bahnstrecke sind grundsätzlich niedrigere Verkehrslärmpegel in der Nachbarschaft zu erwarten.

Anlagenlärm

Anlagenlärm besteht aus der Umgebung (Kompostieranlage und Hotel) sowie im Planungsgebiet. Geringfügige Überschreitungen der maßgeblichen Werte ergeben sich nur in für einen kleinen Teilbereich der Schallschutzbebauung, wo daher lüftungstechnisch erforderliche Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen ausgeschlossen werden.

Tiefgaragen

Er ergeben sich Schallemissionen an den Tiefgaragenrampen, im Norden einer in das Gebäude integrierten Tiefgaragenrampe sowie überdeckten Rampen in der Verlängerung der Obernzeller Straße und am südlichen Rand des Planungsgebietes zur Fasangartenstraße. Maßnahmen zur Schallreduktion als entsprechende Festsetzungen sind nur für die nördliche Tiefgaragenrampe erforderlich.

Geräusche von Kindertageseinrichtungen und Kinderfreispielflächen

Im Bebauungsplan wird eine Kindertageseinrichtung mit Kindergarten und Kinderkrippe sowie Kinderfreispielflächen festgesetzt. Dabei ist im Hinblick auf eine schalltechnisch günstige Situierung ein ausreichend großer Abstand der Kinderfreispielflächen zur bestehenden und geplanten Nachbarschaft vorgesehen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die bereits vorhandenen Lärmeinwirkungen würden sich auf die Umgebung in ihrem heutigen Zustand weiterhin auswirken. Inwiefern zusätzliche Schallquellen entstehen könnten, ist nicht absehbar.

Geplante Maßnahmen

- Errichtung einer Lärmschutzanlage entlang der BAB A 8,
- Errichtung von Lärmschutzverbindungen zwischen den Bauräumen der Riegelbebauung,
- Umsetzung umfangreicher Schallschutzmaßnahmen an den zu errichtenden Gebäuden (z. B. Fenster mit Schallschutzkonstruktionen, Schallschutzfenster mit fensterunabhängigen Lüftungen, Zulassungsbeschränkung bei Außenwohnbereichen, Grundrissorientierung),
- Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Bauabfolge: Die Nutzungsaufnahme der Baufelder/Baukörper im westlichen Plangebiet ist nur zulässig, wenn die schallabschirmende Bebauung in den östlichen Baufeldern sowie die Lärmschutzanlage zeitgleich oder zuerst durchgehend und ohne Zwischenräume errichtet werden. Zusätzlich ist die Nutzungsaufnahme der Riegelbebauung erst zulässig, wenn die Lärmschutzanlage zeitgleich oder zuerst errichtet wird.
- Integration der Tiefgaragenrampen in die Gebäude sowie Einhausung soweit notwendig und Umsetzung weiterer lärmdämmender Maßnahmen im Bereich der Tiefgaragenein- und -ausfahrten,
- Schalltechnisch günstige Situierung von Kinderfreispielflächen,
- Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bei der Konzeption und beim Betrieb der KWK-Anlage, Vermeidung tieffrequenter und tonhaltiger Geräusche.

Berücksichtigung

Die schalltechnische Untersuchung erfolgte auf der Grundlage der aktuell gültigen Normen (u. a. DIN 18005, 16. BImSchV) und der technischen Regelwerke (u. a. TA Lärm, DIN 4109). Um einen Sanierungsfall hinsichtlich des Autobahn lärms ausschließen zu können, wurden auch die Anforderungen der 24. BimSchV berücksichtigt.

7.2.1.2. Wirkungsbereich Erschütterungen

Bedeutung haben Erschütterungsquellen vor allem für Gebäude in deren Nahbereich, da sie diese zu Schwingungen anregen. Diese Schwingungen breiten sich aus und führen in Decken und Wänden zu Erschütterungsimmissionen und zur Abstrahlung von tieffrequentem Schall, dem sogenannten sekundären Luftschall.

Bestandsaufnahme

Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall auf das Planungsgebiet gehen durch den oberirdischen Schienenverkehr, der eingleisigen Bahnstrecke Nr. 5552 (S 7) aus. Sie befindet sich unmittelbar nördlich in einem Abstand von 6,00 m zum Geltungsbereich. Grundlage für die Betrachtung ist der einspurige Bestand. Zu einem eventuellen Ausbau liegen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München derzeit keine Kenntnisse vor.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die Planungsbebauung ist in einem Abstand von mindestens ca. 20,00 m zur nächstgelegenen Gleisachse zur Bahnböschung vorgesehen. An den Planungsgebäuden werden die Anforderungen der DIN 4150-2 hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen eingehalten. Die Anforderungen der TA Lärm bzw. DIN 45680 hinsichtlich der Innenraumpegel der Sekundärluftschallimmissionen werden jedoch überschritten. Der Mindestabstand von ca. 55,00 m zur Gleisachse der Bahnstrecke wird durch den Bauraum 10 unterschritten. Eine erhebliche Belästigung durch sekundären Luftschall kann ohne Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden.

Relevante Erschütterungen und Sekundärluftschalleffekte durch die geplante Kraft-Wärme-Kopplungsanlage können durch eine Entkopplung der Motoren und / oder durch Trennfugen verhindert werden.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die bestehenden Quellen für Erschütterungen bleiben bestehen. Neue relevante Erschütterungsquellen würden bei Nichtdurchführung der Planung aller Voraussicht nach nicht entstehen. Grundsätzlich ist ein zweispuriger Ausbau denkbar, derzeit aber wohl nicht vorgesehen.

Geplante Maßnahmen

- Festsetzung, dass schutzbedürftige Aufenthaltsräume in den Planungsgebäuden sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen durch technische bzw. konstruktive Maßnahmen, so zu schützen sind, dass hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen die gemäß TA Lärm vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragung innerhalb von Gebäuden eingehalten werden.
- Die Einhaltung der gestellten Anforderung ist durch erschütterungstechnische Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
- Konkretisierung von Schutzmaßnahmen im Bereich der Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung im weiteren Planungsverfahren.

Berücksichtigung

Die erschütterungstechnische Untersuchung erfolgte auf der Grundlage der aktuell gültigen Normen (u. a. DIN 4150, DIN 45669, DIN 45680) und der technischen Regelwerke (u. a. TA Lärm).

7.2.1.3. Wirkungsbereich Elektromagnetische Felder

Bestandsaufnahme

Unmittelbar nördlich der Geltungsbereichsgrenze befindet sich in einem Abstand von 6 m die eingleisige Bahnstrecke Nr. 5552 (S 7). Von der Oberleitung (je 15 kV, 16 $\frac{2}{3}$ Hz) gehen elektromagnetische Felder aus. Versorgungsleitungen wurden nicht festgestellt.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die Planungsbebauung ist in einem Abstand von ca. 20,00 m zur nächstgelegenen Gleisachse vorgesehen. Aufgrund des Abstandes zwischen Planbebauung und nächstgelegener Oberleitung ist im Planungsgebiet der Schutz der Allgemeinheit vor elektrischen und magnetischen Feldern der Bahnstromanlagen sichergestellt. Die Einhaltung der zulässigen Werte der 26. BImSchV schließt jedoch nicht aus, dass Beeinträchtigungen für besonders gefährdete Personen (z. B. Schwangere, Träger von Herzschrittmachern) bzw. Störungen elektrischer Verbraucher auftreten können. Dies ist im Einzelfall anhand der Exposition des Betroffenen und der Eigenschaften der Anlage zu beurteilen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die bestehenden Quellen für elektromagnetische Felder würden voraussichtlich bestehen bleiben. Neue relevante Quellen würden auch bei Nichtdurchführung der Planung aller Voraussicht nach nicht entstehen.

Geplante Maßnahmen

Schutzmaßnahmen sind nicht notwendig.

Berücksichtigung

Maßgebend für Beurteilung der Einwirkung elektrischer und magnetische Felder auf Menschen ist die 26. BImSchV.

7.2.1.4. Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung

Bestandsaufnahme

Bei der für die Bebauung vorgesehenen Fläche handelt es sich aktuell um landwirtschaftlich genutzte Flächen ohne künstliche Belichtung sowie um randliche Gehölzbestände. Mögliche Verschattungen sind bisher nur durch die vorhandenen Gehölzbestände gegeben.

