

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses - öffentlich -

Sitzungstag:

Dienstag, 25.03.2025

Sitzungsort:

Sitzungssaal Rathaus 1. OG

Namen der Mitglieder des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses		
anwesend	abwesend	Abwesenheitsgrund
Vorsitzender:		
Manuel Prieler		
Niederschriftführer:		
Rebecca Möltner		
Gremiumsmitglieder:		
Manfred Axenbeck		
Gisela Fischer		
Klara Mörike		
Günter Peischl		
Marianne Rader		
Philipp Schwarz		
Thomas Weingärtner		
Johann Zehetmair		

Die Beschlussfähigkeit i. S. d. Art. 47 Abs. 2 GO war gegeben.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Bau-, Verkehrs- und Grundstücksausschusses, stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest. Er begrüßt ferner die anwesenden Vertreter der Presse, die Vertreter der Verwaltung sowie sämtliche Zuhörer der öffentlichen Sitzung.

Nachdem keine Einwände gegen die festgesetzte Tagesordnung bestehen, eröffnet der Vorsitzende die Sitzung.

421 9 **Genehmigung der letzten Sitzungsniederschrift**

Beschluss: 9:0

Die Niederschrift aus der öffentlichen Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.02.2025, die den Gremiumsmitgliedern übermittelt worden ist, wird genehmigt.

AZ 024
Bauamt

422 9 **Bekanntgabe von Beschlüssen aus nichtöffentlichen Sitzungen**

Grundstücksausschusses behandelten Beschlüsse am 25.02.2025, wird folgende Bekanntgabe in der heutigen öffentlichen Sitzung verlesen, da die Gründe der Geheimhaltung weggefallen sind:

G437 Neubau Hort und Mittagsbetreuung; Auftragsvergabe für das Gewerk: Außenanlagen - Landschaftsbau

Das Gremium nimmt den Vergabevorschlag des Landschaftsarchitekturbüros Studio B, München vom 11.02.2025 zur Kenntnis und stimmt der Auftragsvergabe für das Gewerk Landschaftsbau EG und Plateau 1. OG (LV501) an die Firma Niedermeier Landschafts- und Gartenbau GmbH, Isen mit Angebot vom 27.01.2025 mit einer Gesamtauftragssumme von 1.108.231,72 € brutto zu.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Die Aufteilung der Kosten wird wie folgt verbucht:
HHSt. 46430.9420 (Baukosten Hort): 42%
HHSt. 21110.9420 (Baukosten Mittagsbetreuung): 58%.

AZ 024
Bauamt

423 9 **Bebauungsplan Nr. 92/21, Wohnen und nicht störendes Gewerbe im "Neuen Mitterfeld"; Abwägungsbeschluss gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Der Planentwurf zur Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 92/21 in der Fassung vom 10.10.2024 nach § 30 BauGB, lag in der Zeit vom 18.12.2024 bis einschließlich 20.01.2025 im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB aus. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand ebenfalls in der Zeit vom 18.12.2024 bis einschließlich 20.01.2025 statt.

Die Planzeichnung des Bebauungsplans wurde dem Gremium zur Verfügung gestellt. Die gesamten Bebauungsplanunterlagen sind auf der Homepage der Gemeinde Unterföhring unter <https://www.unterfoehring.de/bauen-wirtschaft/bauen/bauleitplanung.html> eingestellt.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden neun Stellungnahmen abgegeben.

Zu den vorgebrachten Anregungen im Rahmen der Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB wird wie folgt Stellung genommen:

Die gleichlautenden Schreiben vom 22.11.2024 und 17.01.2025 mit folgendem Inhalt werden bekannt gegeben:

Ungeachtet der Nachbesserungen des Verkehrsgutachtens haben wir weiterhin große Bedenken hinsichtlich der künftigen Verkehrsführung, insbesondere der Ausfahrt aus der Siedlerstraße stadteinwärts.

