

**Beschlussvorlage FB 3/034/2022
TOP Nr. 7 (Bau- und Werkausschuss)**

Gremium
Bau- und Werkausschuss

Beschluss
Entscheidung

Ö-Status
öffentlich

Sitzungstag
28.06.2022

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

**Vollzug des Baugesetzbuches (BauGB);
Änderung des Bebauungsplanes "Dobelklausen" für den Bereich der Pfarrer-Dr. Zeiller-
Straße (Grundstücke Fl.Nrn. 628/2 und 642 der Gemarkung Grafing);
Öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) und Behördenbeteiligung (§ 4 Abs. 2 BauGB);
Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen und ggf. Satzungsbeschluss (§ 10 BauGB)**

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

1. Grundlagen:

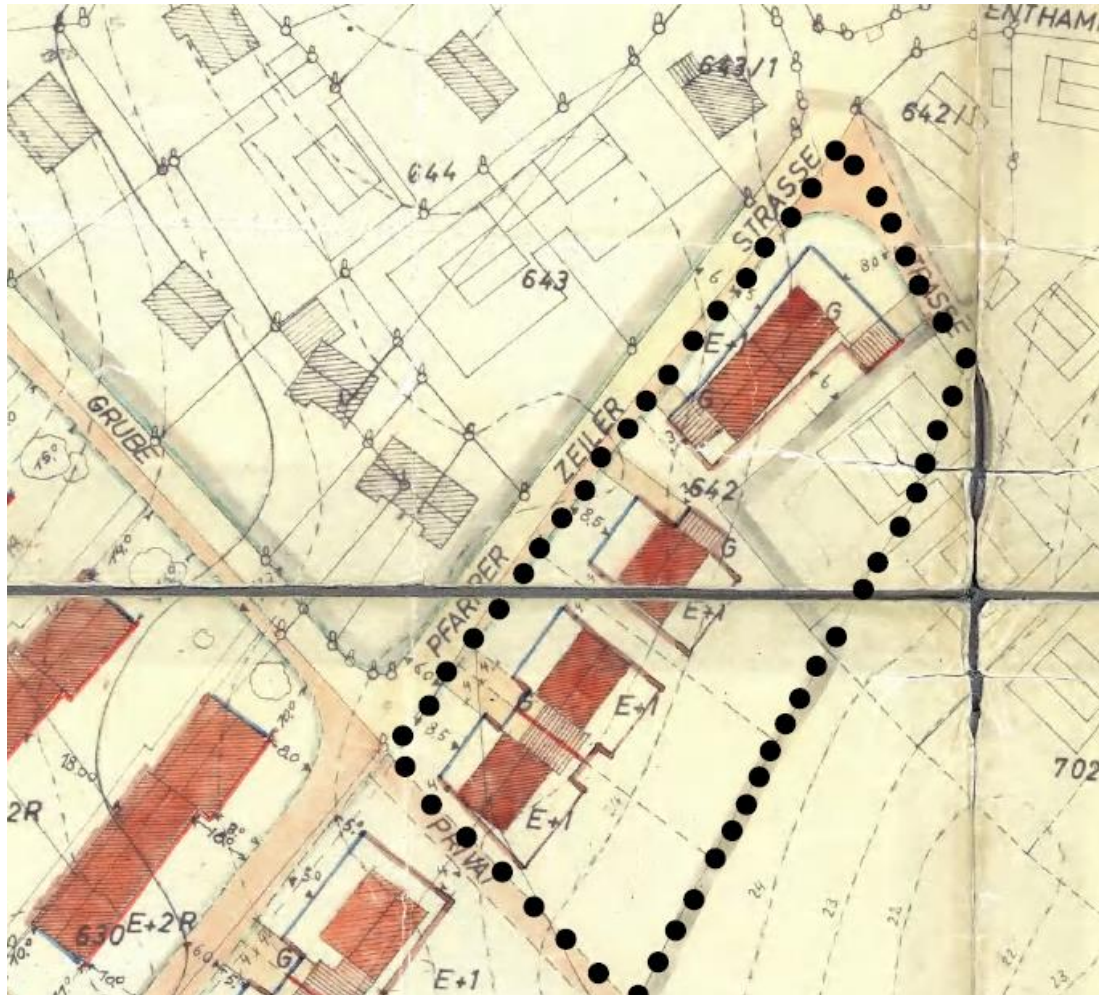
Die Grundstücke Fl.Nrn. 642 (5.025 m²) und 628/2 (454 m²) der Gemarkung Grafing bilden die letzte größere zusammenhängende und unbebaute Fläche im Bebauungsplangebiet „Dobelklausen“ (1965).

Aufgrund der veränderten gesetzlichen Planungsgrundsätze und Planungsleitlinien sind die Gemeinden bei der Ausweisung von Siedlungsgebieten angehalten, vorrangig Siedlungsflächen innerhalb des Bebauungsbereiches zu entwickeln (§ 1 Abs. 5 Satz 3 i.V.m. § 1a BauGB). Um die Zersiedelung zu vermeiden, misst der Gesetzgeber der Innenentwicklung besondere Bedeutung zu. Dabei sollen die Gemeinden auch die tatsächliche Realisierung der innerstädtischen Bebauung unterstützen und fördern, um die zusätzliche Inanspruchnahme des Außenbereichs zu vermeiden. Deshalb sind sukzessive auch bestehende Bebauungspläne auf ihre städtebauliche Aktualität hin zu überprüfen, um bei der Siedlungsentwicklung den geänderten Anforderungen gerecht zu werden.

Das ist bei weitgehend schon realisierten Baugebieten in der Planungspraxis kaum zu leisten, weil eine Nachverdichtung nicht ohne die Veränderungsbereitschaft der Eigentümer „verordnet“ werden kann. In Bestandsgebieten wird man sich letztendlich auf grundstücksbezogene Korrekturen beschränken müssen, deren Anstoß regelmäßig ein konkreter Bauwunsch ist – aber selbst das ist eine oft nicht zu bewältigende Planungsaufgabe. Anders verhält es sich bei den o.g. Grundstücken, die mit zusammen fast 5.500 m² noch unbebaut sind und für die mit einer Korrektur der veralteten Festsetzungen eine Baulandmobilisierung für eine zusätzliche Wohnbebauung in verdichteter Form möglich ist. Das Gebiet ist ausreichend groß, um es trotz der Lage inmitten eines bestehenden Siedlungsgebietes nachträglich einer verdichteten Bebauung zuzuführen.

Der bisher geltende Bebauungsplan „Dobelklausen 1965“ setzt für diese Grundstücke vergleichsweise großzügige Bauflächen (überbaubare Grundstücksflächen gem. § 23 BauNVO) fest. Bei den dafür unterstellten Baugrundstücksgrößen von bis zu 1.000 m² ergeben sich bei einer dort zulässigen GRZ von 0,25 dann Gebäude mit einer Grundfläche von 200 m², die eine bauliche Ausnutzung des gesamten Bauraumes erlauben würden. Es ist damit zwar eine durchaus stattliche Bebauung mit einer Grundfläche (Gesamt) von ca. 1.300 m² möglich, jedoch nur für 4 Einzelhäuser! Die Anzahl der Wohnungen ist zwar im bestehenden Bebauungsplan nicht begrenzt; eine größere Wohnungszahl schließt sich aber letztendlich durch die Festsetzung von Garagenbauflächen aus. Insbesondere ist auch der Bau einer Tiefgarage nicht zulässig.

Ein besonderes Problem stellt die im Bebauungsplan 1965 festgesetzte GFZ von 0,5 dar, da der dort maßgebliche § 20 Abs. 2 Satz 2 der BauNVO in der Fassung vom 1962 die Mitrechnung auch von Aufenthaltsräumen in Nicht-Vollgeschossen verlangt. Damit ist letztendlich ein Dachgeschossausbau nur im begrenzten Rahmen (mittels Befreiung) möglich.



2. Planungserfordernis und Planungsziele:

Die bisherigen Festsetzungen für die Bebauung des Grundstücks sind städtebaulich nicht mehr zeitgemäß und entsprechen nicht mehr den Anforderungen an eine flächensparende und nachhaltige Bauleitplanung (§§ 1 Abs. 5, 1a Abs. 2 BauGB). Durch die Größe des unbebauten und zusammenhängenden Grundstücks ist allein schon durch Zulassung einer Tiefgarage eine effektivere Grundstücksnutzung unter Wahrung der örtlichen Siedlungscharakteristik möglich.

Bedingt durch die ortsspezifischen Gegebenheiten (Leistungsfähigkeit der Wohnstraßen, Siedlungscharakteristik) sollte jedoch trotz des hohen Verdichtungspotentials auf einen Geschosswohnungsbau verzichtet werden. Das war auch das eindeutige Ergebnis bei der Bewertung verschiedener Planungsalternativen zu Beginn des Verfahrens (Stadtrat 08.11.2016). Vielmehr wurde das Planungsziel festgelegt, die moderate Nachverdichtung mit einer der Umgebungsbebauung entsprechende Gebäudestruktur zu erreichen.

Diese Umsetzung erfolgt durch eine Reihenhausbauung, wie sie auch schon südlich angrenzend umgesetzt ist. Den in der benachbarten Reihenhaussiedlung sehr niedrigen Gebäuden (WH 3 m; Haustyp I+D) wird durch eine darauf abgestimmte Höhenentwicklung Rechnung getragen durch lediglich zweigeschossige Gebäude mit flachem Pultdach - also ohne ein im Umfeld ansonsten häufig anzutreffendes Satteldach mit ausbaufähigem Dachgeschoss. Die auf 2 Geschossebenen entwickelten Wohnflächen mit 12 m breiten Gebäuden schafft eine optimierte Bebauung mit Hausgrößen, die auch ein generationenübergreifendes Wohnen auf nur 2 Geschossebenen ermöglichen kann. Für eine flexible Hausnutzung (Einrichtung von getrennten Wohnungen im EG und OG) sind ausreichend Stellplatzflächen vorgesehen.

