Hinweis für die Presse: Bitte nicht vor dem Sitzungstag veröffentlichen.

Beschlussvorlage FB 3/040/2022
TOP Nr. 9 (Bau- und Werkausschuss)
TOP Nr. 5 (Stadtrat)

Gremium	*Beschluss*	*Ö-Status*	*Sitzungstag*
Bau- und Werkausschuss	**Vorberatung**	**öffentlich**	**28.06.2022**
Stadtrat	**Entscheidung**	**öffentlich**	**05.07.2022**

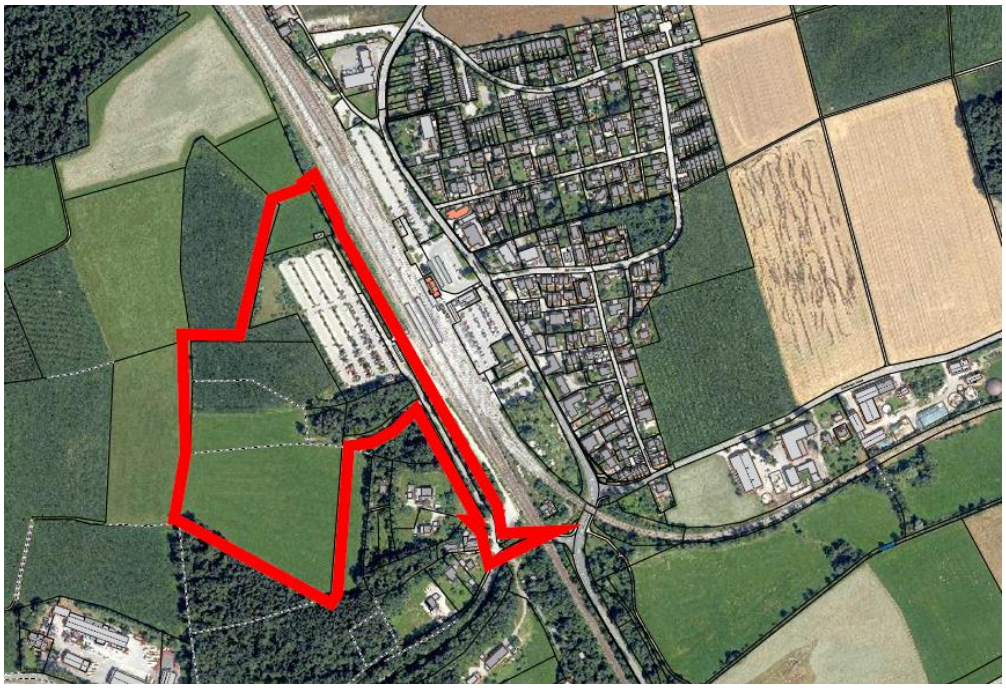
Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:
Vollzug des Baugesetzbuches (BauGB);
18. Änderung des Flächennutzungsplanes für das Berufsschulzentrum Grafing-Bahnhof und die Erweiterung des Bahnparkplatzes westlich der Bahnstrecke (Sondergebiet Schulzentrum und Parkplatz);
Frühzeitige Bürgerbeteiligung (§ 3 Abs. 1 BauGB) und Behördenbeteiligung (§ 4 Abs. 1 BauGB);
Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen und ggf. Billigungs- und Auslegungsbeschluss

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

1. Grundlagen:

Der Stadtrat hat am 10.12.2019 die Einleitung des Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplanes (18. Änderung) und der Aufstellung eines Bebauungsplanes für ein Berufsschulzentrum westlich von Grafing-Bahnhof und der Errichtung eines Parkdecks auf dem dortigen Bahnparkplatz beschlossen.

Der Planungsbereich liegt im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 236, 234/2,234/4, 234/7, 234/9, 233/6, 233/T, 232/4/T, 232, 232/8, 232/9, 232/5, 556/64/T, 556/100 der Gemarkung Nettelkofen und ist im nachfolgenden Luftbild rot umrandet.



Planungsziel ist die Errichtung einer Berufsschule nebst Schulturnhalle durch den Landkreis Ebersberg. Gleichzeitig sollen die bestehenden Bahnparkplätze mit einem Parkdeck überbaut werden, das für die Stellplätze der Berufsschule und zur Erweiterung der Bahnparkplätze (P+R-Anlage) genutzt wird. Die Erschließung erfolgt über die bestehende Zufahrt zu den Bahnparkplätzen, die hierfür verbreitert und auch im südlichen Einmündungsbereich zur Staatstraße St 2351 ausgebaut werden muss. Nördlich der bestehenden Bahnparkplätze ist die Errichtung eines Regenrückhaltebeckens vorgesehen.

Durch zeitaufwendige Vorermittlungen der umweltbezogenen Auswirkungen (Artenschutz und Entwässerung) und der noch notwendigen Erkenntnisse über den beabsichtigten Verlauf der Bahn-Neubaustrecke für den Brenner-Nordzulauf verzögerte sich die Einleitung der Bebauungsplanverfahrens.

Zwar ist die Durchführung der Flächennutzungsplan und die Bebauungsplanaufstellung im Parallelverfahren geplant (§ 8 Abs. 3 BauGB). Aufgrund der für den Bebauungsplan noch zusätzlichen Ermittlungs- und Vorbereitungsaufwand wird aber zeitlich vorgezogen jetzt zuerst das Flächennutzungsplanänderungsverfahren durchgeführt.

Erklärtes Ziel ist es, zumindest auf dieser Planungsebene (vorbereitender Bauleitplan) die erforderliche Planungssicherheit für die Umsetzbarkeit zu erlangen, um auf dieser Grundlage dann die Entscheidung über die Sicherung der Bauflächen abschließend entscheiden zu können.

Im Verfahren zur Flächennutzungsplanänderung (18. Änderung) wurde jetzt in der Zeit vom 02.05.2022 bis 03.06.2022 das Verfahren zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planungen sowie ihrer voraussichtlichen Auswirkungen wurden die Planunterlagen (Flächennutzungsplanänderung nebst Begründung mit den Angaben nach § 2a BauGB) in der Bauverwaltung öffentlich dargelegt und Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Zusätzlich wurden die Planunterlagen in dieser Zeit auch im Rathaus (Flur im 1. Obergeschoss), Marktplatz 28, öffentlich ausgelegt und auch im Internet (https://www.grafing.de) und über das zentrale Internetportal (http://www.bauleitplanung.bayern.de) verfügbar gemacht.

Gleichzeitig erfolgte am 28.04.2022 die Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB. Dabei wurde bis zum 03.06.2022 Gelegenheit zur Äußerung gegeben, insbesondere auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung.

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

1. Regierung von Oberbayern – höhere Landesplanungsbehörde
2. Regionaler Planungsverband
3. Landratsamt Ebersberg
4. Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
5. DB AG
6. Eisenbahnbundesamt
7. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
8. Staatliches Bauamt Rosenheim
9. Bayernwerke
10. Landesbund für Vogelschutz
11. Landesamt für Denkmalpflege
12. Private Stellungnahme: Herr Preißler

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.

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.

2.1 Stellungnahme Regierung von Oberbayern,
Schreiben vom 04.05.2022, Az.: ROB-2-8314.24_01_EBE-10-9-4

Die Stadt Grafing b. München beabsichtigt die Errichtung einer Berufsschule für die Landkreise Ebersberg und München sowie die Erweiterung des Bahnparkplatzes (P+R-Anlage) durch Realisierung eines Parkdecks im Ortsteil Grafing-Bahnhof. Vorgesehen ist die Darstellung als Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung ”Schulzentrum". Das Planungsgebiet (Größe rund 7 ha) befindet sich westlich der Bahntrasse München - Rosenheim und ist im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt größtenteils als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Erfordernisse der Raumordnung
Gemäß LEP 8.3.1 (Z) sind Kinderbetreuungsangebote, Allgemeinbildende Schulen, Berufliche Schulen, Einrichtungen der Erwachsenenbildung sowie Sing und Musikschulen in allen Tellräumen flächendeckend und bedarfsgerecht vorzuhalten.

Gemäß LEP 8.3.1 *(G)* sollen bei Bedarf **interkommunale Kooperationen** zu einer flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung mit Schulen und außerschulischen Bildungsangeboten beitragen.

Gemäß LEP 2.1.7 (G) sollen die als **Mittelzentrum** eingestuften Gemeinden, die Fachplanungsträger und die Regionalen Planungsverbände darauf hinwirken, dass die Bevölkerung in allen Teilräumen mit Gütern und Dienstleistungen des **gehobenen Bedarfs** in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt wird.

Gemäß RP 14 B 11(Z) 1.7 sind bei der Siedlungsentwicklung die infrastrukturellen Erforderlichkeiten und die **verkehrliche Erreichbarkeit**, möglichst mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu beachten.

Gemäß RP 14 B 11(G) 2.1 werden Flächen, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen, als **Hauptsiedlungsbereiche** festgelegt.

Gemäß RP 14 B 11(Z) 2.3 ist in zentralen Orten, an **Schienenhaltepunkten** und in den Hauptsiedlungsbereichen eine verstärkte Siedlungsentwicklung zulässig.

Landesplanerische Bewertung
Der Standort befindet sich gemäß Karte 2 ”Siedlung und Versorgung" des Regionalplans der Region München in einem Hauptsiedlungsbereich. Des Weiteren liegt er direkt an einem S-Bahnhaltepunkt; eine gute verkehrliche Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist somit gewährleistet. Dabei ist aufgrund offener Wegebeziehungen auf beiden Seiten der Bahnlinie ein funktionaler Austausch gegeben; eine trennende Wirkung liegt im vorliegenden Fall nicht vor. Gemäß der Begründung zu LEP 2.1.3 (G) sind Berufsschulen vom gehobene Bedarf, der von Mittelzentren wie die Stadt Grafing b. München gedeckt wird, erfasst. Die landkreisübergreifende Nutzung der geplanten Berufsschule trägt zu einer tragfähigen Auslastung und Funktionsfähigkeit dieser Einrichtung der Daseinsvorsorge bei.

Ergebnis
Die Planung entspricht grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung.

2.2 Regionaler Planungsverband München, Mail vom 05.05.2022

die Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München teilt mit, dass zum a. g. Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet werden.

Beschlussvorschlag zu 2.1 und 2.2.:
Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) sin die Ziel der Raumordnung bei der Bauleitplanung zu beachten. Diese Anpassungspflicht an die übergeordneten Planungsziele des Landesentwicklungsprogramms und des Regionalplanes ist bindend und sind damit nicht abwägungsfähig. Entgegenstehende Ziele der Raumordnung führen damit zur Rechtswidrigkeit der Planung.

Aus diesem Grunde wurde bereits bei der Auswahl des Standortes darauf geachtet, dass dieser den Zielen der Raumordnung (vgl. auch Begründung Nr. 3 und 5) entspricht. Weiter wurde bereits vorab am 28.09.20018 mit der Regierung von Oberbayern auch die Entbehrlichkeit eines Raumordnungsverfahrens abgeklärt. Aufgrund der Lage im sog Hauptsiedungsgebiet (RP 14 B 11(G) 2 - Flächen, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen) besteht keine überörtliche Raumbedeutsamkeit. Die Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung wird dann im Rahmen des Bauleitplanverfahrens geprüft.

Von der Höheren Landesplanungsbehörde und vom Regionalen Planungsverband werden jetzt die Übereinstimmung der Flächennutzungsplanänderung mit den Zielen der Raumordnung und damit die Richtigkeit der gemeindlichen Vorprüfung dieser Anforderungen jetzt uneingeschränkt bestätigt.

2.3 Landratsamt Ebersberg vom 02.06.2022, Az. P-2022-1356

2.3.1 Stellungnahme aus baurechtlicher Sicht:
Aus baufachlicher und baurechtlicher Sicht werden keine Anmerkungen und Einwände geäußert.

2.3.2 Stellungnahme aus bodenschutzrechtlicher Sicht,
Die im Flächennutzungsplan angegebenen Flurnummern der Gemarkung Nettelkofen sind derzeit nicht im Altlastenkataster für den Landkreist Ebersberg eingetragen.

2.3.3 Stellungnahme Wasserrecht, Immissionsschutz,
Sachverhalt

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung einer Berufsschule für 2.500 Schüler westlich der Zugstrecke in Grafing Bahnhof als „SO Schulzentrum“ sowie Ausweisung der bereits als Bahnhofsparkplatz genutzten Fläche als „SO Parkplatz“
- Die Fläche ist derzeit unbebaut bzw. wird bereits als Parkplatz genutzt
- Südlich des Plangebiets liegen einige Wohnhäuser in Pierstling im Außenbereich sowie das Gewerbegebiet Taglaching
- Östlich befindet sich der S-Bahnhof Grafing Bahnhof sowie Wohnbebauung (MI und WA)
- Nördlich und westlich befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen
- In der Planzeichnung sind Planzeichen für Lärmschutzmaßnahmen am östlichen Rand des SO Schulzentrum **sowie** am östlichen Rand von Pierstling entlang der Zufahrtsstraße zur geplanten Berufsschule eingezeichnet

- Laut Angabe in der Begründung ist vorgesehen, ein Schallschutz- und Verkehrsgutachten im nachfolgenden Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren erstellen zu lassen

Beurteilung:
Beabsichtigte Planungen und Maßnahmen:

- Der Unteren Immissionsschutzbehörde sind keine Planungen oder Maßnahmen bekannt, die sich auf den Geltungsbereich der Satzung auswirken könnten.
- Im Umkreis von 3 km zu dem geplanten Vorhaben ist kein Betriebsbereich gemäß § 3 Nr. 5a BImSchG vorhanden. Insofern sind gemäß § 50 BImSchG hervorgerufene Auswirkungen aufgrund von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen auf benachbarte Schutzobjekte gemäß § 3 Abs. 5d BImSchG nicht zu erwarten.

Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall in der Abwägung nicht überwunden werden können:

- keine

Fachliche Informationen aus der eigenen Zuständigkeit:
Verkehrslärm:
Laut vorgelegtem Umweltbericht/Begründung liegen im Plangebiet Beurteilungspegel zwischen 65-70 dB(A) tags und 60-65 dB(A) nachts aufgrund von Bahnlärm vor. In der Begründung wird sowohl auf den auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärm als auch auf die Erhöhung des lokalen Verkehrs durch das Berufsschulzentrum eingegangen. Als Abhilfemaßnahmen werden Vorschläge zur Gebäudeorientierung und Errichtung von Lärmschutzwänden gemacht. Zudem soll in der nachgeordneten Planung ein entsprechendes Schallschutz- bzw. Verkehrsgutachten erstellt werden.

Aus immissionsschutzfachlicher Sicht **besteht Einverständnis** mit der beabsichtigten 18. Änderung des Flächennutzungsplanes für das Berufsschulzentrum Grafing-Bahnhof und die Erweiterung des Bahnparkplatzes westlich der Bahnstrecke.

Weitere fachlichen Ausführungen ergeben sich – soweit erforderlich – in den nachgeordneten Verfahrensschritten zum Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren bzw. Baugenehmigungsverfahren.

Beschlussvorschlag:
Die Schulbaufläche liegt in einem Abstand von ca. 150 m bis 300 m zur Bahnstrecke München-Rosenheim (5510). Andere Verkehrslärmeinflüsse bestehen nicht. Die Verkehrslärmbelastung aus dem Schienenverkehr im Bereich der Schulbaufläche beträgt unter Heranziehung der Lärmkartierung-Bahn in der

a) Tagzeit im Abstand bis zu 250 m zwischen 65-70 dB(A), darüber hinaus 60–65 dB(A)
b) Nachtzeit (Abstand bis zu 250 m) zwischen 60-65 dB(A), darüber hinaus 55–60 dB(A)

Unter Heranziehung des Schutzanspruches für Wohngebiete, in denen Schulen üblicherweise errichtet werden, ist für das Sondergebiet gemäß DIN 18005, Nr. 1.1 Buchstabe g ein Orientierungswert von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts zu unterstellen. Diese Orientierungswerte werden in einem erheblichen Maße überschritten, mindestens um 10 dB(A). Ein ungestörter Schulbetrieb lässt sich dort nur dann rechtfertigen, wenn bauliche technische Schutzvorkehrungen getroffen werden. Zur Lösung dieses Lärmkonflikt ist beabsichtigt, die Schulräume nach Westen zur lärmabgewandten Westseite auszurichten. Entsprechende Regelungen über die überbaubaren Grundstücksflächen und den baulichen / technischen Vorkehrungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) sind auf das nachfolgende Bebauungsplanverfahren zu verlagern.

