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

Beschlussvorlage FB 3/078/2022
TOP Nr. 7 (Bau- und Werkausschuss)
TOP Nr. 7 (Stadtrat)

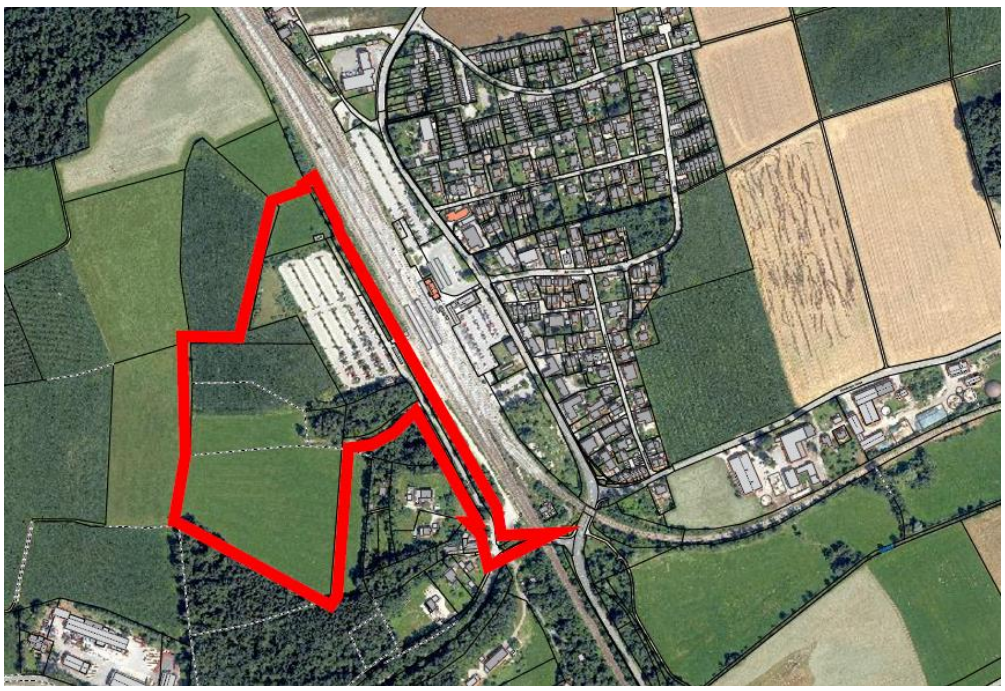
Gremium	*Beschluss*	*Ö-Status*	*Sitzungstag*
Bau- und Werkausschuss	**Vorberatung**	**öffentlich**	**29.11.2022**
Stadtrat	**Entscheidung**	**öffentlich**	**06.12.2022**

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:
Vollzug des BauGB;
18. Änderung des Flächennutzungsplanes für das Berufsschulzentrum Grafing-Bahnhof und die Erweiterung des Bahnparkplatzes westlich der Bahnstrecke (Sondergebiet Schulzentrum und Parkplatz);
Planoffenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB;
Prüfung der Stellungnahmen und Feststellungsbeschluss (§ 5 BauGB)

Sachverhaltsdarstellung / Begründung
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 mit 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.



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.

Aufgrund sehr zeitaufwendiger Vorermittlungen der umweltbezogenen Auswirkungen (Artenschutz und Entwässerung) und auch wegen der erforderlichen Kenntnisse für den Verlauf der Bahn-Neubaustrecke für den Brenner-Nordzulauf (hier wurde erst im September 2022 das Trassenauswahlverfahren abgeschlossen) verzögerte sich die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens.

Zwar ist die Durchführung der Flächennutzungsplan und die Bebauungsplanaufstellung im Parallelverfahren geplant (§ 8 Abs. 3 BauGB). Aufgrund der für den Bebauungsplan noch zusätzlich notwendigen Ermittlungs- und Vorbereitungsaufwand (so steht z.B. das Verkehrslärmgutachten noch aus) wird zeitlich vorgezogen jetzt zuerst das Flächennutzungsplanänderungsverfahren durchgeführt. Damit kann hinsichtlich der endgültigen Entscheidung über den Ankauf der Flächen zumindest auf dieser Planungsebene (vorbereitender Bauleitplan) die erforderliche Planungssicherheit hinsichtlich der rechtlichen Umsetzbarkeit der Berufsschule geschaffen werden.

Im Verfahren zur Flächennutzungsplanänderung (18. Änderung) wurde in der Zeit vom 02.05.2022 - 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 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. OG), 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.

Die Prüfung der Stellungnahmen erfolgte nach Vorberatung im Bau- und Werkausschuss am 28.06.2022 durch den Stadtrat am 05.07.2022.

Auf der Grundlage des dort gefassten Billigungs- und Auslegungsbeschlusses erfolgte dann in der Zeit vom 10.10.2022 - 16.11.2022 die öffentliche Auslegung. Die ortsübliche Bekanntmachung von Ort und Dauer der Auslegung und der Angaben über die verfügbaren umweltbezogenen Informationen erfolgte am 30.09.2022.
Gemäß § 3 Abs. 4 BauGB wurde bekanntgemacht, dass Vereinigungen im Sinne des § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes in einem Rechtsbehelfsverfahren nach § 7 Abs. 2 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes mit allen Einwendungen ausgeschlossen sind, die sie im Rahmen der Auslegungsfrist nicht oder nicht rechtzeitig geltend gemacht hat, aber hätte geltend machen können

Die förmliche Beteiligung der betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte am 04.10.2022 mit Frist zum 16.11.2022

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. Private Stellungnahme: Eigentümer Pierstling 4
2. Landratsamt Ebersberg Immissionsschutz
3. Landratsamt Ebersberg Bodenschutz
4. Landratsamt Ebersberg Naturschutz
5. Staatliches Bauamt Rosenheim
6. Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
7. Handwerkskammer München und Oberbayern
8. Industrie und Handwerkskammer
9. Regionaler Planungsverband
10. Landkreis Ebersberg
11. Eisenbahnbundesamt
12. Regierung von Oberbayern – höhere Landesplanungsbehörde
13. Bayernwerke
14. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
15. DB AG (28.11.2022)

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.

Gemäß Art. 32 Abs. 2 Nr. 2 GO i.V.m. § 2 Nr. 9, § 8 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. b, Abs. 4 der Geschäftsordnung des Stadtrates ist der Bau- und Werkausschuss für die Durchführung des Flächennutzungsplanverfahrens als vorberatender Ausschuss tätig.

2.1 Stellungnahme Eigentümer des Anwesen Pierstling 4, Schreiben vom 16.11.2022

Stellungnahme zur Planungsänderung

Zunächst möchte ich festhalten, dass aufgrund der jetzt bekannten Trassenführung für den Brenner Nordzulauf eine komplette Neuplanung erforderlich ist. Die in Planung stehende Zufahrt über die Staatsstraße 2351 zur geplanten Berufsschule wird wegen der Erweiterung der Brückenkonstruktion für 2 weitere Gleise nicht mehr möglich sein. Warum hier noch weiter geplant wird ist mir nicht klar. Auch muss öffentlich dargelegt werden, welche Planungskosten mittlerweile entstanden sind.
Die Trassenführung zum Brenner Nordzulauf hat durch die baulichen Maßnahmen auch für mich erhebliche Auswirkungen.

Verkehr:

Die aufgezeigte Planung stellt keine annehmbare Lösung für die Anwohner Pierstling 2 und 4 dar. Für die Anwohner Pierstling 2 und Pierstling 4 ist das gefahrlose Abbiegen auf die Staatsstraße in Richtung Grafing, Taglaching mit erheblichen Gefahren verbunden und erfordert als Fahrzeugführer größte Aufmerksamkeit. Hier ist der Verkehr aus dem Gewerbegebiet Taglaching, Grafing und dem Parkplatz zu beachten. In den Planungsunterlagen wird hier kein Bezug genommen. Es kann nicht sein, dass hier die Verwaltung über die Köpfe der betroffenen Bürger entscheidet mit dem Hinweis, dass die Strecke mit prognostizierten 3.800 Fahrzeugen täglich (Prognose 2035) vergleichsweise als sehr gering belastet angesehen wird und die betroffenen Bürger noch mehr Verkehr hinzunehmen haben, weil die Verwaltung das so beschlossen hat. Für mich stellt sich das so dar, dass Verkehrsunfälle auch mit Personenschaden billigend in Kauf genommen werden.

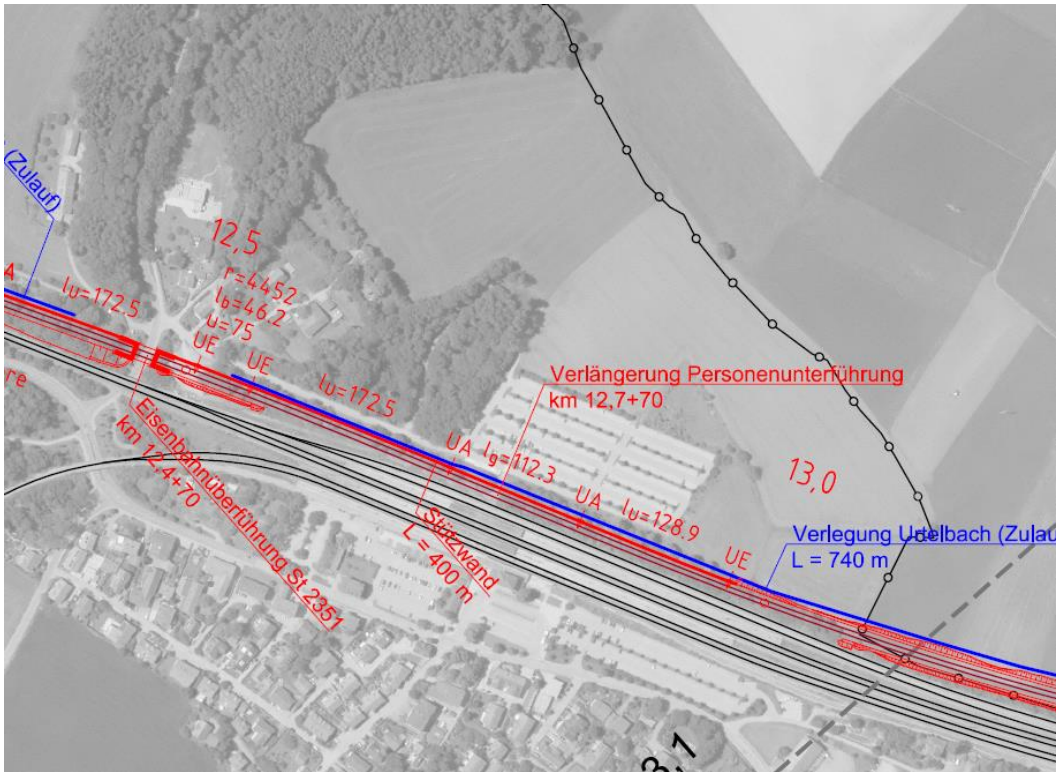
In der jetzigen Planung sind keine Vereinsveranstaltungen geplant, durch Stadtratsbeschluss kann sich das aber schnell ändern und von dem gehe ich auch aus.
In den Planungsunterlagen ist nicht ersichtlich, wie der geplante Rad- und Fußweg Richtung Taglaching verlaufen soll.
Eigentlich gehe ich davon aus, dass die Verwaltung für die Bürger arbeitet und nicht gegen die Bürger. Der bekannte Spruch: Der Ober sticht den Unter sollte nicht zutreffen.