Mit diesem Planungskonzept wird eine Bebauung ermöglicht, die trotz angemessener Verdichtung die örtliche Siedlungscharakteristik wahrt und auf die umliegende Bestandsbebauung größtmöglich Rücksicht nimmt. Ergebnis sind Haugruppen (Reihen Häuser), die in der geplanten Größe ansonsten kaum mehr zu finden sind, da unter diesen Bedingungen üblicherweise (lukrativere) Geschosswohnungsbauten entstehen. Eben der „städtebauliche Zwang“ zur 2-geschossigen Bebauung schafft damit eine besondere Wohnform, die gerade für junge Familien geeignet ist. Gleichzeitig lassen sich die Häuser aufgrund ihrer großen Grundfläche in 2 getrennte Wohnungen aufteilen und damit den im Lebensverlauf sich ändernden Wohnbedürfnissen anpassen.

Um einer Überlastung des Straßenraums vorzubeugen, ist die Errichtung von oberirdischen Längsparkplätzen für Besucher entlang der Pfarrer-Dr.Zeiller-Straße vorgesehen. Die Tiefgarage ist am Geländetiefpunkt an der Südwestseite angeordnet - in günstiger Lage in der Verlängerung der Zufahrtsstraße „Löwengrube“. Die Höhenlage der Gebäude ist gestaffelt und steigt mit dem Geländeverlauf nach Südosten hin an. Die Tiefgarage (vgl. hierzu auch Begründung Seite 9) ist im höherliegenden (südöstlichen) Grundstücksteil angeordnet und ermöglicht damit ein einfaches Befahren mit sehr flacher Zufahrtsrampe.

Die Position der Gebäudereihen sind hinsichtlich ihrer Ausrichtung auf die benachbarte Reihenhausbauung abgestimmt. Das schafft auch Blickdurchlässe für die Bebauung nordwestlich der Pfarrer-Dr.Zeiller-Straße. Idealer Effekt dieser Gebäudeanordnung sind ca. 16 m tiefe Abstände zwischen den Gebäuden. Damit kann eine Tiefgarage mit 2 Parkreihen zwischen den Gebäuden entstehen, die ein wirtschaftliches Bauen ermöglicht. Dabei stehen die Untergeschosse der Gebäude als Kellerräume zur Verfügung.

Bewusst wurde auf die Schaffung einer Verbindung zwischen der Pfarrer-Dr.-Rauch-Straße (Ost) und der Pfarrer-Dr.Zeiller-Straße als Fahrstraße verzichtet, wie sie noch im bestehenden Bebauungsplan festgesetzt ist. Damit soll eine unerwünschte Mehrbelastung der Wohnstraßen durch eine Direktverbindung über die Pfarrer-Dr.-Rauch-Straße (West) zum Klausenweg vermieden werden. Für die ungehinderte Erreichbarkeit mit Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen wird der bestehende Fuß- und Radweg auf 4 m verbreitert.

3. Grenzregelung:

Bebauungspläne sind auf ihre Vollziehbarkeit auszurichten; nicht umsetzbare Bebauungsplänen fehlt deshalb das Planungserfordernis (§ 1 Abs. 3 BauGB) und sind rechtswidrig. Da der Bebauungsplan die Zufahrt der Tiefgarage auf dem Grundstück Fl.Nr. 628/5 festgesetzt hat, ist das gesamte Grundstück Fl.Nr. 642 nur dann bebaubar, wenn diese Flächen auch zur Verfügung stehen. Eine amtliche Umlegung (hoheitliche Grundstücksregelung) ist aufgrund der Betroffenheit von lediglich 2 Grundstücken regelmäßig nicht angemessen und schließt eine Verlagerung dieser Konfliktlösung (Grundstücksregelung) aus.

Aus diesem Grunde ist innerhalb des Bebauungsplanverfahrens eine freiwillige Neuordnung der Grundstücksverhältnisse bei den Grundstücken Fl.Nrn. 628/2 und 642 der Gemarkung Grafing zu treffen, um das Planungserfordernis zu wahren (vgl. dazu eindrucksvoll BayVGH

24.06.2020).

Die vertragliche Regelung der Bodenordnung für den Vollzug des Bebauungsplanes wurde am 27.04.2022 zum Abschluss gebracht (vgl. Urkunde UVZ-Nr. 553G/2022 des Notars Matthias Griebel in Ebersberg). Die Genehmigung des städtebaulichen Vertrages (§ 11 BauGB), der auch die Sicherung der Erschließung zum Inhalt hat, erfolgte durch den Bau- und Werkausschuss am 24.05.2022.

4. Verfahrensverlauf:

Der Stadtrat hat am 08.11.2016 die Einleitung des Verfahrens (Aufstellungsbeschluss) zur Änderung des Bebauungsplanes beschlossen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde nach Bekanntmachung im örtlichen Amtsblatt am 26.06.2020 in der Zeit vom 06.07.2020 – 07.08.2020 durchgeführt durch Unterrichtung und Erörterung in der Bauverwaltung. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte (zeitgleich § 4a Abs. 2 BauGB) vom 24.06.2020 bis 07.08.2020 (§ 4 Abs. 1 BauGB).

Der beschließende Bau- und Werkausschuss hat in der Sitzung vom 06.07.2021 die Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligungen geprüft und den Bebauungsplanentwurf gebilligt sowie zur Auslegung bestimmt.

Die öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) erfolgte auf der Grundlage der ortsüblichen Bekanntmachung vom 24.09.2021 dann in der Zeit vom 11.10.2021 bis 12.11.2021. Gleichzeitig wurden die Unterlagen gemäß § 4a Abs. 4 BauGB im Internet veröffentlicht. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte dann am 07.10.2021 mit Fristsetzung bis zum 07.10.2021.

Im Hinblick auf das Planungserfordernis (Umsetzbarkeit) war für die Fortführung des Verfahrens dann die vertragliche Bodenordnung (siehe oben Nr. 3) abzuwarten.

Im Rahmen der planerischen Abwägung sind die Stellungnahmen nun beschlussmäßig zu behandeln. Folgende Äußerungen/Einwendungen wurden vorgebracht:

1. Regierung von Oberbayern – höhere Landesplanungsbehörde
2. Landratsamt Ebersberg
3. Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
4. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
5. Udo und Roswitha Helmholz
6. Gerhard Weisl
7. Familien Weisl, Metzner, Fürbeck
8. Dr. Christian Feige

Gemäß Art. 32 Abs. 2 Nr. 2 GO i.V.m. § 2 Nr. 8, § 8 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. b der Geschäftsordnung des Stadtrates ist dem Bau- und Werkausschuss die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens als beschließender Ausschuss übertragen.

5. Behandlung der Anregungen und Bedenken

Die Beteiligungsverfahren dienen im Interesse der Rechtssicherheit der gemeindlichen Bauleitplanung der Erfassung und Vervollständigung der planungsrelevanten Belange für die gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gebotene Abwägung. Die vorgebrachten Einwendungen sind hierfür beschlussmäßig zu behandeln. Dabei sind alle öffentlichen und privaten Belange entsprechend ihrem objektiven Gewicht gegeneinander und untereinander abzuwägen.

5.1 Regierung von Oberbayern (Schr. vom 11.10.2021, Az.: 2-8314.24_01_EBE-10-6-4)

Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde gibt folgende Stellungnahme zur o.g. Planung ab.

Vorhaben

Die Stadt Grafing beabsichtigt mit o.g. Änderung des Bebauungsplanes für eine noch unbebaute Fläche an der Pfarrer-Dr.Zeiller-Straße ein reines Wohngebiet auszuweisen. Das Planungsgebiet (Größe ca. 0,63 ha) befindet sich auf den Flurstücken Nr. 642 und 628/2 (Gemarkung Grafing). Ziel der Änderung ist der Bau von Reihenhäusern. Die Änderung des Bebauungsplanes erfolgt im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung). Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt sind die Flächen bereits als Wohnbauflächen dargestellt.

Erfordernisse der Raumordnung

Gemäß LEP 3.2 (Z) sind in den Siedlungsgebieten die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen.

Ergebnis

Die Planung ist vor dem Hintergrund einer flächensparenden Siedlungsentwicklung zu begrüßen.

- Keine Beschlussfassung erforderlich -

5.2 Landratsamt Ebersberg (Schreiben vom 11.11.2021, Az.: P2020-2178)

Die im Landratsamt vereinigten Träger öffentlicher Belange nehmen zu dem vorliegenden Entwurf wie folgt Stellung:

Es wird darauf hingewiesen, dass das Verfahren für die 10. Änderung „Dobelklausen“ läuft. Das wäre in den Planunterlagen noch abzuändern.

Baufachliche Stellungnahme

Es wäre wünschenswert, dass textliche Änderungen im Plan farblich dargestellt werden.

zu §3 (2): durch die Erhebung der Oberkante Fertigfußboden von 15cm gegenüber dem künftigen Gelände wird die Zugänglichkeit des Gebäudes für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen erschwert. (vgl. DIN 18040-2)

zu § 5: auf den Dächern sollen Photovoltaikanlagen montiert werden. Für eine optimale Ausnutzung von solarer Energie wäre es sinnvoll die Dachneigung auf 22 - 32° zu erhöhen. Aus baufachlicher Sicht werden keine weiteren Anregungen oder Einwände geäußert.

Beschlussvorschlag:

Bei der Bezeichnung des Bebauungsplanes wird (Planurkund + Begründung) klarstellend ergänzt, dass es sich um die 10. Änderung des Bebauungsplanes „Dobelklausen“ handelt.

Der Schutz der Gebäude und der Bewohner vor Sturzregenereignisse ist ein Belang von besonderem Gewicht. Sturzfluten als Folge von Starkniederschlägen können grundsätzlich überall auftreten und sind auf Grund der jüngsten Ereignisse und prognostizierten klimatischen Veränderungen ein wichtiger Aspekt, den es bei der Siedlungsplanung zu berücksichtigen gilt (vgl. auch Handbuch des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe „die unterschätzten Risiken „Starkregen“ und „Sturzfluten“). Die schädlichen und oftmals kostenintensiven Auswirkungen einer Sturzflut können durch fachgerechte Planungen und angepasste Bauweisen verringert, teilweise sogar beherrscht werden.

Das Baugebietes unterliegt einer verschärften Gefährdung durch die dortige Hanglage. Damit besteht ein erhöhtes Risiko für die Entstehung einer Sturzflut. Neben der wasserdichten Herstellung der baulichen Anlagen sind deshalb auch Festsetzungen zum Schutz der Gebäude getroffen worden. Mit der Festsetzung der Höhenlage der Gebäudeöffnungen (Lichtschächte, Treppenabgänge, Kellerfenster, Hauszugänge, Tiefgaragen) von 15 cm über dem anschließenden Gelände wird dieser Schutz sichergestellt.