Dort lässt sich dann anhand der festgesetzten Gebäudestandorte (Immissionsorte) auch die konkrete Lärmbelastung erst genau ermitteln.

Durch Anordnungen zur Grundrissgestaltung sollen dort die ruhebedürftigen Unterrichtsräume nach Westen und Südwesten hin ausgerichtet werden. Es drängt sich auch auf, durch einen nach Osten hin (Lärmquelle) vorgestellten Querbau eine Lärmabschirmung zu erreichen. Auch geschlossene Außenwandteile des zur Lärmquelle vorgelagerten Parkdecks können zur Lärmminimierung beitragen.

Aufgrund des erkennbaren Konfliktes aufgrund der Einwirkungen aus Bahnlärm ist es für das Flächennutzungsplanverfahren ausreichend, dass diese erkennbar im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren gelöst werden können.

Des Weiteren ist der durch den Schulbau und die Erweiterung des Bahnparkplatzes ausgelöste Mehrverkehr und die dadurch entstehenden Zunahme des Verkehrslärmes abwägungsbeachtlich. Die konkrete Verkehrslärmbelastung der Anwohner entlang der Zufahrtsstraße wird im Rahmen des nachfolgenden Bebauungsplanverfahrens durch ein Verkehrsgutachten und eine darauf aufbauende schalltechnische Untersuchung ermittelt. Entsprechendes gilt für eine ggf. abwägungsrelevante Verkehrslärmzunahme, die auch außerhalb des Plangebietes durch einen planbedingten Zusatzverkehr entstehen kann, etwa entlang der Gebäude an der Hauptstraße in Grafing-Bahnhof.

Voraussetzung für die Konfliktlösungsverlagerung auf das nachfolgende Bebauungsplan ist, dass im Flächennutzungsplanverfahren eine Vorabschätzung dahingehend getroffen werden kann, dass die zu erwartenden Lärmkonflikte dort auch zu bewältigen sind. Eine erste Einschätzung ermöglicht die schalltechnische Untersuchung M64-737/3 vom 08.12.2006, die anlässlich der Errichtung der P+R-Anlage West (Bahnparkplatz) erstellt wurde. Die Lärmverhältnisse haben sich seither nicht wesentlich geändert. Beim dort nächstgelegenen Anwesen Am Oberholz 1 wurden Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 34 dB(A) nachts hinsichtlich des Zufahrtsverkehrs ermittelt. Die Immissionen der öffentlichen Straße „Am Oberholz“ unterschreiten damit deutlich die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) tags.

Aufgrund der bauplanungsrechtlichen Eigenschaft von Pierstling als Splittersiedlung sind die IGW für Dorf-/Mischgebiet auch für die dortige schutzwürdige Nutzung im Außenbereich heranzuziehen. Auch dieser Schutzanspruch wird sich nicht ändern, da die Bauleitplanung ausdrücklich (mangels Lösbarkeit des Bahnlärmkonflikts) die Entwicklung zum Ortsteil ausschließen wird.

Die konkrete Ermittlung der Verkehrslärmbelastung erfolgt im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren unter Würdigung der dann dort konkret festgesetzten Größe der Schule und der daraus ableitbaren Verkehrsmengen zzgl. der Verkehrszunahme aus dem zu erweiternden Bahnparkplatz. Angesichts der vorgenannten Erkenntnisquelle lässt sich aber erkennen, dass selbst die Verdoppelung der Verkehrsbelastung (der jetzige Parkplatz hat eine Ausbaugröße von 487 Stellplätzen) und eines vergleichbaren Verkehrsgeschehens eine Lärmbelastung von etwa 56 dB(A) tagsüber und 37 dB(A) nachts erwarten lässt. Damit werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV weiterhin deutlich unterschritten.

Eine Einbeziehung der Bahnanlage (Schienenverkehr) in die schalltechnische Untersuchung wurde im Jahr 2006 bei der damaligen Verkehrsuntersuchung nicht für erforderlich gehalten. Das Gutachten führt dort - auch in Abstimmung mit den jeweiligen Fachbehörden - aus, dass sich gemäß den Anforderungen der 16. BImSchV die Betrachtung auf den sich ändernden Verkehrsweg beschränkt. Der Beurteilungspegel ist damit grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung der Lärmvorbelastung durch die vorhandene Bahnstrecke, sondern für jede Verkehrsanlage getrennt zu ermitteln. Da der Schienenweg unverändert bleibt, wurde dort allein der Verkehrslärm der (geänderten) Straße betrachtet (vgl. VLärmSchR 97 Nr. 10.6; BVerwG Urteil vom 21.03.1996).

Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 21.03.1986 und fortführend im Beschluss vom 24.11.2010 aber klargestellt, dass abweichend von dem vorgenannten Grundsatz die Bildung eines Summenpegels dann geboten ist, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg zusammen mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die zu Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führt.
Das gilt auch in dem Fall, dass der planbedingte Straßenlärm die IGW der 16. BImSchV zwar einhält, die Vorbelastung des vorhandenen Bahnlärms aber die Gesundheitsschwelle überschreitet. So läge es auch hier, da der Bahnlärm an dem o.g. Anwesen bei 70-75 dB(A) tagsüber und 65-70 dB(A) nachts liegt. Damit ist vor allem für die Nachtzeit die Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefahr naheliegend (diese Grenze wird bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gesehen).

Jedoch ist auch zu würdigen, dass die Verkehrslärmbelastung der Straße mit ca. 56 dB(A) tags 37 dB(A) nachts noch 14 bzw. 23 dB(A) unterhalb der kritischen Schwellenwerte bleibt. Es ist anerkannt (vgl. Ziffer 2.2 TA-Lärm), dass Beurteilungspegel, die weniger als 10 dB(A) unter den maßgebenden Werten liegen, unmaßgeblich sind. Auch wenn der noch (durch Lärmgutachten) zu ermittelnde Summenpegel sich rechnerisch um 0,1 dB(A) erhöhen sollte, ist dieser zwar in dieser vorgefundenen Situation abwägungsbeachtlich. Eine solche ihrer absoluten Größenordnung nach geringfügige Lärmzunahme liegt so deutlich unterhalb der Schwelle der Hörbarkeit, dass ihrer Abwägungsrelevanz aber nur geringes Gewicht zugemessen werden kann.

In Anerkennung aber der hohen Lärmvorbelastung wird die Stadt Grafing b.M. auch Vorsorge treffen, die planbedingte Lärmzunahme so weit wie möglich zu minimieren. Eine Schutzwand an der Bahnstrecke ist zwar im unbedingten Interesse der Stadt, lässt sich aber trotz wiederholter Interventionen nicht erreichen. Als Schutzmaßnahme wird jedoch eine Schutzwand (ca. 2,5 m Höhe) entlang der Westseite der Straße errichtet (Länge ca. 130 m). Diese ist zwar für den Bahnlärm wirkungslos, kann aber den Straßenlärm zusätzlich abschirmen. Hierfür ist mit dem hauptbetroffenen Anlieger Am Oberholz 1 (Fl.Nr. 238/2) auch bereits eine Verlegung der Grundstückszufahrt vereinbart und vorbereitet. Damit kann eine „Lücke“ der Schutzwand vermieden werden. Darüber hinaus ist die Stadt Grafing b.M. auch bereit, zusätzlichen passiven Lärmschutz am Gebäude zu entschädigen, wenn diese – in Abstimmung mit den Betroffenen bevorzugte - aktive Schutzmaßnahme zu keinem hinnehmbaren Ergebnis führt.

Es zeigt, dass sich die Stadt Grafing b.M. im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren noch Klarheit über die tatsächliche Verkehrslärmbelastung (Vorbelastung / Zunahme) verschaffen muss, jedoch der Lärmkonflikt lösbar ist.
Selbst wenn eine marginale Verkehrszunahme trotz Schutzvorkehrungen verbleiben wird, ist diese in Abwägung mit dem besonderen Interesse an der Errichtung einer Berufsschule und der Erweiterung der Bahnparkplätze noch als hinnehmbar anzusehen. In diesen Fällen bleibt ggf. ein Entschädigungsanspruch in Geld (§ 42

BImSchG).

2.3.4 Stellungnahme Naturschutz

Sachverhalt
Mit der vorliegenden Änderung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Berufsschule für ca. 2500 Schüler auf einer Fläche von rd. 51.000 m² auf den Fl.Nrn. 236. 234/2. 234/9 u. 233/6, Gemarkung Nettelkofen, geschaffen werden. Neben der Errichtung der Berufsschule samt Nebenanlagen umfasst die Änderung auch die Errichtung eines Parkdecks In Form eines Überbaus des bestehenden P&R Parkplatzes, die Errichtung eines Regenrückhaltebeckens auf Fl. Nr. 232 und den Ausbau und die Ergänzung der notwendigen Infrastruktur.

Beurteilung aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht

Zur vorliegende Planung bestehen aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht die folgenden Anmerkungen, Einwande und Bedenken:

Eingriffsregelung

Der Naturschutz begrüßt die Entscheidung zur Anwendung des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft zur Ermittlung des erforderlichen Ausgleichsbedarfs,
Teile der Planung sind mit einem Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG verbunden und daher vorrangig zu vermeiden ist (§§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG). Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur Landschaft sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Umweltbericht:

a) 4.1 4.2 Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Fläche

Aus Sicht des Naturschutzes kann

nicht nachvollzogen werden, warum vereinzelte Ablagerungen von Zivilisationsmüll im Bereich der Waldflächen bei der Bewertung der planungsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden Eingang finden.

Ebenso wenig wird die Aussage geteilt; dass „außer der kleinen Waldfläche keine Flächen mit wertvollen Böden als Bauland beansprucht werden‘ (Umweltbericht S. 15). Bei den beschriebenen Bodentypen Parabraunerde und Pseudogley handelt es sich um typische Böden unserer Gegend, welche problemlos landwirtschaftlich genutzt werden können. Die Klassifizierung gem. landwirtschaftlicher Standortkartierung als „Standort mittlerer Ertragsklasse mit günstigen (sic!) Erzeugungsbedingungen“ (Umweltbericht S. 13) unterstreicht die Eignung der überplanten Flächen für die Landwirtschaft.

Eine umfangreiche Planung wie die dargestellte entzieht der lokalen Landwirtschaft einen nicht unbeträchtlichen Teil ihrer Produktionsflachen. Dieser Umstand ist bei der Verwirklichung der Planung unvermeidbar und bedarf daher der sorgfältigen Abwägung und Würdigung im Umweltbericht.

Gemäß 8.4 der Begründung (Baugrund und Niederschlagswasserbeseitigung, S. 13) sind für die Errichtung größerer Gebäude „umfangreiche Untergrundverbesserungen“ notwendig. Dieser Umstand sollte bei der Bewertung der Auswirkungen auf das

Schutzgut Boden und bei der Beurteilung der Eingriffsintensität erschwerend Berücksichtigung finden.

b) 6.2 Ausgleich

Zur überschlägigen Ermittlung des Ausgleichsbedarfs führt der Umweltbericht auf S. 27 aus:

„Zur Kompensation der Eingriffe sind Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft auf einer Ausgleichsfläche von ca. 38.505 WP erforderlich'

Es wird festgehalten, dass die Ermittlung der o. g. Wertpunktezahl mittels der vorgelegten Unterlagen in keinster Weise nachvollzogen werden kann. Wenn die für eine Flächennutzungsplanänderung ungewöhnlich konkrete Nennung des Ausgleichsbedarfs beibehalten werden soll, ist eine Konkretisierung der Herleitung erforderlich. Wir empfehlen jedoch, die Berechnung des Ausgleichsbedarfs erst mit der Aufstellung des Bebauungsplanes vorzunehmen. Eine Nennung der voraussichtlich auszugleichenden Wertpunkte auf Ebene des Flächennutzungsplans ist aus unserer Sicht weder sinnvoll noch erforderlich.

Artenschutz § 44 BNatSchG

Im Vorfeld der Planung wurde Dipl. Ing, Alexander Scholz von der Stadt Grafing mit der Erstellung einer artenschutzfachlichen Vorabschätzung betraut. Dazu wurden in den Jahren 2019/20 faunistische Erhebungen am Planungsstandort durchgeführt,

Neben einem lokalen Haselmausvorkommen wurden dabei zahlreiche gehölzbrütende Vogelarten, darunter eine Rote-Liste-3 Alt (Star) und eine Alt der Vorwarnliste (Kuckuck), sowie der streng geschützte Grünspecht im Planungsgebiet nachgewiesen. Als weitere naturschutzfachlich bedeutsame bzw. national besonders geschützte Tierart wurde die Feldgrille {Gryllus campestris) mit mehreren Individuen im direkten Umfeld des von Süden nach Norden an der Gemeindegrenze verlaufenden Grabens festgestellt,

Ein Reptilienvorkommen wurde im Rahmen der Erhebungen überraschenderweise nicht beobachtet, obwohl dem westlich des Parkplatzes gelegenen Reptilienlebensraum eine „gute Lebensraumeignung“ attestiert wurde (Zitat: „Erstaunlicherweise wurden bis auf einen weiteren Verdachtsfall auch keine Zauneidechsen am südlichen Rand der Ausgleichsfläche neben dem P&R-Parkplatz festgestellt, obwohl der Bereich eine gute Lebensraumeignung besitzt“).

Eine Erfassung des Fledermausbestands wurde im Rahmen der faunistischen Erhebungen nicht vorgenommen. Aufgrund der festgestellten Requisiten (Biotopbäume, Spaltenquartiere} und des für Fledermäuse aufgrund der Wald-Feld-Situation besonders interessanten Lebensraums kann en Vorkommen jedoch keinesfalls ausgeschlossen werden.

Da die künftigen Planinhalte zum Zeitpunkt der Erstehung der Vorabschätzung nicht bekannt waren, konnten deren konkrete Auswirkungen auf das Arteninventar nicht beurteilt werden. Die Notwendigkeit der Durchführung einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfes wurde von Herrn Scholz daher festgestellt. Die Richtigkeit dieser Feststellung wird hiermit bestätigt.

Der Umweltbericht ist an die o. g. Erfordernisse anzupassen. Eine Festlegung von konkreten CEF-Maßnahmen auf Grundlage der artenschutzfachlichen Vorabschätzung ist nicht möglich. Wir empfehlen, die saP-Prüfung frühestmöglich zu beauftragen um zeitnah mit der

Umsetzung der im Rahmen der saP näher zu bestimmenden CEF-Maßnahmen beginnen zu können

Beschlussvorschlag:
Umweltbericht:
Die Einwendungen gegenüber den Beewrtungen des Umweltberichtes sind nicht gerechtfertigt. Die kritisierte Beschreibung über den „Zivilisationsmüll“ in der Waldfläche ist Teil der Bestandaufnahme und Besvchreibung. Der Umweltbericht misst diesem schnell abzuhelfenden Zustand (eine Beseitigung der Vermüllung ist unproblematisch und schnell getan) bei der Bewertung aber keine negative Bedeutung zu. Im Ergebnis wird der Waldfläche eine hohe Bedeutung auch für das Schutzgut Boden beigemessen („außer der Waldfläche …. keine wertvollen Böden“). An dieser Feststellung wird festgehalten.

Dass im übrigen dem Boden nur eine mittlere Bedeutung beigemessen wird, wurde nachvollziehbar belegt und begründet. Mit Ausnahme der besagten Waldfläche sind keine selenen oder unbeeinflussten Böden betroffen. Den Flächen kommt auch keine vorrangige Funktion zu. Diese Bewertunng entspricht auch der Einordnung gemäß Liste 1b der Anlage 1 zum Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ in der Neufassung 2021 und wird beibehalten.