Wasser:
Das Oberflächenwasser der Parkplatzanlage wird in den bahneigenen Wassergraben abgeleitet und bei Regen ist die Wasseraufnahme in kürzester Zeit erschöpft und hat Auswirkungen auf das Grundstück 556/48. Da nach dem Neubau des Parkplatzes die Fläche versiegelt wurde, kam es selbstverständlich bei Regen zu einer Zunahme der Wassermengen, die in den Bahngraben eingeleitet werden und bereits nach wenigen Minuten zum Anstieg des Wasserstandes führen. Der Grundwasserstand auf meinem Grundstück 556/48 steigt somit auch an und muss ständig kontrolliert werden.

Mit den versiegelten Flächen der Berufsschule und dem zusätzlichen Parkdeck werden die Wassermengen zur Ableitung in den Bahngraben zunehmen. Ich bezweifle daher, dass das geplante Rückhaltebecken für die Wasseraufnahme ausreichend ist und einen kontrollierten Ablauf kaum ermöglichen kann. Der bahneigene Graben muss bei der Planung bis zur Urtel voll berücksichtigt werden.

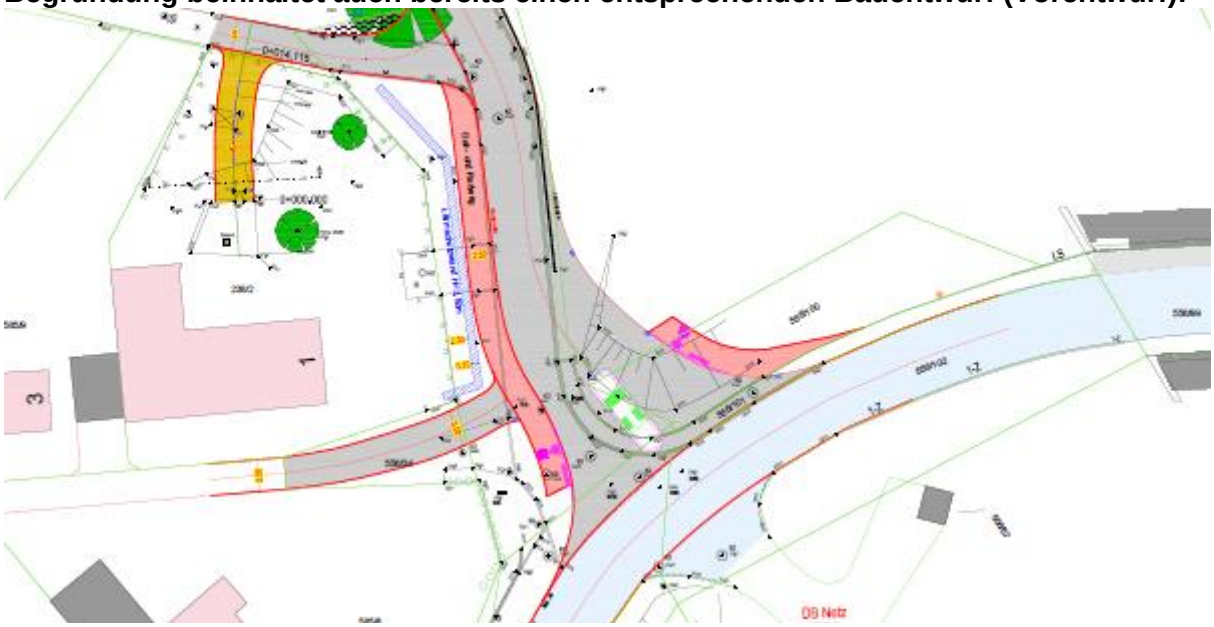
Nach meinem Kenntnisstand ist der Graben im Besitz der Deutschen Bahn AG. Jetzt spricht man von einem öffentlichen Graben der bis heut weder von der Stadt Grafing oder von der Deutschen Bahn gereinigt und erhalten wird. All die Jahre habe ich ab meinem Haus den Graben, wenn erforderlich gereinigt.

Beschlussvorschlag:
Schienenneubaustrecke Brenner-Nordzulauf:
Das Trassenauswahlverfahren für die Schienenneubaustrecke wurde von der DB Netz AG am 13.07.2022 abgeschlossen. Damit steht der Gesamtverlauf der Neubaustrecke jetzt fest.



Die 2-gleisige Neubaustrecke verläuft ab dem Gewerbegebiet Schammach unmittelbar an der bestehenden Schienenstrecke. Dabei werden 2 zusätzliche Gleise an der Westseite errichtet. Der Flächenbedarf für das Gleispaar beträgt ca. 12,20 m (lichte Weite). Der Abstand zwischen dem bestehenden äußeren Gleis und der Einmündung zur Zufahrtsstraße zur Berufsschule (und auch der südlich gegenüberliegenden Zufahrt zum Anwesen des Einwendungsführers) beträgt ca. 40 m. Die Zufahrt und der geplante Umbau der Einmündung zur Berufsschule kollidieren damit in keiner Weise mit der Planung zur Bahntrasse. Die Einwendung und die damit begründete Forderung auf eine Einstellung des Flächennutzungsplanverfahrens und der Forderung der Planungskosten werden zurückgewiesen.

Die bestehende Einmündung der Zufahrt (Berufsschule) in die St2351 wird für die verkehrssichere Abwicklung des Erschließungsverkehrs geändert. Hierauf wird auf die Nr. 8.2 Abs. 3 der Begründung zum Flächennutzungsplanentwurf hingewiesen. Die Begründung beinhaltet auch bereits einen entsprechenden Bauentwurf (Vorentwurf):



Außerdem wurde zur Überprüfung der ausreichenden Leistungsfähigkeit der Einmündungen ein Verkehrsgutachten beauftragt, das jetzt seit 21.11.2022 vorliegt. Danach wurde für alle Fahrspuren der Einmündung die Qualitätsstufe A (sehr gut) festgestellt. Darüber hinaus werden sich Verbesserungen durch die geplante Errichtung eines Geh- und Radweges nach Taglaching ergeben, der an der Südseite der St 2351 entstehen wird. Dadurch wird für die südliche Einmündung in die St 2351 eine Verbesserung der Sichtbeziehung eintreten, da der sichtbehindernde Wall an der Westseite zurückverlegt wird. Jedenfalls wird durch die Verkehrszunahme (planbedingter Zufahrtsverkehr der Berufsschule + Bahnparkplätze) die Einmündung nicht in einer Weise belastet, der die bestehenden Ausfahrtsverhältnisse verschlechtert. Mit den beschriebenen Veränderungen kann sogar eine Verbesserung erwartet werden. Die Einwendungen hinsichtlich der nicht lösbaren Erschließung oder der nicht verkehrssicheren Einmündungsverhältnisse sind nicht begründet und werden zurückgewiesen.

Der Geh- und Radweg nach Taglaching ist keine der Flächennutzungsplanung zuzurechnende Maßnahme. Sie wird unabhängig von der Bauleitplanung vom Landkreis Ebersberg vorbereitet. Der Weg wird jedoch an der Südseite der St 2351 geführt; im Bereich der Einmündung zur Berufsschule wird auch eine Mittelinsel vorgesehen, und zwar an deren Westseite. Diese Anforderungen werden bei der Planung über den Umbau der Einmündung dann berücksichtigt, ungeachtet davon, ob der Weg dann auch realisiert wird. Für das Flächennutzungsplanverfahren ist dieser Aspekt aber nicht abwägungserheblich.

Für die ordnungsgemäße Beseitigung des Niederschlagswassers wurde auf der Grundlage von Baugrunduntersuchungen ein Entwässerungskonzept erstellt. Aufgrund der ungünstigen Versickerungsverhältnisse wird vor der Gewässereinleitung ein Rückhaltebecken (im Flächennutzungsplan dargestellt) auf einem städtischen und damit verfügbaren Grundstück errichtet. Mit einem erhöhten Rückhaltervolumen von 2.400 m³ wurde die Einleitungsmenge in den Bahngraben von 23 l/s auf 10 l/s reduziert. Damit entspricht die Entwässerung uneingeschränkt den technischen Anforderungen (Merkblatt M-153). Nachteilige Auswirkungen auf das Grundstück des Einwendungsführers sind damit nicht zu erwarten und die Einwendungen zurückzuweisen.

Zutreffend ist, dass das Grundstück des Bahngrabens im Eigentum der DB AG liegt. Das ist jedoch für die Beurteilung des Rechtsstatus als öffentliches Gewässer (in Abgrenzung zum wasserwirtschaftlich untergeordneten Entwässerungsgraben) nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 WHG, Art. 1 Abs. 2 BayWG ohne Bedeutung. Vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim als behördliche Gutachterstelle wurde die Gewässereigenschaft bestätigt. Die private Durchführung der Gewässerunterhaltung ist dagegen für die Einordnung nicht von Bedeutung. Somit ist die Benutzbarkeit des Bahngrabens zur Niederschlagswassereinleitung sichergestellt und es werden mit einer einzuleitenden Drosselmenge (10 l/s) auch die technischen Anforderungen für die Schadlosigkeit der Benutzung erfüllt. Die Einwendung wird deshalb zurückgewiesen.

Mögliche Defizite im Rahmen der Gewässerunterhaltung sind für das Bauleitplanverfahren nicht abwägungsrelevant.

2.2 Stellungnahme Landratsamt Ebersberg, Immissionsschutzbehörde, vom 08.11.2022

Sachverhalt

Zur vorliegenden in Planung befindlichen Flächennutzungsplanänderung wurde bereits im Zuge des 1. Verfahrensschrittes (Vorentwurf) am 01.06.2022 seitens der UIB Stellung genommen

In der aktuellen Planfassung sind keine immissionsschutzfachlich relevanten Änderungen erkennbar

Laut Angaben in der Begründung ist weiterhin vorgesehen, ein Schallschutz- und Verkehrsgutachten hinsichtlich des bestehenden als auch des hinzukommenden Verkehrslärms 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.
Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall in der Abwägung nicht überwunden werden können: Keine
Fachliche Informationen aus der eigenen Zuständigkeit:
Im Umweltbericht vom 28.06.2022 unter Ziffer 4.7 (Seite 26) bezieht sich die Bewertung der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch auf die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Diese sind jedoch nicht gleichzusetzen mit den in der Bauleitplanung für Verkehrslärm einschlägigen Orientierungswerten nach DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Eine entsprechende Änderung der Formulierung wird vorgeschlagen (In der Begründung wurde es korrekt dargestellt).

Durch die Darstellung des Sachverhalts hinsichtlich der Verkehrslärmeinwirkungen in der Begründung wird klar, dass die Lärmkonflikte erkennbar im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren gelöst werden können. Es werden keine weiteren Informationen vorgetragen.

Beschlussvorschlag:
Die Formulierung in Ziffer 4.7 (Seite 26) des Umweltberichtes wird an die korrekte Formulierung der Begründung angepasst.

Im Übrigen wird auch von der Immissionsschutzbehörde nicht in Zweifel gestellt, dass die Anforderungen an den Lärmschutz für das Schulgebäude durch den Bahnlärm bzw. gegenüber den Anwohnern durch den zusätzlichen Erschließungsverkehr gelöst werden kann. Die zu beachtenden Grundsätze und die Anforderungen sind in der Begründung dargelegt. Damit ist eine Verlagerung der Konfliktlösung auf den nachfolgenden Bebauungsplan möglich.

2.3 Stellungnahme Landratsamt Ebersberg, Bodenschutzbehörde, vom 20.05.2022
Die im o.a. Flächennutzungsplan angegeben Flurnummern der Gemarkung Nettelkofen sind derzeit nicht im Altlastenkataster für den Landkreis Ebersberg eingetragen.

Keine Beschlussfassung erforderlich.