Dabei bleibt die Stadt Grafing b.M. mit einem Sicherheitsabstand von 15 cm sogar noch hinter den Empfehlungen der Fachbehörden zurück (vgl. Wasserwirtschaftsamt Rosenheim, Stellungnahme vom 06.08.2020), die einen Abstand von 25 cm bezogen auf den Rohfußboden fordern; dass würde einen Sicherheitsabstand zum fertigen Fußboden dann von ca. 40 cm bedeuten!

Mit dem von der Stadt Grafing b.M. als Mindestanforderung angesehen Sicherheitsabstand von 15 cm (eine Stufe) werden auch die Belange der alters- und behindertengerechten Benutzbarkeit nicht unangemessen zurückgestellt. Bei dieser Höhendifferenz kann an den Hauszugängen und Terrassen in einfacher Weise ein Rampenzugang (vgl. DIN 18040-2, Nrn. 4.2.3 i.V.m. 4.3.7) errichtet werden. Die barrierefreie Erreichbarkeit ist damit in der Objektplanung uneingeschränkt umsetzbar.

Zum Aspekt der Barrierefreiheit soll noch erwähnt werden, dass im Bauquartier ein Geländehöhenunterschied von 2 m zu bewältigen ist. In den Hausgruppen 3 und 4 können die in zweiter Reihe zur Pfarrer-Dr.Zeiller-Straße liegenden Reihenhäuser nur über einen Hauszugang über 6 bzw. 9 Stufen erreicht werden. Um auch hier den barrierefreien Zugang zu ermöglichen, wurde zusätzlich ein stufenloser öffentlicher Weg auf dem höherliegenden Gelände im Südosten festgesetzt. Es ist ausdrückliches Ziel, eine Einzelhaussiedlung für das generationenübergreifende Wohnen zu schaffen. Die Gebäude sollen für Personen in allen Lebensphasen flexibel genutzt werden können. Diesen Belangen der Barrierefreiheit wird hier trotz der Schwierigkeiten durch die Geländesituation großes Bedeutung beigemessen und in der erklärten Weise entsprochen.

Der Erhöhung der Dachneigung zur Optimierung der Solarnutzung wird aus folgenden Gründen abgesehen: Die besondere städtebauliche Herausforderung der Planung besteht darin, einerseits eine bestmögliche Nachverdichtung des Grundstücks zu erreichen, andererseits aber die Verkehrsbelastung und die Bauhöhen auf ein für die umliegende Bestandsbebauung verträgliches Maß zu beschränken. Verdichteter Geschosswohnungsbau war schon aus Gründen der damit einhergehenden Verkehrsbelastung und der dadurch entstehenden Höhenstrukturen auszuschließen. Hinsichtlich der Höhenentwicklung wurde der verträgliche Übergang zur nur eingeschossigen Bebauung der im Südosten angrenzenden Reihenhaussiedlung schließlich gelöst mit einer nur 2-geschossigen Bebauung und einem flachen Pultdach. Der Verzicht auf ein nutzbares Dachgeschoss wurde durch vergleichsweise große Gebäudebreiten kompensiert. Breite Gebäude als Ausgleich für nutzbare Dachgeschosse schafft aber auch wieder große Dachflächen, die für eine Solarnutzung förderlich sind und dann auch nicht für die Belichtung (Gauben und sonstige Dachaufbauten) benötigt werden.

Den ortsplanerischen Aspekten einer geringen Gebäudehöhe (und damit der Verzicht auf ausbaubare Dachräume) wurde in der Abwägung ein höheres Gewicht beigemessen als eine für die Solarnutzung optimalen Dachneigung. Die Belange des Klimaschutzes und der Nutzung erneuerbarer Energien (§ 1 Abs. 5, Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe f BauGB) wurde durch die verpflichtende Nutzung der Dachflächen (Solarpflicht; A.§ 5 Abs. 5) und der – bedingt durch die breiten Bauflächen – großen Dachflächen mit dem Verbot sonstiger Dachaufbauten in angemessenen Rahmen

Rechnung getragen. Die Dächer sind zumindest für die Nutzung durch Photovoltaikanlagen auch geeignet.

Die Zulassung eines größeren Dachneigungswinkels würde diesem Planungskonzept nicht mehr gerecht werden. Der Empfehlung wird deshalb nicht gefolgt.

Immissionsschutzfachliche Stellungnahme: Keine weiteren Anregungen
Keine Beschlussfassung erforderlich

Naturschutzfachliche Stellungnahme: Keine weiteren Anregungen
Keine Beschlussfassung erforderlich

Bodenschutzfachliche Stellungnahme

Die im Bebauungsplan „Dobelklaus (Pfarrer-Dr.Zeiller-Straße“ erfassten Flurnummern in der Gemarkung Grafing sind derzeit nicht im Altlastenkataster für den Landkreis Ebersberg eingetragen.

Keine Beschlussfassung erforderlich

5.3 Wasserwirtschaftsamt Rosenheim: Stellungnahme vom 25.10.2021

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung haben wir mit Schreiben vom 05.08.2020 Stellung zum Bebauungsplanentwurf vom 21.04.2020 genommen, unsere Stellungnahme wurde in der Sitzung des Bau- und Werkausschuss am 06.07.2021 gewürdigt. Der Satzungsentwurf wurde um einige wasserwirtschaftliche Hinweise ergänzt. Auch wurden einige Festsetzungen zur Bauvorsorge im Starkregenfall ergänzt und die Höhenlage der Hausgruppen 2, 3 und 4 angepasst. Ergänzend zu unserer o.g. Stellungnahme bitten wir um Beachtung noch folgender Hinweise:

Wassersensible Siedlungsentwicklung:

Wir möchten auf den neuen Leitfaden "Wassersensible Siedlungsentwicklung" mit Empfehlungen für ein zukunftsfähiges und klimaangepasstes Regenwassermanagement hinweisen. Z.B. werden von uns Zisternen zur Gartenbewässerung ausdrücklich begrüßt. Eine weitere aktuelle Arbeitshilfe findet sich unter „Instrumente zur Klimaanpassung vor Ort — Eine Arbeitshilfe für Kommunen in Bayern" im Internet.

Vorsorgender Bodenschutz;

Durch das Vorhaben werden die Belange des Schutzgutes Boden berührt. unbelasteter Mutterboden ist nach § 202 BauGB in nutzbarem Zustand erhalten und vor Vergeudung und Vernichtung zu schützen. Überschüssiger Mutterboden (Oberboden) oder Unterboden sind möglichst nach den Vorgaben des § 12 BBodSchV zu verwerten. Der unbelastete belebte Oberboden und ggf. kulturfähiger Unterboden sind zu schonen, getrennt abzutragen, fachgerecht zwischenzulagern, vor Verdichtung zu schützen und möglichst wieder ihrer Nutzung zuzuführen.

Beschlussvorschlag:

Die Errichtung von Regenwasserzisternen wird durch entsprechende Regelungen in der örtlichen Benutzungssatzung für die Wasserversorgung (§ 7 WAS) erleichtert und auch von der Stadt unterstützt. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse mit einer großflächigen Tiefgarage ist aber die Umsetzung erschwert. Von einer Verpflichtung zur Regenwassernutzung wird aus diesem Grunde abgesehen.

Im Übrigen berücksichtigt der Bebauungsplan schon eine Vielzahl Maßnahmen zur Förderung des natürlichen Wasserkreislaufes und der Regenwasserrückhaltung (ausreichende TG-Überdeckung, wasserdurchlässige Ausführung aller Befestigungsflächen, Erhaltung eines hohen Freiflächenanteils (Gartenflächen), Festsetzung zur Begrünung, insbesondere auch der Fassaden usw.). Außerdem besteht die Verpflichtung zur örtlichen Beseitigung des Niederschlagswassers aufgrund ortsrechtlichem Satzungsrecht (§ 4 Abs. 5 EWS). Auch bei den Verkehrsflächen wird auf eine Straßenentwässerung durch örtliche Versickerung geachtet. Aufgrund der Lage im Wasserschutzgebiet sind dabei besonderen Anforderungen zu beachten (RiStWag).

Damit wird den beschriebenen Anforderung im Rahmen der bestehenden Möglichkeit (Planungssituation) ausreichend Rechnung getragen.

Die Bodenschutzregelung des § 202 BauGB ist vom Bauherrn zu beachten. Von einem wiederholenden Hinweis auf diese Rechtspflicht im Bebauungsplan wird abgesehen.

5.4 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Stellungnahme vom 08.12.2021

Gegen das Vorhaben bestehen aus forstfachlicher und landwirtschaftlicher Sicht keine Einwände oder Anregungen

- keine Beschlussfassung erforderlich –

5.5 Udo Helmholtz und Rowitha Helmholtz, Schreiben vom 25.11.2021 und 12.11.2021

Schreiben 1:

Mein Vorschlag für die erste Beratung des Bebauungsplans „Dobelklausen“ im Bauausschuss, einen Platz mitten in der künftigen Siedlung vorzusehen, wurde leider abgelehnt. Ich habe diesen Vorschlag erneut eingebracht und bitte Sie, ihn zu unterstützen.

Begründung: Seit langem fordern Stadtplaner, dass es bei Wohnungsbau nicht nur auf die Architektur der Gebäude, sondern auf die Gestaltung der Außenflächen ankommt. Es werden Lebensräume geschaffen, in denen sich die neuen Bewohner wohl fühlen sollen. Dazu gehört u.a., dass die Kommunikation zwischen den Menschen gefördert wird. Ein einladend gestalteter Platz ist notwendig, wo sich die Bewohner treffen können, die ja (vor allem als Neubürger) gleiche Interessen haben. In der Regel sind es Familien mit Kindern, also wird man sich die Begleitung zu Kindergarten oder Schule teilen wollen (wichtig für Berufstätige), man bespricht Möglichkeiten zur Betreuung der Kinder oder auch von Senioren, man tauscht Erfahrungen mit örtlichen oder regionalen Dienstleistungen aus etc. Auf einem solchen Platz können gelegentlich Musikensembles auftreten und Siedlungsfeste gefeiert werden. In unserer Pfarrer-Rauch-Siedlung z.B. - bei unserem Einzug 1973 gab es 40 Kinder zwischen 1 und 18 Jahren, zwischen einigen wird die Freundschaft bis heute gepflegt - wurde jahrelang ein Siedlungsfest gefeiert, und zwar an Stelle eines Platzes am Siedlungsrand zwischen Garagen und Dobelwald.