Hintergrund ist der Umstand, dass bereits aktuell der PKW- als auch der Fahrradverkehr enorm zugenommen haben. Ein Abbiegevorgang stadteinwärts führt bereits jetzt oftmals zu unübersichtlichen und dadurch gefährlichen Situationen, da die Radfahrer in beiden Richtungen queren und man zusätzlich über mindestens zwei Spuren fahren muss (keine Ampel!). Weiterhin ist auch bereits jetzt der MVV stark überlastet, dass die Busse keine Fahrgäste mehr

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

aufnehmen können und die Haltestelle Siedlerstraße ohne anzuhalten passieren.

Beschluss: 9:0

Siedlerstraße:

Der verkehrlich untersuchte Prognose-Planfall berücksichtigt sowohl die allgemeine Verkehrsentwicklung in Unterföhring bis zum Jahr 2035 als auch die Entwicklung des Planungsvorhabens. Für diesen Fall konnte die Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte nachgewiesen werden. Berücksichtigt wurde hierbei auch eine Optimierung der Koordinierung zwischen den signalisierten Knotenpunkten Münchner Straße/ Mitterfeldallee, Münchner Straße/ Neubuchstraße und Münchner Straße/ Ringstraße sowie der Ausbau des Föhringer Rings, der die Abwicklung des Verkehrs am Knotenpunkt Münchner Straße/ Ringstraße künftig verbessert, indem der Rückstau ausgehend vom Föhringer Ring in Richtung Unterföhring reduziert wird. Hierdurch wird der heute eingeschränkte Abfluss des Rechtsabbiegers von Norden am Knotenpunkt Münchner Straße/ Ringstraße verbessert, sodass sich die Kapazität gegenüber heute erhöht. Zur Abbildung der Wechselwirkungen zwischen den benachbarten Knotenpunkten inklusive ihres Rückstaus und dem nicht signalisierten Knotenpunkt Münchner Straße/ Siedlerstraße dient die mikroskopische Verkehrsflusssimulation unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls. Es zeigt sich, dass sich ausreichende Zeitlücken in der Hauptrichtung zum Einbiegen aus der Siedlerstraße ergeben. Auch wenn zeitweise der Rückstau aus Norden über die Siedlerstraße hinaus reicht, kann dieser im nächsten Umlauf vollständig abgebaut werden und somit im Anschluss ein Einfahren aus der Siedlerstraße ermöglicht werden.

Radfahrende:

Entlang der Münchner Straße gilt die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr nur in Fahrtrichtung Norden. Das Befahren in Gegenrichtung ist nicht freigegeben. Eine mögliche Gegenmaßnahme zur Reduktion des Gefahrenpotentials ist hier eine deutliche Beschilderung des Befahrungsverbotes in der Gegenrichtung durch die Gemeinde Unterföhring.

Die Signalisierung der Kreuzung Siedlerstraße/ Münchner Straße sowie die Erhöhung der Taktung des MVV sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Das Schreiben vom 16.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Mit diesem Schreiben legen wir Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 92/21 „Wohnen am neuen Mitterfeld“ ein. Aus den folgenden Gründen würde

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

die Umsetzung des Vorhabens die Lebensqualität der Anwohner in der Neubruchstraße erheblich einschränken.

Diese sind:

1. Erhöhung Verkehrsbelastung in der Neubruchstraße
Die Neubruchstraße ist eine, bis auf eine verkehrsberuhigende Verengung in der Mitte, etwa 6,5m breite Gemeindestraße mit durchgehenden Stellplätzen auf der Nordseite und mündet als Sackgasse in einem Wendehammer. Momentan wird die Neubruchstraße von den Bewohnern der Quartiere Föhringer Höfe und Terrassenhöfe sowie den Anliegern der Gewerbebetriebe am Anfang der Neubruchstraße befahren. Sollte der Bebauungsplanes für das neue Areal wie beschrieben umgesetzt werden, so müsste die Neubruchstraße einen täglichen Kfz-Verkehr von zusätzlich 2.000 Anwohnern, den Anliegern für das Gewerbegebiet sowie acht weiteren Tiefgaragen Ein- und Ausfahrten für die Bewohner des neuen Quartiers und der geplanten Kita verkraften. Nicht dabei berücksichtigt ist das geplante Bauvorhaben Wohnen am Neubruch (4. Bauabschnitt). Die den Bebauungsplan begleitende Verkehrsstudie der Firma Gevas Humberg & Partner hat ergeben, dass die Neubruchstraße derzeit einer KFZ-Auslastung von 2.500 Fahrzeugbewegungen pro 24h ausgesetzt ist. Für diese derzeitige KFZ-Auslastung ist die Neubruchstraße zum jetzigen Zeitpunkt schon ungeeignet. Sofern das Bauvorhaben gemäß der derzeitigen Planung umgesetzt wird, ist für die Neubruchstraße mit einer Verdoppelung, vielleicht sogar einer Verdreifachung der KFZ-Belastung rechnen. Ungeachtet der Tatsache, dass an frequentierten Tagen ein Verkehrskollaps droht, wird diese Situation zu einer wesentlichen Erhöhung der Schadstoffbelastung und mindestens zu einer doppelten Lärmbelastung führen.
2. Erschwerte Parkplatzsituation
Im Süden ist eine Erschließung der neuen Wohnbebauung und des Gewerbes über die Neubruchstraße angedacht. In der Neubruchstraße herrscht schon jetzt Parkplatznot, die sich mit der Erschließung des neuen Areals nochmal erhöhen wird. Schon bei der damaligen Planung der Bauabschnitte 1 bis 3 durch die Bayerische Hausbau, wurde die 10% Regel für Besucherparkplätze durch die Gemeinde nie umgesetzt. Was in der täglichen Praxis dazu führt, dass aufgrund fehlender Parkmöglichkeiten für Besucher, Handwerker oder Lieferanten, entweder falsch geparkt wird oder es werden ungefragt private Stellplätze der Anwohner belegt. Der Umgang mit den bestehenden Stellplätzen im Bebauungsplan ist vollkommen unklar. Es gibt keine genaue Aussage über die zukünftige Anzahl der Parkplätze auf der Neubruchstraße, insbesondere nicht für den o.g. Bedarf.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

3. Erschwerter Abfluss des Verkehrs aus der Neubruchstraße in die Münchner Straße (Rückstau durch Wegfall der Anbindung an die Mitterfeldallee)
Der Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen, eine gewundene Verbindungsstraße zwischen der Neubruchstraße und der Mitterfeldallee, ist im Bebauungsplan nicht mehr vorgesehen. Die Erschließung des Gewerbegebiets soll südlich über die Neubruchstraße und im Norden über die Mitterfeldallee erfolgen. Von den Einheimischen wird der Wilhelm-Kemmelmeyer-Weg oft zu Spitzenverkehrszeiten genutzt, um Staus auf der Münchener Straße zu umfahren oder um die derzeit noch vorhandenen Geschäfte oder den Ortskern zu erreichen.
4. Negative Auswirkung auf Notfallsituationen (Feuerwehruzufahrt - Rettungswege)
Die in den Punkten 1 bis 3 genannten Argumente hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und der Parksituation wird sicherlich die Anfahrt und der Einsatz von Rettungskräften, insbesondere der Feuerwehr vor allem in den Stoßzeiten, erschweren. Die Neubruchstraße bleibt eine Einbahnstraße und der Wendehammer ist für LKWs nicht geeignet. Bei der Vorstellung der Planung im Bürgerhaus konnte uns keine Auskunft zu einem Brandschutzkonzept, insbesondere was die Zufahrtswege und Stellflächen für die Feuerwehr betrifft, gegeben werden. Eine entsprechende Stellungnahme würde hier Transparenz schaffen.
5. Minderung der Lebensqualität - (Wertminderung der Bestandsimmobilien - Weitere Trennung Unterföhring Süd vom Ortskern)
Die hohe, für Unterföhring unübliche, Bebauungsdichte des Projektes „Wohnen am Mitterfeld“ wird aufgrund der genannten Faktoren (doppeltes bis dreifaches Verkehrsaufkommen, erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung, Parkplatznot) die Lebensqualität für die Anwohner der Neubruchstraße mindern. Entgegen der Darstellung der Planer, wird durch den Wegfall einer direkten Verbindung zwischen der Neubruchstraße und der Mitterfeldallee der südliche Teil von Unterföhring nochmals verstärkt vom Ortskern abgetrennt und noch mehr an den Ortsrand gedrängt. Somit geht das Projekt zu Lasten der Anwohner an der Neubruchstraße und könnte ggf. zu einer Wertminderung deren Bestandsimmobilien führen.