Hinsichtlich des zwangsläfig mit dem Siedlungsbau eninhergehenden Entzug von landwirtschaftlichen Produktionsflächen ist dier gesetzliche Umwidmungssperre zu beachen (§ 1a Abs. 1 Satz 2-4 BauGB). Diesem Belang kommt – losgelöst vom Bodenschutz als Umweltbelang – eine gesondert und auch hervorgehobene Bedeutung zu.
Wie in der Einwendung vorgetragen, hat sich die Stadt Grafing b.M. hiermit in der Abwägung auseinander zu setzen. Es besteht auch eine Begründungspflicht (§ 1a Abs. 1 Satz 4 BauGB), was noch nachzuholen ist.
Die „Umwidmungssperre“ hebt die Belange der land- und Forstwirtschaft ausdrücklich noch hervor. Die Inanspruchnahme von Agrarlandfür den Siedlungsbau ist damit aber nicht ausgeschlossen, sondern unter die Abwägungsdirektive gestellt, diese Umnutzungen nur auch den notwendigen Umfang zu beschränken. Es handelt sich alos um kein Umnutzungsverbot, sonderen um eine in der Planabwägung mit einem besonderen Gewicht zu berückischtigenden Planungsaspekt.
In Anerkennung des besonderen Gewichts, die der Erhaltung von Agrarland und – das zeigt die aktuelle politische Krisensituation überdeutlich – damit Ihre Funktion zur Grundversorgung der Bevölkerung mit Nachrungsmitteln zukommt, ist aber der Entzug dieser Flächen zu rechtfertigen – und zwar auch in der beachtlichen Größe von ca. 5 ha. Hier kann dem Planungsziel, die Schaffung einer Schulbaufläche ein höheres Gewicht beigemerssen werden. Standorte dieser Art sind ohnehin kaum mehr verfügbar, wenn man die dafür notwendige Lage- und Infrastrukuranforderungen betrachtet. Es ist ein Glücksfall, dass hier ein unmittelbar an einem S-Bahn und Regionalbahn-Haltepunkt überhaupt noch unbebaute Flächen bestehen und diese auch für diesen zweck verfügbar gemacht werden können. Diese vorrangige Eignung bestätigt auch der Regionalplan, der das Umfeld der Bahnhaltepunkte in besonderer Wiese für den Siedlungsbau für geeignet erklärt (sog. Hauptsiedlungspunkt; RP 14 B 11(G) 2.1 und (Z) 2.3). Hinzu kommt, dass es sich um Flächen handelt, die für die landwirtschaftliche Nutzung zwar eine gute, aber keine herausragende Eignung aufweisen. In der Abwägung der besonderen Funktion der Bebauung (Schulzwecke) und der dafür notwendigen besonderen Lagevoraussetzungen ist die Grundstückinanspruchnahme auch mit den besonderen Interessen ihrer Agrarfunktion noch zu rechtfertigen.

Ausgleichsregelung:
Auch für das Flächennutzungsplan gilt die naturschutzrechtliche Ausgleichspflicht (§ 1a Abs. 3 BauGB i.V.m § 18 Abs. 1 BNatSchG). Auch hier ist der hier zur Anwendung erklärte „Leitfaden Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ mit dem dort maßgeblichen Regelverfahren anzuwenden (vgl. auch Nr. 3.3. des Leitfadens).

Da auf dieser Planungsebene jedoch der Eingriffsumfang und die Vermeidungsmöglichkeiten nur dem Grunde nach bewertet werden könen, ist aufgrund dieses geingen Konkretisierungsgrades eine überschlägige Abschätzung des Ausgleichsbedarfs möglich und ausreichend. Wie im Umweltbericht auch deutlkich gemacht wird, wird der konkrete Kompensationsbedarf dann im Bebauungsplanverfahen anhand der dort dann getroffenen Festlegungen für flächensparende Maßnahmen verbindlich festgesetzt.

Diese Verlagerung auf das Bebauungsplanverfahren ist aber im Hinblick auf das in der Abwägung zu beachtliche Konfliktlösungsgebot nur gerechtfertigt, wenn im nachgängigen Verfahren auch die Lösbarkeit gesichert abgeschätzt werden kann. Grundsätzlich steht mit § 5 Abs. 2a BauGB auch eine entsprechende Ermächtigung zur Darstellung zur Verfügung. Auch hier gilt natürlich, dass auf dieser der konkretn Bauleitplanung vorgelagerten Planungsebene nur die planerischen Grundzüge zum ausdruck gebracht werden müssen. Gerade aber bei einer Planung in dieser Dimension auf einer Fläche von 5 ha und einem Ausgleichsbedarf von nahezu 3 ha (grob abgeschätzt) muss zum Ausdruck gebracht werden, ob und wie diese Rechtspflicht (Ausgleichpflicht) tatsächlich umgesetzt werden kann. Diese Anforderungen entspricht und genügt die Begtründung, in dem sie die dafür von der Stadt Grafing b.M. bereits erworbenen potentiellen Flächen benennt.

Aus diesen Gründen wird an der Vorgehensweise festgehalen. Ein Verzicht auf eine zumindest überschlägige Ermittlung (die jetzt zwingend anhand von Wertpunkten zu erfolgen hat) des Ausgleichsbedarfs und die Erklärung, dass auch ausreichend und geeignete Flächen für die Erfülung des Ausgleichs zur Verfügung stehen, wird den Anforderungen an der Bewältigung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsregelung auf der Ebene des Flächennutzungsplanes bei einem Vorhaben dieser Größenordnung ansonsen nicht gerecht.

<u>Artenschutz:</u>
Für die Betroffenheit des Planungsraumes hinsichtlich der geschützten Tier- und Pflanzenarten wurde 2019 eine artenschutzrechtliche Voruntersuchung durchgeführt. Im Ergebnis konnten kein Vorkommen geschützter Arten innerhalb des Planungsraumes festgestellt werden. Eine Betroffenheit besteht jedoch hinsichtlich der strauchreichen und naturnahen Waldfläche unmittelbar südlich des Bahnparkplatzes, der als Lebensraum der Haselmaus (Schwerpunktvorkommen) ermittelt worden ist. Auswirkungen werden durch die Hauptzufahrt (Waldzufahrt) festgestellt, die eine Trennungswirkung zu den südlich sich anschließenden Waldflächen schafft. Es wurde eine Verlegung der Zufahrt als Vermeidungsmaßnahme empfohlen zur Vermeidung der Zerschneidungswirkung.

2020 wurde eine Folgekartierung durchgeführt. Dort wurde das Haselmausvorkommen wiederum in dem Waldbereich und darüber hinaus auch im Strauchbereich zwischen der Straße „Am Oberholz“ und der Bahnstrecke festgestellt werden. Das lässt Rückschlüsse darauf zu, dass die Zerschneidungswirkung des Lebensraumes durch Straßen der vorhandenen Breite (Hauptzufahrt) begrenzt ist. Dennoch stellt die Stadt Grafing b.M. darauf ab, die Planung möglichst zum Schutz des artenrelevanten Lebensraums zu modifizieren. Im Bereich der Randbegrünung um den Bahnparkplatz konnte kein Artenvorkommen festgestellt werden. Ebensowenig konnten Reptilien in der nordwestlichen CEF-Maßnahme (errichtet für den Ausbau des Bahnparkplatzes) festgestellt werden.

Der völlige Verzicht auf diese Zufahrtsstraße (Waldzufahrt), die an der Stelle einer bestehenden aber nur selten benutzten Feldzufahrt liegt, ist nicht möglich. Aus Gründen der Rettungssicherheit und den Anforderungen einer Evakuierung In Notfällen ist eine zweite Zufahrt unverzichtbar. Hinzu kommt aber auch der Belang der geordneten Verkehrsabwicklung. Eine Abwicklung des An- und Abfahrtsverkehrs von zusammen dann ca. 800 – 900 Parkplätzen (derzeit: 490 Parkplätze) über eine gemeinsame Zufahrt ist nicht verkehrsgerecht. Das gilt dann auch für den hinzukommenden Fußgängerverkehr von der Bahnsteigunterführung von / zur Berufsschule.
Um die Störwirkung der Straße aber zu minimieren, soll die ursprünglich mit 8,50 m Breite geplante Waldzufahrt jetzt nur in reduzierter Weise ausgebaut werden. Durch die Schaffung einer Ringstraße halten wir eine Ausbaubreite von 5,50 m für ausreichend. Diese geht damit kaum über die bestehende Zufahrtsbreite (Feldweg) hinaus.

Es war geplant, die vorhandenen Grünbrücken (Kronenschluss der Bäume) zu erhalten und damit der Haselmaus eine natürliche Querungsmöglichkeit anzubieten. Aus naturschutzfachlicher Sicht wird darin kein adäquater Ausgleich geschaffen, der den Zerschneidungseffekt ausgleichen könnte. Die Haselmaus nutzt Querungen in der dafür notwendigen Höhe nicht, genauso wenig wie Untertunnelungen (Rohrdurchgänge). Das führt dazu, dass die Waldfläche nördlich der Waldzufahrt mit ca. 3.600 m², die dann an allen Seiten von Verkehrswegen umgeben ist, als Lebensraum für das Artenvorkommen der Haselmaus verloren geht.

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG werden dafür vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-maßnahme) festgelegt. Am Südrand bzw. in der Südostecke des Plangebietes, angrenzend an den dortigen Mischwald, wird durch einen ca. 15 m breiten Strauch- und Baumgürtel zur Waldrandgestaltung sowie weiteren Gehölzpflanzungen im Randbereich ein geeigneter Ausgleich geschaffen. Bestandteile dieser Pflanzungen sind vorrangig auch Haselnusssträucher. Durch einen Gehölzgürtel auch an der Ostgrenze kann der Verbund zur verbleibenden Waldfläche südlich der Waldzufahrt hergestellt werden. Ergänzende Heckenpflanzungen, Totholzbestände sowie nicht bepflanzte Magerwiesen ergänzen, sichern und verbessern diesen Lebensraum. Mit diesen Maßnahmen auf dem Baugrundstück kann die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt werden.

Für die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme sind mindestens 5 Jahre Entwicklungszeit anzusetzen. Da die Flächen bereits im Eigentum der Stadt Grafing b.M. bzw. des Landkreises sind, kann die Bepflanzung schon während des Flächennutzungsplanaufstellungsverfahren vorgenommen werden. Ein entsprechende Pflege- und Entwicklungsplan wird mit der Untere Naturschutzbehörde abgestimmt.

Hinsichtlich der genannten Vogelarten (in den umliegenden Waldflächen) wurde in der Bestandserfassung bereits ausgeführt, dass kein entscheidender Einfluss auf die Lokalpopulation erfolgt, selbst wenn durch Gehölzbeseitigung eine Verringerung des Brutangebots entsteht. Eine mögliche Veränderung oder Verschlechterung der Lokalpopulation als artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) ist angesichts der hier betroffenen

Artenschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben damit offenkundig nicht entgegen. Die konkrete Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 5 BNatSchG und konkrete Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG erfolgt dann im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren.

2.4 Wasserwirtschaftsamt Rosenheim,
Schreiben vom 30.05.2022, Az. 1-4621-EBE 11-12877/2022

FDas Plangebiet westlich der Bahntrasse München-Rosenheim im Ortsteil Grafing-Bahnhof in der Gemarkung Nettelkofen an der Gemeindegrenze zu Bruck hat eine Größe von etwa 6.85 ha. Geplant ist der Bau einer neuen Berufsschule der Landkreise Ebersberg und München mit Mehrfachsporthalle einschließlich Außensportanlagen sowie die Errichtung eines neuen Parkdecks durch Überbauung des bestehenden P+R-Parkplatzes. Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ist der Änderungsbereich bisher zum größten Teil als Fläche für die Landwirtschaft und zu einem kleinen Teil als Wald dargestellt. Mit der 18. FNP-Änderung soll die Fläche überwiegend in Sondergebiet (für Schulzentrum und Parkplatz) umgewidmet werden, Auch sind Grünflächen vorgesehen, u.a. auf Flurstuck Fl.Nr. 232 hier ist ein Rückhaltebecken für gesammeltes Niederschlagswasser vorgesehen.

Neben der Sporthalle sind sechs zwei- und dreigeschossige Gebäude geplant (Gebäude 1 bis 6), Es ist zudem eine Fläche für eine mögliche Erweiterung (Gebäude 7) vorgesehen.

Geomorphologisch liegt das Plangebiet im Bereich einer Jungmoränenlandschaft Es liegt zudem teilweise in einem wassersensiblen Bereich. Wassersensible Gebiete sind durch den Einfluss von Wasser geprägt, wo es zu Überschwemmungen und Überspülungen kommen kann. Moränengebiete sind typischerweise durch das Vorkommen von Hang- und Schichtwasser sowie durch wenig bis schlecht versickerungsfähigen Untergrund.

Für den Planungsbereich wurde eine orientierende Baugrunderkundung durchgeführt. Das Baugrundgutachten von Crystal Geotechnik datiert vom 03.03.2021. Es wurden 9 Baggerschürfe ausgeführt, Bei den Schorfen SCH 1, SCH 3 und SCH 6 wurden Schichtwasserzutritte festgestellt. Ein zusammenhängender Grundwasserspiegel wurde nicht festgestellt. dürfte lt. Baugrundgutachter erst in größerer Tiefe (> 10 m) anzutreffen sein. Mit maßgeblichen Schichtwasserbildungen in der bautechnisch relevanten Tiefe muss lt. Gutachter gerechnet werden. Bis zu einer Tiefe von ca. 4 m unter GOK wurden ausschließlich bindige, überwiegend geringdurchlässige Moränenablagerungen erkundet, so dass eine Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Oberflächenwasser kaum möglich ist. Der Baugrundgutachter empfiehlt die gedrosselte Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers nach vorheriger Rückhaltung durch entsprechende Speicherräume auf dem Gelände.

Mit dem Baugrundgutachten wurde uns das Entwässerungskonzept mit Entwässerungsplan für das Regenrückhaltebecken übersandt. Das Regenwasser soll nach Rückhaltung gedrosselt in den vorhandenen Bahngraben westlich der Bahnlinie eingeleitet werden.

Wir haben das Konzept überschlägig überprüft und nehmen dazu vorab wie folgt kurz Stellung:

Da eine Versickerung des Niederschlagswassers aufgrund der im Bodengutachten nachgewesenen schlechten Untergrundverhältnisse nicht möglich ist besteht mit der gewählten Lösung (Einleitung in den Bahngraben) grundsätzlich Einverständnis. Der Graben wurde gemeinsam mit Hr. Niedermaier am 29.07.2021 angeschaut. Beim Ortstermin war der Graben wasserführend, es war Sohlsubstrat sowie größtenteils dichter Uferbegleitbewuchs vorhanden. Der Bahngraben liegt über weite Strecken im kartieren Biotop „Bahndamm bei Grafing-Bahnhof. Vorhandene Biotoptypen sind u.a. initiale Gebüsche und Gehölze, Feuchtgebüsche, Hochstaudenflur und Feuchtwald. Der Bahngraben mündet nach etwa einem Kilometer Fließstrecke die Urtel. Aufgrund dieser und einer späteren Ortseinsicht sind wir zu der Einschätzung gelangt, dass es sich aufgrund des bestehenden ökologischen Werts auch beim nördlichen Abschnitt des Grabens ein Gewässer 3. Ordnung und nicht um einen Entwässerungsgraben von untergeordneter wasserwirtschaftlicher Bedeutung handelt. Dies wurde auch gegenüber dem Landratsamt Ebersberg bestätigt (E-Mail vom 24.08.2021).

Die quantitative Belastung wäre nach Punkt 6.3.1 und 6.3.2 DWA-M 153 zu bewerten. Das vom Merkblatt vorgeschlagene Verfahren zielt auf die Reduzierung von Hochwasserspitzen ab, die von befestigten Flächen bei starken Regenereignissen entstehen, und die zu einem Ausufern von kleinen Gewässern führen können, Das Arbeitsblatt lautet: „jeder Kubikmeter Wasser, der zurückgehalten wird, ist ein Gewinn für die Natur und entschärft die ortsnahe Hochwassersituation“.

- Nach Punkt 6.3.2 ergibt sich der Maximalabfluss $Q_{dr.max}$ allen Einleitungsstellen (die sich innerhalb einer Fließstrecke von etwa der 1.000-fachen mittleren Wasserspiegelbreite befinden) in Abhängigkeit vom Mittelwasserabfluss MQ [l/s] aus: $Q_{dr.max}$ = ew*MQ*1000[l/s].

- Nach Punkt 6.3.1 ergibt sich der Drosselabfluss aus einer versiegelten Fläche Au [ha] aus: Q_{dr}=qr *Au [l/s].

Die gesamte Versickerungsfläche beträgt 40.772 m² die Regenabflussspende (qr) für den Entwässerungsgraben beträgt 15 l/(s*ha). Nach Punkt 6.3.1 ergibt sich daher ein Drosselabfluss Q_{dr} von 61 l/s.

Der maximale Abfluss beträgt unter Berücksichtigung von einem Einleitungswert (ew) von 3 und einem MQ von 0,7 l/s (EZG 35 ha) ca. 2 l/s. Mit einem sehr großzügigen Einleitungswert ew von 7 und einem ebenfalls sehr großzügigen MQ von 1,5 l/s ergäbe sich ein maximaler Abfluss von ca. 10 l/s.