In der geplanten neuen Siedlung wird es aber keine Garagen mit Vorplätzen geben! Ich verweise auf die vorbildlichen Plätze in der Fertigbau-Siedlung Sudetenstraße, die mit dem inzwischen schön gewachsenen Baum- und Strauchbestand wirklich zum Verweilen und Plaudern einladen. Der Investor wird sich dagegen aussprechen, da er durch einen Platz ein bis zwei Grundstücke zum Verkauf verlieren würde. Dieses Argument kann man angesichts der horrenden Bodenpreise und damit des hohen Gewinns, den die Eigentümer der Wiese einstreichen, werden nicht gelten lassen. Mein Vorschlag sollte für alle zukünftig geplanten Siedlungen gelten, für die aber keineswegs mehr Reihen oder Einzelhäuser geplant werden dürfen, sondern flächensparende Wohnanlagen, für die es inzwischen zahlreiche gelungene Beispiele gibt.

Schreiben 2:

Wir wiederholen unseren Vorschlag, dem zukünftigen Investor in der Siedlung einen Platz vorzuschreiben, der zum Verweilen einlädt und zur Begegnung zwischen den Neuen Bewohnern (Neubürgern), zum gelegentlichen Feiern dient. In der Fachliteratur wird immer wieder betont, dass es nicht nur darum geht, Wohnungen zu schaffen, sondern Lebensräume zu gestalten, Die Kommunikation zwischen den Bewohnern, gerade zwischen Neubürgern, ist sehr wichtig und kann durch geschickte Planung gefördert werden. Grundsätzlich ist die Gestaltung der Außenflächen genauso wichtig wie die Architektur der Gebäude.

So sollten außer Schottergärten auch die unsäglichen Gabionen zwischen den Grundstücken verboten werden. Wir verweisen auf die Siedlung Sudetenstraße, wo sogar mehrere {quadratische} Plätze geschaffen wurden, die mit dem erfreulich gewachsenen Baumbestand sehr zum Verweilen einladen.

Ferner sollte vorgeschrieben werden, dass im Erdgeschoss der Reihenhäuser in der Gästetoilette eine barrierefreie Dusche eingeplant wird. Das wäre eine Maßnahme im Rahmen der von Stadtplanern geforderten Flexibilisierung von Neubauten. (Damit der Eigentümer im hohen Alter in seinem Eigenheim wohnen bleiben kann, weil er nicht auf die Treppe angewiesen sein wird.)

Beschlussvorschlag:

Hinsichtlich der Auseinandersetzung mit der Forderung einer aufgelockerten Bebauung und der Festsetzung einer (Spiel-)Platzfläche wird auf die Abwägung der inhaltsgleichen Einwendung im frühzeitigen Bürgerbeteiligungsverfahren verwiesen. Dort wurde die von den angrenzenden Grundstückseigentümern vorgetragene Einwendung bereits zurückgewiesen.

Dabei wurde auf den im Bauquartier bestehenden Kinderspielplatz verwiesen, der am Südende der Dobelklausen besteht. Damit ist den Belangen der Jugendlichen und Kinder in ausreichendem Maße entsprochen. Hinzu kommt, dass die Bebauung mit Reihenhäusern ausreichend große Hausgärten belässt, um dort Spielmöglichkeiten für Kleinkinder zu errichten.

Bei der Forderung nach einem Platz der Begegnung darf in der Abwägung nicht vergessen werden, dass hier ein bereits als Bauland festgesetztes Grundstück überplant wird. Es wurde lediglich bis heute nicht bebaut. Für das Grundstück wird also nicht erstmals Wohnbauland geschaffen, sondern das bestehende Baurecht für eine Nachverdichtung neu geregelt. Hier kommt dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsrecht (Art. 14 GG) in der Abwägung ein hohes Gewicht zu. Eigentumsentziehende Festsetzung für eine öffentliche Platzfläche sind dort nicht entschädigungslos möglich. Das ist auch nicht mit den Argumenten der Verwertungsgewinne zu rechtfertigen; auch diese sind Ausdruck der Eigentumsgarantie. Daneben sind es aber vor allem die Belange, dringend erforderlichen Wohnraum zu schaffen und dabei Möglichkeiten der Nachverdichtung zu nutzen. Das ist auch Wesensgehalt der Ermächtigungsgrundlage des § 13a BauGB für die Durchführung im beschleunigten Verfahren. Diesen Anforderungen würde der Bebauungsplan verfehlen, wenn er anstatt der Nachverdichtung zur Wohnraumbeschaffung eine Auflockerung durch Platzflächen verlangen würde.

Es drängt sich auch kein besonderer Grund auf, warum gerade dieses Grundstück innerhalb eines sehr weitläufigen Baugebietes jetzt für eine öffentliche Platzfläche genutzt werden soll. Es ist wohl allein der Umstand, dass dieses Grundstück (trotz Baurecht) bisher nicht bebaut wurde, die diese Forderung nährt. Hinzu kommt, dass Nachverdichtung und Innenentwicklung auch die Zurückstellung dieser städtebaulichen Belange nach Schaffung von öffentlichen Quartiersplätzen bedeutet. Jedenfalls im Rahmen der Nachverdichtung kann dieser Anspruch nicht erfüllt werden. Gerade auch der Verzicht auf oberirdische Stellplätze (und dafür Tiefgaragen) ist ein Mindestanspruch für nachhaltiges Bauen; der Verlust der „Garagenhöfe“ als Spielfläche wiegt diesen Vorteil keineswegs auf. Im entsteht aufgrund der Festsetzung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ auch eine sog. Spielstraße, die für diese Zwecke nutzbar ist.

Im Ergebnis: Der Einwendung hinsichtlich der Festsetzung einer öffentlichen Platzfläche wird weiterhin nicht entsprochen.

Das Verbot von Schottergärten ist bereits durch die Festsetzung A.§ 7 geregelt, wonach alle privaten Grundstücksflächen als Grünfläche zu gestalten sind. Auch Art. 7 BayBO verlangt die Begrünung der Freiflächen und verbietet schon bisher landesgesetzlich die Anlage von Schottergärten.

Auch regelt der Bebauungsplan, dass Stützmauern nur im Bereich des Höhenversatzes zulässig sind. Ansonsten sind Stützmauern unzulässig. Dabei bestehen keine gestalterischen Bedenken und damit auch kein städtebauliches Bedürfnis, warum gerade Gabionenwände untersagt werden sollen. Zumindest ist diese Form der Stützmauer als Rückzugsmöglichkeit für z.B. Zauneidechsen und Insekten vorteilhafter als andere Bauarten. Dem geforderten Verbot von Gabionen im Bereich der zugelassenen Stützmauern wird nicht entsprochen.

§ 9 BauGB regelt abschließend die Möglichkeit von Festsetzungen. Für die Festlegung von Gästeduschen in den Gästetoiletten besteht keine Ermächtigungsgrundlage. Hier überschätzen die Einwendungsführer die Möglichkeiten bei der Bauleitplanung, bei der die Gemeinde eben kein Festsetzungsfindungsrecht besteht. Allein schon aus diesem Grunde kann der Stellungnahme nicht entsprochen werden.

5.6 Gerhard Weisl, Schreiben vom 10.11.2021

vielen Dank für die Ergebnismitteilung zur frühzeitigen Beteiligung (3 Abs. 1 BauGB)

Das Resultat der 11. Sitzung des Bau- und Werkausschusses am 06.07.2021 zeigt ein eindeutiges Ergebnis. Dies ist auch nicht verwunderlich, wenn man beobachten konnte wie alle Punkte ohne Gegenstimmen verabschiedet wurden.

Man hatte den Eindruck, dass dies die Aufgabenstellung war. Es wurde nur aus Sicht des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes argumentiert. Genauso gut hätte man so manchen Vorschlag der eingegangenen Stellungnahmen vertreten können. Noch am 17. Sept 2020 wurde die Sammeleingabe als beispielhafte Bürgerbeteiligung in der SZ.de hervorgehoben. Umso verwunderlicher, wenn dann kein einziger Vorschlag von nahezu 100 Bürgern angenommen wird.

Dies trifft auch für das erstellte Verkehrsgutachten zu. Die ermittelten Werte werden sicherlich ihre Richtigkeit haben. Das bedeutet aber nicht, dass es nur einen zwingenden, richtigen Lösungsweg gibt. Beispielsweise könnte bei einer Öffnung der Pfarrer-Dr. Rauch-Straße der Verkehr durch eine Einbahnstrasse geregelt werden. Der kürzeste und sinnvollste Weg zum neuen Wohngebiet wird nicht vertreten. Bei einer räumlich getrennten Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage halbiert sich der Verkehrsfluss an diesen Punkten zwangsläufig, usw. Verhinderung von Mehrkosten bei der TG Erstellung sollten kein Argument sein. Zusammenfassend vertrete ich weiterhin meine Einwände wie im Schreiben vom 04. August 2020 beschrieben.

Beschlussvorschlag:

Die Aufgabe der Planabwägung - dem Kernelement der Planungsverwaltung mit ihrem finalem Entscheidungsprogramm - liegt darin, die öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander gerecht abzuwägen (vgl. auch § 1 Abs. 7 BauGB). Dabei kommt einem Belang auch nicht etwa deshalb ein besonderes Gewicht zu, weil er häufig vorgetragen wurde oder das von der Presse hervorgehobene Ergebnis der Bürgermeinung darstellt. Entscheidend ist allein das objektive Gewicht des Belanges und eben der sachgerechten Gewichtung der damit divergierenden sonstigen Belange und Interessen.

Diese Anforderungen der gerechten Abwägung werden dabei nicht nur an das Planungsergebnis, sondern auch an den Planungsvorgang und damit an den gesamten Planungsablauf gestellt. Sie sind damit auch schon bei der Erstellung des Planes (Entwurf) zu berücksichtigen. Es stellt damit keinen Verstoß gegen die Gewichtung oder den Ausgleich (Abwägungsdefizit oder Abwägungsdisproportionalität) der Interessen dar, wenn eine sachgerecht entwickelte Planungslösung (der Bebauungsplanentwurfes) beibehalten wird.