Beschluss: 9:0

Zu 1.) Das Erschließungskonzept sieht nur die Erschließung eines Teils des Planungsvorhabens über die Neubruchstraße vor. Neben Teilen des

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Sondergebietes, die direkt östlich des Knotenpunktes Münchner Straße/ Neubruchstraße angebunden werden, werden nur die südlichen Baufelder (Wohnnutzung zusammen mit der KiTa im WA 4.2) über die Neubruchstraße erschlossen. Weitere Teile des SO, die nördlichen Baufelder sowie das östliche Baufeld WA 6 werden nach Norden an die Mitterfeldallee angebunden. Entlang der Neubruchstraße verkehrt somit nicht die gesamte Neuverkehrsmenge von ca. 2.000 zusätzlichen Anwohnenden. Das Vorhaben „Wohnen am Neubruch 4. Bauabschnitt“ ist in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt (siehe Prognose-Nullfall). Die Verkehrsmenge am westlichen Ende der Neubruchstraße liegt im Analysefall bei ca. 2.500 Kfz-Fahrten/ 24h und erhöht sich im Prognose-Planfall auf 5.400 Kfz-Fahrten/ 24h (Berücksichtigung des Planungsvorhabens und der allgemeinen Verkehrsentwicklung inkl. dem Vorhaben „Wohnen am Neubruch 4. Bauabschnitt“). Ein großer Teil der Verkehrsmehrung (ca. 2.200 Kfz-Fahrten/ 24h) entsteht dabei aus dem Sondergebiet und wird direkt östlich des Knotenpunktes Münchner Straße / Neubruchstraße in die TG geführt. Die TG-Zufahrt des Sondergebiets in der Neubruchstraße befindet sich dabei gegenüber der gewerblichen Bestandsnutzung (AOK, Velocity Group, etc.). Die Neubruchstraße weist auf diesem Abschnitt in jedem Fall ausreichende Straßenbreiten auf.

Auf Höhe der bestehenden Wohnbebauung in der Neubruchstraße ab der TG-Zufahrt des Sondergebiets liegen die Verkehrsmengen auch im Prognose-Planfall bei maximal ca. 3.300 Kfz-Fahrten/ 24h mit einer schrittweisen Abnahme in Richtung Osten durch die bestehenden und zukünftig geplanten TG-Zufahrten. Die Neubruchstraße ist unter Berücksichtigung der künftigen Fahrbahnbreiten und der weiteren Randbedingungen in der Lage die ermittelten Kfz-Verkehrsmengen sowohl im Bestand als auch im Prognose-Planfall abzuwickeln. Als Vergleich: Gemäß RAST 06 sind Straßen bis zu 400 Kfz-Fahrten/ h (ca. 4.000 Kfz-Fahrten/ 24h) als Wohnstraßen zu klassifizieren (Anmerkung: Der westliche Abschnitt der Neubruchstraße (zwischen der Münchner Straße und der Zufahrt zum SO) ist auf der Basis seiner Funktion und Gestaltung einer anderen Straßenkategorie zuzuordnen). Grundsätzlich ist im Bestand der Neubruchstraße, mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 m, eine Zweispurigkeit gegeben. Die Fahrbahn wird jedoch im Bestand durch markierte Stellplätze auf der Nordseite der Straße eingeeengt, sodass sich die nutzbare Fahrbahnbreite in der Praxis teilweise auf 4,5 m und weniger verschmälert, und abschnittsweise keinen Begegnungsfall ermöglicht. Solche Einengungen sind bei entsprechend niedrigen Verkehrsmengen gemäß den verkehrlichen Richtlinienwerken auf bestimmten Abschnittslängen zulässig (die Längen werden hier

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr. Anwe-
 send

Vortrag - Beschluss

eingehalten). Für die nördliche Seite der Neubruchstraße wird im Rahmen der Erschließung für das Plangebiet eine Neugestaltung mit einer Anpassung an die geplanten TG-Zufahrten und die Zufahrten zu den oberirdischen Stellplatzflächen für die Besucherstellplätze vorgenommen werden. Die Umsetzung ist über den städtebaulichen Vertrag geregelt. Im Zuge der neuen Zufahrten in das Planungsvorhaben entstehen mehr Ausweichstellen als dies aktuell der Fall ist, was die verkehrliche Situation weiter verbessert. Sollten sich dennoch in der Praxis Konflikte bei Begegnungsfällen zeigen, könnte der Verkehrsfluss durch die Herausnahme einzelner Kfz-Stellplätze auf der Nordseite der Fahrbahn weiter verbessert werden.