Prognose bei Durchführung der Planung

Mit der Planung werden sich die Lichtverhältnisse im Planungsgebiet ändern. Der überwiegende Anteil der geplanten Gebäude weist Bauhöhen von drei bis vier Geschossen auf. In der Randbebauung zur BAB A 8 sind drei Gebäude mit fünf Geschossen vorgesehen. Bei den Punkthäusern werden Wandhöhen von 10,50 / 13,50 m festgesetzt, bei der Randbebauung sind Wandhöhen von 11,00 m / 14,50 m und 18,00 m zulässig. Bei Realisierung der Planung ergeben sich weitgehend die Abstandsflächen 1 H sowie in wenigen Fällen 0,5 H. An den Stirnseiten der Randbebauung (Bauraum 8/9, Bauraum 9/10) kommt es kleinflächig zu Überschneidungen der Abstandsflächen, ebenso zwischen den Punkthäusern (Bauraum 5/4). Bei einer Abstandsfläche von mindestens 0,5 H ist ein Lichteinfallswinkel von 45° sichergestellt. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung ist somit an einem Großteil der Außenwände anzunehmen. Wo dies nicht der Fall ist, kann diese durch eine an die städtebauliche Situation angepasste Grundrissgestaltung hergestellt werden. Zu Grundstü-

cken außerhalb des Bebauungsplanumgriffs sind die Abstandsflächenvorschriften des Art. 6 BayBO eingehalten. Der Nachbarschutz in Bezug auf eine ausreichende Belichtung und Belüftung ist somit gewährleistet.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die vorhandene landwirtschaftliche Nutzung mit weitgehend verschattungsfreien Flächen bliebe voraussichtlich bestehen.

Geplante Maßnahmen

- Höhenbeschränkung und konfliktvermeidende Anordnung der Baukörper und Grundrissorientierung mit nicht schützenswerten Nutzungen,
- Beschränkung der überbaubaren Grundstücksfläche durch Baugrenzen im Plan sowie ergänzende textliche Festsetzungen,
- Ggf. Orientierung von Wohnungsgrundrissen, insbesondere in den unteren Geschossen zu mehreren Gebäudeseiten,
- Anordnung von Nicht-Wohnnutzungen im Einzelfall in schlecht zu belichteten Bereichen (z. B. Erdgeschoss),
- Ausstattung von Aufenthaltsräumen mit hinreichend großen Fensterflächen.

Berücksichtigung

Die gesetzlich festgelegten Ziele und die Bestimmungen und fachlichen Normen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse (Art. 6 BayBO, DIN 5034) wurden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.1.5. Wirkungsbereich Erholung

Bestandsaufnahme

Das Planungsgebiet bildet angrenzend an ein bestehendes Wohngebiet einen zusammenhängenden Raum frei von Bebauung. Da der Freiraum von der Bahnlinie im Norden, von der stark befahrenen BAB A 8 im Osten und von der Fasangartenstraße im Süden begrenzt wird und großenteils als landwirtschaftliche Fläche genutzt wurde, ist aktuell keine intensive Erholungsnutzung möglich. Sie beschränkt sich auf die Nutzung vorhandener Trampelpfade, die u. a. durch das nördlich an die landwirtschaftliche Fläche angrenzende, teils brachliegende Grünland führen. Entlang der BAB A 8 befindet sich ein mit Bäumen bewachsener Grünstreifen, der das Planungsgebiet mit den umgebenden Grünstrukturen vernetzt.

Das Umfeld des Planungsgebietes ist mit Fuß- und Radwegen gut erschlossen (Fuß- und Radwege beidseits der örtlichen Hauptverkehrsstraßen Balan- und Fasangartenstraße, Tempo-30-Zone im Geviert zwischen Balanstraße und Münchberger Straße, schmaler Fußweg im Grünstreifen entlang der BAB A 8). In der Balanstraße verläuft eine Fahrrad-Nebenroute des Münchener Radnetzes.

Allerdings zählt das Planungsgebiet zu den durch Lärm beeinträchtigten Freiflächen. Die Umgebung des Planungsgebietes ist mit öffentlichen Grünflächen auf Wohnungsebene sowie auf Nachbarschaftsebene deutlich unterversorgt.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans entsteht ein neues Wohnquartier mit privaten und öffentlichen Grün- und Freiflächen und einem Angebot an Aufenthalts- und Freizeitnutzungen, so dass die Fläche bezüglich der Erholungsnutzung eine Aufwertung erfährt. Von dieser Aufwertung können teilweise auch die Bewohner*innen und die des angrenzenden Stadtteils profitieren. Innerhalb der Grün- und Freiflächen ist künftig für den Fußverkehr eine verbesserte Querung des Gebietes in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung möglich.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden private Freiflächen in einer Größenordnung von ca. 2,3 ha festgesetzt. Öffentliche Grünflächen entstehen in einer Größenordnung von ca. 0,6 ha (siehe Ziffer 4.16. bis 4.18.).

Innerhalb der Grün- und Freiflächen ist die Umsetzung eines vielfältigen Angebots an Spielplätzen sowie die Bereitstellung von Flächen für private gärtnerische Nutzungen, wie „Grabeland“ vorgesehen. Im Zentrum zwischen der Riegel- und der Punkthausbebauung entsteht eine verkehrsberuhigte Erschließungszone (Anger), die als Begegnungsraum im Quartier dient. In Summe können die Flächen für die öffentliche und private Grün- und Freiflächenversorgung über das erforderliche Maß hinaus im Planungsgebiet nachgewiesen werden.

Durch das neue Wohngebiet führen öffentlich nutzbare Wege, die an das bestehende Netz angeschlossen sind und Ergänzungsrouten in Nord-Süd-Richtung anbieten.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich weitergeführt. Die Erholungsnutzung bliebe auf den befestigten Fußweg entlang der BAB A 8 und auf die Trampelpfade beschränkt.

Geplante Maßnahmen

- Schaffung vielfältig nutzbarer, ausreichend großer und gut erreichbarer öffentlicher und privater Grün- und Freiflächen für die Erholungsversorgung,
- Schaffung von Wegeverbindungen zur Stärkung der Vernetzung zwischen den geplanten und den bestehenden Grünflächen und Erholungsräumen,
- Festsetzung, dass Kfz-Stellplätze i.d.R. in Tiefgaragen vorzusehen sind, damit die Freiflächen über den Tiefgaragen zur Erholung genutzt werden können.

Berücksichtigung

Als Prüfungskriterium wurden die bei Neuplanung stadtweit angewandten Orientierungswerte zur Grün- und Freiflächenversorgung sowie für Spielflächen herangezogen.

7.2.1.6. Wirkungsbereich Sicherheit

Wesentliche Sicherheitsaspekte in der Planung sind die Schaffung von angstfreien Räumen sowie die verkehrssichere Abwicklung des gesamten Verkehrs für alle Mobilitätsarten. Hierbei sind insbesondere Kinder und ältere Menschen sowie Menschen mit besonderen Schutzbedürfnissen zu berücksichtigen.

Bestandsaufnahme

Das Planungsgebiet ist derzeit nur für die landwirtschaftliche Nutzung sowie mit einem nicht gesicherten Fußweg entlang der BAB A 8 erschlossen. Die Wege sind nicht beleuchtet, so dass es je nach Empfinden bei Nutzung in lichtarmer oder lichtfreier Zeit zu Angstsituationen kommen kann. Das westlich anschließende Umfeld des Planungsgebietes besteht aus Wohnstraßen (Tempo-30-Zonen) mit jeweils geringer bis sehr geringer Auslastung und einem verkehrsberuhigten Bereich im südlichen Teil der Münchberger Straße.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die geplante Wohnbebauung bleibt weitgehend autofrei. Kfz-Verkehr wird nur an den beiden Zufahrten über die Kronacher Straße und die Obernzeller Straße möglich sein. Die innere Erschließungszone wird autofrei ausgebildet. Dabei entstehen gut nutzbare Freiräume und Plätze. Diese werden übersichtlich gestaltet, so dass die Möglichkeit der sozialen Kontrolle gegeben ist und keine Angsträume im Inneren und entlang von Wegebeziehungen entstehen. Die wesentlichen Wege in den Verkehrsflächen werden in der Nacht beleuchtet und im Winter verkehrssicher geräumt. An die Freiflächen grenzen Wohnnutzungen an, durch die auch in der Nacht eine soziale Kontrolle der Flächen ermöglicht wird.

Mit Umsetzung der geplanten Wohnbebauung einschließlich der zusätzlichen Kindertageseinrichtung wird sich der Verkehr im Untersuchungsgebiet/Geviert verdoppeln. Der Neuverkehr kann jedoch weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden. Die nach RAS 06, Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen, vorgegebenen stündlichen Belastungsgrenzen für Wohnstraßen (maximal 400 Kfz-Bewegungen/Std.) bzw. Wohnwege (maximal 150 Kfz-Bewegungen/Std.) werden eingehalten. Der maßgebende verkehrsberuhigte Straßenabschnitt der Münchberger Straße bleibt mit zu erwartenden 110 bis 125 Kfz-Bewegungen/Stunde ebenfalls noch unter der Belastungsgrenze von 150 Kfz-Bewegungen/Stunde. Die maximal stündliche Frequentierung kann als noch verträglich eingestuft werden. Ergänzende ertüchtigende Maßnahmen im Netz zur Abwicklung des Verkehrs sind nicht erforderlich. Die Anschlusspunkte an das umgebende Hauptstraßennetz weisen ebenfalls ausreichende Reserven auf.

Der Rad- und Fußverkehr erhält neue attraktive Verbindungen. Die Wege verlaufen weitgehend frei vom Autoverkehr als eigenständige Wegeverbindungen, so dass aus Verkehrssicherheitssicht nur ein geringes Konfliktpotenzial mit dem Kfz-Verkehr besteht. An den Zufahrten wird der Fußverkehr auf separaten Gehwegen entlang der Straßen geführt.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die landwirtschaftliche Nutzung bliebe voraussichtlich bestehen, einschließlich nicht beleuchteter Feldwege.