2.4 Stellungnahme Landratsamt Ebersberg, Naturschutzbehörde, vom 15.11.2022
Diese Stellungnahme zur 18. FNP-Änderung knüpft inhaltlich an die vorherige Stellungnahme des Kollegen Mühlbacher vom 10.06.2022 an.

Am Schluss der Stellungnahme werden teilweise Ausführungen gemacht werden, welche sich nicht nur rein auf die Flächennutzungsplanänderung beziehen, sondern auch schon die nachfolgende Bauleitplanung betreffen und somit vorab als Hinweise verstanden werden sollen.

<u>Europäischer Artenschutz</u>
Die Bereitschaft der Stadt Grafing schnellst möglichst sogenannte CEF-Maßnahmen - also Maßnahmen welche bereits vor dem Maßnahmenbeginn durchgeführt werden, sodass die Haselmaus bereits beim Baubeginn einen Ersatz-Lebensraum hat - für die europäisch geschützte Haselmaus durchzuführen, wird sehr begrüßt und ist auch im Eigeninteresse der Stadt, da somit unnötige und zeitaufwendige Verzögerungen bei einem zu späten Maßnahmenbeginn verhindert werden und somit Zeit und Kosten gespart werden können.

Im nordwestlichen Bereich der Flurnr. 232/4 Gmk. Nettelkofen musste im Zuge des P+R Parkplatzes u. a. für die Zauneidechse eine Kompensationsfläche (CEF-Maßnahme) angelegt werden. In den bisher durchgeführten Untersuchungen wurden keine Zauneidechsen vorgefunden. Jene CEF-Maßnahmen wurden durchgeführt um beim damaligen Bauvorhaben artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG zu verhindern und der Zauneidechse einen alternativen Lebensraum zu schaffen. Dadurch, dass bei der Kartierung keine Zauneidechsen vorgefunden worden sind, ist demnach von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen auszugehen, da jene Maßnahmen offenkundig nicht zielführend waren.
Hier ist vom Vorhabenträger dringend darzulegen wie mit dieser Situation umgegangen wird.

Geplante Kompensationsflächen
Die geplanten externen Kompensationsflächen im Atteltal südlich bei Henneleiten werden sehr begrüßt. Die Flächen befinden sich im selben Naturraum, noch in einem näheren Umfeld zum Eingriffsort, sind zusammenhängend und stärken den Biotopverbund im Flusstal der Attel. Es wird dringend empfohlen den Großteil der benötigten Kompensation hier zu erbringen, da sich Kompensationsflächen im Umfeld von Siedlung und Gewerbe im Gegensatz zu Flächen komplett in der freien Natur nie vollumfänglich entfalten können, da störungsempfindliche Arten ausbleiben.

Abarbeitung der Eingriffsbilanzierung
Im Sinne der Eingriffsminimierung und der generellen Maßgabe Eingriffe zu vermeiden wird die Notwendigkeit der Lage der 12 ”Häuschen" (sind das Fahrradüberdachungen?) im bestehenden Wald stark in Frage gestellt. Hier wird gebeten alternative Standorte zu finden. Dadurch kann auch der Kompensationsbedarf gemindert werden, da nicht naturschutzfachlich wertvolle Waldrand- bzw. Waldstrukturen zerstört werden müssen.

Umweltbericht Schutzgut Boden
Nach Prüfung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren (§§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 BauGB) eingegangenen Stellungnahmen hat der Stadtrat einen Billigungs- und Auslegungsbeschluss gefasst. Das Ergebnis der (vorläufigen) Abwägung wurde den Fachabteilungen übermittelt. Nachfolgend wird zu einzelnen Inhalten des übermittelten Ergebnisses wie gewünscht erneut Stellung genommen.

Da seitens des Naturschutzes lediglich zu einzelnen Inhalten des vorläufigen Abwägungsbeschlusses eine ergänzende Stellungnahme notwendig erscheint, erfolgt der besseren Übersichtlichkeit wegen eine Darstellung in Tabellenform. In der linken Spalte wird das Ergebnis der vorläufigen Abwägung auszugsweise dargestellt (Vorläufiger Abwägungsbeschluss"). Die rechte Spalte beinhaltet die erneute Stellungnahme der UNB zu dem zitierten Sachverhalt (”Einwendung UNB").

Vorläufiger Abwägungsbeschluss	Einwendungen UNB
Die Einwendungen gegenüber den Bewertungen des Umweltberichts sind nicht gerechtfertigt. Die kritisierte Beschreibung über den „Zivilisationsmüll“ in der Waldfläche ist Teil der Bestandsaufnahme und Beschreibung. 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.	Zitat Umweltbericht S. 13/33, Bewertung Schutzgut Boden (Fassung vom 28.06.2022): *„die nördlichen Teilflächen des Plangebietes können als anthropogen überprägter Boden bewertet werden. Die landwirtschaftliche Nutzung veränderte den natürlichen Bodenaufbau. Die südliche, als Grünland genutzte Fläche wird hingegen weniger stark anthropogen überprägt (…) Bislang am wenigsten ist die bestehende Waldfläche beansprucht, allerdings finden sich auch dort deutliche anthropogene Spuren, beispielsweise in Form von verschiedenem (Sperr- und Zivilisations-) Müll.“* Der Hinweis auf den vorhandenen Zivilisationsmüll als Beispiel einer ansatzweisen anthropogenen Überprägung ergibt aus unserer fachlichen Sicht im Rahmen der Bewertung des Schutzgutes Boden keinen Sinn und sollte gestrichen werden. Wir empfehlen, anstelle der zitierten Passage eine Formulierung zu wählen aus der her-

	vorgeht, dass die Waldböden im Bereich der Waldfläche mindestens seit Bestehen des aufstockenden Baumbestands keinen anthropogenen Einflüssen unterliegen. In diesem Zusammenhang empfiehlt sich die Nennung der dort vorhandenen Bodentypen.
Dass im Übrigen dem Boden nur eine mittlere Bedeutung beigemessen wird, wurde nachvollziehbar belegt und begründet. Mit Ausnahme der besagten Waldfläche sind keine seltenen oder unbeeinflussten Böden betroffen. Den Flächen kommt auch keine vorrangige Funktion zu. Diese Bewertung entspricht auch der Einordnung gemäß Liste 1b der Anlage 1 zum Leitfaden „Bauen im Einklang mit der Natur und Landschaft“ in der Neufassung 2021 und wird beibehalten.	Der Umweltbericht misst dem Schutzgut Boden im Bereich der ackerbaulich genutzten Fläche lediglich eine geringe Bedeutung bei (vgl. S. 15, erster Absatz). Diese Einschätzung wird unter Verweis auf die Einstufung der überplanten Flächen gem. Landwirtschaftlicher Standortkartierung als „Standort mittlerer ertragsklasse mit günstigen Erzeugungsbedingungen“ nicht geteilt. Wir empfehlen eine Einstufung ebenfalls in der Kategorie „mittel“ gem. Anlage 2 zum Leitfaden „Bauen im Einklang mit der Natur und Landschaft“. Mit der Einstufung der Grünflächen in der Kategorie „mittel“, sowie der Waldfläche in der Kategorie „hoch“ besteht Einvernehmen
Abwägungsbeschluss zum Entzug von landwirtschaftlichen Produktionsflächen, Umwidmungssperre (§ 1 a Abs. 1 Satz 2-4 BauGB)	Der Naturschutz begrüßt die intensive Auseinandersetzung mit der Problematik im Rahmen der Abwägung.

Hinweise für die kommende Bauleitplanung:

Grünordnerische Maßnahmen

Laut Planunterlagen sollen alle bzw. die meisten Bäume am bestehenden P+R Parkplatz beseitigt werden. Es wird gebeten zu prüfen, ob jene Bäume für die Außenanlagen an der neuen Schule direkt verpflanzt werden können. Evtl. ist es wirtschaftlicher die Bäume direkt zu verpflanzen als die Bäume zu fällen und zu entsorgen und jeweils für den Parkplatz und die Schul-Außenanlagen neue Bäume kaufen zu müssen.

Hinsichtlich des Landschaftsbilds sind die in der Variante A dargestellten Eingrünungsmaßnahmen im Westen ungenügend. Für einen Gebäudekomplex dieser Ausmaße in Höhe und Breite muss eine angemessene Eingrünung gewährleistet sein. Wir gehen jedoch davon aus, dass es sich derzeit nur um einen unverbindlichen architektonischen Entwurf ohne Input eines Landschaftsplanungsbüros handelt. Hinsichtlich des Parkdecks wäre je nach Höhe des Parkdecks auch eine Eingrünung Richtung Westen notwendig.

Gleichzeitig wird angeregt PV-Anlagen auf sowie am Schulgebäude sowie Parkdeck anzubringen. Landwirtschaftlich genutzte Flächen werden durch Freiflächen-PV-Anlagen unnötigerweise in Anspruch genommen, obwohl es ein enorm hohes Potential an ungenutzten Dach- und Konversionsflächen auf bereits versiegelten Standorten gibt.

Abarbeitung der Eingriffsbilanzierung

Unabhängig davon muss für die konkrete Abarbeitung der Eingriffsbilanzierung die durch die Planung verstärkte Isolation des Waldstückens verbal -argumentativ berücksichtigt werden, da jenes Waldstück durch verbreitete Wege (siehe auch Konflikt Haselmaus) und vermehrte Störungen (mehr Autoverkehr und mehr Lärm" im ökologischen Sinne von akustischen Reizen auf die Tierwelt) an naturschutzfachlichem Wert verliert.

Die gepflanzten Gehölze am P+R Parkplatz waren Teil der Eingriffsbilanzierung für den P+R Parkplatz. Die Gehölzentfernung muss bei der jetzt vorliegenden Planung bei der Eingriffsbilanzierung dementsprechend berücksichtigt werden.

Bei etwaigen Planänderungen steht die untere Naturschutzbehörde gerne auch während des laufenden Verfahrens beratend bereit und empfiehlt eine enge Abstimmung zwischen dem Umwelt-Planungsbüro. Letztendlich beschleunigen unserer Erfahrung nach Abstimmungen im Vorfeld das spätere formelle Verfahren.

Beschlussvorschlag:
Die Beurteilung, dass der fehlende Nachweis der Zauneidechse in der für den Bau des Bahnparkplatzes im Jahr 2008 angelegten CEF-Maßnahme einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand begründet, ist nicht nachzuvollziehen. Dieser Artenverlust in der mittlerweile 14 Jahre zurückliegenden Maßnahme kann nicht auf den Bau und den Betrieb des Bahnparkplatzes zurückgeführt werden. Hinzu kommt, dass der Bahnparkplatz nicht aufgrund gemeindlicher Bauleitplanung, sondern des bahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren umgesetzt wurde (§ 18 AEG). Verantwortlicher Bauherr war nicht die Stadt Grafing b.M., sondern die DB Station & Service AG.

Losgelöst von der gegenständlichen Bauleitplanung (Flächennutzungsplan + nachfolgenden Bebauungsplan für die Berufsschule) ist die Stadt Grafing b.M. bereit, mögliche Verbesserungen der CEF Maßnahme zu untersuchen, um ggf. die Wiederansiedlung der Zauneidechse (und Gelbbauchunke) zu ermöglichen.

Die Möglichkeit der Minimierung des Eingriffs in die Waldfläche Fl.Nr. 234/9 wird im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren geprüft. Der Machbarkeitsstudie, die hier eine Fahrradabstellanlage vorsieht, ist ohne Bindungswirkung für den nachfolgenden Bebauungsplan. Noch ist nicht bekannt, ob überhaupt auf diese Fläche zurückgegriffen werden muss.