Wenn die Stadt nach Ermittlung und Bewertung des Belanges auf Fachgutachten zurückgreift, würde es nicht der Rechtmäßigkeit der Abwägung widersprechen, sich für eine andere als der dort bevorzugten Verkehrslösung zu entscheiden. Es ist zutreffend, dass bei verschiedenen Planungsalternativen selbst dann keine Rechtspflicht für eine bestimmte Planungsvariante besteht, weil sich diese als vorzugswürdig herausstellt. Auch eine weniger geeignete Lösung kann das Ergebnis einer sachgerechten und ordnungsgemäßen Abwägungsentscheidung sein. Allein sachliche Gründe sind es aber, die bei der Auswahl von verschiedenen (geeigneten) Planungsalternativen entscheidend sind. Wenn sich die Stadt Grafing b.M. nach sachgerechter Ermittlung und objektiver Bewertung aller Belange für die Beibehaltung der vorgeschlagenen (und auch sachlich vorzugswürdigen) Verkehrslösung entscheidet und damit gleichzeitig gegen die anderslautenden Interessen der Anlieger, dann führt das eben nicht zum einem Abwägungsfehler. Vorgang und Ergebnis der Abwägung sind sachgerecht und rechtmäßig.

An dieser Entscheidung hält der Bau- und Werksausschuss unter Bestätigung der in der Sitzung am 06.07.2021 vorgenommenen Abwägungsauseinandersetzung unter Würdigung des erneuten Vorbringens der Einwände weiterhin fest. Die erneut vorgetragenen Einwendungen gegen die verkehrsrelevanten Festsetzungen (Keine Öffnung des Fuß- Radweges zur Pf.-Dr.Rauchstraße für den Fahrverkehr, Standort der alleinigen TG-Zufahrt an der Südwestseite / Ausrichtung zur „Löwengrube“) werden zurückgewiesen.

5.7 Familie Weisl, Familie Metzner und Familie Fürbeck, Schreiben vom 08.11.2021

danke für den Auszug aus der Niederschrift vom 06.07.2021 in der Sie auf unsere Einwände eingegangen sind. Anbei senden wir Ihnen unsere Stellungnahme in Bezug auf Ihre Stellungnahmen bzw. auf die amtlichen Bekanntmachungen im Grafinger Amtsblatt Nr. 260 mit der Bitte um Berücksichtigung bzw. Stellungnahme Ihrerseits.

Die u.g. Punkte beruhen auf unseren Sammeleinwänden ("Unterschriftensammlung") vom 03./04.08.2020 Anzahl Stellplätze im Verhältnis zu den gebauten Wohneinheiten:

Wie wir Ihren Ausführungen entnehmen können definieren die zur Verfügung stehenden Stellplätze die Anzahl der Wohneinheiten. Wie ist sichergestellt, dass nicht nachträglich bei 44 Stellplätzen die 12 Reihenhäuser in 12 Mehrfamilienhäuser umgewandelt werden ohne dass die dann nötigen Stellplätze geschaffen werden?

Bitte nehmen Sie einen entsprechenden Passus in den Bebauungsplan auf, der explizit darauf hinweist, dass bei einer nachträglichen Umwidmung der 12 Reihenhäuser (je eine Wohneinheit) in ein Mehrfamilienhaus (mit je zwei Wohneinheiten) die entsprechend notwendigen Stellplätze geschaffen werden müssen, eine Stellplatz Ablöse durch Zahlung eines Geldbetrages an die Stadt Grafing ist im Bebauungsplan auszuschließen.

Vor dem Hintergrund der Bodenversiegelung sollten die Wohneinheiten auf max. eine Wohneinheit je Reihenhaus beschränkt werden.

Verkehrsgutachten/-zählungen

Die Verkehrszählungen wurden zu Zeiten der Corona Krise und den damit einhergehenden Mobilitätsbeschränkungen durchgeführt z.B. Ausgangsbeschränkungen, Homeoffice-Pflicht etc. Die Corona Beschränkungen haben zu einer vorübergehenden deutlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens geführt.

Ferner war während des Messungszeitraums der Klausenweg (Abschnitt: Löwengrube - Pflegerbäckstraße) wegen Bauarbeiten gesperrt.

Des Weiteren wird argumentiert, dass 2% des Verkehrs über die Michael-Wening Straße fließen wird, diese Straße ist aber eine reine Anliegerstraße. Die in den Gutachten ermittelten Werte sind somit nicht aussagekräftig, da sie von einer falschen Datenbasis ausgehen. Der Bau- und Werksausschuss/Stadtrat hat somit seine Entscheidungen auf Basis eines fehlerhaften Verkehrsgutachtens/-zählungen getroffen. Eine erneute Verkehrszählung/-auswertung wird zeigen, dass z.B. die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden.

Wir fordern daher eine erneute Verkehrszählung und Begutachtung der Verkehrsmehrbelastung unter normalen Bedingungen (ohne Corona Auflagen, ohne Straßensperrungen, korrekte Berücksichtigung von Anliegerstraßen) und eine erneute Würdigung der Zahlen durch den Bau- und Werksausschuss.

Beschlussvorschlag:

Stellplätze:

Zentrales Planungsziel ist die Schaffung von familiengerechten Reihenhäusern, die die Möglichkeit zur generationenübergreifenden Aufteilung in Wohnungen ermöglicht. Geschosswohnungsbau ist ausdrücklich nicht im städtischen Planungsinteresse. Um dieses Planungsziel auch rechtlich durchzusetzen, wurden ergänzende Festsetzungen erforderlich.

(Anmerkung: Bei der Entscheidung über Festsetzungen von Bebauungsplan ist zu beachten, dass kein „Festsetzungsfindungsrecht“ für die Gemeinden besteht. Festsetzungen – und damit Einschränkungen der Baufreiheit als Ausfluss der verfassungsrechtlichen Eigentumsgarantie – sind nur in dem vom Gesetzgeber zugelassenen Umfang möglich und bedürfen auch städtebaulicher Gründe. Weiter ist das Gebot der Erforderlichkeit jeder einzelnen Festsetzung und das Gebot der planerischen Zurückhaltung zu bedenken. Schließlich erstreckt sich auch das Abwägungsgebot auf jede einzelne Festsetzung)

So scheidet eine (im ersten Blick auf der Hand liegende) Festsetzung der Hausform „Reihenhaus“ (Hausgruppe, § 22 Abs. 2 Satz 3 BauNVO). „Reihenhäuser“ entsprechend der gesetzlichen Definition setzen voraus, dass jedes der (Reihen-)Häuser auf einem eigenen Grundstück steht. Eben diese Voraussetzung ist angesichts des Planungskonzeptes mit der gemeinsamen Tiefgarage nicht umsetzbar. Um andererseits aber durchzusetzen, dass eine durchgehende Bebauung mit einzelnen Häusern (auf gemeinsamen Grundstück) entsteht, wurde die geschlossene Bauweise festgelegt.

Vor allem gilt es aber zu vermeiden, dass innerhalb der Bauflächen eine Wohnanlage (sog. Geschosswohnungsbau) mit der damit einhergehenden unerwünschten Zahl an Wohnungen und Verkehrsbelastungen entstehe. Diese Möglichkeit ist vor allem deshalb nicht durch andere Festsetzungen (etwa begrenzten Flächen für Stellplätze) von vornherein ausgeschlossen. So könnten die unterirdischen Bauflächen (Fläche für die TG und auch der überbaubaren Grundstücksflächen für die Wohngebäude - Bauräume-) vollständig für Stellflächen genutzt werden, was ausdrücklich der eingangs erwähnten Zielsetzung zuwiderlaufen würde.

Aus diesem Grunde wurde die Anzahl der zulässigen Wohnungen ausdrücklich gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB) begrenzt (vgl. C. § 1 Abs. 4). Die dort getroffene Festsetzung mit einer Höchstzahl an Wohnungen im Verhältnis zur Größe der zulässigen Grundfläche ist (mittlerweile) auch zulässig (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.10.1998).

Danach sind in den Bauflächen mit max. 90 m² Grundfläche höchstens 2 Wohnungen, in der Baufläche mit max. 144 m² Grundfläche höchstens 3 Wohnungen möglich. Insgesamt können damit höchstens 36 Wohnungen entstehen. Die dafür notwendigen Stellplätze werden durch das Landesrecht bestimmt (Art. 47 BayBO) in Verbindung mit den gemeindlichen Ortsvorschriften (Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO) bestimmt. Jeweils abhängig von der Wohnungsgröße sind damit zwischen 44 und 56 Stellplätze erforderlich. Diese gesetzlich notwendigen Stellplätze (auch das ist eine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung; OVG Lüneburg, 05.12.2001) müssen nach den übrigen Festsetzungen des Bebauungsplans auch möglich sein. Das ist innerhalb der TG-Fläche uneingeschränkt gewährleistet.

Was jedoch nicht zulässig ist, ist die Festsetzung einer Höchstzahl an Stellplätzen (Decker in Busse/Kraus, Rn. 168 zur Art. 81 BayBO und OVG Münster 18.01.1973 zu § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB). Dieser „Weg“ zur Beschränkung der Stellplatzerrichtung ist also versperrt.

Nun der Bezug zu Einwendung. Die dortige Interpretation der gemeindlichen Abwägungsentscheidung, wonach „die zur Verfügung stehenden Stellplätze die Anzahl der Wohnungen“ bestimmen, ist nicht vollständig korrekt. Sie ist insoweit richtig, als es zwingend ist, dass die jeweilige Wohnungszahl gesetzlich notwendigen Stellplätze zur Verfügung stehen. Hiervon kann auch keine Abweichung erteilt werden. Sie ist insoweit aber nicht korrekt, dass auch die entsprechende Anzahl von Wohnungen errichtet werden kann – die höchstzulässige Wohnungszahl ist durch gesonderte Festsetzung begrenzt. Es dürfen also auch nicht mehr als 36 Wohnungen entstehen, selbst wenn die entsprechenden Stellplätze geschaffen werden. Aber genau diese Begrenzung ist im Hinblick auf die Struktur des Gebietes in Bezug auf die Wohnform („Reihenhaus“) ausdrückliches Ziel der Planung.

Die Sorge, dass anfänglich eine für Reihenhäuser genehmigte Bebauung zu Mehrfamilienhäuser umgewandelt wird, ohne die dafür zusätzlich notwendigen Stellplätze vorzuhalten, ist unbegründet. Das stellt Art. 47 Abs. 1 BayBO sicher, wonach nicht nur bei der Errichtung, sondern auch bei jeder Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen die dadurch ausgelösten zusätzlichen Stellplätze herzustellen sind. Allein schon aufgrund dieser geänderten rechtlichen Anforderungen sind diese Änderungen auch stets der Genehmigungspflicht unterworfen.