Der Graben weist eine ökologische Funktion auf. Darüber hinaus leitet der Graben das Wasser in den Urtel ab, wo mit Hochwasserproblematiken zu rechnen ist Daher stimmen wir der vorgeschlagenen Einleitung von 23 l/s nicht zu. Aus unserer Sicht betragt die maximale tolerierbare Drosselmenge 10 l/s entsprechend einem Rückhaltevolumen von 2.400 m³ nach DWA-A 117**. Die Entwässerungsplanung ist dementsprechend anzupassen!**

Wir möchten bereits jetzt im FNP-Änderungsverfahren auf zwei neue Leitfäden hinweisen und bitten um Berücksichtigung im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren:

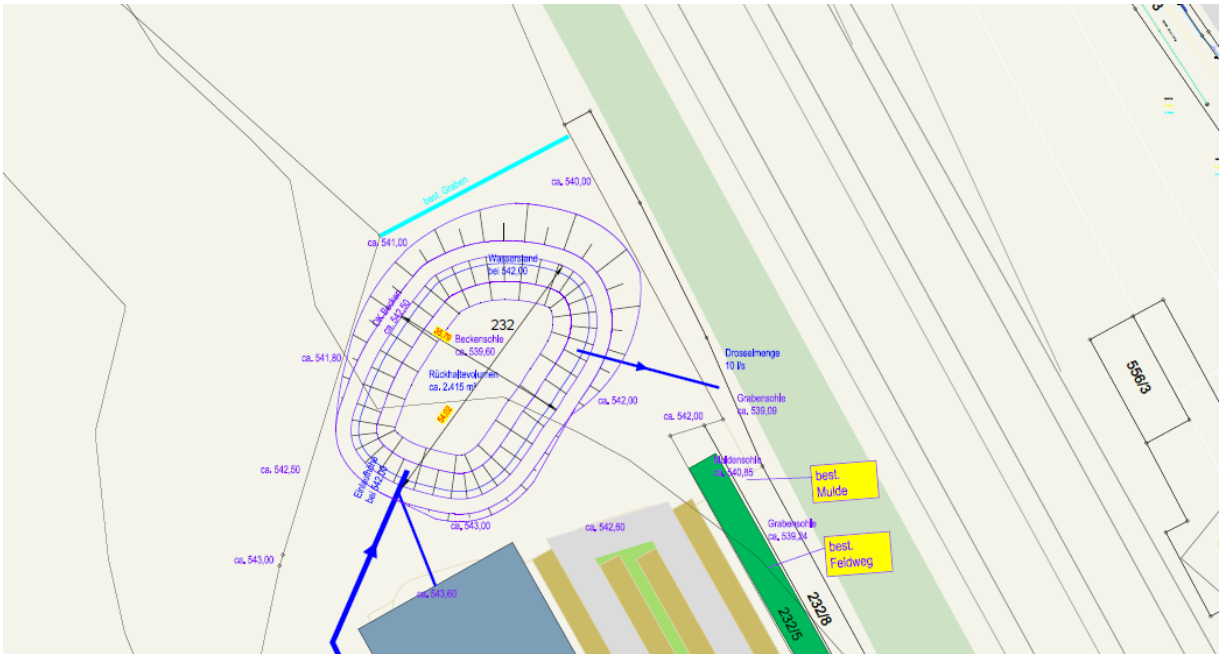
- Der neue Leitfaden „Wassersensible Siedlungsentwicklung“ enthält Empfehlungen für ein zukunftsfähiges und klimaangepasstes Regenwassermanagement https://www.bestellen.bayern.de/shoplink/stmuv_wasser_018.htm
- Eine weitere aktuelle Arbeitshilfe „Instrumente zur Klimaanpassung vor Ort - Eine Arbeitshilfe für Kommunen in Bayern“ finden Sie unter: https://www.stadtklimanatur.bayern.de/werkzeuge/arbeitshilfen/index.html

Vor dem Hintergrund einer klimaangepassten Planung und angesichts der doch erheblichen Neuversiegelung des Geländes raten wir der Gemeinde, im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans die o.g. Leitfäden zu berücksichtigen. Dabei sollte auch das Prinzip „Schwammstadt“ zum Tragen kommen. Z.B. sollte die Gemeinde auch die Festsetzung von Gründächern oder -fassaden für die Schulgebäude in Erwägung ziehen. wobei sich Gründächer und PV-Anlagen auf Dächern nicht per se ausschließen. Auch Zisternen zur Gartenbewässerung werden ausdrücklich begrüßt und sollten in der Satzung zum Bebauungsplan berücksichtigt werden. Dabei sollte auch geprüft werden, ob das Niederschlagswasser als Brauchwasser für die Toilettenspülung benutzt werden kann.

Unter der Voraussetzung, dass im nachfolgenden Bebauungsplan die Entwässerungsplanung überarbeitet wird und auch wasserwirtschaftliche Festsetzungen und Hinweise in ausreichender Form Berücksichtigung finden (u.a. Maßnahmen zur wassersensiblen Siedlungsentwicklung und Klimaanpassung, Brauchwassernutzung, Objektschutzmaßnahmen zur Anpassung an das Starkregenrisiko und Minimierung der Flächenversiegelung), stimmen wir der 18. Änderung des Flächennutzungsplanes aus wasserwirtschaftlicher Sicht zu.

Beschlussvorschlag:
In der Stellungnahme wurde deutlich gemacht, dass die quantitative Belastung des „Bahngrabens“ (Vorfluter) nach dem maßgeblichen Regelwerk (DWA-Arbeitsblatt M 153) allenfalls eine Einleitungsmenge von 10 l/s ermöglicht. Die bisher im Entwässerungskonzept dargelegte Rückhaltemenge von 1860 m³ ist dafür nicht ausreichend und auf 2.400 m³ zu vergrößern.

Diese Anforderungen können durch eine Aufweitung auf dem Grundstück Fl.Nr. 232 sichergestellt werden. Das wurde überprüft und entsprechend in einem geänderten Bauentwurf vom 21.06.2022 dargestellt. Damit kann den geänderten Anforderungen an die geordnete Niederschlagswasserbeseitigung uneingeschränkt Rechnung getragen werden.



Diese Anforderungen werden im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Im nachfolgenden können dann unter Würdigung der dann inhaltlich konkretisierten Festsetzungsinhalte die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen zur wassersensiblen Siedlungsentwicklung, Klimaanpassung, Brauchwassernutzung, Starkregenschutz und Minimierung der Flächenversiegelung geprüft und gewürdigt

werden.

2.5 Stellungnahme DB AG, 15.06.2022

Strecke 5510 München – Rosenheim, ca. km 37,43 - 37,945 rechts der Bahn
Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigt, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. a. Verfahren:
Seitens der DB Netz AG kann der o.g. 18. Änderung des Flächennutzungsplanes in der vorgelegten Form nicht zugestimmt werden, da die aktuellen Planungen des Projektes ABS 36 Brenner-Nordzulauf der DB Netz AG in Konflikt zu dem o.a. Verfahren stehen.
Die Änderungen des 18. Flächennutzungsplanes stehen nach aktueller Planung seitens des Projektes ABS 36 in Konflikt zu der am Bahnhof Grafing geplanten Trassenführung der ABS 36. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der exakte Umgriff der Eisenbahnplanung im gegenwärtigen Verfahrensstadium noch nicht abschließend festgelegt ist. Dieser wird erst mit Vorliegen der beim Eisenbahnbundesamt vorzulegenden Genehmigungsplanung feststehen. Dennoch ist bereits jetzt erkennbar, dass eine rechtliche Betroffenheit der Eisenbahnplanung durch die 18. Änderung des Flächennutzungsplans in jedem Fall gegeben sein wird.

Das Projekt Brenner-Nordzulauf (BNZ) ist Teil des transeuropäischen Skandinavien-Mittelmeer-korridors, der vom Süden Finnlands bis nach Malta reicht. Das Projekt liegt auf der Achse München - Verona und ist damit Bestandteil der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel. Als Bestandteil des Transeuropäischen Kernnetzes ist der alpenquerende Achsenabschnitt München - Verona von größter strategischer Bedeutung für den Verkehr in Europa. Gegenstand des Projektes ist der Ausbau der vier Gleise zwischen München-Trudering und Grafing und der Neubau einer zweigleisigen Mischverkehrsstrecke von Grafing über den Bereich Großkarolinen-feld und den Bereich Brannenburg bis Kiefersfelden (Grenze D/A).) und anschließend weiter in Österreich bis Schaftenau.
Die Planung zum Anschluss der geplanten Neubaustrecke zwischen Schaftenau (A) und Grafing an den Bahnhof Grafing kann dem beigefügten Lageplan entnommen werden. Wir bitten zu beachten, dass es sich hierbei um einen Planungsstand handelt.
Anders als in der Begründung zur Änderung des 18. Flächennutzungsplans unter Ziff. 6.5 dargestellt, gibt es nach aktuellem Planungsstand einen Konflikt zwischen der geplanten Berufsschule und dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke mindestens im Bereich der Bahnsteigunter-führung:

Aus den Unterlagen des Flächennutzungsplans ist nicht ersichtlich, ob und wie die zu ändernde Bahnsteigunterführung anzupassen ist. Deshalb kann nach derzeitigem Planungsstand nicht ausgeschlossen werden, dass der Konflikt zwischen der zu ändernder Bahnsteigunterführung und der geplanten Maßnahme der Stadt Grafing nicht behoben werden kann.

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an die DB Netz AG, Prinzregentenstr. 5, 83022 Rosenheim, Herr Müller, Mail: Dieter.Dt.Mueller@deutschebahn.com.
Da der Brenner-Nordzulauf im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter der Projekt-Nr. 2-009-V03 als vordringlicher Bedarf gelistet wurde und auch im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgeführt wurde, kann von Seiten der DB Netz AG nicht riskiert werden, die Planungen, die im Auftrag des Bundes erfolgen, dem Flächennutzungsplan anzupassen. Aus diesem Grund muss vorliegend der Widerspruch gegen die Änderung des 18. Flächennutzungsplans erfolgen.

Danach können öffentliche Planungsträger, die nach § 4 oder § 13 beteiligt worden sind, dem Flächennutzungsplan widersprechen. Bei der DB Netz AG handelt es sich um einen öffentlichen Planungsträger, da hiervon auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfasst

sind, die als bundeseigene Unternehmen der Deutschen Bahn AG im Auftrag des Bundes für den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes zuständig sind.
Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass die offenen Punkte aus dem Bau- und Finanzierungs-vertag aus 2008 bzgl. des ausstehenden Grundstücksübertrages zwischen der Stadt Grafing und der DB Station&Service AG vorab einvernehmlich zu klären sind.
Die Planungen sind diesbezüglich zu ergänzen und uns erneut zur Stellungnahme vorzulegen.
Für die weitere Planung bitten wir folgende Punkte zu berücksichtigen:

Infrastrukturelle Belange
Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.
Der uneingeschränkte Zugang der Reisenden zum Bahnhof muss während der Maßnahme dau-erhaft sichergestellt sein.

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen und Ober-leitungsanlagen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Für Neuanpflanzungen in Bahnnähe ist in jedem Fall das DB-Handbuch 882 zu beachten.

Grundsätzlich gilt, dass Abstand und Art von Bepflanzungen so gewählt werden müssen, dass diese z. B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen Rückschnitt u. a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls in der Bauleitplanung festzusetzen.
Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.

Immobilienspezifische Belange
Bei dem in den Geltungsbereich einbezogenen Flurstück 556/64 der Gemarkung Nettelkofen, handelt es sich um bahneigenen Grundbesitz. Eine Teilfläche des Flurstücks 556/64 der Gemarkung Nettelkofen, wird der Stadt Grafing von der DB AG mittels Gestattungsvertrag (12.08.2021, Lw_MÜN_1654_2021) für die Verbreiterung der Straße „Am Oberholz“ zur Verfügung gestellt. Ein Verkauf der Fläche wurde aufgrund des Brennernordzulaufs abgelehnt. Bei dieser Fläche handelt es sich um eine planfestgestellte Betriebsanlage der Eisenbahn. Diese können in der Bauleitplanung nur nachrichtlich aufgenommen und nicht überplant werden.

Die Planungshoheit für diese Betriebsanlagen der Eisenbahn liegt ausschließlich beim Eisen-bahn-Bundesamt. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Die Planungshoheit für diese Betriebsanlagen der Eisenbahn liegt ausschließlich beim Eisenbahn-Bundesamt; in jedem Fall ist damit die betreffende Fläche sowohl formell als auch materiell von den Festsetzungen eines gemeindlichen Bauleitplanes freigestellt (vgl. Grundsatzentscheidung des BVerwG, Urteil vom 16.12.1988, Az. 4 C 48.86 = BVerwG 81.111 = DVBI 89, 458, bestätigt durch den Beschluss vom 05.10.90, Az. 4 B 1.90; vgl. auch das Urteil des BayVGH vom 26.06.90, Az. 14 B 88.2428). Das Flurstück 556/64 der Gemarkung Nettelkofen ist daher aus dem Geltungsbereich der Bauleitplanung herauszunehmen.

Wir möchten darauf hinweisen, dass sich die Flurstücke 232/4, 234/4 und 232/8 (alle Gemarkung Nettelkofen) innerhalb des Planungsumgriffes zwar nicht mehr im Eigentum der Deutschen Bahn AG befinden, jedoch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind. Aus diesem Grund ist auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Rahmen der Fachanhörung direkt am Verfahren zu beteiligen. Hat die Baumaßnahme Auswirkungen auf die Gesamtsicherheit der Anlage (Stand- und Brandsicherheit), so ist in jedem Fall die Genehmigung des EBA (§ 4 AEG) einzuholen (siehe auch EBA-Verfügung vom 17.09.2008, VMS-Nr. 256035).

Werden, bedingt durch die Ausweisung neuer Baugebiete (o.ä.), Kreuzungen von Bahnstrecken mit Kanälen, Wasserleitungen usw. erforderlich, so sind hierfür entsprechende Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge bei ‚DB AG, DB Immobilien, Region Süd, Barthstraße 12, 80339 München, zu stellen.

Hinweise für Bauten nahe der Bahn
Bei Bauarbeiten in Bahnnähe sind Sicherheitsauflagen aus dem Eisenbahnbetrieb zu beachten. Die Einholung und Einhaltung dieser Sicherheitsauflagen obliegen dem Bauherrn im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht. Zur Abstimmung der Sicherung gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind die Bauantragsunterlagen der DB AG (Eingangsstelle DB Immobilien) vorzulegen.

Die folgenden allgemeinen Auflagen für Bauten / Baumaßnahmen nahe der Bahn dienen als Hinweis:

Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.

Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.
Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz und der Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben. Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Zu Ihrer Information erhalten Sie zwei Lagepläne der Oberleitungsanlagen.
Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplanten Baumaßnahmen und das Betreiben der baulichen Anlagen betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.

Der Geltungsbereich des Flächennutzungsplanes grenzt im Süden an eine Bahnbrücke der DB Netz AG an. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass die Bahnbrücke bei eventuellen

Arbeiten in diesem Bereich nicht beschädigt werden darf und der Druckbereich der Brücke nicht abgetragen werden darf (Flügelwände, Fundamente usw.).
Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.
Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss.

Anfallendes Regenwasser, Oberflächenwasser oder sonstige Abwässer dürfen nicht auf Bahn-grund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten. Die Entwässerung des Bahnkörpers muss weiterhin jederzeit gewährleistet sein.

Vorgegebene Vorflutverhältnisse der Bahnkörper-Entwässerungsanlagen (Durchlässe, Gräben, usw.) dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleiung in einen Bahnseitengraben ist nicht zulässig und bedarf einer gesonderten Prüfung.

Rein vorsorglich teilen wir Ihnen mit, dass Baumaterial, Bauschutt etc. nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden dürfen. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Schlussbemerkungen
Wir weisen darauf hin, dass der o. g. Flächennutzungsplan gemäß § 1 Abs. 2 BauGB eine vorbereitende Bauleitplanung darstellt. Wir behalten uns vor, zu dem o. g. Verfahren und zu Bebauungsplänen, die sich aus diesem Flächennutzungsplan entwickeln werden, unabhängig von unserer vorstehenden Stellungnahme Bedenken und Anregungen vorzubringen. Diese können auch grundsätzlicher Art sein, sofern Unternehmensziele oder Interessen der Deutschen Bahn AG dies erfordern.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, hat an diesem Schreiben nicht mitgewirkt. Dessen Beteiligung als Träger öffentlicher Belange ist vom Antragsteller gesondert zu veranlassen.

Wir bitten Sie, uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.