Den für das Abwägungsergebnis unbedeutenden Anpassungen des Umweltberichtes entsprechend der ergänzenden Stellungnahme wird Rechnung getragen.

Die Hinweise zur Grünordnung und zur Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung für das künftige Bebauungsplanverfahren werden für die Bauleitplanung berücksichtigt.

2.5 Stellungnahme Staatliches Bauamt Rosenheim, vom 15/16.11.2022

Gegen die 18. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen seitens des Staatlichen Bauamtes Rosenheim keine Einwände. Der Umbau der Einmündung der Gemeindestraße in die St 2351, wie geplant und vor allem hinsichtlich der Schleppkurven auch für Busse (insofern notwendig), wird begrüßt.

Mit dem übermittelten Bauentwurf für den Umbau der Einmündung besteht prinzipiell Einverständnis. Bei dem Umbau und vor allem bei der Planung der Lärmschutzwand ist darauf zu achten, dass die Sichtdreiecke (3m x 70 m in jede Richtung, bei 50 km/h) der Einmündung frei bleiben.

Eine eventuelle Querungshilfe für die Radfahrer sollte auf jeden Fall im südwestlichen Bereich der Einmündung (Richtung Taglaching) geplant werden.

Beschlussvorschlag:
Auf der Grundlage der vorgelegten und vom Staatlichen Bauamt auch fachlich für geeignet erklärten Vorentwürfe wird die Planung der Einmündung in die St 2351 fortgeführt und im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren Berücksichtigung finden.

Mittlerweile liegt auch der Untersuchungsbericht über die ausreichende Leistungsfähigkeit der Einmündungen vor. Untersucht wurde die Einmündung der Zufahrt in die St 2351 (K2) und die Einmündung der St2351 in die EBE8 (K1). Der Knoten 2 erfüllt in allen Fahrspuren die Qualitätsstufe A (sehr gut). Der Knoten K1 weist in der Morgenspitzenstunde hinsichtlich der aus der St2351 in die EBE8 einmündenden Linksabbieger-Fahrspur die Qualitätsstufe C (ausreichend) auf, in der Abendspitzendstunde die Qualitätsstufe D (noch ausreichend). Der Knoten ist damit auch weiterhin noch ausreichend leistungsfähig (mittlere Wartezeit 38 s, Kapazitätsreserve 20 %) und bedarf keiner Regelung durch Lichtsignalanlagen. Insoweit besteht kein Bedarf für eine bauliche / technische Anpassung. Die künftige Erschließung der Berufsschule entspricht damit den verkehrlichen Anforderungen.

2.6 Stellungnahme Wasserwirtschaftsamt Rosenheim, vom 25.10.2022
unsere Stellungnahme vom 30.05.22 wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung im Stadtrat behandelt und gewürdigt. Mit der nun angepassten Entwässerungsplanung besteht Einverständnis. Wir stimmen der FNP-Änderung zu.

Keine Beschlussvorlage erforderlich.

2.7 Stellungnahme Handwerkskammer für München und Oberbayern, vom 16.11.2022
Die Handwerkskammer für München und Oberbayern bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Stadt Grafing b. München möchte die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Berufsschule nebst Schulturnhalle im Ortsteil Grafing-Bahnhof schaffen. Es bestehen weiterhin von unserer Seite aus keine Einwände.

Keine Beschlussvorlage erforderlich.

2.8 Stellungnahme IHK München und Oberbayern, vom 26.10.2022
Ortsplanerische oder städtebauliche Einwendungen oder Hemmnisse, die gegen die Ausweisung eines Sondergebiets mit Zweckbestimmung "Schulzentrum" und ”Parkplatz" nach § 11 Abs. 2 BauNVO sprächen, sind nicht zu erkennen. Mit der 18. Änderung des Flächennutzungsplans besteht aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft Einverständnis.

Keine Beschlussvorlage erforderlich.

2.9 Stellungnahme Regionaler Planungsverband München, vom 13.10.2022
Die Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München teilt mit, dass zum o. g. Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet werden.

Keine Beschlussvorlage erforderlich.

2.10 Stellungnahme Landratsamt Ebersberg Rainer Lechleitner Rechtsanwalt Kreishochbau und Liegenschaften, vom 25.10.2022

Zu der seitens der Stadt Grafing beabsichtigten Änderung des Flächennutzungsplanes (18. Änderung) für das Berufsschulzentrum Grafing-Bahnhof und die Erweiterung des Bahnparkplatzes westlich der Bahnstrecke (Sondergebiet Schulzentrum und Parkplatz); nehmen wir für den Landkreis Ebersberg - Kreishochbau und Liegenschaften - im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB innerhalb der gesetzten Frist mit nachfolgender Begründung Stellung:

07 Begründung:

Auf Seite 09 und 10 wird die zukünftige Bebauung bzw. eine Variante der Machbarkeitsstudie relativ genau beschrieben und sogar dargestellt. Falls diese Vorgaben einzuhalten sind, wird die zukünftige Gestaltung bzw. Planung des Areals sehr stark eingeschränkt und verhindert dadurch eine mögliche optimalere spätere Gebäudegrundform. Eine viergeschossige Bebauung auf dem gesamten Areal (Baufenster) muss im Flächennutzungsplan angesetzt werden.

Da sich die Baugrundverhältnisse in Richtung Norden verschlechtern, wird sich die Bebauung auch nach der Tragfähigkeit des Bodens orientieren.

Ferner sollen notwendige Ausgleichsflächen auf dem Schulgrundstück errichtet werden z.B. durch Randeingrünung auf der Westseite des Schulgrundstückes, in dem dort der Ersatz für die 60 entfallenen Bäume des Bahnhofparkplatzes erreicht werden. Sowie ein ca. 15 m breiter Strauch und Baumgürtel im Südrand bzw. Südostecke. Dadurch wird das Baufeld weiter eingeschränkt.

8.1 Art der Nutzung:

Es ist zu klären, ob für die P+R Parkplätze während der Bauzeit ein provisorischer Ersatz zu errichten ist.

8.2 Verkehrliche Erschließung:

Auf eine Länge von etwa 55 m verläuft des Grundstück auch neben der Zufahrtsstraße 234/4 Am Oberholz. Die Flurnummerteilung entstand erst 2020 mit dem Erwerb des Grundstückes.

Auch ist sie Aussage auf Seite 12, Absatz 4 *”Die Benutzung des Bahngrundstücks Fl.Nr. 556/64 wurde durch einen Gestattungsvertrag geregelt (12.08.2021, Lw_MÜN_1654_2021); ein Erwerb ist wegen des Verkaufsverbots ”Brenner-Nordzulauf" nicht zu erreichen."* unklar. Nach meinem Verständnis ist dieses Grundstück zwingend für eine Straßenverbreiterung der Zufahrtsstraße Am Oberholz erforderlich. Wenn aber die wie zuvor beschriebene Auswahltrasse ”Limone" realisiert werden soll, ist doch die Bebauung des noch freien Bereichs für die Bahntrasse notwendig.

8.3 Technische Erschließung:

Die Aussage ”Die ausreichende Versorgung mit Trink- und Löschwassers wird über die gemeindliche Trinkwasserversorgung und (Löschwassermenge) über Löschwasserzisternen sichergestellt." hat höchstwahrscheinlich zur Folge, dass ein Hydrantennetz für das Schulzentrum aufgebaut werden muss.

Der Absatz bzgl. der Wärmeversorgung ist nicht verständlich. Kann die Wärmeversorgung des Schulzentrums durch das Nahwärmenetz gedeckt werden oder nicht? Wer errichtet und betreibt ein gesonderte Heizzentrale?

8.4 Baugrund und Niederschlagswasserbeseitigung:

Unter der Abhandlung Baugrund stellt sich auf Grund der Aussage *”Dort wird im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren dann zu prüfen sein, ob die ansonsten dort günstig gelegene Schulsporthalle (Turnhalle) auch bodentechnisch realisierbar ist."* die Frage, ob das Grundstück überhaupt vollflächig bebaubar ist.

Auch wurde nur die Beckengröße für ein 5-jähriges Ereignis angegeben, was passiert aber bei einem Starkregenereignis? Auf alle Fälle sollten evtl. notwendige Hochwasserschutzmaßnahmen für unser Grundstück ausgeschlossen werden.

Beschlussvorschlag:
Der Landkreis Ebersberg ist als Schulbaulastträger (Art. 8 Abs. 1 Nr. 2 Bayerischen Schulbaufinanzierungsgesetz) und künftiger Grundstückseigentümer von der Planung in seinen Belangen betroffen.

a) Bebauungsskizze: Es handelt sich um eine leidglich in der Begründung dargestellten Auszug aus der städtebaulichen Machbarkeitsstudie. Diese Planstudie ist kein von der Stadt beschlossenes städtebauliches Konzept und ist damit nicht abwägungsbeachtlich (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) und auch ohne rechtliche Bindung und Wirkung für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren (§ 8 Abs. 2 BauGB). Eine entsprechende Wirkung kommt der Begründung des Flächennutzungsplanes (§ 5 Abs. 5 BauGB) hier ebenfalls nicht zu; sie ist nicht Bestandteil des Flächennutzungsplanes. Die Bebauungsskizze hat – wie auch die Begründung selbst - erklärende Bedeutung, um Ausmaß und Größe der Bebauung zu veranschaulichen. Aufgrund der Unverbindlichkeit werden die Planungsspielräume für die nachfolgenden Planungsebenen nicht eingeschränkt.

Zurückgewiesen wird die Forderung („muss"), dass eine 4-geschossige Bebauung angesetzt wird. Zwar ist es möglich, bereits im Flächennutzungsplan Angaben über das Maß der baulichen Nutzung darzustellen (§ 16 Abs. 1 BauNVO). Entsprechende Darstellungen sind aber unüblich und nur sehr selten erforderlich. Besondere städtebauliche Gründe, die hier eine entsprechende Vorfestlegung (vgl. § 8 Abs. 2 BauGB, Entwicklungsgebot) verlangen, sind nicht gegeben.
Der Flächennutzungsplan hat die Aufgabe, die Bodennutzung in ihren Grundzügen darzustellen. Gründe, hier auch schon Vorstellungen über das Maß der baulichen Nutzung zu entwickeln, sind nicht erkennbar. Das Baugebiet ist nicht eingebettet in ein städtebauliches Umfeld, um schon auf der Planungsebene der vorbereitenden Bauleitplanung Vorgaben dieser Art zu machen. Zu vielfältig sind die Bebauungsmöglichkeiten auf der Baufläche, um hier vorab schon Festlegungen machen zu können. Das kann hier uneingeschränkt dem nachfolgenden Bebauungsplan überlassen werden.
Darüber hinaus wäre dafür auch die Darstellung der <u>Geschosszahl</u> kaum ein geeignetes Instrument, zumal keine Bestimmungen über die Höhe der einzelnen Geschosse getroffen werden können. Gerade bei einer Schule oder Schulsportanlagen differieren die Geschosshöhen oft erheblich. Das gilt umso mehr, als die Forderung nach 4 Vollgeschossen für das gesamte Areal erhoben wurde.
Vielmehr (vgl. auch § 16 Abs. 1 BauNVO) wären allenfalls Regelungen über die maximale <u>Höhe</u> eine geeignete Darstellungsform. Städtebauliche Gründe zur Begrenzung der Bauhöhe sind jedoch nicht gegeben und werden auch weiterhin nicht aufgenommen.