- Zu 2.) Für das Plangebiet müssen die Besucherstellplätze auf den Baugrundstücken selbst und nicht auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen nachgewiesen werden. Die Besucherstellplätze sind im Bebauungsplan festgesetzt. Die genaue Anzahl der Besucherstellplätze wird anhand dieser Festsetzung mit den Bauanträgen errechnet. Die Besucher-Stellplätze werden oberirdisch in den „Fugen“ zwischen den Baukörpern errichtet, so dass kein Nutzungsdruck auf benachbarte Stellplätze entsteht. Für die nördliche Seite der Neubruchstraße wird im Rahmen der Erschließung für das Plangebiet eine Neugestaltung mit einer Anpassung an die geplanten TG-Zufahrten und die Zufahrten zu den oberirdischen Stellplatzflächen für die Besucherstellplätze vorgenommen werden. Die Umsetzung ist über den städtebaulichen Vertrag geregelt.
- Zu 3.) Der Siegerentwurf des 2016 durchgeführten Workshopverfahrens sieht eine Nord-Süd-Verbindung von der Neubruchstraße zur Mitterfeldallee oder den Erhalt des Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogens nicht vor, da dieser im Bestand nicht nur von den Anwohnenden der Neubruchstraße, sondern in starker Form auch von Durchgangsverkehren zwischen der Münchner Straße und der Mitterfeldallee genutzt wird. Ziel der Planung war es, diese Verkehre in das Hauptverkehrsnetz zu verlagern und Durchgangsverkehr durch das Planungsvorhaben zu vermeiden. Ein Offenhalten der Verbindung über den Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen würde die Verkehrsmengen im westlichen Bereich der Neubruchstraße gegenüber der aktuellen Planung deutlich erhöhen. Stattdessen ist eine große zusammenhängende öffentliche Grünfläche in Ost-West-Richtung vorgesehen. Bei den ermittelten Verkehrsmengen im Prognose-Planfall wurde der Wegfall des Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogens berücksichtigt. Sowohl die Durchgangsverkehre als auch die Verkehre der Anwohnenden der Neubruchstraße wurden entsprechend der neuen Verkehrsführung auf das Hauptverkehrsnetz verlagert. Über die Leistungsfähigkeitsberechnungen und die mikroskopische

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Verkehrsflusssimulation konnte für diesen Zustand, unter Berücksichtigung von im Verkehrsgutachten benannten Optimierungsmaßnahmen (u.a. Anpassung der Umlaufzeiten und Optimierung der Koordinierung zwischen den Knotenpunkten), eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung nachgewiesen werden.

- Zu 4.) Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde bereits ein Feuerwehrrettungskonzept mit Aufstellflächen für die Feuerwehr erstellt und mit der Brandschutzdienststelle des Landratsamtes München abgestimmt. Der konkrete Nachweis der Rettungswege ist dann im Baugenehmigungsverfahren zu führen. Der Umbau der Wendeanlage im östlichen Bereich der Neubuchstraße wird mit der Änderung des benachbarten vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit der Nr. 72c/23 durchgeführt werden. Für das Planvorhaben ist der Umbau der Wendeanlage nicht erforderlich.
- Zu 5.) Der Gemeinderat hat mit mehreren Beschlüssen dem Vorhaben, mit seiner am Ortseingang befindlichen Lage, mit Wohnungen für ca. 2.000 Bewohnende, der städtebaulichen Dichte und den geplanten Wandhöhen zugestimmt. Im Bebauungsplanverfahren wurde untersucht, dass die zugelassenen Dichten verträglich sind. Entstehen soll in dem Planungsgebiet ein neues Quartierszentrum, welches auch die umliegenden Nachbarschaften an die Nahversorgung und Einrichtungen des täglichen Bedarfs anbinden wird. Nach dem Rückbau des Containerstandortes als Gewerbegebiet erfährt das Areal zwischen der Mitterfeldallee und der Neubuchstraße eine städtebauliche Aufwertung. Im Sonstigen Sondergebiet werden sich gewerbliche Nutzungen mit Läden und Geschäften ansiedeln und somit kurze Wege für die Versorgung der Bewohnenden im Plangebiet und in der Nachbarschaft erhalten bleiben. Darüber hinaus wird für die neuen Bewohner und Bewohnerinnen sowie die Nachbarschaft eine öffentliche Grünfläche als Erholungsfläche geschaffen, mit Durchquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr. All dies trägt zu einer städtebaulichen Aufwertung dieses Bereichs bei.