Beschlussvorschlag:
Brenner-Nordzulauf:
Der Flächennutzungsplan stellt gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 BauGB die geplante Neubaustrecke (bisheriger Planungsstand: Grobtrasse) in der Planzeichnung nachrichtlich dar. Bei diesem nachrichtlichen Vermerk handelt es sich um keinen Darstellungsinhalt. Der Vermerk dient zur Kenntlichmachung, dass die Flächennutzungsplanänderung nicht im Raumwiderspruch zur Fachplanung der Bahnstrecke steht. Der Bereich der Streckenführung des BNZ liegt außerhalb des Geltungsbereiches.

Die Begründung führt bereits wie folgt aus: Konflikte beschränken sich auf die Bahnsteigunterführung, die beim Bau der Bahnstrecke geändert werden muss. Realistisch zu erwarten ist eine Verlegung des Treppenzugangs (dann mit Nord-Südausrichtung) nach Westen bis unmittelbar vor den Bahngraben. Selbst eine Verlegung des Bahngrabens ist noch möglich, ohne die bestehende Zufahrtsstraße verlegen zu müssen (zwischen dem Bahngraben und der Zufahrtsstraße liegt noch ein ca. 6 m breiter Grünstreifen). Im Ergebnis gibt es keine Planungskonflikte zwischen der Berufsschule und dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke.

Nun wird von der DB AG der <u>Widerspruch</u> gegen die 18. Flächennutzungsplanänderung erklärt. Der Widerspruch wird eben mit der o.g. Bahnsteigunterführung begründet, wie es schon in der Begründung zum Flächennutzungsplan ausgeführt wurde. Weiter wird erklärt, dass aus den Unterlagen des Flächennutzungsplanes nicht ersichtlich ist, ob und wie die zu ändernde Bahnsteigunterführung anzupassen ist.

Hinsichtlich des Widerspruchs und dessen Rechtwirkung ist anzumerken, dass es sich dabei um keinen Rechtsbehelf (i.S.d. § 68 VwGO) handelt. Grundlage der Widerspruchserklärung ist die Regelung des § 7 BauGB, die als „Kollissionsnorm" das Verhältnis zwischen Fachplanungen und gemeindlicher Bauleitplanung zum Inhalt hat. § 7 BauGB begründet eine Anpassungspflicht für Fachplanungen (hier: späteres Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG für den Bau der Gleisstrecken „Brenner Nordzulauf") an die gemeindlichen Flächennutzungspläne, wenn der Träger der Fachplanung im dortigen Bauleitplanverfahren der Planung nicht ausdrücklich widersprochen haben.

Darauf beschränkt sich aber auch die rechtliche Wirkung. Der Widerspruch steht also einer Fortsetzung des Verfahrens oder der späteren Genehmigung nicht entgegen. Es ist also kein „Vetorecht" für Fachplanungsträger, um gemeindliche Bauleitplanung zu unterbinden. Alleinige Folge ist, dass die Anpassungspflicht nicht entsteht.

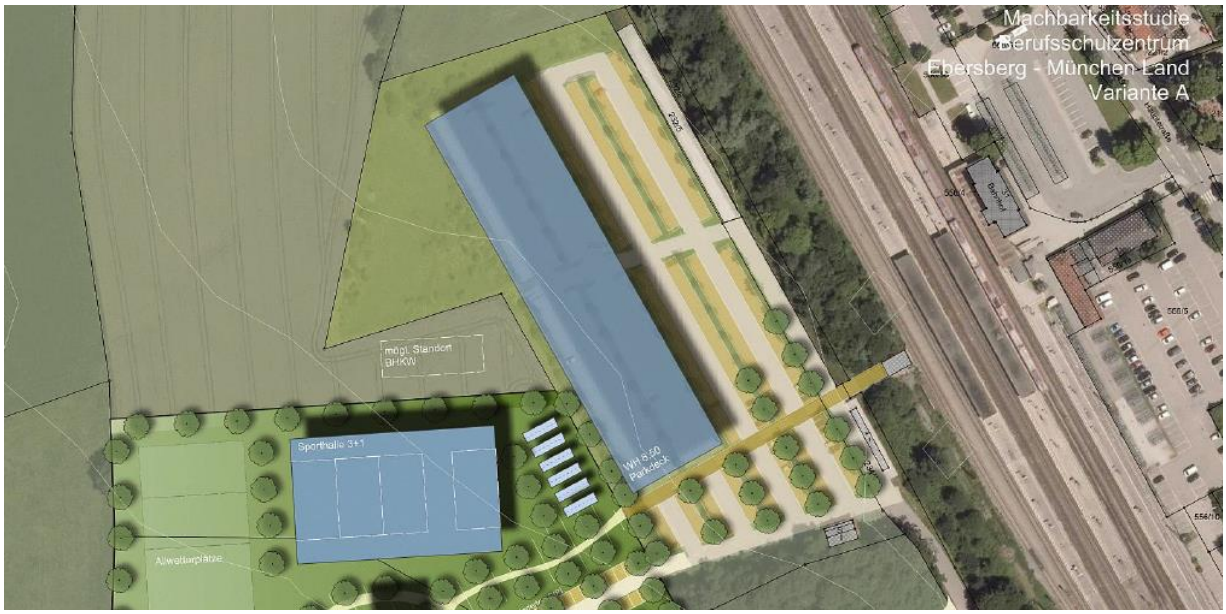
Verfahrensrechtlich ist der Widerspruch (wie bereits der Trassenverlauf) lediglich im Flächennutzungsplan gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 BauGB zu vermerken!

Gleichwohl sind natürlich die Widerspruchsgründe in die Planabwägung einzustellen. Die Stadt muss sich also mit den Gründen auseinandersetzen, die mit der gemeindlichen Bauleitplanung kollidieren. Ansonsten stünde auch ggf. das Planungserfordernis (§ 1 Abs. 3 BauGB) in Frage, sollten die vorgetragenen Gründe für die Kollision von Fachplanung und gemeindlicher Bauleitplanung der Umsetzung der Bauleitplanung entgegenstehen.

Grund der Kollision zwischen Flächennutzungsplanänderung (Bau der Berufsschule und des Parkdecks über den Bahnparkplätzen) und der Fachplanung (Bau von 2 Neubaugleisen für den Brenner-Nordzulauf) beschränkt sich auf die Bahnsteigunterführung. Für die Neubaustrecke besteht ein Flächenbedarf für das zusätzliche Gleispaar von 12,20 m (lichte Weite zu seitlichen Begrenzungen). Damit rückt die Neubaustrecke unmittelbar an den Bahngraben heran, der ggf. auch noch verlegt (umgebaut) werden muss. In jedem Fall muss die Bahnsteigunterführung damit verlegt werden. Die Bahnsteigunterführung ist aber zwingend erforderlich für die Erreichbarkeit der Berufsschule durch den Schienenpersonennahverkehr. Gerade die Lage in nur ca. 125 m Entfernung von diesem zentral bedeutsamen Bahnhaltepunkt war maßgeblich für die Standortentscheidung. Die Bahnsteigunterführung ist aber auch weiterhin unabdingbar für die Erreichbarkeit des Bahnparkplatzes (P+R-West) mit ca. 490 Parkplätzen. Das Bedürfnis nach Erhalt der Bahnsteigunterführung resultiert also nicht durch die Berufsschule sondern auch durch Bahnanlagen selbst. Es wird deshalb auch künftig einen Bahnsteigzugang nach Westen geben, der auch

weiterhin als Unterführung erreichtet werden kann.
Die in Teilen nicht vermeidbare Verlegung des Bahngrabens ist aber auch möglich. So grenzt dieser im Westen an einen 5 m breiten Grünstreifen an, der bisher als Rückhaltebecken für die Entwässerung des Bahnparkplatzes genutzt wird. Diese Fläche kann uneingeschränkt auch für die Verlegung des Bahngrabens in Anspruch genommen werden. Damit kann die Unterführung dann (bei einer Drehung um 90° (Treppenanlage parallel zum Bahngraben) errichtet werden. Schließlich bleibt auch eine abschnittweise Verrohrung des Bahngrabens (in die parallel verlaufende Gemeindestraße) oder als letztmögliche Lösung auch eine Verlegung der Straße nach Westen. Es zeigt sich, dass im Ergebnis die Verlegung der bestehenden und auch weiterhin allein schon für den Bahnparkplatz unerlässlichen Bahnsteigunterführung in einfacher Weise möglich ist. Die dauerhafte Existenz einer Bahnsteigzugang von Westen kann damit in gesicherter Weise unterstellt werden. Es stehen der Planung (Berufsschule) damit keine inhaltlichen Konflikte entgegen, die in der späteren Technischen Planung des Bahnstreckenbau (erfolgt ca. 2023/2024) nicht ausräumbar oder lösbar wären. Diese Konflikte werden auch nicht durch die Planung der Berufsschule ausgelöst, sondern stellen sich bereits durch die bestehenden Planungssituation.

Auch Auswirkungen auf das geplante Parkdeck sind nicht ersichtlich. Wie auch in der Machbarkeitsuntersuchung dargestellt wurde, ist das Parkdeck für die Berufsschule nur auf dem westlichen Teil des ebenerdigen Parkplatzes erforderlich. Nachdem jedenfalls die östlichen 2 Stellplatzreihen nicht überbaut werden sollen, steht dieses Bauwerk selbst dem am weitest gehenden Szenario – einer möglichen Verlegung des Bahngrabens unter Verschiebung der Gemeindestraße – nicht annähernd entgegen.



Der Geltungsbereich des Flächennutzungsplan erstreckt sich nicht auf das Grundstück Fl.Nr. 556/64 der Gemarkung Nettelkofen, auch nicht auf die Bahnsteigunterführung. Die Bahn-Neubaustrecke (BNZ) ist dort gemäß § 5 Abs. 4 BauGB aber nachrichtlich übernommen. In den textlichen Darstellungen wird auch der Widerspruch ergänzt. Weiteres ist deshalb nicht zu veranlassen.

Der Hinweis auf die noch offen Punkte des Bau- und Finanzierungsvertrages vom 14.08.2008 ist nicht abwägungserheblich. Dort geht es um die Forderung der DB Station&Service AG nach Übereignung der Grundstücke des Bahnparkplatzes. Aufgrund der Formnichtigkeit des Vertrages (§ 128, 311b BauGB) besteht kein Anspruch der Bahn auf Übertragung des Eigentums. Diese Rechtsfrage ist aber für das Bauleitplanverfahren ohne Abwägungsrelevanz. Entscheidend ist allein, dass der Bahnparkplatz (P+R-West) eisenbahnrechtlich planfestgestellt (Planfeststellungsbescheid vom 04.09.2008) wurde und damit gemäß § 38 BauGB (Fachplanungsvorbehalt) grundsätzlich der gemeindlichen Planungskompetenz entzogen ist. Die gegenständliche Planung eines zusätzlichen Parkdecks (unter Erhaltung der bestehenden Stellplätze) über den Bahnparkplätzen ist aber nicht bahnwidrig und deshalb vom Fachplanungsvorbehalt nicht erfasst. Insoweit ist das Recht zur gemeindlichen Bauleitplanung auf bahnbetriebsnotwendigen Flächen zulässig. Die Überplanung der Bahnparkplätze mit einem Parkdeck (für die Schuler und zur Erweiterung der P+R-anlage) ist nicht bahnwidrig und steht nicht im Widerspruch zu Bahnzwecken. Das wurde vom Eisenbahnbundesamt mit Schreibern vom. 23.06.2020 auch ausdrücklich erklärt (vgl. dazu grundsätzlich BVerwG 27.04.1998).

<u>Infrastrukturelle Belange:</u>

Die weiter vorgetragenen infrastrukturellen Belange betreffen vor allem die Bauausführung und den Betrieb. Für das Flächennutzungsplanverfahren sind diese Belange nicht abwägungserheblich. Die Sicherstellung wird dann im folgenden Bebauungsplanverfahren aufgezeigt.

Das gilt hinsichtlich der Lärmeinwirkungen (Immissionen) von der Bahnstrecke nur bedingt. Hier ist eine Auseinandersetzung der Planung mit dem Lärmkonflikt auch schon im Flächennutzungsplanverfahren erforderlich.

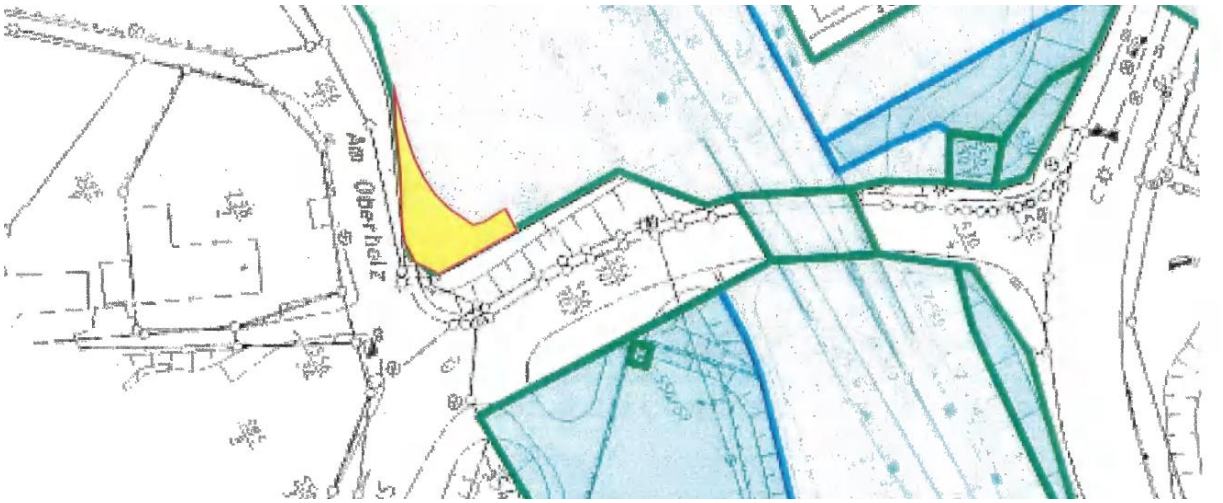
Die Schulbaufläche liegt in einem Abstand von ca. 150 m bis 300 m zur Bahnstrecke München-Rosenheim (5510). Andere Verkehrslärmeinflüsse bestehen nicht. Die Verkehrslärmbelastung aus dem Schienenverkehr im Bereich der Schulbaufläche beträgt unter Heranziehung der Lärmkartierung-Bahn in der

c) Tagzeit im Abstand bis zu 250 m zwischen 65-70 dB(A), darüber hinaus 60–65 dB(A)
d) Nachtzeit (Abstand bis zu 250 m) zwischen 60-65 dB(A), darüber hinaus 55–60 dB(A)

Unter Heranziehung des Schutzanspruches für Wohngebiete, in denen Schulen üblicherweise errichtet werden, ist für das Sondergebiet gemäß DIN 18005, Nr. 1.1 Buchstabe g ein Orientierungswert von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts zu unterstellen. Diese Orientierungswerte werden in einem erheblichen Maße überschritten, mindestens um 10 dB(A). Ein ungestörter Schulbetrieb lässt sich dort nur dann rechtfertigen, wenn bauliche technische Schutzvorkehrungen getroffen werden. Zur Lösung dieses Lärmkonflikt ist beabsichtigt, die Schulräume nach Westen zur lärmabgewandten Westseite auszurichten. Entsprechende Regelungen über die überbaubaren Grundstücksflächen und den baulichen / technischen Vorkehrungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) sind auf das nachfolgende Bebauungsplanverfahren zu verlagern.
Dort lässt sich dann anhand der festgesetzten Gebäudestandorte (Immissionsorte) auch die konkrete Lärmbelastung erst genau ermitteln.
Durch Anordnungen zur Grundrissgestaltung sollen dort die ruhebedürftigen Unterrichtsräume nach Westen und Südwesten hin ausgerichtet werden. Es drängt sich auch auf, durch einen nach Osten hin (Lärmquelle) vorgestellten Querbau eine Lärmabschirmung zu erreichen. Auch geschlossene Außenwandteile des zur Lärmquelle vorgelagerten Parkdecks können zur Lärmminimierung beitragen.

Aufgrund des erkennbaren Konfliktes aufgrund der Einwirkungen aus Bahnlärm ist es für das Flächennutzungsplanverfahren ausreichend, dass diese erkennbar im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren gelöst werden können.