Geplante Maßnahmen

- Festsetzung von Verkehrsflächen, die hinreichend große, angstraumfreie öffentliche Räume auch außerhalb der Kfz-Straßen ermöglichen,
- Anordnung von Kinderspielflächen in Sichtweite zu Wohnungen,
- teilweise Beleuchtung und winterliche Räumung von Wegen, auch für den Fuß- und Radverkehr,
- Trennung von Zufahrt und Ausfahrt der südlichen Tiefgarage zur Entlastung des Verkehrs in der Münchberger Straße.

Berücksichtigung

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden bezüglich Verkehrssicherheit gemäß o. g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.2. Wirkungsbereich auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen

7.2.2.1. Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand

Bestandsaufnahme

Das Planungsgebiet wird größtenteils von einer Ackerbrache eingenommen. Im Nordteil befinden sich artenarmes Grünland, verbuschende Grünlandbrache und angrenzend an die bestehende Bebauung eine Grünanlage mit artenarmer Mehrschnittwiese und Baumbestand. Dieses Teilgebiet wird durch einen Feldgehölzstreifen und mesophiles Gebüsch von der Bahnlinie und der BAB A 8 abgeschirmt. Zwischenzeitlich wurde dieses Gebüsch gerodet und die Fläche wird ackerbaulich genutzt. Es blieb im östlichen Bereich ein ca. 5-10 m breiter mit Sträuchern bewachsener Streifen, der dem Feldgehölz vorgelagert ist, stehen. Eine Baum- und Strauchreihe (-hecke wächst entlang des Fußweges, der von der Fasangartenstraße aus in das Planungsgebiet führt.

Erhaltenswerter Baumbestand wurde schwerpunktmäßig an der Grenze des Planungsgebietes zur Bahnlinie und zur BAB A 8 sowie entlang des o.g. Fuß- und Radweges kartiert. Einzelne erhaltenswerte Bäume stehen ferner auf Gartengrundstücken und an der Grenze zum Wohngebiet im Norden sowie an der Südgrenze des Planungsgebietes. Es handelt sich überwiegend um einheimische Baumarten wie Winter-Linde, Spitz-, Berg- und Feld-Ahorn. Fremdländische Baumarten wurden vor allem am Übergang zur bestehenden Wohnbebauung im Norden festgestellt. Der Gehölzbestand im Norden zur Bahnlinie (zum Großteil auf der Böschung außerhalb des Planungsgebietes) wurde fast gänzlich aufgrund der planfestgestellten Baumaßnahmen der Bahnüberführung über die BAB A 8 mit Baubeginn im Winter 2018/2019 beseitigt.

Das Planungsgebiet liegt überwiegend nicht im Gültigkeitsbereich der Baumschutz-

verordnung der Stadt München. Nur für die drei Grundstücke Flurstücke Nrn. 806/1; 806/2; 806/3 und dem Erschließungsstich von Grundstück Flurstück Nr. 806 gilt die Baumschutzverordnung.

Prognose bei Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung wird ein Großteil der Flächen durch Bebauung und Verkehrsflächen versiegelt. Der Rest wird in teils intensiv, teils extensiv genutzte Grün- und Freiflächen umgewandelt. Das Feldgehölz entlang der BAB A 8 bleibt größtenteils und ein Baum, östlich der Kronacher Str. 32, zur Eingriffsminimierung erhalten.

Bäume werden dennoch teilweise gerodet. Es handelt sich um eine bereits absterbende Weide am Übergang zur bestehenden Wohnbebauung im Norden, um (überwiegend erhaltenswerte) Bäume im Bereich der Tiefgaragenausfahrt an der Fasangartenstraße, im Bereich des ost-west-gerichteten für die Allgemeinheit gesicherten Gehweges im Süden (nördlich des Flurstückes Nr. 809/7), des südlichen Teilbereiches der Lärmschutzanlage und wahrscheinlich Bäume für den Gehwegsbau im Norden. Insgesamt sind voraussichtlich 33 Bäume zur Fällung erforderlich.

Durch die festgesetzten Neupflanzungen (ca. 160 Stück) wird die Anzahl von zu fällenden Bäumen weit überschritten. Darüber hinaus sind umfassende Baumpflanzungen in der öffentlichen Grünfläche vorgesehen und durch Festsetzung gesichert.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung bliebe auf der Ackerfläche weiterhin eine landwirtschaftliche Nutzung erhalten. Brachliegendes Grünland würde sich zu einem Gehölzbestand weiterentwickeln. Vorhandene Gehölze und Bäume blieben bestehen.

Geplante Maßnahmen

- teilweiser Erhalt des vorhandenen Baumbestandes,
- Herstellung eines Grünflächenbandes mit Wiesenflächen als private Grünfläche zwischen BAB A 8 und geplanter Riegelbebauung,
- Herstellung eines baumbestandenen Grünflächenkorridors als öffentliche Grünfläche,
- Umfangreiche Neupflanzungen auf den Grünflächen, ausreichender Bodenaufbau auf Tiefgaragen, um Baumpflanzungen zu ermöglichen, Dachbegrünung,
- Durchführung von Gehölzrodungen aus Gründen des Vogelschutzes in den Wintermonaten bzw. außerhalb der Brutzeiten (zu sichern im Bauvollzug),
- Sicherung zu erhaltender Bäume während der Bauphase im Bauvollzug.

Berücksichtigung

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.2.2. Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität

Bestandsaufnahme

Im Planungsgebiet gibt es keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete. Eine lineare Gehölzstruktur entlang der Fasangartenstraße ist als Biotopfläche erfasst (M-0528-001 „Allee an der Fasangartenstraße“), die durch den Fußweg ins Planungsgebiet und die TG-Ausfahrt auf die Fasangartenstraße durchschnitten wird. Ein Großteil der Biotopbäume wurde bereits gefällt (bzw. auf den Stock gesetzt) und hat erneut ausgetrieben. Die Qualität einer durchgehenden durch ältere Bäume geprägten Allee (hier eine Baumreihe) ist nicht mehr vorhanden. Stattdessen liegt eine Baum- und Strauchreihe mittleren Alters vor.

Die nächstliegenden Schutzgebiete sind der geschützte Landschaftsbestandteil „Fasangarten“ (LB 304.01) in 0,6 km Entfernung sowie das Landschaftsschutzgebiet „Gebiet um den Hachinger Bach von der Stadtgrenze bis zur Versickerungsstelle“ in ca. 1,3 km Entfernung.

Im Jahr 2016 wurden die Biotop- und Nutzungstypen sowie die Tiergruppen Fledermäuse, Vögel (nur Brutvögel) und Reptilien kartiert.

Bei den Fledermäusen wurden typische Arten des besiedelten Bereichs beobachtet (Großer Abendsegler beim Überflug, Rauhaut- oder Weißbrandfledermaus, möglicherweise Zwergfledermaus). Das Planungsgebiet ist für diese Artengruppe als Jagdlebensraum von Bedeutung, Quartiere können ausgeschlossen werden.

Bei den Vögeln wurden 16 Arten erfasst, wobei das Artenspektrum auf kommune, an den Menschen angepasste Arten beschränkt ist. Wichtigster Brutlebensraum sind die Gehölze im Norden des Planungsgebietes.

Im Planungsgebiet wurden zwei Bäume mit Höhlungen kartiert, die potenzielle Quartiere für Fledermäuse oder Vögel sein können. Es fand keine weitere Untersuchung der Höhlen statt, da beide durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Mögliche Quartiere sind somit nicht betroffen.

Bei den Reptilien wurde nur die Zauneidechse nachgewiesen. Es wurden Individuen entlang der Bahnlinie beobachtet sowie in einem ruderalen bis gärtnerisch genutzten Grünstreifen am Ackerrand an der Westgrenze des Planungsgebietes.

Ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers wurde aufgrund des Weidenröschen-Aufwuchses (Erfassung im Jahr 2016) auf der Ackerfläche unterstellt.

Das Planungsgebiet ist durch Barrieren auf allen Seiten des Planungsgebietes (Autobahn, Straßen, Bahnlinie, Gebäude bzw. Siedlung), ehemals konventionelle landwirtschaftliche Nutzung, Spaziergänger mit in der Regel frei laufenden Hunden und streunende Hauskatzen vorbelastet.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die geplante Bebauung wird in die Vegetationsflächen eingegriffen, wobei der Gehölzbestand im Nordosten des Planungsgebietes sowie ein Teil der Bäume an den Rändern des Planungsgebietes erhalten bleiben. Durch die Baumaßnahme, Fußweg und TG-Ausfahrt an der Fasangartenstraße, wird geringfügig in das Biotop Nr. M-0528-001 (Baumfällungen von überwiegend älteren und von der Vitalität abbauenden

Bäumen und Jungaufwuchs) eingegriffen. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil der zu fällenden bzw. der bereits vorher schon auf den Stock gesetzten Gehölze wieder als Stockaustrieb austreiben und weiter wachsen.