Die gewünschte Festsetzung, wonach „bei einer nachträglichen Umwidmung der Reihenhäuser von 1 Wohnung auf 2 Wohnungen die zusätzlichen Stellplätze geschaffen werden müssen“ ist schon deshalb nicht erforderlich, weil diese Verpflichtung schon gesetzlich geregelt ist (Art. 47 BayBO). Eine „wiederholende“ Regelung wäre schon nicht zulässig, da sie nicht erforderlich ist. Es besteht aber auch keine Ermächtigungsnorm für eine entsprechende Festsetzung. Neben § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB schafft auch Art. 81 BayBO keine Befugnis für Regelungen dieser Art. Der Einwendung kann deshalb nicht entsprochen werden.

Ebenso wenig besteht ein Recht (Ermächtigungsgrundlage), die Ablösung von Stellplätzen zu unterbinden. Art. 47 Abs. 3 Nr. 3 BayBO bestimmt die Ablösung als gleichwertigen Nachweis der Stellplatzpflicht (neben der Herstellung auf dem eigenen Baugrundstück oder einem geeigneten Grundstück in der Nähe). Die Gemeinden können zwar nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 BayBO die Regelungen über die Ablösung treffen und auch die Höhe des Ablösungsbetrags bestimmen. Zu einer Regelung über ein Ablösungsverbot ermächtigt die Norm jedoch nicht. Eine solche Regelung ist aber auch nicht erforderlich. So setzt eine Ablösung immer den Abschluss einer Ablösungsvereinbarung voraus. Es obliegt also immer der gemeindlichen Entscheidung, ob eine Stellplatzablösung vereinbart wird. Da hier aber (Auswahl- und Handlungsermessen) auch stets der Gleichbehandlungsgrundsatz zu beachten ist, schließt sich eine Ablösung ohnehin aus. Die Stadt Grafing b.M. setzt die Unmöglichkeit der Realherstellung stets voraus und lehnt Stellplatzablösungen außerhalb des Altstadtgebietes dem Grunde nach schon ab.

Die Möglichkeit, dass diese Ablösungspraxis geändert wird und – gegen die Interessen die Einwendungsführer – einer (aus heutiger Sicht ausgeschlossenen) Stellplatzablösung zugestimmt wird, ist hypothetisch. In gleicher Weise könnte auch die (unzulässige) Festsetzung eines „Ablöseverbots“ nachträglich wieder geändert werden.

Der Einwendung wird deshalb dahingehend nicht entsprechen, als das geforderte Stellplatzablösungsverbot festgesetzt wird. Dazu ist die Stadt Grafing b.M. nicht berechtigt. Inhaltlich wird aber gerne (durch diese Beschlussfassung) bestätigt, dass die Stadt Grafing b.M. eine Stellplatzablösung ausschließt.

Ebenso wird der Einwendung nicht entsprochen, die Anzahl der Wohneinheiten auf max. 1 Wohneinheit je Reihenhaushaus zu beschränken. Vielmehr ist es ausdrücklicher Wunsch der Stadt, dass die vergleichsweise großen Reihenhäuser (180 m² Geschossfläche / ca. 145 m² Wohnfläche auf nur 2 Vollgeschossen) auch in 2 Wohnungen aufgeteilt werden können. Somit können familiengerechte Wohnungen dann auch generationsgerecht genutzt werden und damit dringend erforderlich Wohnraum geschaffen werden.

Verkehrsuntersuchung:

Die Verkehrserhebungen fanden am 27.10.2020 statt und damit außerhalb des „Lock-Down-Zeiträume“ mit Home-Office-Pflicht und der Ausgangsbeschränkungen. Der Erhebungszeitraum ist damit für eine Verkehrserhebung repräsentativ. Der Vorwurf einer methodisch falschen Vorgehensweise bei der Verkehrserhebung ist damit nicht gerechtfertigt. Die Verwertung der Fachgutachten als Ermittlungsgrundlage für die Planabwägung kann insoweit nicht in Frage gestellt werden.

Der Klausenweg war nach Erklärung des Verkehrsgutachters während der Untersuchungszeit ohne wesentliche Einschränkung befahrbar. Eine Überprüfung hat aber bestätigt, dass für 1 Tag in der Zeit vom 27.10. – 06.11.2020 eine Sperrung des Klausenweges straßenverkehrsrechtlich genehmigt war. Ob und in welchem Umfang der Klausenweg am 27.10.2020 gesperrt war, lässt sich aber heute nicht mehr feststellen.

Letztendlich war das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung aber eindeutig. Es wurden für den Prognose-Planfall 2035 (Verkehrsbelastung im Jahr 2035 unter Berücksichtigung der zusätzlichen Wohnbebauung in Folge des Bebauungsplanes) Belastungen von 20 – 190 Kfz in der Stunde ermittelt. Diese Belastungen bleiben sehr deutlich unterhalb der Verträglichkeitsgrenzen (RASt 06) von 400 Kfz/h. Ungeachtet möglicher Einschränkungen hinsichtlich der Genauigkeit der Verkehrserhebung kann dennoch gesichert festgestellt werden, dass der durch das Vorhaben ausgelöste Verkehr von 250 Kfz/Tag für max. 36 Wohnungen über die vorhandenen Verkehrswege und Kreuzungen gesichert abgewickelt werden kann und der Mehrverkehr nicht zu einer unzumutbaren Verkehrsbelastung des bestehenden Straßennetzes und der Anwohner führt.

Vergleichbares gilt für die Verkehrslärmbelastung. Hier hat die Stadt Grafing b.M. aufgrund der sehr geringen Bestandsbelastung die Verkehrslärmzunahmen nicht mehr als vernachlässigbar (max. 2 dB(A)) angesehen und ein Verkehrslärmgutachten eingeholt. Die Lärmzunahme betragen nach dem Schallgutachten max. 2,1 dB(A) in der Tageszeit und 7,4 dB(A) in der Nachtzeit. Vereinzelt traten Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) von 50 / 40 dB(A) auf, jedoch sind die für Allgemeine Wohngebiete geltenden Orientierungswerte (55 / 45 dB(A)) eingehalten, die von der Stadt Grafing b.M. als Verträglichkeitsmaßstab für die Verkehrsbelastung herangezogen wird.

Der Verkehrslärmuntersuchung wurde die Daten aus der Verkehrserhebung vom 27.10.2020 zugrunde gelegt, also eines Werktages. Es wurde also nicht (vgl. RLS90) auf die durchschnittlichen täglichen Verkehrszahlen (DTV) zurückgegriffen, die aufgrund der Berücksichtigung von Wochenenden stets ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweisen als der werktägliche Verkehr. Hier ist die Datengrundlage als gesichert anzusehen. Aber selbst wenn man den Einwendungen folgt und die unterstellten Verkehrsmengen zu gering ermittelt worden sein sollte, führt das keineswegs zur Unverhältnismäßigkeit der Planung hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung. Denn jedenfalls bis zur Höhe der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von 59 / 49 dB(A) ist eine Verkehrsbelastung noch zumutbar. Das öffentliche Interesse an der Nutzbarmachung von innerstädtischen Siedlungspotentialen wird ein hohes Gewicht beigemessen. Die Beeinträchtigung von Wohngebäuden unmittelbar an Erschließungsstraßen - zumal mit vergleichsweise geringen Verkehrsbelastungen - gelegenen Wohngebäuden mit Verkehrslärm bis zu diesen Grenzwerten ist zumutbar und vertretbar. Diese Belastungen werden selbst dann noch nicht überschritten, wenn massiv erhöhte Verkehrsmengen (Verdoppelung) auftreten würden.

Um aber den Anforderungen des Ermittlungsgebotes (§ 2 Abs. 3 BauGB) Rechnung zu tragen, wird eine erneute Verkehrserhebung durchgeführt. Damit kann trotz der Eindeutigkeit des Ergebnisses die Entscheidung über die Verträglichkeit (Lärmbelastung und Verkehrsbelastung) dann durch abgesicherte Erhebungsdaten erfolgen und mögliche rechtliche Zweifel an der sachgerechten Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen ausgeräumt werden.

5.8 Dr. Christian Feige, Schreiben vom 08.11.2021

für die Offenlegung "**1) Verkehrstechnische Untersuchung**" zu o.g. Betreff v. 17.11.2020 der Fa. Obermeyer GmbH danken wir Ihnen. Leider sind die dort ermittelten Werte für eine statistische Aussage zahlenmäßig zu wenige bzw. ohne Angabe z.T. konkreter Messungen mit Toleranzen, um damit verlässliche Wahrscheinlichkeitsbereiche anzugeben.

Die getroffenen Aussagen zu den Messungen sind nach den bekannten math. Vorschriften für eine Fehlerrechnung in der realen Natur nicht zu "wichten". Ebenfalls nicht anwendbar auf das Baugebiet sind allgemeine Angaben aus der Verkehrssituation in Grafing, da das o.g. Baugebiet wegen dürftiger Messwerte für eine Statistik dafür zu klein ist. Die reale Situation ist aber leicht mit wenigen Beobachtungen, besonders von betroffenen Bewohnern wie wir es sind, seit 1979 Eigentümer des Grundstückes (Löwengrube 22) zu erkennen.

Aus dem Baugebiet heraus führen nur zwei Ein-/Ausfahrten auf weiterführende Straßen, die Straße "Am Feld" auf die Aiblinger Straße und die Pflegerbäck Straße auf die Glonner Straße. Auf beiden Straßen hat der Verkehr in 40 Jahren um Faktoren zugenommen besonders wegen der Großmärkte und der neuen Siedlung am Aiblinger Anger. Die Problematik dieser beiden Zufahrten war bereits um 1980, also vor 40 Jahren, bei der Erschließung des Baugebietes Löwengrube bekannt und hat sich bis heute nicht geändert. Dem Bauträger für unser Haus, Herrn M.Faetsch wurde damals von der Stadt Grafing zugesichert, dass die Stadt Grafing für die Verkehrssicherheit sorgen werde. Im Gegenzug übernahm der Herr M. Faetsch die Errichtung eines Sammelbeckens mit Pumpstation für das Abwasser aller tiefer liegenden Anwesen unterhalb der Pfarrer Dr. Zeiller Straße auf seine Kosten.