Immobilienspezifische Belange
Wie zutreffend in der Stellungnahme ausgeführt ist, besteht für die Fl.Nr. 556/64 (Bahnlinie) aufgrund des Fachplanungsvorbehaltes keine Planungshoheit (§ 38 BauGB). Zwar ist die tatsächliche bauliche Inanspruchnahme der „westlichen Ausbuchtung“ des Grundstücks zur Aufweitung der Innenkurve der Straßeneinmündung (Zufahrtsstraße Berufsschule / Bahnparkplatz) in die Staatsstraße St 2351 aufgrund einer Gestattung (12.08.2021) vereinbart (vgl. Lageplanausschnitt: gelb markiert), eröffnet jedoch nicht die planerische Inanspruchnahme. Entsprechend der Einwendung wird die Fl.Nr. 556/64 vom Geltungsbereich vollständig ausgenommen.



Hinsichtlich der städtischen Grundstücke Fl.Nr. 232/4, 234/4 und 232/8 (Gemarkung Nettelkofen) wird bestätigt, dass diese Grundstücke Bestandteil der Planfeststellung vom 04.09.2008 für den dortigen Bahnparkplatz sind. Sie unterliegen damit dem Fachplanungsvorbehalt (§ 38 BauGB). Für die FL.NR. 232/4 wurde bereits vorab die Berechtigung zur Bauleitplanung mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) abgestimmt. Die Errichtung eines Parkdecks unter Erhaltung der ebenerdigen Parkplätze wurde vom EBA als bahnverträglich erklärt (23.06.2020) und ermöglicht damit die dahingehende Bauleitplanung. Für die Grundstücke Fl.Nr. 232/8 und 234/4 erfolgt die Darstellung entsprechend dem planfestgesellten Zweck. Damit ist die Planung dort ebensowenig bahnwidrig.

Die Darstellungen für die Fl.Nrn. 232/8 und 234/4 sind noch zu korrigieren:

- **Die Fl.Nr. 232/8 ist als Grünfläche darzustellen.**
- **Die Fl.Nr. 232/5 ist als Straßenfläche darzustellen.**

Die gesonderte Beteiligung des EBA als Träger öffentlicher Belange ist erfolgt. Von dort wurde mit Schreiben vom 27.05.2022 Stellung genommen.

Hinweise für Bauten nahe der Bahn
Die weiter vorgetragenen Belange betreffen vor allem die Bauausführung und den Betrieb. Dort werden sie von der Stadt Grafing b.M. beachtet bzw. berücksichtigt. Für das Flächennutzungsplanverfahren sind diese Belange nicht abwägungsrelevant.

Die Entwässerung der Bahnanlagen erfolgt in den seitlichen „Bahngraben“ (Vorflut). In diesen Bahngraben leitet unter anderem ein von Westen kommender Entwässerungsgraben ein und alle Felddrainagen. Auch der Bahnparkplatz (P+R-Anlage) entwässert (nach qualitativer und quantitativer Vorbehandlung) in den Bahngraben. Der „Bahngrabe“ liegt in der Talsenke zwischen den von Westen her abfallenden Wiesenflächen und führt das daraus abfließende Regenwasser an der Ostseite des Bahndammes nach Süden in den Urteblach ab. Dieser „Bahngraben“ ist ein öffentliches Gewässer (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Die Benutzung (Einleitung) durch die Entwässerung der Berufsschule bestimmt sich nach dem öffentlichen Wasserrecht (vgl. dazu auch: Nr. 8.4 der Begründung). Im dortigen Verfahren ist der Nachweis zu führen, dass die Abflusswirkung des Grabens nicht beeinträchtigt wird. Um diesen Anforderungen zu genügen, wird ein Regenrückhaltebecken errichtet, das ausreichend groß bemessen ist, um die quantitative Belastung des Grabens entsprechend den Regelwerken (M 153) sicherzustellen. Für die max. einleitbare Regenmenge von 10 l/s ist dafür ein Rückhaltevorlumen von 2400 m³ erforderlich. Diese Anforderungen werden erfüllt. Hier kann auch auf die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamt Rosenheim verweisen werden.

Damit wird die ausreichende Leistungsfähigkeit der Vorflutverhältnisse und damit die uneingeschränkten Entwässerung der Bahnanlagen gesichert. .

2.6 Stellungnahme Eisenbahn-Bundesamt,
GeschZ: 65117-651 ptl/0100-2022#295 27.05.2022

Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.

Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden der o.a. Planung wegen der Nähe zur Bahnstrecke 5510 München - Rosenheim und des im Rahmen des sog. Brenner-Nordzulaufs (ABS 36, vordringlicher Bedarf gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030) vorgesehenen Ausbaus berührt.

Entgegen der Darstellung unter Ziffer 6.5 lhrer vorgesehenen Änderungs-Begründung ist insbesondere im Bereich der anzupassenden Bahnsteigunterführung nicht ersichtlich, dass eine Konfliktfreiheit bzw. die ,,Bahnkonformität" der Planung hinreichend sichergestellt ist.

Daher wendet das Eisenbahn-Bundesamt hiermit einen Verstoß gegen den Fachplanungsvorbehalt gem. § 38 BauGB i.V.m. § 18 AEG ein.

Im Übrigen ist durch Ihre Bauleitplanung sicherzustellen, dass nachfolgende, allgemeine Hinweise ausreichend beachtet werden:

1. Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes darf durch bauliche Maßnahmen in unmittelbarer Nähe von Bahnstrecken nicht gefährdet werden.

2. Notwendige Maßnahmen zur Unterhaltung, Erneuerung, Rationalisierung und Modernisierung und bestimmungsgemäßen Nutzung des Bestandsnetzes der Eisenbahnen des Bundes dürfen nicht verhindert oder erschwert werden.

3. Für notwendige, bauliche Maßnahmen an den Betriebsanlagen der Bahn ist deren jederzeitige Zugänglichkeit zu gewährleisten.

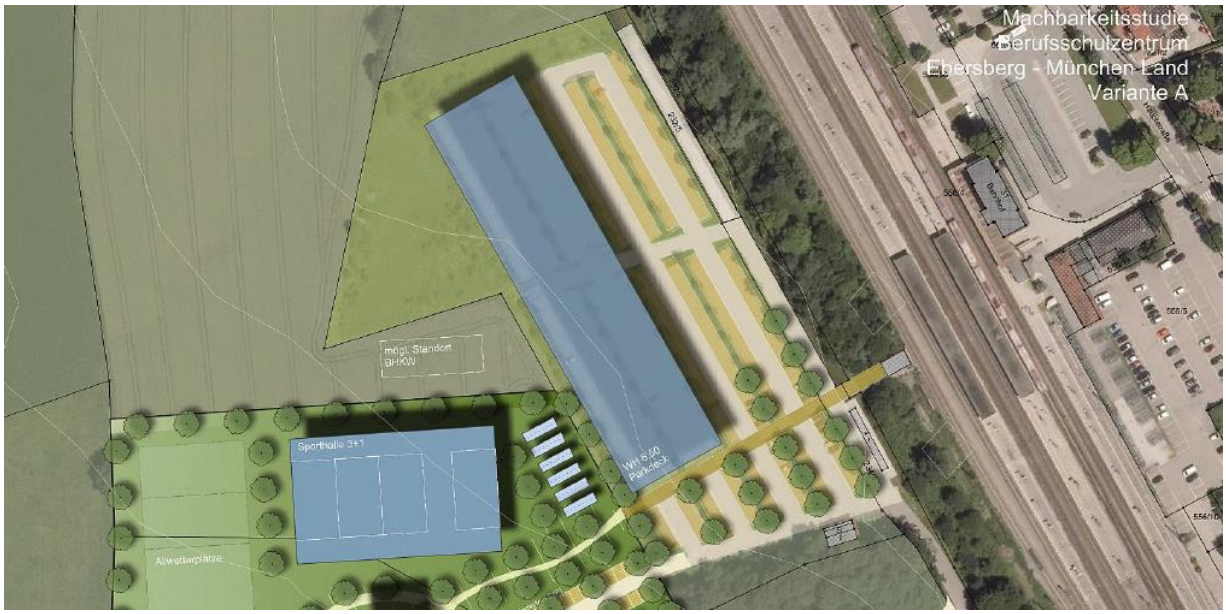
4. Die vor gewöhnlichen Eisenbahnbetrieb ausgehenden Immissionen, wie insbesondere Erschütterungen und Lärm, aber z.B. auch Elektrosmog, & elektrische Strahlung und Funkenflug, sind hinzunehmen.

5. Das Eisenbahn-Bundesamt prüft nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen prüft. Dies erfolgt innerhalb des DB-Konzerns über die Clearingstelle: Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Kompetenzteam Baurecht, Region Süd, Barthstraße 12, 80339 München, ktb.muenschencdeutschebahn.com.

Beschlussvorschlag:
Die in den Hinweisen vorgetragenen Belange werden im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren (Schutz vor Bahnlärm) gelöst bzw. im Rahmen der Bauausführung beachtet.

Die unmittelbar Kollision zwischen der Bauleitplanung (hier: Flächennutzungsplanänderung für Berufsschule und Parkdeck) und dem Fachplanungsrecht (Bahnausbau für Brenner-Nordzulauf) entsteht nicht. An der bestehenden Bahnsteigunterführung, im Übrigen auch außerhalb des Geltungsbereiches liegt, ändert sich durch diese gemeindlichen Planungen Nichts. Die Bahnsteigunterführung wurde für den Betrieb der Bahnparkplätze errichtet und ist als einziger Zugang zum Bahnsteig unerlässlich. Mit dem Streckenneubau (BNZ) muss die Bahnsteigunterführung geändert werden; diesen Konflikt löst allein der Bahnstreckenhausbau aus.

Wie auch schon ausführlich zur Stellungnahme der DB AG ausgeführt wurde, ist die Verlegung (Verlängerung) der Bahnsteigunterführung aber ohne besondere Schwierigkeiten möglich. Die Zugangstreppe ist zwischen dem Bahngraben und den 2 zusätzlichen Gleisen möglich – sie ist dafür um 90° zu drehen und parallel zum Bahngraben / Bahngleisen auszurichten. Für damit einhergehende Veränderungen (Umlegung des Gewässers „Bahngraben“) stehen ausreichend Flächen zur Verfügung. Der Abstand zwischen der östlichen Bahnsteigkante und der Straße zu den Bahnparkplätzen (Fl.Nr. 234/4) beträgt 37 m. Neben den 2 bestehenden und den 2 Neubaugleisen (zusammen 25 m) bleiben damit 12 m für den Bahnsteigzugang (Treppe) und dem Bahngraben, der hier auch verrohrt werden kann. Nachdem auch das Parkdeck (vgl. Machbarkeitsuntersuchung) nur im westlichen Teil des Bahnparkplatzes geplant ist, ist selbst ein Ausweichen auf die Zufahrtsstraße und die Bahnparkplätze noch möglich.



Das zeigt, dass die Fachplanung und die Bauleitplanung hier inhaltlich nicht kollidieren. Eine formelle Kollision ist allein schon durch den von der DB AG gemäß § 7 BauGB erklärten Widerspruch ausgeschlossen; es besteht damit auch keine Rechtsverschlechterung durch eine denkbar Anpassungspflicht (§ 38 Satz 2 BauGB i.V.m. § 7 BauGB) an den Flächennutzungsplan. Die Bahnbelange werden also durch die Planung der Berufsschule weder unmittelbar beeinträchtigt noch ergeben sich dadurch mittelbare Konflikte für den Ausbau der Bahnstrecke. Alleiniger Berührungspunkt ist, dass die Bahnsteigunterführung auch durch die Benutzer der künftigen Berufsschule mitbenutzt werden muss, um zu den Bahnsteigen zu gelangen. Da dieser westliche Zugang aber auch schon für den bestehenden Bahnparkplatz weiterhin benötigt wird, kommt es nicht einmal an diesem Punkt zu einer Konfliktsituation (Verschärfung).

Ein Verstoß gegen den Fachplanungsvorbehalt schließt sich auch schon dadurch aus, dass neben der Fl.Nr. 556/64 (Bahnlinie) auch die im Westen anschließenden Flächen (Fl.Nr. 234/4, Fl.Nr. 232,/8 und 232/4) allesamt Bestandteil sind der Planfeststellung vom 04.09.2008 für den Bahnparkplatz). Allein für die Überplanung der Fl.Nr. 234/4 (Schreiben Eisenbahnbundesamt vom 23.06.2020) besteht die Berechtigung, unter Erhalt der bestehenden Parkplätze ein Parkdeck zu planen. Aus diesem Grunde werden diese Flächen auch nur wiederholend entsprechend ihrer bahnrechtlichen Zweckbestimmung im Flächennutzungsplan dargestellt und sind schon aus diesem Grunde „bahnkonform". Der Flächennutzungsplan trifft damit keine planerischen Aussagen, die sich mit einer wirksamen Planfeststellung inhaltlich nicht vereinbaren lassen.

Wie dargelegt wurde, besteht weder ein materielle noch ein formelle Kollision der Planungen der Berufsschule und der Planung des Bahnstreckenausbaus.

2.7 Stellungnahme Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding Stellungnahme vom 25.05.2022, Az: AELF-EE-F2-4611-43-2-4

Die Stadt Grafing hat das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes (18. Änderung) eingeleitet. Planungsziel ist die Errichtung einer Berufsschule nebst Schulturnhalle durch den Landkreis Ebersberg. Gleichzeitig sollen die bestehenden Bahnparkplätze mit einem Parkdeck überbaut werden, das für die Stellplätze der Berufsschule und zur Erweiterung der Bahnparkplätze(P+R-Anlage) genutzt wird. Für die Beteiligung an o.a. Planungsverfahren
bedanken wir uns. Aus (a) land- und (b) forstwirtschaftlicher Sicht nehmen wir dazu nachfolgend Stellung.

a) Landwirtschaft
Wir weisen darauf hin, dass durch die Umsetzung des Bauprojektes landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren gehen. Somit sollte der Erhalt der landwirtschaftlichen Nutzflächen beachtet werden, um eine vielfältig strukturierte und bäuerlich ausgerichtete Landwirtschaft für die regionale Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltig erzeugten Lebensmitteln, erneuerbaren Energien und nachwachsenden Rohstoffen zu erhalten, zu unterstützen und weiterzuentwickeln.
Des Weiteren befinden sich in der näheren Umgebung des Planungsgebietes noch weitere landwirtschaftliche Flächen. Daher kann es zu unvermeidbaren Lärm-, Staub- und Geruchsemissionen durch die Landwirtschaft kommen. Diese können auch am Wochenende, Sonn- und Feiertagen auftreten. Sie sind im ortsüblichen Umfang zu dulden.

Bei Grenzbepflanzungen, welche an landwirtschaftlichen Flächen angrenzen, wird empfohlen ab einer Bewuchshöhe von 2 Metern Grenzabstände von mindestens 4 Metern zum Nachbargrundstück einzuhalten, um zukünftige Beeinträchtigungen zu vermeiden. Des Weiteren muss die Erreichbarkeit und Bearbeitbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen weiterhin gegeben werden, auch mit modernen Arbeitsmaschinen und -geräten.