In Teilbereichen des Planungsgebietes kann es zu einem Eingriff in den Lebensbereich der europarechtlich geschützten Zauneidechse (*Lacerta agilis*) kommen, so dass (potentielle) Teillebensräume dieser Art entfernt bzw. so verändert werden, dass sie nicht mehr nutzbar sind. Durch die Baumaßnahmen können auf den Flächen lebende, unmittelbar benachbart lebende und/oder vorbeiwandernde Tiere durch Schall, Licht, Bewegungen, o.a. gestört werden.

Ferner besteht nach Fertigstellung der Wohnbebauung auch die Gefahr von Vogelschlag an großflächigen Fenstern bzw. Glasfassaden sowie die Anlockung bzw. Störung zahlreicher nachtaktiver Insekten durch die zusätzliche Beleuchtung.

Dennoch sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenermaßen oder potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen. Nur für die Zauneidechse sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote zu verstoßen (siehe Ziffer 7.4. Artenschutz).

Hinweis:

Durch die vor der Umsetzung dieses Bebauungsplans stattfindende Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die BAB A 8 wurde in den Lebensraum der Zauneidechse entlang der Bahnböschungen im Geltungsbereich eingegriffen (Winter 2018/2019). Es wird davon ausgegangen, dass durch diese Maßnahme Habitate der Zauneidechse nur temporär beeinträchtigt werden, dass nach Durchführung der festgesetzten Wiederherstellungsmaßnahmen wieder ein funktionierender Lebensraum für die Zauneidechse vorliegen wird und dass der Erhaltungszustand der Population der Zauneidechse durch die Vermeidungs-, CEF- und Wiederherstellungsmaßnahmen gewahrt bleibt. Bei der Umsetzung des Bebauungsplans ist daher von einem erneuten Eingriff in den Lebensraum der Zauneidechse entlang der Bahnlinie nach dessen Wiederherstellung auszugehen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die Brachflächen würden weiter landwirtschaftlich genutzt mit dem damit verbundenen eingeschränkten Lebensraumangebot. Die Gehölzflächen blieben als Lebensraum erhalten. An älteren Bäumen am Rand des Planungsgebietes könnten Höhlen- und Spaltenquartiere für Fledermäuse sowie Höhlen für baumbewohnende Vogelarten, soweit bereits entsprechende Potentiale vorhanden sind, entstehen.

Geplante Maßnahmen

- Erhalt eines älteren Gehölzbestandes im Nordosten des Planungsgebietes,
- Umfangreiche Baumpflanzungen innerhalb der Grünflächen,
- Extensive Pflege der östlichen Wiesenflächen zwischen Randbebauung und Lärmschutzwand,
- Erhalt der beiden Höhlenbäume (einer wird als zu erhalten festgesetzt, der andere steht außerhalb des Planungsgebietes),

- Notwendige Rodungen von Gehölzen werden aus Gründen des Vogelschutzes in den Wintermonaten bzw. außerhalb der Brutzeiten vorgenommen,
- Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechse werden unter Ziffer 7.4. Artenschutz beschrieben,
- Vogelschlag an Glasflächen ist zu vermeiden.

Berücksichtigung

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zum Arten- und Biotopschutz und zur Biodiversität werden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.3. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

7.2.3.1. Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen

Bestandsaufnahme

Altlasten

Der weitaus größte Teil des Planungsgebiets ist nach aktuellem Kenntnisstand unbelastet von Altlasten, Altlastenverdacht oder kontaminationsrelevanten Flächen. Im Rahmen einer orientierenden Altlastenuntersuchung war lediglich eine Oberbodenprobe relevant mit Zink belastet, was zu einer Einstufung in die Zuordnungsklasse Z 1.1 gemäß „Leitfaden zum Eckpunkte-Papier Verfüllung von Gruben, Brüchen und Tagebauen“ führte.

Kampfmittel

Ein konkreter Kampfmittelverdacht liegt nicht vor.

Prognose bei Durchführung der Planung

Bei den Bauarbeiten ist mit belastetem Oberboden der Zuordnungsklasse Z 1.1 im Bereich von Schurf 1 zu rechnen. Weitere lokal begrenzte, punkt- oder linienförmige Bodenverunreinigungen oder höhere Belastungswerte können nicht ausgeschlossen werden.

Ein Restrisiko von Zufallsfunden von Kampfmitteln (Munition, Munitionsteile) kann nicht ausgeschlossen werden.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Von der Fläche würde bei Nichtdurchführung der Planung keine Gefährdung für die Umwelt ausgehen.

Geplante Maßnahmen

- Weitere Oberbodenbeprobung zur Absicherung und Eingrenzung der festgestellten Zinkbelastung in Schurf 1, fachgerechte Entsorgung des belasteten Bodenmaterials,

- Unterweisung des Baupersonals vor Ort bezüglich zufälligem Auffinden von Kampfmitteln.

Berücksichtigung

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange werden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.3.2. Wirkungsbereich Bodenfunktion / Flächeninanspruchnahme

Bestandsaufnahme

Die Böden im Planungsgebiet sind überwiegend von landwirtschaftlicher Nutzung geprägt und besitzen einen natürlichen Bodenaufbau. Es handelt sich um Parabraunerde mittlerer bis großer Entwicklungstiefe und somit um Boden mit mittlerer bis hoher Ertrags- und Filterfunktion.

Versiegelte Flächen liegen in geringem Umfang im Bereich der Zu-/Ausfahrten (künftige Verlängerung der Obernzeller Straße, Fasangartenstraße) und des bestehenden Fuß- und Radweges entlang der BAB A 8 vor.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die zukünftige Bebauung greift in weitgehend unversiegelte Flächen ein. Durch die Planung kommt es zu einer Erhöhung der Versiegelung von 2,8 % auf ca. 53,1 %. Im Bereich der nicht unterbauten Freiflächen können die Bodenfunktionen erhalten werden, aber auch unterbaute Bereiche müssen gewisse Mindestanforderungen, insbesondere für Pflanzungen, erfüllen.

Versiegelungsbilanz	
Planungsgebiet	38.170 m ²
Bestand	
Versiegelte Flächen	1.064 m ²
Versiegelungsanteil	2,8 %
Planung	
Versiegelte Flächen (Über- und unterbaute Flächen, Straßen, Wege etc.)	20.275 m ²
Versiegelungsanteil	53,1 %
Bilanz Mehrversiegelung (künftige Versiegelung abzgl. bestehender Versiegelung)	19.211 m ²

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich wieder aufgenommen. Die Gehölzflächen blieben erhalten. Es käme zu keinen Veränderungen der aktuellen Bodenfunktionen.

Geplante Maßnahmen

- Beschränkung der zulässigen Grundflächen,
- Sicherung von öffentlichen und privaten Grün-/Freiflächen,
- Überdeckung der Tiefgaragendecken mit mindestens 60 cm fachgerechtem Bodenaufbau.

Berücksichtigung

Der im Bundesbodenschutzgesetz und BauGB verankerte Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wurde soweit möglich berücksichtigt.

7.2.4. Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

7.2.4.1. Oberflächenwasser, Niederschlagswasser

Bestandsaufnahme

Innerhalb des Planungsgebiets befinden sich keine natürlichen oder künstlichen, dauerhaft wasserführenden Oberflächengewässer. Das nächstgelegene Fließgewässer (ca. 1 km Entfernung) ist der Hachinger Bach (östlich).

Aktuell verdunstet oder versickert das anfallende Niederschlagswasser.

Prognose bei Durchführung der Planung

Das nächstgelegene Oberflächengewässer wird durch die Planung nicht berührt, entsprechend sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Die geplante Bebauung und die damit einhergehende Flächenversiegelung erfordert eine ordnungsgemäße Entwässerung. Das Niederschlagswasser muss im Gebiet gemäß Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München versickert werden. Gute Versickerungsmöglichkeiten bestehen in den öffentlichen und privaten Grünflächen, sofern sie nicht durch eine Tiefgarage unterbaut sind. Über den Tiefgaragen sowie entlang von Straßen, Wegen und Plätzen ohne angrenzende Grünstreifen ist eine Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in versickerungstechnisch geeignete Randbereiche erforderlich. Das anfallende Niederschlagswasser aus den bebauten und versiegelten Flächen wird durch den Einbau von Rigolen versickert.

Für das im Bereich der Lärmschutzanlage anfallende Niederschlagswasser sind flache Versickerungsmulden vorgesehen, die überschüssiges Niederschlagswasser mittelfristig aufnehmen können.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde das Niederschlagswasser wie bisher verdunsten sowie im Boden versickern.

Geplante Maßnahmen

- Beschränkung der befestigten Flächen auf den funktionell notwendigen Umfang,
- Versickerung des Niederschlagswassers gemäß städtischer Entwässerungssatzung,

- Ableitung des Niederschlagswassers aus Bereichen mit nicht aufnahmefähigem Boden in Bereiche mit versickerungsfähiger Bodennutzung,
- Einbau von Rigolen für die Aufnahme von großen Wassermengen,
- Bepflanzung und Begrünung der Grün- und Freiflächen,
- Dachbegrünung,
- Verwendung wasserdurchlässiger Belagsflächen in nicht unterbauten Bereichen, soweit technisch möglich.