Bei den ca. 15 m breiten Grünflächen im Süden des Baugrundstückes handelt es sich um artenschutzrechtliche Ausgleichsflächen (vgl. § 44 Abs. 5 BNatSchG). Sie haben hier die Aufgabe, den Lebensraumverlust (Barrierewirkung und Beseitigung der nördlichen Waldflächen als Nist- und Lebensraum der Haselmaus) innerhalb des Plangebietes zu kompensieren und damit einen strikt beachtlichen Verbotstatbestand zu vermeiden. Die Erweiterung des südlichen Waldsaumes ist nach den sehr umfangreichen Vorabstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Ebersberg eine dafür geeignete Maßnahme. Diese Flächen können nicht an beliebiger anderer Stelle oder außerhalb des Plangebietes umgesetzt werden. Die damit einhergehenden Reduzierungen der Bebaubarkeit muss in der Abwägung mit der Bedeutung der Belange des Artenschutzes hingenommen werden. Bei einem 5 ha großen Baugrundstück bleibt aber ohnehin ausreichend Fläche für die Vorhabensrealisierung. Das zeigt auch gerade die o.g. Bebauungsskizze auf, die den räumlichen Bedarf des Schulbauvorhabens veranschaulicht.

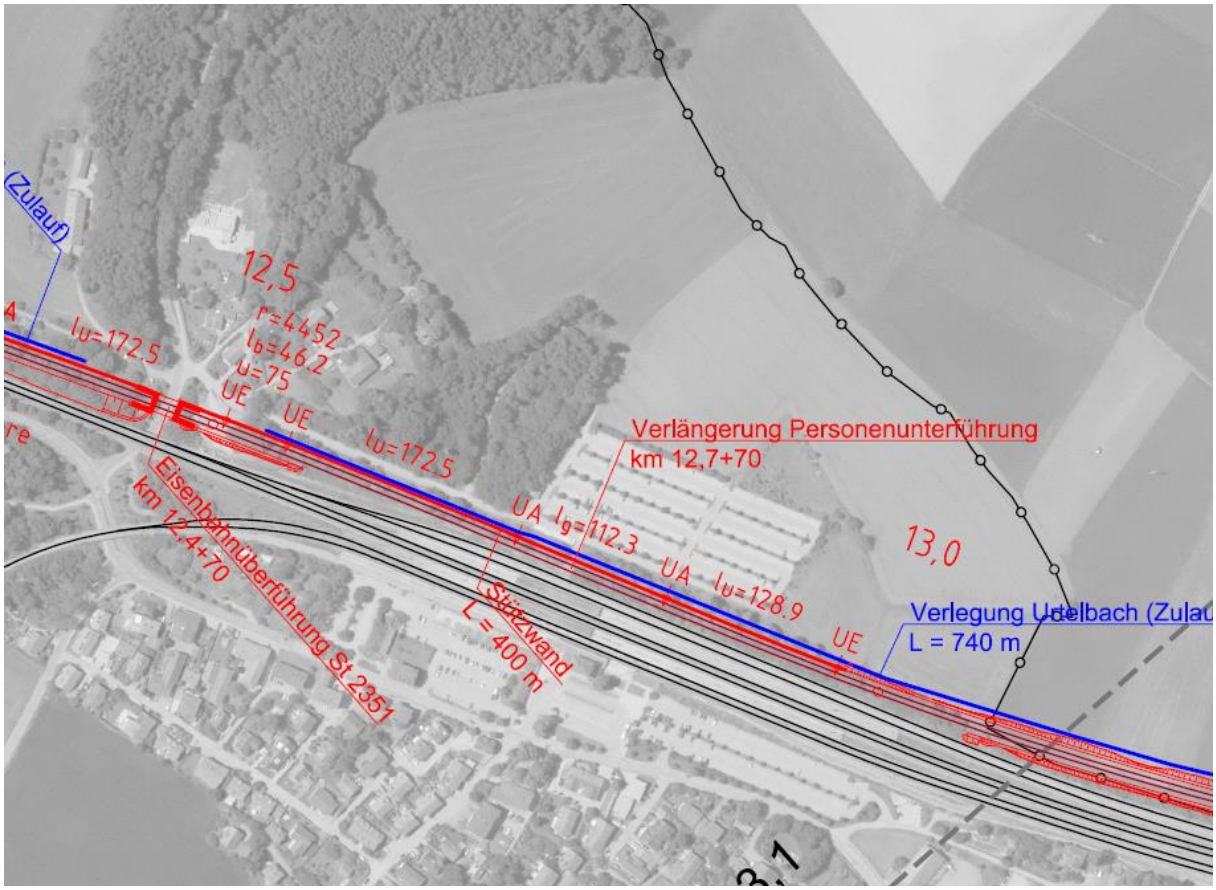
Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

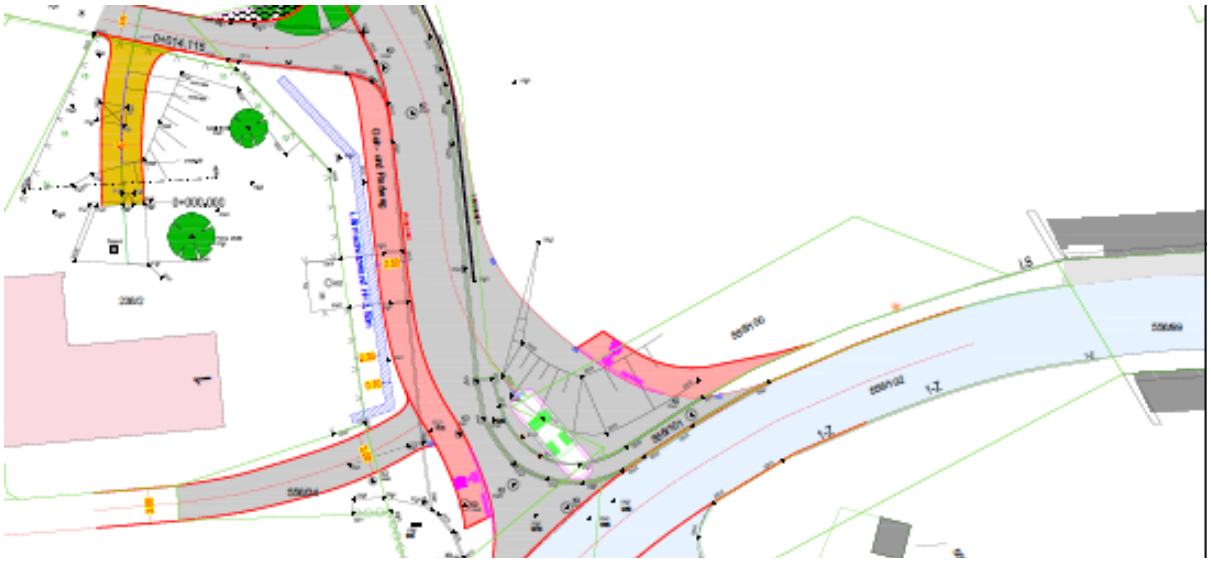
b) Ersatz für die entfallenden P+R-Plätze in der Bauphase:
Organisatorische Maßnahmen für die Realisierungsphase sind nicht bereits in der vorbereitenden Bauleitplanung zu klären. Es handelt sich nicht um abwägungsbeachtliche Belange (vgl. dazu BVerwG 12.03.1999). Das gilt selbst für den nachfolgenden Bebauungsplan und damit erst Recht für den Flächennutzungsplan, dessen Aufgabe sich auf die Darstellung der Bodennutzung in den Grundzügen beschränkt.

Nachrichtlich soll Erwähnung finden, dass eine Nutzung des städtischen Grundstücks Fl.Nr. 232 (nördlich an den Bahnparkplatz angrenzend, Größe 1 ha) als Übergangsparkplatz möglich ist. Noch ist aber ungeklärt, ob überhaupt der gesamte Parkplatz für eine Parkdecknutzung benötigt wird. Auch eine Ausführung der Bauarbeiten auf Zeiten mit geringer Parkplatzfrequenz (Sommerferienzeit) bieten sich an. Organisatorische Realisierungshindernisse für den Parkplatzbau sind jedenfalls nicht erkennbar.

c) Erschließung – Bahnausbau:
Die geplante Erschließung der Berufsschule und des zu erweiternden Bahnparkplatzes wird durch die Errichtung von 2 zusätzlichen Gleisen für den Brenner-Nordzulauf nicht beeinträchtigt. Die bestehende Bahnstrecke verläuft in einem Abstand von 30-38 m zur bestehenden Zufahrtsstraße. Die künftigen Neubaugleise werden an der Südwestseite der Bahnstrecke angebaut. Für den Gleisbau (ohne Böschung) besteht ein Platzbedarf von ca. 13 m. Damit bestehen ausreichende Platzverhältnisse für den Bahnausbau und den dafür in Abschnitten zu verlegenden (oder zu verrohrenden) Bahngraben westlich der Straße. Die Verbreiterung der Straße erfolgt wiederum an deren Westseite (Waldseite).
Im südlichen Bereich verschwenkt die die Zufahrtsstraße nach Westen. Für den Umbau der Einmündung ist in geringem Umfang auch eine Beanspruchung des nasenartig vorspringenden Bahngrundstückes erforderlich; hierfür besteht bereits ein Gestattungsvertrag mit der DB AG.

Der nachfolgende Trassenplan der Schienenneubaustrecke und der Bauentwurf für den Kreuzungsumbau zeigen auf, dass diese Maßnahmen nicht kollidieren. Planungsdetails sind in den nachfolgenden Planverfahren zu lösen. Dabei sind aber auch im späteren Planfeststellungsverfahren für die Schienenneubaustrecke die Belange der Stadt entsprechend dem ihr zukommenden Gewicht zu berücksichtigen.





d) Technische Erschließung

Für die Löschwasserversorgung steht das gemeindliche Trinkwassernetz zur Verfügung, über die im Bereich der versorgenden Hauptleitungen eine Löschwassermenge von (Einmündung in die EBE 8) gesichert 96m³/h auf die Dauer von 2 Stunden zur Verfügung gestellt werden können. Damit kann der Löschwasserbedarf von 96 m³/h (DVGW- 405 mittlere Brandausbreitungsgefahr) über das Trinkwassernetz zur Verfügung gestellt werden. Hierzu ist eine technische Anpassung der Zuleitung zum Schul- und Parkplatzgelände erforderlich (derzeit existiert dort ein Löschwasserhydrant mit einer Versorgungsmenge von max. 40 m³/h), wie in der Stellungnahme dargestellt wurde.

Alternativ oder unterstützend kann die Löschwasserversorgung durch Löschwasserzisternen innerhalb des Schulgeländes abgesichert werden. Der Nachweis und die jeweilige Lösung erfolgt im späteren Baugenehmigungsverfahren als Teil des bei Sonderbauten durch den Bauherrn vorzulegenden Brandschutzkonzeptes und sollte möglichst schon bei der Erschließungsplanung geklärt sein. Das sind Aufgaben der nachfolgenden Planungsebenen. Ausreichend für die Bauleitplanung ist es, die Umsetzbarkeit darzustellen.

Die Stadt Grafing b.M. weist auf die örtliche Möglichkeit der Nahwärmeversorgung hin. Es muss aber auch klargestellt werden, dass die Wärmeversorgung nicht unbedingt eine Aufgabe darstellt, die bereits innerhalb der Bauleitplanung zu lösen ist. Diese beschränkt sich auf das Angebot entsprechender Flächen für eine mögliche lokale Heizzentrale (vgl. die Darstellung „Versorgungsfläche“). Auch ist auf der gegenwärtigen Planungsebene (Flächennutzungsplan) weder Größe noch Wärmeenergiebedarf abschätzbar. Die Aufgabe der Wärmeversorgung kommt dem künftigen Bauherrn zu und ist dann in der späteren Objektplanung zu klären. Für die Bauleitplanung reicht es aus, dass eine Nahwärmeversorgung – als eine zu bevorzugenden Versorgungsalternative – dort möglich ist.

e) Baugrundeignung und Entwässerung.