Des Weiteren dürfen die Maßnahmen auf der Ausgleichsfläche die benachbarten landwirtschaftlichen Flächen bzgl. deren Bearbeitung nicht negativ beeinflussen.

b) Forstwirtschaft - Rodungstatbestände und Abstandsflächen
Das Vorhaben ist im Zusammenhang mit einem ca. 1 ha großen Wäldchen zu betrachten. Dieses schließt im Westen an den Grafinger Bahnhof an und stellt Wald im Sinne des BayWaldG dar, da die dafür einschlägige Gesamtflächengröße und -ausformung sowie Art der vorhandenen Vegetation gegeben Ist bzw. es sich um sogenannte, dem Wald gleichgestellte Flächen handelt. Eine unmittelbare Betroffenheit infolge der geplanten Zuwegung und des Fahrradparkplatzes resultiert dabei für den Wald auf den Flurnummer 234/7 und 234/9 (beide Gemeinde Grafing, Gemarkung Nettelkofen). Zudem grenzt Wald über eine Länge von ca. 200 Metern an das Planungsgebiet an.
Die südliche Schulzufahrt (Waldzufahrt, Flurnummer 234/7) erfolgt über einen bereits bestehenden Feld- und Waldweg, der ausgebaut und auf eine Breite von 5,5 Metern erweitert werden soll. Obwohl größere Baumfällungen hier nicht notwendig sind, erfährt die dem Wald gleichgestellte Fläche damit auf einer Fläche von ca. 0,1 ha eine Änderung der Bodennutzungsart (BayWaldG, Art. 9).
Im Bereich der Waldfläche auf Flurnummer 234/9 ist die Anlage von Fahrradabstellplätzen geplant. Dabei soll auf die Fällung der größeren Bäume verzichtet werden, um einen naturnahen Charakter der Fläche zu wahren. Auch hier Ist damit auf eine Fläche von ca. 0,2 ha eine Änderung der Bodennutzungsart (BayWaldG, Art. 9) verbunden.

b1) Der Gesamtumfang der Rodungsflächen liegt mit 0,3 ha deutlich unter den im Umweltbericht angegebenen 0,9 ha, sodass wir zur zu Vermeidung von Missverständnissen um eine konkrete Herleitung bitten.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart stellt eine Rodung nach BayWaldG, Art. 9 (2) dar. Obige Anpassung des Flächennutzungsplanes beabsichtigt diese Änderung der Nutzung festzulegen bzw. zuzulassen (BayWaldG, Art. 9 (8)). Wald hat besondere Bedeutung für den Schutz von Klima, Wasser, Luft und Boden, Tieren und Pflanzen, für die Landschaft und den Naturhaushalt. Deshalb Ist es vorrangiges Gesetzesziel, seine Flächen zu erhalten und seine Schutzfähigkeit, Gesundheit und Leistungsfähigkeit dauerhaft zu sichern sowie zu stärken. Diese Bedeutsamkeit geht auch aus allen einschlägigen überregionalen Planungshilfen für raumbedeutsame Angelegenheiten (LEP, ROV, RP) hervor. Mit einem unterdurchschnittlichen Waldanteil von lediglich 22 % (gegenüber Bayern mit ca. 33 %) besitzt die Walderhaltung in der Gemeinde Grafing noch erhebliche zusätzliche Bedeutung. Das daraus resultierende öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes ist mit den Belangen des Vorhabenträgers abzuwägen, welchen infolge der geplanten Berufsschule ein ebensolches zugrunde liegt.

Im Zuge des angebotenen flächengleichen waldrechtlichen Ausgleiches sollen hierfür entlang der südlichen Grundstücksgrenze (im Rahmen der Möglichkeiten auf dem Schulbaugrundstück selbst) auf einer Länge von 200 m ein mindestens 15 m breiter Waldsaum angelegt werden sowie auch an der Südostecke (Eckf!äche). Diese Flächen sollen im Flächennutzungsplan
dann als Waldfläche dargestellt werden. Übrige Ausgleichsflächen sollen auf gemeindeeigenen Grundstücken (Fl.Nr. 742/0, 863/0, 867/0, alle Gemarkung Elkofen) etabliert werden, welche sich im Südosten in einer Enifernung von ca. 4 km zum Vorhabenstandort in unmittelbarer Nachbarschaft zu vorhandenem Wald befinden. Begrüßenswert ist, dass der so resultierende Körperschaftswald seiner Bedeutung durch vorbildliche Bewirtschaftung gerecht werden kann.

b2) Die materiellrechtlichen Voraussetzungen für die Aufforstungen nach BayWaldG Art. 16 Abs. 2 BayWaldG sind genauso wie weitere Genehmigungsvoraussetzungen nach Art. 43 Abs. 1 Nr. 2 BayWaldG (,'Nachbarbeteiligung") seitens Gemeinde unseres Erachtens noch zu prüfen. Eine Beratung durch die zuständige Leiterin des Forstreviers Ebersberg, Frau Astrid Fischer, können wir dabei in Aussicht stellen.

Somit kann der Rodung von 0,3 ha Wald aus forstfachlicher Sicht und auf Basis der skizzierten Ersatzaufforstungsflächen aller Voraussicht nach zugestimmt werden.

Abstandsflächen

Eine maßstabsgetreue Planungsskizze liegt noch nicht vor. Bei der Planung von baulichen Anlagen und Aufenthaltsräumen in der Nähe zum Wald ist unbedingt auf die Einhaltung ausreichender Abstandsflächen zu achten, um einerseits Gefahren für den Wald (z.B. Feuergefahr, Wurzelverletzungen oder Abgraben des Wassers) und andererseits vom Wald ausgehende Gefahren für Leib und Leben zu minimieren. Hier zählen Astbruch und Baumsturz zu den Hauptgefahren. Grundsätzlich können vom Wald Gefahren für Leib und Leben ausgehen, wenn Bebauungen nicht den notwendigen Sicherheitsabstand von mindestens einer Baum-länge (hier: ca. 25 Meter) einhalten. Je näher eine Bebauung an den Wald heranrückt, desto höher ist das Risiko für die sich auf dem Gelände aufhaltenden Menschen. Wenn kein ausreichender Sicherheitsabstand eingehalten werden kann, ist eine entsprechend wirksame bautechnische Absicherung zum Schutz von Leib und Leben erforderlich. Inwieweit eine Vereinbarung über die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht und/oder etwaige Haftungsausschlüsse mit dem betroffenen Waldbesitzer zu treffen sind, muss der Vorhabenträger beurteilen.

b3) Nachdem bzgl. etwaiger Abstandsflächen keine abschließende Beurteilung möglich ist, bitten wir im Zuge des fortschreitenden baurechtlichen Verfahrens um eine maßstabsgetreue Planungsskizze.

Darüber hinaus ist nach Art. 17 BayWaldG zur Vermeidung von Waldbränden der Umgang mit Feuer im Abstand von 100 Metern zum Wald eingeschränkt bzw. untersagt (z. B. Grillen, Lagerfeuer, etc.). Der skizzierte Brandschutzaspekt gilt auch im Umkehrschluss, da ein erhöhtes Risiko für das Baugebietes im Falle eines vom Wald ausgehenden Brandes entsteht.

Insgesamt kann dem Vorhaben aus forstfachlicher Sicht nur zugestimmt werden, wenn der Sicherheitsabstand von mindestens einer Baumlänge (ca. 25 Meter) eingehalten wird und die Erfordernisse des Waldgesetzes zur Waldbrandvermeidung eingehalten werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anregungen und stehen für Rückfragen zur Verfügung.

Beschlussvorschlag:
Landwirtschaft:
Hinsichtlich des zwangsläfig mit dem Siedlungsbau eninhergehenden Entzug von landwirtschaftlichen Produktionsflächen ist die gesetzliche Umwidmungssperre zu beachen (§ 1a Abs. 1 Satz 2-4 BauGB). Diesem Belang kommt eine gesondert und auch hervorgehobene Bedeutung zu.
Wie in der Einwendung vorgetragen, hat sich die Stadt Grafing b.M. hiermit in der Abwägung auseinander zu setzen. Es besteht auch eine was noch nachzuholen ist.
Mit der „Umwidmungssperre“ (mit Begründungspflicht; § 1a Abs. 1 Satz 4 BauGB), hebt der Gesetzgeber die Belange der land- und Forstwirtschaft ausdrücklich noch hervor. Die Inanspruchnahme von Agrarland für den Siedlungsbau ist damit aber nicht ausgeschlossen, sondern unter die Abwägungsdirektive gestellt, diese Umnutzungen nur auch den notwendigen Umfang zu beschränken. Es handelt sich damit um kein Umnutzungsverbot, sonderen um eine in der Planabwägung mit einem besonderen Gewicht zu berückischtigenden Planungsaspekt.

In Anerkennung des besonderen Gewichts, die der Erhaltung von Agrarland und – das zeigt die aktuelle politische Krisensituation überdeutlich –Ihre Funktion zur Grundversorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln zukommt, ist aber der Entzug dieser Flächen zu rechtfertigen – und zwar auch in der beachtlichen Größe von ca. 5 ha. Hier kann dem Planungsziel, die Schaffung einer Schulbaufläche ein höheres Gewicht beigemessen werden. Standorte für diersen Zweck sind ohnehin kaum mehr verfügbar, wenn man die dafür notwendige Lage- und Infrastrukuranforderungen betrachtet. Es ist ein Glücksfall, dass hier unmittelbar an einem S-Bahn / Regionalbahn-Haltepunkt überhaupt noch unbebaute Flächen bestehen und diese auch für diesen Zweck verfügbar sind. Diese vorrangige Eignung bestätigt auch der Regionalplan, der das Umfeld der Bahnhaltepunkte in besonderer Weise für den Siedlungsbau für geeignet erklärt (sog. Hauptsiedlungspunkt; RP 14 B 11(G) 2.1 und (Z) 2.3). Hinzu kommt, dass es sich um Flächen handelt, die für die landwirtschaftliche Nutzung zwar eine gute, aber keine herausragende Eignung aufweisen. In der Abwägung der besonderen Funktion der Bebauung (Schulzwecke) und der dafür notwendigen besonderen Lagevoraussetzungen ist die Grundstückinanspruchnahme auch mit den besonderen Interessen ihrer Agrarfunktion noch zu rechtfertigen.

Die Belastung der Schule durch Immissionen, wie sie durch die Landwirtschaft (Lärm, Staub, Geruch) entstehen, sind hinzunehmen. Insoweit sind Bauflächen am Ortsrand vorbelastet, da sie an Nahtstelle zur freien Landschaft und der dortigen Bewirtschaftung durch die Landwirte liegen. Besonders belastende Bewirtschaftungsformen oder Anlagen bestehen im Nahbereich nicht. Diese herkömmlichen Immissionen sind deshalb ohne weiteres hinzunehmen.

Die Anforderungen an die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen ist sichergestellt. So besteht bereits innerhalb der Hauptwege im Bahnparkplatz ein dingliches Wegerecht. Diese verläuft unmittelbar nördlich der Schulbaufläche und stellt die Erreichbarkeit der Fl.Nr. 233 sicher. Die Errichtung des geplanten Parkdecks setzt damit voraus, eine alternative Zuwegung auf dem Grundstück Fl.Nr. 232/4 anzubieten.
Auch die Erreichbarkeit der Fl.Nr. 236/1 und der Waldflächen ist durch Dienstbarkeiten abgesichert. Den Anforderungen ist damit entsprochen.

Die Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft bei der Auswahl der Ausgleichsflächen und der konkreten Ausgleichsmaßnahmen wird sichergestellt. Bei der Auswahl der Ausgleichsflächen wir auch die Agrarklausel des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB i.V.m. § 15 Abs. 3 BNatSchG und damit die agrarstrukturellen Belange berücksichtigt. Die in Aussicht genommenen Ausgleichsflächen liegen im Atteltal. Die dortigen Moorböden sind für die landwirtschaftliche Nutzung nicht in besonderer Weise geeignet.

Forstwirtschaft:
Die Flächenbilanz (Seite 5 des Umweltberichts) weist Waldflächen von 0,9 ha aus. Erfasst werden dort auch die unverändert zu erhaltenen und auch als Waldflächen dargestellten Gehölzbereiche (Fl.Nr. 234/8) sowie die als Waldfläche neu anzulegenden Flächen an der Südseite.

Unzutreffend ist die Ausführung auf Seite 16, wonach ein Großteil des Waldbestandes von einer Rodung betroffen sei. Betroffen ist vielmehr nur eine kleiner Teil von 2.000 m² (Fahrradabstellbereich) und nach der forstfachlichen Bewertung auch der (bereits vorhandenen) Zufahrt mit ca. 0,1 ha – zusammen 0,3 ha. Der Umweltbericht und auch die Begründung (Seite 18) werden insoweit korrigiert.

Der Stadt Grafing b.M. ist bewusst, dass mit einer Fläche von 5 ha hier eine Fläche beträchtlicher Größe für den Siedlungsbau beansprucht wird und damit ihre Funktion als landwirtschaftlich oder Wald genutzte Funktion verliert. Diesen Belangen kommt in der Bauleitplanung eine besondere Bedeutung zu (§ 1a Satz 2 BauGB). Hinzu kommt, dass Grafing mit nur 22% Waldanteil an der Gemeindefläche deutlich unterhalb des Durchschnitts in Bayern liegt.

In Anerkennung des besonderen Gewichts, die der Erhaltung von Waldflächen ist aber der Entzug dieser Flächen zu rechtfertigen. Hier kann dem Planungsziel, die Schaffung einer Schulbaufläche ein höheres Gewicht beigemessen werden. Standorte für diesen Zweck sind ohnehin kaum mehr verfügbar, wenn man die dafür notwendige Lage- und Infrastrukuranforderungen mit unmittelbarer Nähe zu einem leistungsstarken S-Bahn / Regionalbahn-Haltepunkt betrachtet. Diese vorrangige Eignung bestätigt auch der Regionalplan, der das Umfeld der Bahnhaltepunkte in besonderer Weise für den Siedlungsbau für geeignet erklärt (sog. Hauptsiedlungspunkt; RP 14 B 11(G) 2.1 und (Z) 2.3). Hinzu kommt, dass die Waldflächen flächengleich wieder an anderer Stelle hergestellt werden. In der Abwägung der besonderen Funktion der Bebauung (Schulzwecke) und der dafür notwendigen besonderen Lagevoraussetzungen ist die Rodung von Waldflächen (mit Ersatzaufforstung) auch mit den besonderen Belangen der Walderhaltung noch zu rechtfertigen. Den Belange der ausreichenden Versorgung mit Bildungsangeboten für Berufsschülern wird hier ein höheres Gewicht beigemessen.

Die Eignung und Genehmigung der Aufforstung erfolgt innerhalb der nachfolgenden Verfahren. Im folgenden Bebauungsplanverfahren wird auch die Einhaltung der Schutzabstände von 25 m zwischen den Schulgebäuden und des Waldrandes berücksichtigt. Hinsichtlich der Waldbrandvermeidung ist man dagegen auf organisatorische Maßnahmen im späteren Schulbettrieb angewiesen. Jedoch stellt eine Berufsschule hier keine besonders gefahrgeneigte Nutzung dar.

2.8 Stellungnahme Staatliches Bauamt Rosenheim:
Schreiben vom 09.06.2022 – Az. S12-4621-125/18

Gegen die 18. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen seitens des Staatlichen Bauamtes Rosenheim keine Einwände, wenn die nachfolgende Auflage beachtet wird: Auf Grund der zu erwartenden, steigenden Verkehrsbelastung durch das Berufsschulzentrum, ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden Knotenpunktes zwischen Gemeindestraße und St 2351 verkehrstechnisch zu untersuchen. Dabei ist der Istzustand mit dem Planzustand zu vergleichen. Auch im Hinblick auf eventuell zukünftigen Busverkehr ist die Geometrie des Knotenpunktes zu untersuchen. Das Gutachten soll dem Staatlichen Bauamt vor dem Bau des Berufsschulzentrums zugehen, um über eine notwendige bauliche Anpassung des Knotenpunktes entscheiden zu können.

Hinweis:
Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich das Bauvorhaben im Einwirkungsbereich der Straßenemissionen befindet. Eventuell künftige Forderungen auf die Erstattung der Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger können daher gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) und en Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) durch den Eigentümer nicht geltend gemacht werden.

Beschlussvorschlag:
Die St 2351 im Bereich der Einmündung der Zufahrtsstraße zum Bahnparkplatz / Berufsschule ist (Prognose für das Jahr 2035) mit ca. 3.800 kfz/Tag belastet (Verkehrsuntersuchung der Stadt Grafing b.M. 2017/2022). Die St 2351 mündet ca. 100 m weiter östlich in EBE 8 ein, die mit ca. 10.100 Kfz/Tag belastet ist. Das aktuell erstellte Verkehrsgutachten berücksichtigt auch die in Planung befindliche Berufsschule und Erweiterung des Bahnparkplatzes und ermittelt für diese Zufahrtsstraße ein tägliches Verkehrsaufkommen von 2.300 Kfz.

Die Stadt Grafing b.M. geht bereits in der Begründung des Flächennutzungsplanes davon aus, dass die Einmündung der Zufahrtsstraße in die St 2351 umgebaut werden muss. Das gilt auch deshalb, da der Anschluss eines Geh- und Radweges von Westen her (Taglaching) berücksichtigt werden muss. Die Zufahrt mit (Schul-)Bussen ist nicht geplant, muss aber ebenfalls berücksichtigt werden. Es ist eine Mittelinsel in der Zufahrtsstraße geplant, um das „Schneiden" der Linksabbieger in die Zufahrtsstraße auszuschließen. Das Schließen der gefährlichen Grundstückszufahrt zur Haus Oberholz 1 ist bereits vorbereitet (Mitbenutzung der nördlichen Grundstückszufahrt) und wird vss. bereits 2023 umgesetzt.