Die Zusage der Stadt Grafing von ca. 1980 wurde nicht weiterverfolgt und geriet vermutlich in Vergessenheit da der Verkehr damals relativ gering war und die weitere Besiedlung des Gebietes aufgrund der schwierigen Wirtschaftslage der BRD stockte. In den Jahren 1984 beginnend bis heute wurde das Gebiet um die Löwengrube fast vollständig nach dem Bebauungsplan von 1965 besiedelt. Die dann weitere Besiedlung westlich der Löwengrube, besonders die "Schaffung" des Nockherweges hat natürlich eine erhebliche Zunahme des Verkehrs um das "Areal Löwengrube" Löwengrube gebracht. Die Zahlen der Fußgänger, der jüngeren Bewohner mit Kinderwagen/Kindern ist erheblich gestiegen. Ebenfalls gewachsen ist die Bewegung von Fahrradfahrern und Behinderten-Fahrzeugen. Zusätzlich wird der Klausenweg von Fahrradfahrern als Ersatz für die parallel zu ihm verlaufende stark befahrene und gefährliche Glonner Straße benutzt. Fahrradwegefehlen für diese Strecke vollständig.

Was in der o. g. Untersuchung dazu völlig "vergessen" um nicht zu sagen ausgegrenzt wurde ist, dass zwar die Kreuzung Löwengrube/Klausenweg betrachtet wurde, dass aber von da alle Wege zu den weiterführenden Straßen relativ steil ansteigend sind. Der besonders steile Abschnitt des Klausenweges/ Löwengrube bis Pflegerbäck Straße bringt den Verkehr/Gegenverkehr mit PKW's für viele Minuten zum Erliegen, wenn Fahrräder auf der Straße geschoben werden müssen oder am Bürgersteig sich zwei Kinderwagen begegnen. Richtig gefährlich wird es, wenn Fahrradfahrer auf der Schräge des steilen Abschnittes absteigen müssen, weil sie den Berg nicht schaffen. Noch gefährlicher wird die Situation, wenn die Fahrradfahrer zwar den Berg schaffen aber oben in die Pflegerbäck Straße links abbiegen wollen und ihnen ein schnell fahrender PKW, auf dem Klausenweg bleibend, entgegenkommt. Am unteren Beginn des "Aufstieges" wird es für Fußgänger oder ältere Paare, bei denen z.B. eine Person beim Gehen gestützt werden muss, ebenfalls fast lebensgefährlich, wenn sie von dem einen Bürgersteig diagonal über die Kreuzung auf den anderen schmalen Steig (im Klausenweg) z.B. bergauf wechseln wollen. Bei dem inzwischen erheblich gewachsenem PKW- Verkehr ist das ein viele Minuten andauerndes Unterfangen.

Vergleichbare gefährliche Situationen ergeben sich am Tage sehr häufig auch für die Überquerungen der Kreuzung Klausenweg/Pflegerbeck Straße, zumal für die Überquerung bergab nur ein schmaler Bürgersteig zur Verfügung steht auf dem kaum ein Passant stehen kann. Es gibt weitere Beispiele dieser Art in dem Areal Löwengrube.

Außer der Löwengrube hat in dem besagten Gebiet keine andere Straße wenigstens auf einer Seite einen durchgehenden sicheren Bürgersteig, nahezu wie vor vierzig Jahren. Ebenso wie vor vierzig Jahren ist die Auffahrt von "Am Feld" zur Aiblinger Straße geblieben, nur ist sie viel gefährlicher als die eben beschriebene Kreuzung wegen des inzwischen starken Verkehrs auf der Aiblinger Straße und wegen der Verengung bis zum Anfang Klausenweg. Fußgänger leben auf diesem Teil der Straße ganz gefährlich. Hier kommen kaum einmal zwei PKW aneinander vorbei, geschweige denn wenn dort Kinderwagen, ältere Fußgänger und PKW's zur gleichen Zeit im Gegenverkehr passieren wollen.

Die Erklärung zur Situation dieser zwei Fälle ist symptomatisch für die Fußgänger und Fahrradfahrer und natürlich Rettungsfahrzeuge und Behinderten - Fahrzeuge im ganzen Gebiet. Trotz der ersichtlichen und in den vergangenen Jahren langsam gewachsenen Probleme für Fußgänger, Fahrräder, Rettungsfahrzeuge haben die Anwohner das ertragen, weil es eben ein sehr ruhiges und damit erholsames Gebiet ist. Man kann also sagen, die Anwohner sind geduldig!

Die Realisierung des 2016 in der Verantwortung der damaligen I. Bürgermeisterin geänderten Bebauungsplanes von 1965 würde durch die schlagartige Erhöhung des Verkehrs die Gefährdung der Anwohner, Schulkinder, junger Eltern und Behinderter deutlich vergrößern und die Wohnqualität für alle Einwohner in dem "Areal Löwengrube" deutlich mindern. Dieses haben in der ersten Eingabe mehr als 70 direkt von dem Bebauungsplan Betroffene durch ihre Unterschrift bestätigt!

Ihre ebenfalls veröffentlichte o.g. **"2) Umweltbezogene Stellungnahme"** berücksichtigt, wenigstens explizit nicht erkennbar, die erstmalig aufgetretenen verheerenden Unwetter Katastrophen im Ahr-Tal, NRW und vor allem im benachbarten Landkreis Rosenheim und Berchtesgaden. Die Struktur der Hanglage in der Löwengrube ähnelt sehr stark der des Ahr-Tales besonders die Hanglage auf der Westseite des Nockherweges. Einige der Häuser auf der Ostseite des Nockherweges stehen auf geschüttetem Grund. Sehr viele Schäden im Ahr-Tal sind durch Unterspülungen entstanden, wie sie auch vorstellbar sind für das "Areal Löwengrube". Hier ist die Unterspülung nahezu vorprogrammiert, sollten so starke Regenfälle auftreten wie in 8+9/21 in Grafing, zeitgleich zu den Unwettern im Landkreis Rosenheim. Bei diesem Unwetter in 9/21 schwoll innerhalb weniger Minuten auf der glatten Oberfläche der Löwengrube über die ganze Breite der Straße ein Wasserstrom bereits im oberen Drittel der Straße bis in Bordsteinhöhe an und hätte bei längerer Dauer eine zerstörerische kinetische Energie erreicht. So konnte das Wasser gerade noch in ca. 15 Minuten von abfließen. bzw. von dem Sammelbecken aufgenommen werden. Der Bebauungsplanung von 1965 sah für die Grundstücke der späteren Haus-Nummern Löwengrube 26 bis 18 (Westseite der Löwengrube) eine höhere Lage über NN vor.

Diese Häuser mussten dann aber aufgrund statischer Überlegungen/Berechnungen schon damals deutlich tiefer gelegt werden (vermutlich 1-2,5 m). Die Häuser, die erst später auf beiden Seiten des Nockherweges errichtet wurden haben aber eine noch stärkere Hanglage als die Löwengrube. Der entstehende Wasserstrom auf der Straße Löwengrube wurde offensichtlich nicht noch stärker, da die ca. 5 000qm bis jetzt unbebaute Wiese oberhalb der Löwengrube noch sehr viel Wasser aufnehmen konnten. Der geplante Betonklotz (Tiefgarage) an Stelle der Wiese hätte vielleicht schon zu Unterspülungen der labilen Bauten etc. führen können, wie im Ahr-Tal und NRW vielfach geschehen. Auf der Rückseite der Gebäude der Westseite der Löwengrube sind inzwischen die Gärten terrassenförmig aufgeschüttet bzw. angelegt, so dass diese zunächst viel Wasser aufnehmen können. Diese Vorsichtsmaßnahmen sind im Nockerweg kaum möglich.

Aufgrund der vorher nicht denkbaren katastrophalen Wetter-Ereignisse im gesamten Bundesgebiet sind erhebliche Überlegungen für das gesamte Gebiet Pf. Dr. Rauch Straße, Klausenweg, Pfliegerbäck Straße, Am Feld und Pf. Dr. Zeiller Straße (Areal Löwengrube) Untersuchungen rechnerisch und messtechnisch erforderlich bevor hier, wenn überhaupt der Beginn von Bauarbeiten verantwortet werden könnte. Bei Abschätzung der Verhältnismäßigkeit zum gesamten Gebiet, auch zur Verträglichkeit zum Grundwasserspiegel sind ausführliche tiefer gehende Untersuchungen zum Untergrund der Moränenlandschaft notwendig.

Abschließend muss man sagen, dass nahezu alle Einwohner in dem durch die genannten weiterführenden Straßen wie Aiblinger Straße, Glonner Straße und letztlich auch Schloss Straße dankbar wären, wenn die Stadt Grafing die vor 40 Jahren gegebenen Zusagen für sichere Wege für Fußgänger, Fahrradfahrer und Behindertenfahrzeuge realisieren könnte

Beschlussvorschlag:

Verkehrsbelastung und Verkehrslärm:

Zu den Einwendungen über die methodischen (statistischen) Mängel der Verkehrsuntersuchung mit einer Erhebung an nur einem Tag (27.10.2020) ist festzustellen, dass damit – als Worst-Case-Betrachtung – auf werktägliche Verkehrszahlen zurückgegriffen

wurde. Die maßgeblichen Ermittlungsrichtlinien (RLS90) legen dagegen den durchschnittlichen täglichen Verkehr zu Grunde, der auch die verkehrsrühigeren Wochenendtage erfasst und stets geringere Belastungszahlen ausweist. Die Datengrundlage ist damit als gesichert anzusehen, auch wenn er nur auf einen Erhebungstag abstellt.

Da aber von der Stadt nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Verkehrserhebung durch eine mögliche Baustelle im Klausenweg beeinflusst wurde, wird eine erneute Verkehrserhebung durchgeführt. Dann erfolgt eine nochmalige Bewertung der Verkehrsverhältnisse und Verkehrslärmbelastungen.