Berücksichtigung

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange sowie die Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München werden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.4.2. Wirkungsbereich Grundwasser

Bestandsaufnahme

Im Münchner Raum bilden die quartären Kiese im Allgemeinen den obersten Grundwasserleiter. Das darin liegende 1. Grundwasserstockwerk (= quartäres Grundwasserstockwerk) wird von der obersten tertiären Schluffschicht nach unten abgeschlossen. Das Planungsgebiet fällt nach Norden leicht ab, von ca. 543,00 m ü. NHN2016 auf ca. 542,00 m ü. NHN2016. Der mittlere Flurabstand des Grundwasserspiegels des oberen Grundwasserstockwerkes im Juli 1989 wird mit 10,00 bis 12,00 m angegeben. Die Isohypsen (Höhenlinien) vom Juli 1990 (durchschnittlicher Hochwasserstand) liegen bei 532 bis 531 m ü. NHN2016 (= 10,00 bis 11,00 m unter GOK), der Höchstgrundwasserstand 1940 (HW 1940) bei ca. 535,00 m ü. NHN2016 (= ca. 7,00 m unter GOK). Die Fließrichtung des Grundwassers verläuft in Richtung Nord-Nordwest.

Gemäß ABSP ist im Planungsgebiet von einem mittleren Kontaminationsrisiko des Grundwassers auszugehen.

Eine Vorbelastung stellt die intensive landwirtschaftliche Nutzung dar.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die geplante Bebauung mit eingeschossiger Tiefgarage oder Untergeschosse verursacht keinen Eingriff in das Grundwasser. Aufgrund des hohen Grundwasserflurabstands sind keine baubedingten Eingriffe in das Grundwasser oder baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers zu erwarten. Sollten sich bezüglich der Eingriffstiefe Änderungen ergeben, wäre ggf. ein wasserrechtliches Genehmigungsverfahren durchzuführen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich wieder aufgenommen. Die Gehölzflächen blieben erhalten. Die Situation für den Wasserhaushalt würde sich dadurch voraussichtlich nicht verändern.

Geplante Maßnahmen

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Berücksichtigung

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.5. Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

7.2.5.1. Wirkungsbereich Schadstoffe

Bestandsaufnahme

Das Planungsgebiet liegt westlich der BAB A 8, nördlich der Fasangartenstraße und östlich der Münchberger Straße und ist daher verkehrsbedingten Luftschadstoffen ausgesetzt. Eine Vorbelastung besteht durch die hohen Emissionen des Straßenverkehrs auf der BAB A 8. Luftaustausch sowie Kaltluftentstehung sind im heutigen Zustand mit vorliegender Stadtrandlage ohne Einschränkung gegeben.

Prognose bei Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung erhöht sich aufgrund des zusätzlichen Quell- und Zielverkehrs auf den umliegenden Straße das Verkehrsaufkommen. Die höchste Luftschadstoffbelastung liegt wie bisher unmittelbar westlich der BAB A 8. Die Jahresmittelwerte der Gesamtbelastung (Vorbelastung und Zusatzbelastung) betragen bis zu 33,9 µg/m³ NO₂ (Stickstoffdioxid), 16,9 µg/m³ für PM₁₀ (Feinstaub) und 14,9 µg/m³ für PM_{2,5} (Feinstaub). Mit zunehmendem Abstand zur BAB A 8 nehmen die Luftschadstoffbelastungen weiterhin ab. Die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV werden in den Baufeldern zuverlässig eingehalten.

Die Auswirkungen des Planungsvorhabens auf die Nachbarschaft wurden durch eine Differenzbetrachtung (Planfall – Nullfall) ermittelt. Die maximal festgestellten Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung liegen unter 3 % (≈1,2 µg/m³ bei einem Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³) des Immissionsjahresmittelwertes und sind nicht relevant nach TA Luft. Aufgrund der abschirmenden Wirkung der Planungsbebauung werden auch Abnahmen der Luftschadstoffbelastungen in der Nachbarschaft prognostiziert. Die Grenzwerte der 39. BImSchV für NO₂ und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) werden im Planfall deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planungsvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten lässt.

Die Schadstoffbelastung durch die geplante Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung bleibt unter den Emissionsgrenzwerten für Stickstoffdioxid der TA Luft. Konflikte mit der Wohnnachbarschaft können ausgeschlossen werden.

Eine Durchströmung des Planungsgebietes mit Luft ist in Nord-Süd-Richtung weiterhin gegeben, während in der Hauptwindrichtung West-Ost durch die Riegelbebauung

eine Barriere entsteht. Eine reduzierte Durchlüftung ist dann ungünstig, wenn im Gebiet Schadstoffe freigesetzt werden, da diese dann schlechter abtransportiert werden. Die Ableitung der Abgase der Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung erfolgt in einer Höhe von mindestens 3,00 m über der Dachoberkante, wo diese keiner Behinderung ausgesetzt sein wird.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die aktuelle Nutzung mit den damit verbundenen Luftbelastungen fortgeführt.

Geplante Maßnahmen

- Anordnung der Bauräume für eine ausreichende Durchlüftung des Planungsgebietes und Beschränkung der überbaubaren Grundstücksfläche,
- Freihalten des Planungsgebietes von Durchgangsverkehr und dadurch verursachten Emissionen,
- Höhe des Schornsteins der Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung mindestens 3,00 m über der Dachoberkante.

Berücksichtigung

Die Vorgaben der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) wurden berücksichtigt.

7.2.5.2. Wirkungsbereich Gerüche

Bestandsaufnahme

Östlich des Planungsgebietes auf der östlichen Seite der BAB A 8 befindet sich im Abstand von ca. 100,00 m eine Kompostieranlage der Landeshauptstadt München. Davon ausgehende Geruchsimmissionen reichen bis in das Planungsgebiet.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die höchsten Geruchshäufigkeiten im Bereich der Planbebauung im nordöstlichen Plangebiet (Bauraum 9 und 10) auftreten und bis zu 8 % der Jahresstunden betragen. Mit zunehmendem Abstand zur Kompostieranlage nehmen die Geruchsstundenhäufigkeiten ab und betragen im südwestlichen Bereich nur 1,7 %. Im nordöstlichen Plangebiet werden die Geruchshäufigkeiten von > 10 % (Immissionswerte für Wohn- und Mischgebiete) nur an der östlichen Planungsgebietsgrenze überschritten. Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionswerte für Wohn- und Mischgebiete an den Plangebäuden eingehalten werden. Durch die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzanlage entlang der östlichen Planungsgebietsgrenze werden sich die vorliegenden Belastungen voraussichtlich noch verringern, sodass keine räumlichen Restriktionen durch die Geruchsbelastung im Plangebiet auftreten.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde voraussichtlich die landwirtschaftliche Nutzung wieder aufgenommen. Die aktuelle Geruchsbelastung bliebe erhalten, wäre je-

doch nicht relevant für die Nutzung des Planungsgebietes.

Geplante Maßnahmen

- Abrücken der Bebauung mit einem Abstand von mindestens 40,00 m von der Fahrbahn der BAB A 8 und Errichtung einer Lärmschutzanlage entlang der BAB A 8.

Berücksichtigung

Als Ermittlungs- und Beurteilungsmaßstab wurde die Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) herangezogen.

7.2.5.3. Wirkungsbereich Keime

Bestandsaufnahme

Östlich des Planungsgebietes auf der östlichen Seite der BAB A 8 befindet sich in einem Abstand von ca. 100 m eine Kompostieranlage der Landeshauptstadt München. Die Orientierungswerte für die Leitparameter Bakterien 36° C und Schimmelpilze 25° C werden entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze bzw. in der nordöstlichen Ecke des Geltungsbereichs überschritten, wobei es sich gemäß Leitfaden zur Ermittlung und Bewertung von Bioaerosol-Immissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) nicht um sehr kritische Belastungen handelt. Die Orientierungswerte der anderen Leitparameter (Actinomyceten, Aspergillus fumigatus) werden im Planungsgebiet eingehalten.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Wand, Wall) entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze wird zu einer Reduzierung der Keimzahlbelastungen im Planungsgebiet führen. Zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Keime sind weiterhin die Immissionen Lärm und Geruch im Planungsgebiet zu berücksichtigen. Gesundheitsgefährdende Lärmpegel treten ohne entsprechende Maßnahmen in nahezu der Hälfte des Planungsgebietes auf. Relevante Geruchsbelastungen werden in Teilbereichen des Planungsgebietes in einem Abstand von bis zu 35,00 m von der östlichen Geltungsbereichsgrenze prognostiziert. Die Bioaerosole sind folglich eine Immission, die nicht ausschlaggebend für die Beurteilung des Immissionsschutzes ist. Eine gesetzliche Regelung für Bioaerosole existiert nicht. Nach den einschlägigen Veröffentlichungen ist bei den ermittelten Konzentrationswerten nicht von einer Belästigung oder Gesundheitsgefährdung auszugehen. Dies wurde auch mittels einer umweltmedizinischen Beurteilung durch das Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit vom 17.08.2018 bestätigt.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre die Belastung mit Keimen höher als im Planfall.