Die Stadt Grafing b.M. hat im Zuge des für die Bauleitplanung notwendigen Entwässerungskonzeptes eine Baugrunduntersuchung vorgenommen. Dort wurde die grundsätzliche Eignung der Untergrundverhältnisse für die Eignung bestätigt (Geotechnische Stellungnahme, Bericht Crystal Geotechnik vom 03.03.2021, Seite 17). Die geologischen Verhältnisse erfordern jedoch in Abhängigkeit von der Bauausführung auch Untergrundverbesserungen. Das gilt insbesondere bei Gebäuden mit hohen Stützlasten, etwa beim Bau einer Turnhalle. Hier sind dann bei der Gebäudeplanung standortgenaue Untergrunderkundungen und Detailbewertungen vorzunehmen, um das optimale Gründungsverfahren festlegen zu können. Jedenfalls für die Planungsstufe des Flächennutzungsplanes, der sich noch nicht mit der räumlichen Zuordnung der jeweiligen Gebäude auf dem Baugrundstück beschäftigt, ist die grundsätzliche Baugrundeignung ausreichend. Damit ist die Nutzbarkeit der Baufläche für den Zweck des Schulbaus (und des Parkdecks am Bahnparkplatz) sichergestellt und damit die Planvollziehbarkeit (§ 1 Abs. 3 BauGB: Planungserfordernis).

Die Darstellung eines Entwässerungskonzeptes ist eine der Bauleitplanung zuzurechnende Aufgabe. Hier ist der Nachweis über die schadlose Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers zu führen (BVerwG 21.03.2002). Da eine örtliche Versickerung des Niederschlagswassers in den nur gering sickerfähigen Untergrundverhältnissen ausscheidet, erfolgt die Beseitigung durch Rückhalteeinrichtungen im Gelände (Mulden, Dachbegrünung, Zisternen) und einer gedrosselten Ableitung des Niederschlagswassers in den sog. Bahngraben (öffentliches Gewässer) und über diesen Vorfluter dann zur Urtel. Dabei wurde vorgelagert zum Bahngraben eine Fläche für ein Rückhaltebecken dargestellt (Fläche ist im Eigentum der Stadt), das den bei der Siedlungsentwässerung zu Grunde zu legenden Bemessungsregen (DVGW-Arbeitsblatt M 135) bei einem Drosselabfluss von max. 10l/s zurückhält.

Für die Siedlungsentwässerung nicht erforderlich (und auch technisch unmöglich leistbar) ist die Rückhaltung eines 100-jährigen Hochwasserereignisses. Diese Wassermengen laufen dann - wie aufgrund der topographischen Gegebenheiten bisher auch – über das freie Gelände und dann über den Bahngraben ab. Das Schulgelände befindet sich weitestgehend auf einer leichten Anhöhe des nach Nord-Osten zum Bahngraben hin abfallenden Geländes. Einzugsgebiet und Geländeverlauf schließen damit eine Überschwemmungsgefahr des Schulgeländes aus. (vgl. dazu auch die Themenkarte „Naturgefahren/ Hochwasser / wassersensible Bereiche“ im Geoportal Bayern). Losgelöst davon ist natürlich bauliche Vorsorge gegenüber Sturzflutereignissen zu treffen. Das wird dann im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren durch entsprechende Festsetzungen der Gebäudehöhenlage (ausreichender Höhenabstand zwischen EG-Bodenplatte und dem angrenzenden Geländeverlauf) geregelt. Hochwasserschutzmaßnahmen – also gegen die durch fließende Gewässer ausgehenden Überschwemmungsgefahren – schließen sich damit für das Baugebiet aus.

2.11 Stellungnahme Eisenbahn-Bundesamt, vom 05.10.2022

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. Hiermit widerspricht das Eisenbahn-Bundesamt o.a. Änderung bzw. Planung. Es ergänzt und vertieft die Einwände mit Schreiben vom 27.05.2022 (Az.651pt/010-2022#295):

Bei der Park+Ride-Anlage handelt es sich um eine Bahnbetriebsanlage, die gem. § 18 AEG, § 38 BauGB der Fachplanung des Eisenbahn-Bundesamtes unterliegt. Da die Anlagenfläche entsprechend gewidmet ist, ist sie der Planungshoheit der Stadt Grafing entzogen und kann nicht mit deren Bauleitplanung überplant werden. Sofern bestimmte Flurstücke dennoch überplant werden sollen, ist vorrangig zu prüfen, ob diese Flurstücke gem. § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden können. Ausweislich auch schon des Ablehnungsbescheids des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.07.2020 (Az.651 *pf/005-2019*#052) ist dies jedoch zumindest für Flurstück Nr. 232/4 nicht möglich.

Im Übrigen erschließt sich angesichts der vorgesehenen Ausweisung als insbesondere Sondergebiet nicht, inwiefern die fraglichen Flächen ”nur wiederholend entsprechend ihrer bahnrechtlichen Zweckbestimmung im Flächennutzungsplan dargestellt" sein sollen. Vielmehr fordert das Eisenbahn-Bundesamt, dass die Stadt Grafing mit ihrer Bauleitplanung keine Bahnbetriebsflächen entgegen ihrer Widmung überplant. Unberührt bleibt die bauordnungsrechtliche Genehmigung von Bauvorhaben auf Bahnbetriebsflächen, wenn deren ”Bahnkonformität" nachweislich sichergestellt ist.

Erwiderung, Stadt Grafing b.M., 05.10.2022
Wir hatten uns schon bei der Entscheidung über den Grundstückskauf und der Standortentscheidung für die Berufsschule mit dem EBA hinsichtlich der Planberechtigung (Fachplanungsvorbehalt, § 38 BauGB) für das Grundstück Fl.Nr. 232/4 (Eigentümer: Stadt Grafing) abgestimmt. Dort befindet sich der gemäß bahnrechtlichem Planfeststellungsbeschluss errichtete Bahnparkplatz. Die Stadt Grafing b.M. möchte diesen Bahnparkplatz im Zuge des Schulbauvorhabens erweitern (aufstocken) durch ein „Parkdeck“, auf dem zusätzlich (neben ca. 200 weiteren Bahnparkplätzen) dann auch die Parkplätze für die Berufsschule untergebracht werden sollen.

Der Kontakt erfolgte mit der EBA-Außenstelle Nürnberg, Frau Essig. Zwar wurde dort aufgrund der Bahnbetriebsnotwendigkeit des Bahnparkplatzes die von uns beantragte bahnrechtliche Entwidmung abgelehnt, jedoch wurde die Planung aufgrund der Bahnverträglichkeit als zulässig erklärt. Auf die beiliegende Bestätigung durch das EBA vom 23.06.2020 weisen wir hin. Die Stadt wird jeden vorhandenen Stellplatz wieder ersatzweise auf dem oberen Parkdeck errichten, der mit dem Bau des Parkdecks (z.B. Rampen, Stützen) entfällt. Diese Vorgehensweise ist auch mit der Regierung von Oberbayern als Zuwendungsbehörde (Der Bau des von der Stadt Grafing b.M. geplanten und vorbereiteten Bahnparkplatzes wurde zu 100 % durch den Freistaat gefördert) hinsichtlich der Zweckbindungspflicht abgestimmt.

Die bahnbetriebliche Zweckbestimmung des Bahnparkplatzes bleibt damit uneingeschränkt erhalten, womit der Fachplanungsvorbehalt der gemeindlichen Bauleitplanung nicht entgegensteht (BVerwG 16.12.1988, 4C48/86).

Wir möchten Sie bitten, die Angelegenheit unter diesen Voraussetzungen nochmals zu prüfen. Für weitere Informationen stehen ich auch gerne telefonisch zu Ihrer Verfügung.

Stellungnahme Eisenbahn-Bundesamt, vom 25.10.2022
Mangels Freistellung sind die gewidmeten Flächen im Flächennutzungsplan als Bahnbetriebsflächen zu klassifizieren. Das Gleiche gilt für den nachfolgenden Bebauungsplan.
Die Eigenschaft als Bahnbetriebsfläche steht dabei aber nicht im Widerspruch zu einer „bahnkonformen“ Nutzung. Das bedeutet, dass der für das Berufsschulzentrum vorgesehene Parkplatzumbau zulässig ist, soweit tatsächlich ausgeschlossen werden kann, dass Bahnbetriebsanlagen beeinträchtigt werden. Von einer Nicht-Beeinträchtigung waren wir bislang ausgegangen, doch müsste dies anhand konkreter Planunterlagen nochmals abschließend geprüft werden (bei TÖB-Beteiligung des EBA im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens).

Beschlussvorschlag:
Bereits im Stellungnahmeverfahren erfolgte eine inhaltliche Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt. Ergänzend zur ersten Stellungnahme wurde dann die bereits vor Einleitung der Bauleitplanverfahren mit dem EBA geklärte Rechtslage bestätigt, dass ungeachtet des Fachplanungsvorbehalts (§ 38 BauGB) eine gemeindliche Überplanung der bestehenden Bahnparkplätze zulässig ist. Auf die Ausführungen in Nr. 6.1 der Begründung wird verwiesen.

Diese Bahnparkplätze wurden aufgrund einer Eisenbahnrechtliches Planfeststellung errichtet und sind damit eine Eisenbahnbetriebsanlage. Jetzt sollen die ebenerdigen Parkplätze mit einem Parkdeck überbaut werden, das zum einen als Bahnparkplätze und zum anderen für Schulparkplätze genutzt wird. Voraussetzung der gemeindlichen Überplanung ist, dass diese dem Eisenbahn-Betriebszweck nicht widerspricht (sog. Bahnkonformität). Das wird gewährleistet, in dem jeder entfallende Parkplatz (Stützen, Rampen) im Obergeschoss wieder hergestellt wird.

Die abschließende Beurteilung dieser Übereinstimmung erfolgt im nachfolgenden Bebauungsplan bzw. dann im Baugenehmigungsverfahren. Das setzt allein schon wieder voraus, dass der Umbau mit dem Parkdeck dem Regime des Baurechts unterworfen wird, was für Eisenbahnbetriebsanlagen bestimmungsgemäß nicht der Fall ist (dort ist das EBA die öffentliche Genehmigungsbehörde). Bei „gemischt genutzten Anlagen" wie hier ist der maßgebliche Nutzungszweck maßgeblich (vgl. BayVGH 11.03.2009), womit - wie vom EBA zutreffend erwähnt - dann eine Baugenehmigung erforderlich ist.

Der Einwendung des EBA wird entsprochen und der Bahnparkplatz entsprechend seiner jetzigen rechtlichen Bestimmung als Bahnfläche klassifiziert Um die Mischfunktion auch in der Planzeichnung zum Ausdruck zu bringen, wird dafür die Fläche in „violett" (PlanzV Nr. 5.2.1) dargestellt, aber dort das Plansymbol SO Parkplatz beibehalten.

2.12 Stellungnahme Regierung von Oberbayern, vom 06.10.2022
Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde gibt folgende Stellungnahme zur o.g. Bauleitplanung ab.

Ergebnisse der letzten Stellungnahme
Zur o.g. Planung gaben wir bereits mit Schreiben vom 04.05.2022 eine Stellungnahme ab. Darin kamen wir zu dem Schluss, dass 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 grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

Neue Planunterlagen vom 28.06.2022
Da sich der Sachverhalt in landesplanerisch relevanten Aspekten nicht geändert hat, ist eine erneute Bewertung aus fachlicher Sicht nicht veranlasst.

Ergebnis
Die Planung entspricht grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung.