Im Weiteren wurde auf die fehlende Verkehrssicherheit der Hauptverkehrsstraßen (Klausenweg mit den Zufahrten zur St 2089 (Aiblinger Straße und Glonner Straße) hingewiesen, über die der Gebietsverkehr zu den Sammelstraßen (Aiblinger Straße-Glonner Straße) verläuft. Hier geht es um die Tauglichkeit des weiterführenden Verkehrsnetzes. An diesen Hauptzufahrten und deren Einmündungen in die St 2089 wurden keine Leistungsfähigkeitsprüfungen durchgeführt, da insoweit die verkehrlichen Auswirkungen des Baugebiets als unbedeutend beurteilt werden. Die planende Gemeinde ist nicht verpflichtet, jeden auch nur unwesentlichen Konflikt zu erforschen. Nur Auswirkungen, die erheblich sind und im eindeutigen Ursachenzusammenhang stehen. Das wird für diese Hapterschließungsstraßen bzw. Sammelstraßen als vernachlässigbar und damit nicht abwägungserheblich angesehen.

Dass aber das örtliche Verkehrsnetz der Hauptstraßen verkehrliche Missstände aufweist, wird nicht in Frage gestellt. Das gilt fraglos auch für den Klausenweg, der gerade in den Spitzenstunden bei Überlastungen der Staatsstraßen-Ortsdurchfahrten dann als Ausweichroute genutzt wird. Wirksame Abhilfemaßnahmen können aber nur durch ganzheitliche Reduzierung der Verkehrslast in Graßing erreicht werden. Hier ist es aber in der Vergangenheit bei bloßen Absichtserklärungen und einer Vielzahl von „Konzeptlösungen“ geblieben. Selbst das sog. Integrierte Verkehrskonzept im Jahr 1995 ist dann gescheitert. Erst seit dem Verkehrskonzept 2003 werden zielstrebig auch konkrete Verkehrsentslastungsmaßnahmen umgesetzt. Hier ist jetzt trotz aller (massiven) Widerstände der Bau der Ostumfahrung (2017) und der Westumfahrung (2020) gelungen. Diese zentralen Straßenbaumaßnahmen bewirken eine spürbare Entlastung der Innenstadt. Vor allem durch das damit möglich gewordene Durchfahrtsverbot für LKW konnte eine erhebliche Entlastung des innerstädtischen Wegenetzes erreicht werden und damit auch der „Ausweichverkehr“ auf die untergeordneten Hauptverkehrsstraßen wie dem Klausenweg.

Im nächsten Schritt sollen jetzt alle Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen zu Ortstraßen abgestuft werden und die Ortsdurchfahrt der Staatsstraße St 2089 (Glonner Straße/Marktplatz/Münchener Straße) auf die „Westumfahrung“ (bisher Kreisstraße EBE 8) verlegt werden. Damit ist die Stadt Grafing b.M. befugt, durch Geschwindigkeitsbegrenzungen zusätzliche Verkehre auf die Umgehungsstraßen zu verlagern. Weiter soll die Aiblinger Straße nach Westen an den künftigen Siedlungsrand verlegt werden. Durch die Reduzierung der Verkehrsbelastung (vor allem auch LKW) und der Fahrgeschwindigkeiten können die innerörtlichen Straßen dann auch für Radfahrer verkehrssicher benutzt werden. Das gilt dann vor allem auch für den Klausenweg (südliche Hauptverkehrsstraße), der damit erheblich an Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer gewinnen wird. Das ist auch das Ergebnis des Radverkehrskonzeptes, wonach die (beruhigten) Haupteinmündungsstraßen wie der Klausenweg als Radwegeachse entwickelt wird.

Denn bauliche Maßnahmen (zusätzlichen Radwegen oder Gehwegen), das muss leider konstatiert werden, sind aufgrund der fehlenden Möglichkeit zum Flächenerwerb mittlerweile nicht mehr umsetzbar. Allein die besagten Lenkungsmaßnahmen sind in der Lage, die Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen und ein sicheres Netz für Radfahrer auf bestehenden Straßen zu schaffen.

Die angesprochenen Gefällestrassen am Klausenweg und der Einmündung Haidlinger Weg / Aiblinger Straße sind bekannt. Aber auch hier handelt es sich um verkehrliche Zustände, die nicht einfach verändert werden können. Mit Ausnahme der beschriebenen Maßnahmen zur Reduzierung der innerstädtischen Verkehrsbelastung und damit der Entlastung des Klausenwegs („Umfahrungsstrecke“) vom Durchfahrtsverkehr sind keine weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Wegenetzes geplant. Diese Mängel sind aber nicht abwägungserheblich für das gegenständliche Baugebiet. Diese vorhandenen Konflikte werden durch die bauliche Verdichtung des Grundstücks in der Pfarrer-Dr.Zeiller-Straße nicht einer Weise belastet, dass diese für die Planungsentscheidung von Bedeutung sind und stellen die verkehrssichere Erreichbarkeit des Baugebietes nicht in Frage.

Auch die Einwendung, die Umgebungsstraßen haben mit Ausnahme der Löwengrube keinen Bürgersteig, ist insoweit unbegründet. So sind alle anderen Straßen auch als Verkehrsberuhigte Bereiche festgesetzt, was die Abwicklung aller Verkehrsarten (auch der Fußgänger) auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche voraussetzt. Die Folge ist die größtmögliche Geschwindigkeitsreduzierung auf Schrittgeschwindigkeit (StVO Anlage 3; Zeichen 325). Gesonderte Teileinrichtungen für Fußgänger (Gehwege) sind dort nicht erlaubt und würden die Aufhebung des Verkehrsberuhigten Bereiches zur Folge haben. Mit der Anordnung als verkehrsberuhigter Bereich wird das Höchstmaß an Fußgängersicherheit geboten; diese Verhältnisse werden beibehalten.

Zurückgewiesen wird auch die Einwendung, die Nachverdichtung der Doppelhausbebauung zu einer Reihenhausbauung würde zu einer schlagartigen und unverträglichen Erhöhung der Anwohnersituation im Umfeld der Löwengrube führen. Hier wird auf die Abwägung des entsprechenden Einwandes vom 31.07.2020 (im Rahmen der Sammeleinwendung) verwiesen. Ungeachtet des noch abzuwartenden Ergebnisses einer erneuten Verkehrserhebung bleibt die Verkehrsbelastung in der Löwengrube mit ca. 309 Kfz/Tag deutlich unterhalb des kritischen Belastungswertes für Wohnstraßen von 400 Kfz/Stunde. Diese ohnehin sehr geringe Verkehrsbelastung ist hinzunehmen. Dem Interesse an der Nachverdichtung von innerstädtischen Flächen und damit der Schaffung dringend erforderlichen Wohnraumes wird höheres Gewicht beigemessen als dem Interesse der Anwohner, von zusätzlichem Verkehrsaufkommen verschont zu werden.

Hinsichtlich der vorgetragenen Einwendungen über die Gefährdung des Baugrundstücks für Überschwemmungen bzw. der Folgen der Bebauung hinsichtlich der Hochwassergefahren im Umfeld sind nicht begründet.

Zum einen ist festzuhalten, dass das Gebiet nicht im Einwirkungsbereich von Gewässern liegt. Selbst die mittlerweile für Hochrisikogebiete ermittelten Extremhochwässer (1000-jähriges Hochwasser) erfassen das Gebiet bei weitem nicht. So liegt das Baugebiet (Tiefpunkt Pfarrer-Dr.Zeiller-Straße) mit einer Höhe von ca. 522 mÜNN auch über 1 m höher als der Hochwasserabfluss eines 100-jährigen Hochwassers. Jede realistische Überschwemmung ist damit ausgeschlossen.

Anders verhält es sich mit dem aufgrund der klimatischen Veränderungen immer häufiger auftretenden Starkregenereignissen. Um die Bebauung gegenüber Sturzfluten zu sichern, wurde eine angepasste bauliche Ausführung (Höhenlage 25 cm über Gelände, wasserdichte und auftriebssichere Gebäudeausführung) festgesetzt. Die für das im Grundstücksbereich durch das nach Südosten steigende Gelände (Hanglage) erhöhte Gefährdung wurde hier berücksichtigt. Auf die Auseinandersetzung mit diesem Belang zur entsprechenden Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamt Rosenheim vom 06.08.2020 (Bau- und Werkausschuss 21.07.2021) wird inhaltlich verwiesen.

Bei den Gefahren durch Sturzfluten handelt es sich um eine allgemeine Gefahrensituation, die flächendeckend besteht. Es besteht aber kein Abwehrrecht Dritter gegen nachteilige Wirkungen eines Hochwasserabflusses, der als typische Folge einer bestimmungsgemäßen Bebauung entsteht (§ 37 WHG). Gleichwohl regelt der Bebauungsplan den Umfang der Bebauung und damit die bestimmungsgemäße Nutzung. Insoweit wird der vorgetragene Belang als abwägungsbeachtlich erachtet, da eine "Verschlechterung" in einem adäquat-kausalen Zusammenhang mit der Planung steht.

Jede weitere Bebauung (und Verdichtung) verschärft zwangsläufig den Wasserabfluss bei Sturzregenfällen. In der Abwägung mit dem gesetzlichen Planungsleitziel des verdichteten Bauens und der Innenentwicklung sind diese zwangsläufig damit einhergehenden nachteiligen Veränderungen aber hinzunehmen und zumutbar. Besondere Gegebenheiten, die gerade hier konkrete Gefährdungslage oder diese verschärfen, liegen jedoch nicht vor. Diese wurden auch vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim, der Stellungnahme fachgutachterliche Bedeutung zukommt, nicht vorgetragen.

Die Einwände gegen die Bebauung aus Gründen der Verschärfung der Sturzregengefahr wird zurückgewiesen.

6. Verfahrensbeschluss:

6.1 Um mögliche Lücken bei der Ermittlung des abwägungsbedeutsamen Belangs der Verkehrs- und Verkehrslärmbelastung auszuschließen, ist eine nochmalige Verkehrserhebung durchzuführen. Bei mehr als unwesentlichen Abweichungen zum Verkehrsgutachten 17.11.2020 ist auch die Verkehrslärmuntersuchung zu überarbeiten.

6.2 Die abschließende Prüfung und Abwägung zu den privaten Einwendungen hinsichtlich der Belange der Verkehrs- und Verkehrslärmbelastung erfolgt auf der Grundlage der ergänzenden Untersuchungen.

6.3 Die Ergebnismitteilung (§ 3 Abs. 2 Satz 4 HS. 2 BauGB) erfolgt nach der abschließenden Prüfung.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☐ Ja, positiv ☒ Ja, negativ ☐ Nein

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

Anlagen:

07 Begründung Entwurf 17.08.2021

07 BPLan Entwurf 17.08.2021