Geplante Maßnahmen

Die Errichtung einer Kombination aus Lärmschutzwand und Lärmschutzwall entlang der BAB A 8 wirkt sich auch positiv auf eine eventuelle Keimbelastung aus. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Berücksichtigung

Als Beurteilungsmaßstab wurde der Leitfaden zur Ermittlung und Bewertung von Bioaerosol-Immissionen herangezogen. Zusätzlich wurde die Bioaerosol-Belastung vom Bayerischen Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit aus toxikologischer und umweltmedizinischer Sicht bewertet.

7.2.6. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima

Bestandsaufnahme

Das Planungsgebiet ist Teil einer größeren bebauungsfreien, großenteils landwirtschaftlich genutzten Zone zwischen Unterhaching, Unterbiberg und Perlach. Die Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München 2014 bewertet das Planungsgebiet aufgrund seiner Lage an einer Kaltluftleitbahn in Süd-Nord-Richtung als Grün- und Freifläche mit sehr hoher Kaltluftlieferung und mit einer sehr hohen bioklimatischen Bedeutung. Die angrenzende Wohnbebauung zeichnet sich durch eine offene, locker bebaute Siedlungsstruktur mit guter Durchlüftung aus.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die Bebauung und Versiegelung kommt es im Planungsgebiet zu einer Verschlechterung der bioklimatischen Situation. Die Gebäude, insbesondere die Riegelbebauung entlang der BAB A 8, schränken bei einer Anströmung aus Westen den Luftaustausch über das Planungsgebiet hinaus nach Osten ein, reduzieren dadurch aber auch die Lärmbelastung in großen Teilen des Planungsgebietes und in den westlich angrenzenden Wohngebieten.

Durch den geplanten hohen Anteil an Grünflächen wird das Planungsgebiet auch weiterhin eine klimaökologische Ausgleichsfunktion haben. Die Wiesenflächen und Baumpflanzungen tragen weiterhin zur Kaltluftentstehung bei. Durch den Schattenwurf der Bäume wird die Aufheizung in den Sommermonaten reduziert. Durchgängige Grünflächenkorridore am West- und Ostrand des Planungsgebietes ermöglichen einen Luftaustausch mit benachbarten Gebieten.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die landwirtschaftliche Nutzung würde voraussichtlich fortgesetzt. Das Gebiet bliebe als Grün- und Freifläche mit sehr hoher Kaltluftlieferung mit Vorbelastung durch die Emissionen des Straßenverkehrs erhalten.

Geplante Maßnahmen

- Gute Durchströmbarkeit des Wohngebietes für Luftströmungen Richtung Stadt durch die vorgesehene Gebäudestruktur und Grünzüge in Nord-Süd-Orientierung; Vermeidung von Querriegeln,

- Beschränkung des über- und unterbaubaren Baulandes,
- Bepflanzung und Begrünung der Grün- und Freiflächen,
- Dachbegrünung zur Senkung der Oberflächentemperatur der Dächer.

Berücksichtigung

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden gemäß o. g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.7. Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild)

Bestandsaufnahme

Beim Planungsgebiet handelt es sich um eine von Bebauung freie Restfläche im Anschluss an eine bestehende Wohnbebauung. Sie wird auf drei Seiten durch Verkehrswege optisch und funktional abgegrenzt. Die Abgrenzung wird durch Baumbestände markiert. Die Fläche wurde zum größten Teil landwirtschaftlich genutzt und liegt inzwischen brach. Das angrenzende Wohngebiet setzt sich aus Einzel- und Doppelhausbebauung mit Gartengrundstücken und z. T. verkehrsberuhigten Wohnstraßen zusammen.

Prognose bei Durchführung der Planung

Mit der Neubebauung wird eine Restfläche bebaut und der Siedlungsrand arrondiert. Durch eine bis zu fünfgeschossige Riegelbebauung werden die Wohngebiete auch optisch von der BAB A 8 abgeschirmt. Eine lockere Bebauung mit drei- bis viergeschossigen Punkthäusern leitet zur bestehenden Einzel- und Doppelhausbebauung über. Bestandsbebauung und Neuplanung werden mit einem parkartigen, naturnah gestalteten Grünkorridor, der öffentlichen Grünfläche, miteinander verbunden. Ein zweiter landschaftsgerecht zu gestaltender Grünkorridor, die sogenannte Allmende, erstreckt sich innerhalb der 40,00 m breiten Anbauverbotszone zwischen BAB 8 und zukünftiger Riegelbebauung. Als dritter Freiraumtyp ergänzt ein überwiegend befestigter Anger zwischen den Punkthäusern und der Riegelbebauung die räumlich vielfältige, aber dennoch klare Strukturierung des Wohnumfeldes.

Der vorhandene Baumbestand wird soweit möglich erhalten, insbesondere der abschirmende Baumbestand zur BAB A 8. Zusammen mit ca. 160 Stück durch Festsetzung gesicherte, neu zu pflanzenden Bäumen entsteht ein von überwiegend Laubbäumen eingefasstes neues Wohnareal.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die landwirtschaftliche Nutzung der Ackerfläche würde wieder aufgenommen. Das jetzige Landschaftsbild einer landwirtschaftlich genutzten Stadtrandfläche mit Bracheanteilen und Baumbestand an den Rändern bliebe erhalten.

Geplante Maßnahmen

- Höhenbeschränkung der Baukörper,
- Anbindung der neuen Baustruktur durch einen mit Bäumen bestandenen Grünkorridor an die bestehende Einzel- und Doppelhausbebauung,

- Einbindung der neuen Grünflächen in das übergeordnete Grünflächenkonzept des Flächennutzungsplans,
- Festsetzung einer ausreichenden Anzahl von Bäumen, einschließlich Großbäumen, zur Durchgrünung des Gebietes.

Berücksichtigung

Durch die sich in die Siedlungsstruktur eingliedernde Neuplanung und das Grünflächenkonzept wird der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes gewährleistet.

7.2.8. Auswirkungen auf die Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind im Bereich des Planungsgebietes keine Bau- oder Bodendenkmäler verzeichnet. Jedoch befinden sich in der Feldflur östlich der BAB A 8 Siedlungen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (D-1-7935-0090, D-1-7935-0115, D-1-7935-0319, D-1-7935-0323). Ein Vorkommen von Bodendenkmälern ist daher im Planungsgebiet nicht auszuschließen. Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 DSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist. Bei Auffinden von archäologischen Bodenfunden während der Bauzeit ist die untere Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt München gemäß Art. 8 Denkmalschutzgesetz unverzüglich zu benachrichtigen, Sonstige Sachgüter sind im Planungsgebiet nicht bekannt.

7.2.9. Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie (Energiebedarf, Energieversorgung, Energieverteilung)

Bestandsaufnahme

Beim Planungsgebiet handelt es sich aktuell überwiegend um ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen. Zur Beheizung des zukünftigen Wohngebietes liegt eine ausreichend dimensionierte Gasleitung im Straßenbereich. Eine Anschlussmöglichkeit an die Fernwärmeversorgung besteht nicht.

Prognose bei Durchführung der Planung

Da das Planungsgebiet nicht im Bereich der öffentlichen Fernwärmeversorgung liegt, ist vorgesehen, die Versorgung mit Wärmeenergie über eine KWK-Anlage in Verbindung mit einer Gasbrennwertanlage zu gewährleisten, wobei gemäß der Vorgabe des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes (EEWärmeG) mindestens 50 % des Jahres-Wärmeenergiebedarfs aus der KWK-Anlage gewonnen werden soll. Alternativ wäre die Nutzung von Geothermie möglich. Die tatsächlichen nutzbaren Grundwasser-Schöpfleistungen, deren Wasserqualität, erreichbaren Tiefen und Dauerhaftigkeit sind jedoch derzeit nicht bekannt und bedürfen genauer Erkundungen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die aktuelle landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich fortgeführt. Es bestünde kein Energieversorgungsbedarf.

Geplante Maßnahmen

- Ermöglichung einer aktiven und passiven Solarenergienutzung,
- Errichtung einer KWK-Anlage in Verbindung mit einer Gasbrennwertanlage,
- Anwendung eines hohen Gebäudedämmstandards im Bauvollzug.

Berücksichtigung

Es wurden die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien berücksichtigt.

7.2.10. Auswirkungen auf die Umweltbelange Abfälle und Abwasser

Bestandsaufnahme

Das Planungsgebiet liegt aktuell brach. Vorher wurde es überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Es besteht keine Abfall- oder Abwasserentsorgung.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die Entsorgung der Abfälle des künftigen Wohnquartiers ist durch den Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM), die Entsorgung des Abwassers über neu zu erstellende Entsorgungskanäle mit Anschluss an das bestehende Kanalsystem der Münchner Stadtentwässerung (MSE) notwendig und geplant.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Im Planungsgebiet würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich wieder aufgenommen, wobei kein Bedarf einer Abfall- bzw. Abwasserentsorgung entstünde.