Keine Beschlussfassung erforderlich

2.13 Stellungnahme Bayernwerk Netz GmbH, vom 06.10.2022
Gegen die o. g. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen weiterhin 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.

Mit dem Schreiben vom 02.05.2022 (TAS Ne 4383), haben wir von der Bayernwerk Netz GmbH bereits eine Stellungnahme zum Verfahren abgegeben, welche weiterhin Ihre Gültigkeit behält. Wir nehmen den Beschluss zu unserer Stellungnahme zur Kenntnis.

Keine Beschlussfassung erforderlich.

2.14 Stellungnahme Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding, vom 16.11.2022

Für die Beteiligung an o.a. Planungsverfahren bedanken wir uns und nehmen dazu lediglich aus forstfachlich -waldrechtlicher Sicht erneut Stellung, da landwirtschaftlich keine Einwände oder Anregungen vorliegen.

- Die Flächenbilanz (Seite 5 des Umweltberichts) wies im ersten Entwurf eine zu rodende Waldfläche von 0,9 ha aus, die jedoch aus der bisherigen Flächenskizze (s. a. Schreiben AELF-EE-F2-4611-43-2-4 von 25.05.2022) nicht nachvollzogen werden konnte. Die Rodungsfläche wurde nun im aktuell vorliegenden Entwurf auf plausible 0,3 ha korrigiert.

- Die Notwendigkeit eines flächengleichen waldrechtlichen Ausgleichs wurde vom Stadtrat anerkannt und soll nun in fachlicher Beratung mit dem Forstrevier Ebersberg, Frau Astrid Fischer, abgestimmt werden.

- Als mögliche Ausgleichsfläche wird der Wald- bzw. Gehölzgürtel auf dem fraglichen Grundstück angeführt, der gleichzeitig auch dem naturschutzrechtlichen Ausgleich dienen und als Haselmaushabitat gestaltet werden soll. Um dem waldrechtlichen Ausgleich gerecht zu werden, muss die aufzuforstende Fläche aufgrund deren Flächengröße und -ausformung sowie Art der vorhandenen Vegetation zweifelsfrei die Begründung von Wald im Sinne des BayWaldG, Art. 2 (1) ergeben. Hinzukommt, dass in Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde die gemeinsame Intention besteht, dass beiden Ansprüchen - obige ”Waldeigenschaft" und Haselmaus-Habitat auf derselben Fläche Rechnung getragen wird. Ist dies nicht möglich, sollte für den waldrechtlichen Ausgleich auf eine der anderen angeführten Flächen ausgewichen werden.

Unter den oben genannten Voraussetzungen bestehen aus forstfachlicher Sicht keine weiteren Einwände gegen das Vorhaben.

Keine Beschlussfassung erforderlich.

2.15 DB AG, Stellungnahme vom 28.11.2022

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 <u>nicht</u> 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 bei Grafing Bahnhof geplanten Trassenführung der ABS 36. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der exakte Umgriff der Eisenbahnplanung im gegenwärtigen Verfahrensstadium (Trassenauswahl) 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 Hochleistungsstrecke für Mischverkehrsstrecke von Grafing über den Bereich Ostermünchen/Großkarolinenfeld und einer Umfahrung Rosenheim sowie 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 Bahnhof wurde durch einen beiliegenden Lageplan aufgezeigt.

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 Berufs-schule und dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke mindestens in den Bereichen:

a) des Regenrückhaltebeckens mit Vorflut (siehe auch Punkt c)
   Aus den Unterlagen des Flächennutzungsplans ist nicht ersichtlich, wie das zu errichtende Regenrückhaltebecken (2.400 m³) und die Vorflut gestaltet werden sollen. Wir sehen die Gefahr, dass die ordnungsgemäße Entwässerung des Bahndammes nicht gewährleistet werden kann.

   Nach derzeitigem Planungsstand besteht ein Konflikt zwischen der Trassenführung der Neubaustrecke und der geplanten Entwässerung des Schulgeländes.

b) der Neugestaltung des südlichen Bahnsteigzugangs (siehe auch Punkt c)
   Aus dem aktuellen Planungsstand der Trassenauswahl ist ersichtlich, dass der bestehende südliche Bahnsteigzugang unter den Neubaugleisen liegt und der Bahnsteigzugang deshalb abgerissen und weiter in Richtung der P&R-Anlage barrierefrei neu errichtet werden muss.

   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.

c) der Führung und Ausgestaltung des bahnparallelen Grabens
   Wie in Punkt a. und b. dargelegt, gibt es keine Erkenntnisse zur Ausgestaltung der Entwässerung und dem südlichen Zugang zu den Bahnsteigen. Aus dem aktuellen Planungsstand ist ersichtlich, dass der Bahngraben verlegt und/oder überbaut werden muss.

   Hier ist ein Konflikt hinsichtlich der Eignung als Vorflut ersichtlich.

d) der Gestaltung der Kreuzung Grafinger Straße (St2351) mit der Straße „Am Oberholz“
   Zwischen der bestehenden Eisenbahnüberführung an der Grafinger Straße und der Straße „Am Oberholz“ ist für die beiden Neubaugleise ebenfalls eine Eisenbahnüberführung notwendig.

   Hier ist ein Konflikt hinsichtlich der Neugestaltung der Verkehrsführung sowohl bei der Staatsstraße 2351 als auch der Straße „Am Oberholz“ ersichtlich.

   Der wesentliche Bereich dieser Kreuzung befindet sich nicht im Umgriff der 18. Änderung des Flächennutzungsplanes.

e) Lage der Gleise der Neubaustrecke
Die Planunterlagen zur Änderung des Flächennutzungsplans geben die Lage der Neubaugleise nicht oder nur unzureichend wieder. Das südliche Neubaugleis liegt etwa 16 -18 Meter von der Straße „Am Oberholz“ entfernt.

Die Lage der oben beschriebenen Konfliktbereiche können der untenstehenden Abbildung entnommen werden:

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.

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass die offenen Punkte aus dem Bau- und Finanzierungsvertrag aus 2008 bzgl. des ausstehenden Grundstücksübertrages zwischen der Stadt Grafing und der DB Station&Service AG vorab einvernehmlich zu klären sind.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass das davon betroffene Flurstück 232/4 der Gemarkung Nettelkofen nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt ist. Die Planungshoheit für diese Betriebsanlagen der Eisenbahn liegt ausschließlich beim Eisenbahn-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). Ohne Zustimmung des EBA darf mit Baumaßnahmen nicht begonnen werden.

Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass die Flurstücke 234/4 und 232/8 (Gemarkung Nettelkofen) innerhalb des Planungsumgriffs 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 der DB AG, DB Immobilien, Region Süd, Barthstraße 12, 80339 München, zu stellen.

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 dauerhaft 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.

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 Bahngrund 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 Zuleitung 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:
Bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde seitens der DB AG mit Stellungnahme vom 15.06.2022 der Flächennutzungsplanänderung widersprochen. Auf die Ausführungen über die Prüfung der Stellungnahme vom 05.07.2022 (Stadtrat) wird verwiesen. Das Ergebnis der dortigen (vorläufigen) Abwägung wird inhaltlich bestätigt und mit dem nachfolgenden Ergebnis, das sich auch mit den zusätzlich vorgetragenen Konflikten auseinandersetzt, geprüft (Abwägungsergebnis):

Hinsichtlich des Widerspruchs und dessen Rechtwirkung wird wiederholend (vgl. vorab: Stadtrat 05.07.2022) angemerkt, dass es sich dabei um keinen Rechtsbehelf (i.S.d. § 68 VwGO) handelt. Grundlage der Widerspruchserklärung ist die Regelung des § 7 BauGB, die als „Kollisionsnorm“ 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 hat. Darauf beschränkt sich die rechtliche Wirkung. Der Widerspruch steht also für sich einer Fortsetzung des Verfahrens oder der späteren Genehmigung nicht entgegen. Es ist also kein „Vetorecht“ für Fachplanungsträger, um gemeindliche Bauleitplanung zu unterbinden.

Rechtliche Folge des Widerspruchs ist, dass der Flächennutzungsplan damit seine Rechtswirkung nach § 7 Abs. 1 Satz 1 BauGB gegenüber der DB AG nicht entfaltet. Durch den Widerspruch besteht also keine Anpassungspflicht – die beiden Planungen (Bauleitplanung und Fachplanung) stehen damit weiterhin in keinem Rangverhältnis. Es bleibt dabei, dass in der jeweiligen Abwägung (sowohl im Bauleitplanverfahren aber auch die bahnrechtliche Fachplanung) die jeweils kollidierenden Interessen zu berücksichtigen haben.

Das ist auch das erklärte Ansinnen der Bahn, wie sie es auch in der erneuten Stellungnahme zum Ausdruck bringt: „die DB Netz AG kann nicht riskieren, die Bahnplanung über die Neubaustrecke „Brenner Nordzulauf“ dem Flächennutzungsplan anzupassen“. Das ist mit der Widerspruchserklärung bewirkt und auch ausdrücklich auf der Planurkunde gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 BauGB vermerkt.

Gleichwohl sind natürlich die Widerspruchsgründe in die Planabwägung einzustellen. Die Stadt muss sich also mit den vorgetragenen Gründen inhaltlich auseinandersetzen, die nach dem Vorbringen mit der gemeindlichen Bauleitplanung (vermeintlich) kollidieren. Würden tatsächlich die gemeindliche Bauleitplanung mit der bahnrechtlichen (Fach-)Planung im inhaltlichen Widerspruch stehen, so wäre der Flächennutzungsplan insoweit belastet, dass aus ihm ggf. kein Bebauungsplan entwickelt werden könnte. Spätestens im Bebauungsplan (dieser wird zeitlich jedenfalls vor dem Planfeststellungsverfahren der Bahn aufgestellt) ist ja dann eine abschließende Entscheidung zu treffen.

Entscheidend ist also nicht die bloße Tatsache des „Widerspruchs“, sondern die dafür vorgetragenen Gründe und deren Gewicht. Diese Konflikte bedürfen einer sachgerechten und abwägungsfehlerfreien Lösung.

Der Kern des Problems liegt hier aber darin, dass die Planung der Bahn noch so ungenau ist, dass die Konflikte nur dem Grunde nach beschrieben werden können. Dort wurde ja gerade erst das Trassenauswahlverfahren abgeschlossen. Gesichert bekannt ist bisher allein die grobe Trassenführung, nicht aber die Planungsdetails. Die Netz AG will sich (nachvollziehbar) ihre Planungsspielräume für die kommenden Planungsphasen nicht einengen lassen. Hier werden – über die vergangene Stellungnahme hinaus - folgende Konflikte aufgezeigt:

a+c) Regenrückhaltebecken und Vorfluter:
Hier wird bemängelt, dass die konkrete Ausgestaltung des Regenrückhaltebeckens und de Vorfluters noch nicht ersichtlich ist. Nach aktuellem Planungsstand ist eine Verlegung des Bahngrabens oder dessen Überbauung erforderlich. Damit besteht ein Konflikt zwischen Entwässerung der Berufsschule und der Bahnplanung.

Bereits bei der Auseinandersetzung mit der Bahnsteigunterführung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde von der Stadt Grafing unterstellt, dass der Bahngraben verlegt werden muss bzw. überbaut werden muss. Das ist auch weiterhin und uneingeschränkt möglich, ohne dass sich damit Auswirkungen auf das Entwässerungssystem des Schulbaugrundstücks ergeben. Zwischen dem bisherigen Außengleis (Gleis 6) und der am Bahnparkplatz besteht ein Abstand von ca. 30 m. Der Abstand zwischen dem Außengleis und dem Bahngraben beträgt gerade 11 m und reicht für das neue Gleispaar nicht aus. Der Graben kann aber jederzeit bis an die Straßengrenze hin verlegt. Es ist damit nicht ansatzweise erkennbar oder nachvollziehbar dargelegt, warum trotz dieser üppigen Platzverhältnisse der Umbau des Bahngrabens dem Schulbauvorhaben bzw. dessen Entwässerung entgegenstünde.