Die Stadt Grafing b.M. wir für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren eine Leistungsfähigkeitsprüfung für den Einmündungsknoten durchführen lassen. Aufgrund der Verkehrszahlen und der örtlichen Verhältnisse bestehen keine erkennbaren Hindernisse gegen leistungsfähigen und verkehrssicheren Umbau. Die für den Straßenbau benötigten Bahnflächen wurden bereits gesichert.

2.9 Landesbund für Vogelschutz, Schreiben vom 02.06.2022

Das Vorkommen der Haselmaus ist nicht ausreichend erforscht und die rote Liste Bayern nimmt keine Stellung zur Gefährdung. In der roten Liste Deutschland ist *„eine Gefährdung anzunehmen".* Der Erhaltungszustand wird als *„ungünstig/unzureichend"* beschrieben. Quelle: Landesamt für Umweltschutz Bayern

Die Haselmaus ist in den EU-Mitgliedstaaten in Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet. Es besteht *strenger Artenschutz* gemäß Artikel 12, 14, 15 und 16 der Richtlinie, wie für alle in Anhang IV gelistete Arten. Eine Stellungnahme kann nur nach einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung erfolgen.

Beschlussvorschlag:
Die Stadt Grafing b.M. hat im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchungen bisher die einschlägigen (vermuteten und tatsächlich vorkommenden) Arten und die Bestandserfassung durchgeführt. Die im nächsten Schritt folgende Prüfung der Verbotstatbestände (§ 44 BNatSchG) und die Möglichkeit vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF) nach § 44 Abs. 5 BNatSchG folgt dann im Bebauungsplanverfahren. Damit wird den Aspekten des Artenschutzes vollumfänglich Rechnung getragen.

Insbesondere hinsichtlich des nachgewiesenen Vorkommen der Haselmaus wurde auch eine faunistische Vorabschätzung vorgenommen und Maßnahmen beschreiben, die Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für das Artvorkommen von Haselmaus und Fledermaus vorsieht. Gerade für die Haselmaus sind auch schon geeignete und ausreichend große Ersatzmaßnahmen schon aufgezeigt und bereits im Flächennutzungsplan dargestellt. Grundsätzliche artenschutzrechtliche Hindernisse stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die detaillierte Auseinandersetzung erfolgt nach den Abschlussergebnissen der nächsten Schritte der saP dann im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren.

3.10 Stellungnahme Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege,
Schreiben vom 12.05.2022, Az. P-2008-1918-2_S2

Zur vorgelegten Planung nimmt das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, als Träger öffentlicher Belange, wie folgt Stellung:

Bodendenkmalpflegerische Belange:
Wir weisen darauf hin, dass eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde gem. Art. 8 Abs. 1-2 BavDSchG unterliegen.

Art. 8 Abs. 1 BayDSchG:
Wer Bodendenkmäler auffindet ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anteige verpflichtet sind auch der Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er durch Anzeige an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit.

Art. 8 Abs. 2 BayDSchG:
Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.
Die Untere Denkmalschutzbehörde erhält dieses Schreiben per E-Mail mit der Bitte um Kenntnisnahme. Für allgemeine Rückfragen zur Beteiligung des BLfD im Rahmen der Bauleitplanung stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.
Fragen, die konkrete Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege oder Bodendenkmalpflege betreffen, richten Sie ggf. direkt an den für Sie zuständigen Gebietsreferenten der Praktischen Denkmalpflege (www.blfd.bayern.de)

Beschlussvorschlag:
Die vorgetragenen rechtlichen Anforderungen werden im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens beachtet. Im nachfolgenden Bebauungsplan werden entsprechende Hinweise aufgenommen.

2.11 Stellungnahme Bayernwerk Netz GmbH (Mail vom 02.05.2022)

gegen das Planungsvorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb unserer Anlagen nicht beeinträchtigt werden.
Der Netzbetrieb des Stromnetzes der EBERnetz liegt bei der Bayernwerk Netz GmbH. Daher nehmen wir Stellung zu Ihrem Schreiben.
In dem von Ihnen überplanten Bereich befinden sich von uns betriebene flächennutzungsplanrelevante Versorgungseinrichtungen, Beiliegend erhalten Sie einen Lageplan, in dem die Anlage (Trafostation) dargestellt ist. Wir bitten um Aufnahme in die Planungsunterlagen.

Des Weiteren bitten darum unser zuständiges Kundencenter Ampfing beim Bebauungsplanverfahren zu beteiligen.

Beschlussvorschlag:
Die Darstellung der Versorgungsflächen erfolgt im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren. Im Flächennutzungsplanverfahren sind entsprechend konkrete Darstellungen entbehrlich.

2.12 Stellungnahme Herr Preißler, Wirtschaftsinformatiker, Schreiben vom 02.06.2022

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. *§* 3 Abs. 1 BauGB

1. Ausgangslage Zufahrtsweg zum Parkplatz:
Die Zufahrt zum Parkplatz erfolgt von Pierstling über die Staatsstraße 2351.
Ein Rad- und Fußweg ist nicht vorhanden. Die Zufahrtsstraße ist unbeleuchtet.
Die Bahngleise sind vom Parkplatz für Behinderte nicht erreichbar.
Zu den Stoßzeiten haben die Anwohner Moosacher Weg, und Am Oberholz erhebliche Probleme, gefahrlos aus den Grundstückseinfahrten oder Zufahrtsweg zu kommen.

Auch für die Anwohner Pierstling 2 und Pierstling 4 ist das gefahrlose Abbiegen auf die Staatsstraße Richtung Grafing, Taglaching mit erheblichen Gefahren verbunden und erfordert als Fahrzeugführer größte Aufmerksamkeit. Hier ist der Verkehr aus Taglaching, Grafing und dem Parkplatz zu beachten. In den Planungsunterlagen wird hier kein Bezug genommen.

Das Parkplatzleitsystem ist in Pierstling verkehrstechnisch ungünstig gelöst. Es ist immer wieder festzustellen, dass Autofahrer von Taglaching kommend, die einen Parkplatz suchen, langsam heranfahren, sich orientieren und dann wieder beschleunigen. Der Standort ist eine ständige Gefahr und hätte 50m Richtung Taglaching aufgestellt werden sollen.

Das Oberflächenwasser der Parkplatzanlage wird in den bahneigenen Wassergraben abgeleitet und bei Regen ist die Wasseraufnahme in kürzester Zeit erschöpft und hat Auswirkung auf das Grundstück 556/48.

Im Bayernatlas ist der Verlauf des bahneigenen Wassergrabens am Bahndamm zur Urtel falsch eingezeichnet. Der Wassergraben verläuft direkt am Weg zum Anwesen Pierstling 4 mit einem Abstand von ca. 4m. Der Fehler wurde von mir an das Vermessungsamt Ebersberg gemeldet und wird in nächster Zeit berichtigt.

2. Baumaßnahme Berufsschulzentrum:
Die Zufahrt zum Berufsschulzentrum soll von Pierstling, Staatsstraße 2351 über die Zufahrtsstraße zum Parkplatz erfolgen. Der Ausbau der Zufahrtsstraße mit Bau des Berufsschulzentrums sind in der Planung beschrieben. Die Planung lässt keine Entlastung der Bewohner erkennen.

3. Verkehr
Durch den zusätzlichen Verkehr entwickelt sich Pierstling zu einem Verkehrsmittelpunkt. Die Auswirkungen des Verkehrs zum Gewerbegebiet Taglaching sind noch nicht berücksichtigt.
Warum zusätzlich zum Berufsverkehr, LKW-Lieferverkehr der gesamte Berufsschulverkehr einschließlich Versorgung der Mensa durch Grafing-Bahnhof nach Pierstling geleitet werden muss, erschließt sich mir nicht.

Die zusätzliche Nutzung der Sportanlagen für Vereine und deren Besucher der Sportveranstaltungen lässt hier Verkehrsaufkommen auch an Wochenenden aufkommen. Anstatt den Durchgangsverkehr in Pierstling abzuwenden und zur Verkehrsberuhigung beizutragen, haben die Planer gerade das Gegenteil zum Ziel. Hier wird ein Verkehrsaufkommen generiert, der Unfälle jetzt schon erahnen lässt.

4. Alternative eigene Zufahrt zum Berufsschulzentrum
Die Zufahrt direkt zur Berufsschule wäre ab Nettelkofen möglich.

5. Schutzgut Orts- und Landschaftsbild
Unter Bewertung wurde vor einiger Zeit von der Bahn das Landschaftsbild durch umfangreiche Rodungsmaßnahmen entlang der Bahngleise erheblich beeinträchtigt. Der beschriebene Strukturreichtum, der eine hohe Bedeutung im Landschaftsbild darstellen soll, ist leider nicht mehr wie früher erkennbar.

6. Artenschutz
Bei dieser Planung sind auch nachtaktive Tiere wie Fledermäuse, Kautz nicht erfasst. Ebenso wird der Buntspecht, andere vorkommende Vogelarten und Kleintiere nicht erwähnt.

7. Behindertengerechte Planung
Aus den Planungsunterlagen sind keine Baumaßnahmen ersichtlich, die das Erreichen der Berufsschule vom Bahnhof oder zu den Gleisen für Behinderte ermöglicht.

8. Entwässerung
Die Entwässerung des Plangebiets einschließlich zusätzlichen Parkdeck konzentriert sich nahezu vollständig auf den bahneigenen Wassergraben, der jetzt schon mit der Aufnahme des Oberflächenwassers an seine Kapazitätsgrenze stößt.

9. Erforderliche Baumaßnahmen für das Anwesen Pierstling 4
Die Planung lässt befürchten, dass die Abflüsse trotz Rückhaltebecken, die Aufnahmefähigkeit des Wassergrabens aufgrund der geringen Kapazität regelrecht überfordert und der Bewohner in Pierstling 4 mit der Flur-Nr: 556/48 zunehmend mit Überflutung rechnen muss.
Sicherungsmaßnahmen, die eine Überflutung des Grundstücks verhindern, sind daher zwingend erforderlich z.B. Pumpenschacht mit fest installierter Hochleistungspumpe, Wasserdichter Kellerschächte. Verlegung der Heizung und Stromanschluss vom Keller in einer separaten oberirdischen Heizungszentrale (Neubau). Maßnahmen am Graben selbst durch Verbreiterung, Tieferlegung oder Verrohrung. Weitere technische Möglichkeiten müssten sich Fachleute Gedanken machen.

10. Fazit
Die Fachbereiche der zukünftigen Berufsschule werden jetzt in den Berufsschulen München unterrichtet. Warum Schüler aus München eine längere Anreise nach Grafing antreten sollen, sollte eigentlich zum Nachdenken führen. Die Umgehungsbundesstraße für Kirchseeon könnte eine könnte eine komplette Neuplanung der Zufahrtswege erforderlich machen.

Beschlussvorschlag:
Der Verkehtrsgerechte Umbau der Zufahrtsstraße und der Einmündung ind dies Staatsstraße, dort unter Berücksichtigung des geplante Geh- und Radweges von Taglaching, wird im nachfolenden Bebauungsplan berücksichtigt. Die Maßnahe ist dem runde nach auch mit den dortigen Anweohnewr abgestimmt, insbesondere hinsichtlich der Auflösung der gefährlichen Grundstücksausfahrt.

Durch die Errichtung einer erufsschule und der Erweiterung der Bahnparkplätze wird es zwangsläufig zu einer Ehöhung des Verkehrsauflkommens kommen. Mit prognostizierten 2.300 Kfz/Tag bleibt das das Gesamtverkehrsaufkommen an der Zufahrtsstraße noch deutlich unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze, die unter Heranziehung der RASt 06 bei ca. 4.000 Kfz/Tag liegt. Für die Bebauung im dortigen Außenbereich sind diese Verkehrsmengen uneingeschränkt zumutbar.

Ein Verkehrsentlastung für die Ansiedlung Pierstling ist weder zwingend notwendig noch in irgend einer Form auch geplant.

Die Errichtung einer Zufahrt zur Berufsschule über Nettelkofen steht allein schon wegen der damit einhergehenden Bahnkreuzung in keiner Werise in den Überlegungen. Mit ca. 3.800 Fahrzeugen täglich (Prognose 2035; einschließlich Berufsschuole etc)) ist die St 2351 ohnehin nur vergleichssweise sehr gering belastet. Diese vergleichsweise geringe Verkehtrsbelastung rechtfergtigt auch die Ansiedlung der Berufsschule und die Erweiterung der Bahnparkplätze mit einer Verkehrsführung über das vorhandene Straßennetz.

Nicht zutreffend sind die Annahmen, dass auch Vereinssportanlagen dort geplant sind. Vorgesehen ist allein eine Schulturnhalle.

Die Einwendung und die Forderung nach einer Entlastung werden zurückgewiesen.

Die Stadt Grafing b.M. hat entsprechend der praxisüblichen Vorgehensweise bei der Prüfung des Artenschutzes eine Bestanderfassung durchgeführt, insbesondere auch für Fledermäuse und Vogelarten (vgl. faunistische Bestandserfassung und artenschutzrechtliche Vorabschätzung; Scholz 2019). Eine nach § 44 BNatSchG relevante Betroffenheit, wonach die Planung Einfluss hätte auf die Lokalpopulation, wurde nicht festgestellt. Die nächsten Untersuchungsschritte der saP (speziellen artenschutzrechtlichewn Prüfung) erfolgen im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren. Miut Ausnahme der Haselmaus sind keine Artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erkennbar; für die Haselmaus sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) geeigent und auch vorgesehen.

Ein barrrierefreier Zufang der Bahnsteigunterfürhung ist nicht votrhanden, wohl aber nbei deren Erneuerung anlässlivch des Baus des Brenner-Norfdzulkauf zu erwarten. Diese Belange sind aber dem Bahnhofsbetrieb zuzurechnen und nicht der Bauleitplanung zur Berufsschule.

Die ausreichende Rückhaltung des Niederschlagswassers mit einer gedrosselten Einleitung in den Bahngraben entsprechend den maßgeblichen Regelwerken (Arbeisblatt M 153) ist vorgesehen. Damit ist eine hydraulische Überlastung des Bahngrabens auzsgeschlossen.

Nachdem es sich bei dem Bahngraben um ein öffentliche Gewässer handelt, ist deren hochwassergerechte Ausführung von der Stadt als gesetzlicher Gewässerbaulassträger zu untersuchen. Eine Betrachtung erfolgt im Zusammenhang mit den geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen an der Urtel. Selbst wenn entsprechende Überschwemmungsrisiken des unterstromingen bestehen, werden diese durch die ausreichende Regenwasserrückhaltung in ausreichender Weise Rechnung getragen. Damit wird die Verschärfung der Abflussverhältnisse ausgeglichen, die durch den Siedlungsbau entstehen. Es ist aber festustellen, dass diese Einzugsgebiet (Schulstandort) schon bisher - topographisch bedingt - in den Bahngraben einleitet. Forderungen nach darüber hinausgehenden Maßnahmen werden zurückgewiesen, ebenfalls die Einwendung insgesamt.

3. Verfahrensbeschluss:
3.1 Der Entwurf des Flächennutzungsplanes (18. Änderung) in der Fassung vom 28.02.2022 des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München und der Begründung nebst Umweltbericht wird unter Berücksichtigung der vorausgegangenen Korrekturen gebilligt.

3.2 Der Entwurf des Flächennutzungsplan (18. Änderung) mit Begründung nebst Umweltbericht und den wesentlichen bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen ist gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.

3.3 Gemäß § 3 Abs. 3 BauGB ist ergänzend zu den Hinweisen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 HS. 2 BauGB darauf hinzuweisen, dass eine Vereinigung im Sinne des § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 Umwelt-Rechtbehelfsgesetz in einem Rechtbehelfsverfahren nach § 7 UmwRG gemäß § 7 Abs. 3 Satz 1 UmwRBG mit allen Einwendungen ausgeschlossen ist, die sie im Rahmen der Auslegungsfrist nicht oder nicht rechtzeitig geltend gemacht hat, aber hätte geltend machen können.

3.4 Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich von der Planung berührt wird, sind von der Auslegung zu benachrichtigen und es ist gemäß § 4 Abs. 2 BauGB Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

3.5 Gemäß § 4a Abs. 2 BauGB wird bestimmt, dass die Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB gleichzeitig mit der Einholung der Stellungnahmen nach § 4 Abs. 2 BauGB erfolgt.

3.6 die Verwaltung wird beauftragt, den Betroffenen das Ergebnis der beschlussmäßigen Behandlung der vorgebrachten Stellungnahmen (vorläufige Abwägung) mitzuteilen (§ 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB)

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:
05 FPl Begründung 28.02.2022
05 FPl Planzeichnung 28.02.2022
05 FPl Umweltbericht 26.04.2022