Das Schreiben vom 11.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Zu oben näher bezeichnetem Bebauungsplan habe ich ortsplanerisch folgende Bedenken bzw. Anregungen:

1. Die Verkehrsanbindung der Gesamtplanungsfläche bzw. für die künftige Bebauung mit Wohnungen für ca. 2.000 Bürgerinnen und Bürger zuzüglich gewerblicher Nutzung (Einzelhandel usw.) bleibt unverändert an zwei Punkten bestehen, nämlich lediglich über die Neubuchstraße und die Mitterfeldallee (derzeit Penny). Das halte ich für eindeutig zu wenig.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Begründung: Die Verkehrsfrequenz wird mit der vollständigen Bebauung/Nutzung eine deutlich höhere sein, als dies in der Vergangenheit war und zwar zu jeder Tages- und Nachtzeit sowie an Wochenenden und Feiertagen. Trotz eines scheinbar vorliegenden Verkehrsgutachtens habe ich an der ausreichenden Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte erheblichen Zweifel.
2. Zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung soll eine weitere Anbindung im Zuge der Mitterfeldallee (weiter östlich der vorhandenen) geschaffen werden. Begründung: Der bestehende und bepflanzte Lärmschutzwall war ortsplanerisch im Zuge der Bebauungsplanung für Unterführung-Süd nur notwendig und geschaffen worden, weil südlich davon das damalige Gewerbegebiet KIESA/Überland dies aus Immissionsschutzgründen erfordert hat. Eine Lärmschutztrennung zwischen mittlerweile zwei Wohngebieten ist überflüssig geworden. Der Wall mit Bepflanzung kann in den wesentlichen Teilen aus ökologischen Gründen erhalten bleiben, muss jedoch im Falle einer zusätzlichen Anbindung einen Einschnitt bekommen. Dazu wird eine Umplanung im derzeitigen Bebauungsplanentwurf notwendig werden.
3. Die Festlegung der Flächen für die sog. SoBoN-Nutzung der Gemeinde ausschließlich an der Ostseite des Planungsgebietes (und somit unmittelbar an der Flughafen-S-Bahn ohne Tunnel !!!) finde ich für die Errichtung von (bezahlbaren) Wohnungen durch die Gemeinde schon nahezu diskriminierend. Begründung: Bei der Größe des Planungsgebietes von rund 100.000 m² gibt es genügend alternative (Teil-) Flächen für den gemeindlichen Wohnungsbau, eingebettet im gesamten Areal um „eingestreut“ SoBoN-Quartiere vorzusehen. Die Realisierung für die Gemeinde könnte dabei auch in zeitlich voneinander getrennten Abschnitten erfolgen.