Hinzu kommt, dass der Stadt das gesamte Grundstück Fl.Nr. 232 zur Verfügung steht und das Regenrückhaltebecken dort auch in anderer Anordnung ausgeführt werden. Auch dort gibt es keine tatsächliche Kollision der Planungen.

Der Flächennutzungsplan ist als vorbereitender Bauleitplan nicht dazu in der Lage, Details der technischen Umsetzung darzustellen. Diese fehlende „parzellenschärfe“ ermöglicht damit auch räumliche Korrekturen in den nachfolgenden Planungsstufen (Bebauungsplan). Dort wird dann – abgestimmt auf die dann sicherlich seitens der DB Netz AG fortgeschrieben Planungen der Schienenstrecke – über die konkrete Planungslösung entschieden.

Für das Flächennutzungsplanverfahren kann festgestellt werden, dass aufgrund der sachlichen und räumlichen Gegebenheiten kein Planungsszenario erkennbar ist, wonach die Bahnplanungen und die städtische Planung nicht nebeneinander ausgeführt werden können. Die Bahnplanung steht der Bauleitplanung damit inhaltlich nicht entgegen.

b+c) Bahnsteigzugang und Vorfluter:
Auch hier wurde bereits in der vorzeitigen Beteiligung dargelegt, dass eine Verlegung der Bahnsteigunterführung uneingeschränkt möglich bleibt. Wenn diese barrierefrei ausgeführt werden soll (im Planfeststellungsverfahren 04.09.2008 für die bestehende Bahnsteigunterführung wurde bewusst darauf verzichtet, da ausreichende Parkplätze für Menschen mit Behinderung auf der barrierefrei angebundenen Ostseite vorhanden sind – vgl. dazu Erläuterungsbericht vom 28.06.2007, Seite 7), dann kann das mit einem Aufzug flächensparend erfolgen. Selbst bei einem Neubau als Rampe kann diese in behindertengerechter Ausführung hergestellt werden, z.B. durch eine parallele Ausrichtung zur Straße / Bahnstrecke.

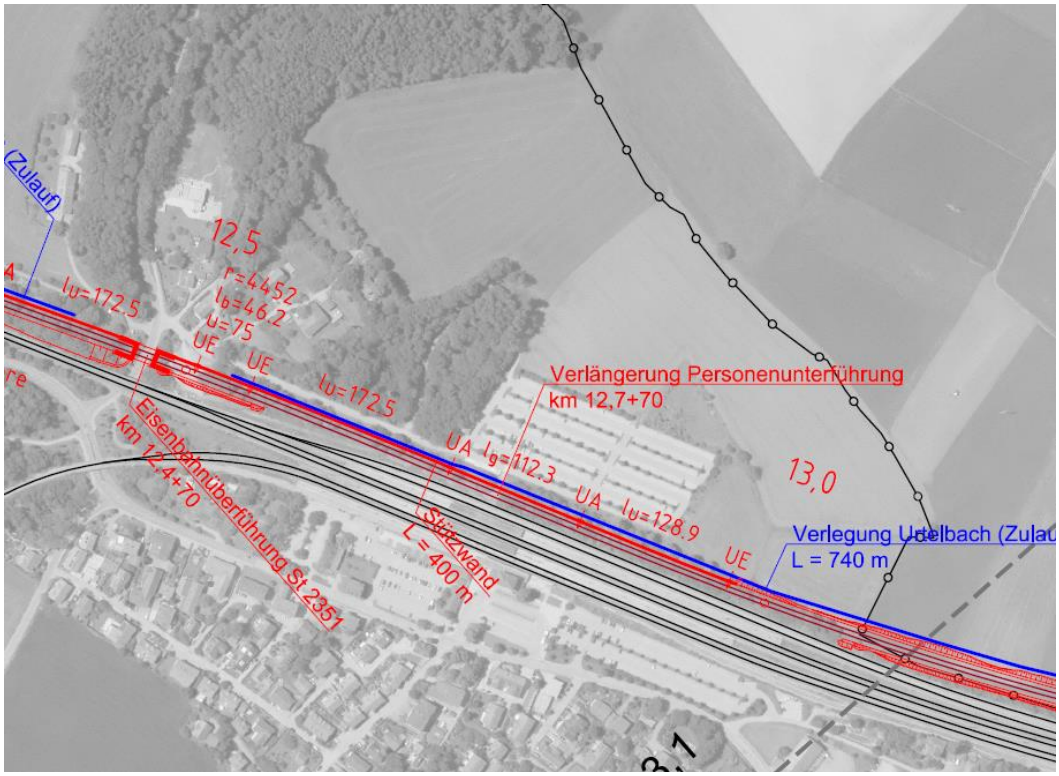
Auch in diesem Punkt besteht nur eine gegenseitige Betroffenheit, aber kein inhaltlicher Widerspruch zwischen der Bahn-Neubaustrecke und dem Schulbauvorhaben.

<u>d) Gestaltung der Einmündung in die St 2351:</u>
Für den Umbau der Einmündung liegen bereits Bauentwürfe vor. Diese sind Bestandteil der Begründung und damit der DB AG bekannt. Wie draus zu erkennen ist, ist der innere Rand der Einmündung noch über 40 m von der Bahnbrücke entfernt. In diesem Zwischenraum ist es uneingeschränkt möglich, die bestehende Bahnbrücke für das neu entstehende Gleispaar nach Westen zu verlängern. Auch an diesem „Berührungspunkt“ bleibt mehr als ausreichend Planungsspielraum, um beide Maßnahmen ungehindert nebeneinander umzusetzen.

<u>e) Lage der Gleise:</u>
Bemängelt wird, dass der Verlauf der Neubaugleise aus dem Flächennutzungsplan nicht oder nur unzureichend hervorgeht. Dabei handelt es sich aber um einen bloßen Hinweis, zumal auch dieser Bereich (§ 38 BauGB) nicht dem Planungsregime der Stadt Grafing b.M. unterliegt und auch außerhalb des Geltungsbereiches liegt (die graue Umrandung der Planzeichnung des Flächennutzungsplanes stellt den Geltungsbereich dar; maßgeblich ist der innere Rand dieser Instruktionslinie.

Das äußere Neubaugleis verläuft nach der Stellungnahme in einem Abstand von 16 – 18 m zur Straße „Am Oberholz“. Diese Angaben werden sich wohl auf den südlichen Teil der Straße „Am Oberholz beziehen, die derzeit in einem Abstand ca. 30 – 32 m zum Bestandsgleis liegen. Damit decken sich die Angaben in der Stellungnahme mit dem bisher unterstellten Trassenverlauf der Schienenneubaustrecke.

Der zur Verfügung gestellte Trassenplan (nachfolgender Ausschnitt) wird aber zur genaueren Beschreibung in die Begründung aufgenommen.



Zusammenfassung: Aus dem Trassenplan wird nochmals deutlich, dass die aneinandergrenzenden Planungsvorhaben sich inhaltlich nicht widersprechen. Es sind keine Konflikte vorgetragen, die nicht in den nächsten Planungsebenen gelöst werden können. So sind im Rahmen der Planfeststellung der Neubaustrecke (§ 18 AEG) die gemeindlichen Belange in die Planabwägung einzustellen, genauso wie im nachfolgenden Bebauungsplan die Bahnbelange zu berücksichtigten sind. Entscheidend ist, dass keine unausräumbaren Widersprüche dieser Planungen vorgetragen oder zu erkennen sind. Die 18. Änderung des Flächennutzungsplanes steht damit den Planungen der Schienenneubaustrecke (Brenner-Nordzulauf) inhaltlich nicht entgegen und wird unverändert abgeschlossen.

Hinsichtlich der fehlenden Entwidmung der Fl.Nr. 232/4 der Gemarkung Nettelkofen wird auf die entsprechende Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes verwiesen. Dort wurde das Ergebnis der bereits vom EBA mit Schreiben 04.03.2020 bestätigten Zulässigkeit der Planung bei Bahnkonformität wiederholt. Der nach Eisenbahnrecht planfestgestellte Bahnparkplatz (Planfeststellungsbescheid vom 04.09.2008) wird künftig nur mit einem Parkdeck überbaut; bleibt aber in seiner Größe unverändert erhalten. Soweit Stellplätze verloren gehen (Stützen, Rampen etc.), werden diese im Oberdeck zusätzlich errichtet. Aufgrund der Bahnkonformität ist eine Darstellung als „Sondergebiet Bahnparkplatz“ zulässig (vgl. dazu grundsätzlich BVerwG 27.04.1998) und verstößt trotz fehlender Entwidmung nicht gegen den Fachplanungsvorbehalt (§ 38 BauGB). Zur Klarstellung wird die als Fläche aber künftig als Bahnanlagen nach Nr. 5.2.1 PlanzV in der Planzeichnung dargestellt.

Hinsichtlich der weiteren Hinweise und Einwendungen
- auf die noch offenen Punkte des Bau- und Finanzierungsvertrages vom 14.08.2008,
- auf die bahninfrastrukturellen Belange und die
- für Bauten nahe der Bahn
wird auf das (vorläufige) Abwägungsergebnis vom 05.07.2022 verwiesen und zum endgültigen Abwägungsergebnis erklärt.

3. Verfahrensbeschluss

3.1 Die 18. Flächennutzungsplanänderung in der Fassung des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München vom 28.06.2022 mit Begründung nebst Umweltbericht werden unter Berücksichtigung der beschlossenen Änderungen festgestellt (Feststellungsbeschluss).

3.2 Die Verwaltung wird beauftragt, den Betroffenen das Ergebnis über die beschlussmäßige Behandlung der vorgebrachten Äußerungen mitzuteilen (§ 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB).

3.3 Die Flächennutzungsplanänderung ist gemäß § 6 Abs. 1 BauGB dem Landratsamt Ebersberg als der nach § 2 Abs. 1 ZustVBau zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

3.4 Nach Erteilung ist die Genehmigung der 18. Flächennutzungsplanänderung gemäß § 6 Abs. 5 BauGB ortsüblich bekanntzumachen. Dabei ist auf die Örtlichkeit und die Möglichkeit hinzuweisen, dass jedermann den Flächennutzungsplan, die Begründung und die zusammenfassende Erklärung nach § 6a Abs. 1 BauGB einsehen und über deren Inhalt Auskunft verlangen kann.

3.5 Bei der Bekanntmachung der Genehmigung ist gemäß § 214 Abs. 2 BauGB auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Vorschriften sowie auf die Rechtsfolgen hinzuweisen.

3.6 Dem wirksamen Flächennutzungsplan ist die zusammenfassende Erklärung gemäß § 6a Satz 3 BauGB beizufügen.

3.7 Der wirksame Flächennutzungsplan mit Begründung und der zusammenfassenden Erklärung sind ergänzend auch im Internet einzustellen und - sobald verfügbar - auch über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich zu machen.

Finanzielle Auswirkungen:
☐ Ja ☒ Nein Verw.HH / Verm.HH ☐ Ansatzüberschr. ☐ Nachtragsvormerkung

Auswirkungen auf den Klimaschutz:
☐ Ja, positiv ☒ Ja, negativ ☐ Nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen? ☐ Ja ☒ Nein

Anlagen:
07 Begründung 28.06.2022
07 Plan 28.06.2022
07 Umweltbericht 28.06.2022