Geplante Maßnahmen

Sichern der Anfahrmöglichkeiten im Quartier über die dingliche Sicherung der privaten Flächen mit einem Fahrrecht zu Gunsten eines eingeschränkten Personenkreises: z. B. Müll- und Rettungsfahrzeuge usw.

Berücksichtigung

Eine geordnete Entsorgung der im Planungsgebiet anfallenden Abfälle und Abwässer ist gewährleistet.

7.3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Gemäß BNatSchG (§§ 14, 15 BNatSchG) und BauGB (§ 1a Abs. 3 BauGB) ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen der Funktionalität des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Der Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft wird auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen 1999/2003, ermittelt.

In Anlehnung an den Leitfaden wurden die Flächen des Planungsgebietes in Bereiche mit geringer und mittlerer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild eingestuft (Kategorie I und II). Eine mittlere Bedeutung als Lebensraum besitzen die Gehölzbestände sowie die Grünlandbrache mit Gehölzsukzession. Die arten- und strukturarmen Flächen der Ackerbrache, des Intensivgrünlandes und der privaten Grünanlage sind von geringer Bedeutung. Die Schutzgüter Boden (mittlere bis hohe Ertrags- und Filterfunktion), Wasser (mittlerer Grundwasserflurabstand liegt bei 10,00 bis 11,00 m), Klima und Luft (Kaltluftentstehungsgebiet, Vorbelastung durch Verkehrsimmissionen) sowie Landschaftsbild (strukturarme Brache mit randlicher Baumkulisse) wirken sich nicht wertsteigernd auf die Gesamtbewertung aus.

Bei der Eingriffsermittlung wurden bereits versiegelte Flächen (1.150 m²) sowie die geplanten öffentlichen Grünflächen (5.825 m²) nicht als Eingriff bewertet. Für den westlichen (überwiegenden) Teil des Baugebietes WA 1 sowie eine kleine Teilfläche des WA 2 (nördlich des WA 1) besteht ein Baurecht gemäß § 34 BauGB, es liegt daher ebenfalls kein Eingriff vor. Das nahezu vollständige Baugebiet WA 2, der östliche Anteil des WA 1 und die Verkehrsflächen werden in den Eingriffstyp A (hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad) eingestuft.

Der Eingriff in den Naturhaushalt wird durch folgende Minimierungsmaßnahmen reduziert: den teilweisen Erhalt des Baumbestandes, die Versickerungsmaßnahmen, die Dachbegrünung, die Beschränkungen der möglichen Versiegelung, die Artenschutzmaßnahmen (z. B. Zurückweichen der Bebauung vom Bahngleis zum Schutz des Ei-dechsenvorkommens). Daher wurden die Kompensationsfaktoren herabgesetzt.

Die folgende Tabelle bietet für den Bereich der Baugebiete und der Verkehrsflächen eine Zusammenfassung über den entstehenden Ausgleichsbedarf:

Eingriff in Kategorie	Flächengröße in m ²	Anzurechnende Faktoren	Ausgleichsflächenbedarf in m ²
Typ A (WA 2) I (oberer Wert)	23.568	0,5	11.784
Typ A (Teilfläche WA 1 und WA 2) II (unterer und mittlerer Wert)	5.522	0,8 und 0,9	4.590
Typ A (Verkehrsflächen) II (unterer und oberer Wert)	1.222	0,6 und 1,0	797

Summe			17.171
-------	--	--	---------------

Der Ausgleichsflächenbedarf beträgt ca. 1,7 ha.

Weder im Umgriff, noch im Nahbereich des Planungsgebiets ist ein Flächenpotenzial für die Ausweisung von Ausgleichsflächen vorhanden. Der Ausgleich wird daher auf dem städtischen Grundstück (Flurstück Nr. 730, Gemarkung Solln) erfolgen. Da das Grundstück Flurstück Nr. 730 teilweise bereits eine naturschutzfachliche Qualität aufweist, somit ein Flächenzuschlag erforderlich ist, beträgt die tatsächlich bereitzustellende Ausgleichsfläche ca. 29.000 m².

Die erforderlichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen werden in einem Pflege- und Entwicklungskonzept festgelegt. Die Ausgleichsfläche steht zum Zeitpunkt des Eingriffs zur Verfügung. Die Kostenübernahme für die Bereitstellung, die Herstellung und die Pflegemaßnahmen etc. ist gesichert.

7.4. Artenschutz

Durch die geplante Bebauung der Offenlandflächen zwischen Münchberger Straße, Bahnlinie und BAB A 8 sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenen oder potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen.

Für die im Planungsgebiet bzw. in den angrenzenden Flächen nachgewiesene Zauneidechse sind die folgenden Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 Satz 1 bis 3 und 5 BNatSchG zu verstoßen:

- Der Bauraum 10 südlich der Bahnböschung muss einen Mindestabstand von ca. 15 m zum Fuß der Bahnböschung aufweisen; das Gebäude darf nur so hoch sein, dass gewährleistet ist, dass der Bahndamm nicht zu stark beschattet wird, also ab Mitte März mindestens 8 Stunden Sonne erhält. Die Fläche südlich vom Bahndamm wird befestigt, ggf. dürfen sich ergebende Flächen nur mit niedrigen Laubgehölzen bepflanzt werden, damit die Bahnböschung nicht beschattet wird.
- Die Baustelle ist zur Bahnböschung (am Böschungsfuß) hin mit einem bodendichten Zaun (z. B. Amphibienzaun) abzutrennen, sodass keine Tiere versehentlich in das Baufeld gelangen können. Der Schutzzaun ist mit Hilfe eines Metall(Bau)-Zaunes zu stabilisieren. Der Zaun ist frühzeitig im späten Frühjahr oder Frühsommer zu errichten. Auf der Innenseite, d.h. zur Baustelle hin, sind alle 20,00 bis 25,00 m Übersteighilfen / „Rampen“ anzulegen.
- An die Baustelle angrenzende, potenziell für Eidechsen geeignete Flächen, insbesondere Böschungen und der Fuß des Bahndamms dürfen während der Bauzeit nicht für Ablagerungen verwendet und nicht befahren werden.

Die Zauneidechse ist derzeit nicht gefährdet, steht aber auf der Vorwarnliste. Um nicht gegen artenschutzrechtliche Verbote zu verstoßen sind oben genannte Vermeidungsmaßnahmen erforderlich.

Für Vögel und Fledermäuse sind folgende Vermeidungsmaßnahmen erforderlich:

- Zwei Höhlenbäume sind zu erhalten.
- Gehölze sind nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten zu entfernen.
- Vogelschlag an Scheiben ist zu vermeiden (unterschiedliche Maßnahmen möglich).

Diese Vermeidungsmaßnahmen ergeben sich aus dem Bebauungsplan bzw. werden z. T. durch die Baugenehmigung geregelt.

7.5. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die geplanten Baumaßnahmen führen in ihrer Gesamtheit zu Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. Im Rahmen des Umweltberichts werden diese neben der Beschreibung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter mit betrachtet und indirekt mit erfasst. In der folgenden Matrix sind die ökosystematischen Wechselwirkungen der betrachteten Schutzgüter zusammenfassend gekennzeichnet:

Aus den dargestellten Wechselwirkungen ergeben sich keine neuen abwägungsrelevanten Aspekte.

7.6. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Vorfeld des Bebauungsplans wurde in einem Planungswettbewerb ermittelt, wie die beabsichtigten Nutzungen am besten angeordnet werden können. Der Siegerentwurf von Beer Bembé Dellinger Architekten und Stadtplaner mit Valentien + Valentien Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, beide München, wurde als beste städtebauliche und landschaftsplanerische Lösung für diesen Ort zur Grundlage für den Bebauungsplan ausgewählt.

7.7. Zusätzliche Angaben

7.7.1. Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten

Die Datengrundlage für diesen Umweltbericht war ausreichend. Zur Absicherung und Eingrenzung der festgestellten lokal begrenzten Zinkbelastung wird eine weitere Oberbodenbeprobung empfohlen. Weitere lokal begrenzte, punkt- oder linienförmige Bodenverunreinigungen der anstehenden Böden sind nicht auszuschließen. Auch wurden nicht zwangsläufig die Höchstkonzentrationen der überprüften Schadstoffparameter festgestellt. Im Hinblick auf Kampfmittel ist ein Restrisiko von Zufallsfunden nicht auszuschließen.

7.8. Liste der vorliegenden Gutachten und Unterlagen zum jeweiligen Stand

Nachfolgende Gutachten wurden nach der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Fachstellen (Verfahren gemäß § 4 Abs. 2 BauGB) angepasst und zum 20.01.2020 fertiggestellt, soweit kein späteres Datum genannt ist.

- Verkehr, Mai 2019 mit Ergänzungen vom Oktober 2019.
- Schalltechnische Untersuchung, März 2020.
- Luftschadstofftechnische Untersuchung, April 2019.
- Immissionstechnische Einschätzung zum Betrieb eines BHKW, Februar 2019.
- Geruchstechnisches Gutachten, April 2019.
- Ausbreitungsberechnung Bioaerosole, März 2018.
- Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit zur Belastung mit Bioaerosolen vom 17.08.2018.
- Erschütterungstechnische Untersuchung, August 2017.
- Elektrische und magnetische Felder der Bahnstrecke, August 2018.
- Bericht zur historischen und orientierenden Altlastenerkundung, Dezember 2017.
- Bericht zur ergänzenden, orientierenden Altlastenerkundung, Januar 2020.
- Luftbildauswertung Orientierende Kampfmittelvorerkundung München-Fasangarten, Oktober 2017.
- Strukturtypenkartierung, August 2016.
- Baumbestandsplan und Baumliste, Oktober 2019.
- Naturschutzfachliches Gutachten zur Prüfung artenschutzrechtlicher Vorschriften des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, April 2019.

7.8.1. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplans auf die Umwelt (Monitoring)

Nach § 4 c BauGB sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen des Vorhabens durch eine entsprechende Überwachung (sog. Monitoring) ermittelt

werden können.

Die bei Realisierung des Bebauungsplanes zu erwartenden Umweltauswirkungen wurden eingehend untersucht und geeignete Vorsorgemaßnahmen getroffen.

Es ist ein Monitoring hinsichtlich der Wirksamkeit der festgesetzten naturnahen Entwicklung der Ausgleichsflächen durchzuführen. Dieses ist 5 Jahre nach Fertigstellung (oder Ersterstellung) der Ausgleichsflächen entsprechend dem zu erstellenden Pflege- und Entwicklungskonzept erforderlich. Als Indikatoren können z. B. die Ergebnisse der im Pflege- und Entwicklungskonzept für die Ausgleichsflächen festzulegenden Erfolgskontrollen verwendet werden.

Überwachungsdienststelle ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Grünplanung mit der unteren Naturschutzbehörde in Kooperation mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz.

Darüber hinaus gehende, unvorhersehbare Umweltauswirkungen, die Maßnahmen zu deren Überwachung erforderlich machen würden, sind nach derzeitigem Kenntnissstand nicht zu erwarten.

7.9. Allgemeine verständliche Zusammenfassung

Das Planungsgebiet befindet sich im 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten. Durch den Bebauungsplan mit Grünordnung werden ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen einer Wohnnutzung zugeführt.

Schutzgut Mensch

Das Planungsgebiet ist bereits heute hohen Lärmbelastungen insbesondere durch den Straßen- und Schienenverkehr ausgesetzt. Durch die neue Bebauung mit Lärmschutzeinrichtung reduziert sich die Lärmbelastung im Planungsgebiet und in den benachbarten Wohngebieten. Dennoch werden in weiten Bereichen des Planungsgebietes die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA überschritten, in Teilgebieten auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und der gesundheitsgefährdende Lärmpegel ab 65/60 dB(A) Tag/Nacht sowie, bezogen auf den Anlagenlärm der Kompostieranlage, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Das Bauvorhaben wird daher mit umfangreichen Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Seitens der Nachbarschaft entsteht kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigung.

In Bereichen, welche einen Mindestabstand von ca. 55,00 m zur Gleisachse der Bahnstrecke unterschreiten, kann es ferner zu einer erheblichen Belästigung durch sekundären Luftschall kommen. Auch in diesem Fall sind Schutzmaßnahmen an Planungsgebäuden erforderlich.

Der Schutz der Allgemeinheit vor elektromagnetischen Feldern der Bahnstromanlagen ist dagegen durch den vorgesehenen Abstand der Planungsgebäude von der nächstgelegenen Oberleitung sichergestellt.

Relevante Geräusche, Erschütterungen und Sekundärluftschalleffekte durch die geplante Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung können im Zuge der weiteren Planung ver-

hindert werden.

Mit der vorgesehenen Bebauung ist eine ausreichende Belichtung und Belüftung zu Grundstücken außerhalb des Bebauungsplanumgriffs gewährleistet und an einem Großteil der Außenwände innerhalb des Planungsgebietes anzunehmen. Wo dies nicht der Fall ist, kann diese durch eine an die städtebauliche Situation angepasste Grundrissgestaltung hergestellt werden.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans entsteht ein neues Wohnviertel mit Grün- und Freiflächen und einem Angebot an Aufenthalts- und Freizeitnutzungen, so dass die Fläche bezüglich der Erholungsnutzung eine Aufwertung erfährt. Von dieser Aufwertung können auch die Bewohner*innen des angrenzenden Stadtteils profitieren. Für den Fuß- und Radverkehr ist eine Querung des Gebietes in Nord-Süd-Richtung weiterhin möglich. Die städtischen Orientierungswerte zur Grün- und Freiflächenversorgung sowie für Spielflächen werden eingehalten. Sicherheitsaspekte wurden bei der Planung in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

Schutzgut Pflanzen und Tiere

Durch das Bauvorhaben kommt es zu einem Verlust von Lebensräumen geringer bis mittlerer Wertigkeit. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden mit Hilfe allgemeiner und spezifischer Schutzmaßnahmen (für Zauneidechse) vermieden.

Schutzgut Boden

Durch das Bauvorhaben kommt es zu einer Erhöhung der Versiegelung, die im Zuge der Eingriffsregelung ausgeglichen wird. Lokal begrenzt ist mit belastetem Oberboden zu rechnen. Ein Restrisiko von zufälligen Kampfmittelfunden kann nicht ausgeschlossen werden.

Schutzgut Wasser

Durch das Bauvorhaben kommt es zu keinen bedeutsamen Eingriffen in das Grundwasser.

Schutzgut Luft

Das Planungsgebiet ist verkehrsbedingten Luftschadstoffen insbesondere aufgrund der Nähe zur BAB 8 ausgesetzt, wobei die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV im Planungsfall in den Baufeldern zuverlässig eingehalten werden. Durch das Planungsvorhaben sind keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft zu erwarten. Betroffenheiten durch Geruchsbelastung sowie eine Belästigung oder Gesundheitsgefährdung durch Keime können im Planungsgebiet nach dem Bau der Lärmschutzeinrichtung ausgeschlossen werden. Die Schadstoffbelastung durch das geplante Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung bleibt unter den Emissionsgrenzwerten für Stickstoffdioxid der TA Luft. Konflikte mit der Wohnnachbarschaft können ausgeschlossen werden.

Schutzgut Klima

Mit der Planung verringern sich die Flächen für die Kaltluftentstehung. Durchgängige

Grünflächenkorridore am West- und Ostrand des Planungsgebietes ermöglichen weiterhin einen Luftaustausch mit benachbarten Gebieten.

Schutzgut Landschaftsbild

Der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes wird durch die sich in die Siedlungsstruktur und das übergeordnete Grünflächenkonzept eingliedernde Neuplanung gewährleistet.

Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Ein Vorkommen von Bodendenkmälern ist im Planungsgebiet nicht auszuschließen.

Schutzgut Energie

Durch die Gewinnung von mindestens 50 % des Jahres-Wärmeenergiebedarfs aus einer Anlage zur Kraft-Wärme Kopplung (KWK), durch die Nutzung von Solarenergie sowie durch hohe Gebäudedämmstandards werden die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien berücksichtigt.

Schutzgut Abfälle und Abwässer

Eine geordnete Entsorgung der im Planungsgebiet anfallenden Abfälle und Abwässer ist sichergestellt.

Fazit

Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 sind bei Mitbetrachtung der vorgesehenen Maßnahmen zu Vermeidung, Verminderung und Ausgleich keine erheblichen oder nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der einzelnen Umweltfachgesetzgebungen zu erwarten. Unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Beseitigung von Vegetationsflächen und durch die Neuversiegelung von Böden ergeben ein Ausgleichserfordernis von ca. 1,7 ha. Das Erfordernis wird durch Sicherung und Herstellung der Ausgleichsfläche auf dem städtischen Grundstück, Flurstück Nr. 730, Gemarkung Solln, erfolgen.

8. Daten zum Bebauungsplan

Flächennutzung	in m²
Umgriff	38.168
Fläche Nettobauland (Baugrundstücke)	30.678
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	1.667
Öffentliche Grünfläche	5.825

Versiegelung (gesamter Umgriff)	m²	Anteil
--	----------------------	---------------

Planungsgebiet Bestand	1.064	2,80%
Planungsgebiet Planung (voll- sowie teilversiegelte Flächen)	20.275	53,1%
Ausgleichsfläche	17.171	

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr. (Univ.Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Direktorium Rechtsabteilung
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/33 V
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II-BA (37 x)
3. An den Bezirksausschuss 16
4. An den Bezirksausschuss 17
5. An das Kommunalreferat – RV
6. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
7. An das Baureferat
8. An das Baureferat VR 1
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Gesundheitsreferat
11. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
12. An das Mobilitätsreferat
13. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
14. An das Referat für Bildung und Sport
15. An das Referat für Bildung und Sport/Sportamt
16. An das Sozialreferat
17. An die Stadtwerke München GmbH
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/4
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/33 P
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/34B
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/53
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
26. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
27. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/33 T
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/33 V