Beschluss: 9:0

- Zu 1.) Der Nachweis zur Leistungsfähigkeit erfolgte im ersten Schritt in Form einer Einzelknotenpunktbetrachtung nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Da in diesem Verfahren die Wechselwirkungen zwischen den Knotenpunkten nicht berücksichtigt werden können, wurde ergänzend eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation durchgeführt. Im Ergebnis ist die Leistungsfähigkeit aller betrachteten Knotenpunkte nachgewiesen, sofern eine Optimierung der Koordinierung sowie eine Anpassung der Signalprogramme an verschiedenen Knotenpunkten erfolgt.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Zu 2.) Eine zusätzliche östlich gelegene Erschließung des neuen Planungsvorhabens an die Mitterfeldallee, würde eine Entlastung am Knotenpunkt Mitterfeldallee/ Straßäckerallee zur Folge haben. Da der benannte Knotenpunkt jedoch mit den vorgeschlagenen Optimierungen selbst mit einem Rückbau der Zufahrt aus dem Planungsgebiet auf einen Fahrstreifen eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung ermöglicht, ist ein zusätzlicher Erschließungsknoten an die Mitterfeldallee nicht erforderlich.
- Zu 3.) Neben dem beschriebenen, an der Ostseite des Quartiers befindlichen gemeindlichen Baugebiet WA 6, wurde das mittig liegende WA 4.2 ebenfalls von der Gemeinde erworben. Hier ist neben Wohnen auch eine Kita geplant. Aufgrund der bestehenden und hinzukommenden Immissionen aus Straßenverkehrslärm und Schienenlärm sowie Gewerbelärm sind für das gesamte Plangebiet Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorgesehen, diese beinhalten auch grundrissorientierte Lösungen, so dass keine Gesundheitsgefährdung gegeben ist.

Das Schreiben vom 16.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

1. Städtebauliche Bewertung
- 1.1 Kritik am Planungsentwurf:

Das geplante Wohn- und Gewerbequartier „Neues Mitterfeld“ soll auf dem ehemaligen Kiesagelände mit einer Fläche mit ca. 118.634 m² angesiedelt werden. Das Baugebiet erstreckt sich nördlich bis zur Mitterfeldallee, wo es durch eine anthropogene Anschüttung optisch und topografisch vom Rest der Gemeinde abgegrenzt wird. Der circa 680 Meter lange, etwa 34 Meter breite und im Osten bis auf sechs Meter Höhe ansteigende Wall diente wohl ursprünglich dazu, das unattraktive Containerdepot visuell und lärmschutztechnisch vor der übrigen Gemeinde zu verbergen. In wie weit die das neue Baugebiet verschattende Aufsandung nach Auflösung des Containerdepots aus städtebaulicher Sicht noch sinnvoll und vor allem wünschenswert ist, ist fraglich. Laut Bebauungsplan muss der Wall aufgrund einer Haselmauspopulation erhalten werden. Im Süden soll das neue Quartier von der Neubuchstraße begrenzt werden, einer 6,5 m breiten Gemeindestraße, die als Sackgasse in einen Wendehammer mündet. Die Neubuchstraße wird durch eine dichte, vierstöckige Stangenbebauung entlang der Südseite geprägt. Im Osten wird das Baugebiet durch die S-Bahn-Trasse zum Flughafen und im Westen durch die vierspurige Hauptstraße der Gemeinde, die Münchner Straße begrenzt. Als Bauziel nennt der für das „Neue Mitterfeld“ erstellte Bebauungsplan unter anderem: „Insgesamt soll hier ein Wohn- und

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Nahversorgungsstandort mit hoher städtebaulicher und landschaftsplanerischer Qualität sowie einer eigenen Identität in kompakter, flächenschonender Bauweise, im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung, mit geeigneter Erschließung entstehen." Martin Becker vom Münchner Merkur zitiert den Gemeinderat Unterföhring in seinem Artikel „Platz frei fürs ‚Neue Mitterfeld‘" vom 09.01.2025 dazu folgendermaßen: „Die Kernidee ist es, nicht nur die bis dato komplett versiegelten Flächen aufzuwerten, sondern auch eine Verbesserung der Wohnsituation für die Nachbarschaft zu realisieren. Das ‚Neue Mitterfeld‘ ist, so heißt es im Bebauungsplanentwurf der Gemeinde, ‚dreiseitig umgeben von überwiegend neu errichteten Wohngebieten‘. Die werden, bislang durch den Containerpark getrennt, künftig miteinander verbunden; es werde ‚die derzeitige Lücke im Siedlungskörper geschlossen‘, so die Gemeinde-Sicht."
- 1.2 Die oben genannten Qualitäten scheinen leider nur in der Vorstellungskraft der Gemeinderatsmitglieder Unterföhrings und des Bauinvestors zu existieren, denn in der Planung lassen sie sich in keiner Weise erkennen. Im Gegenteil, die Baukörper des neuen Quartiers verschließen das Baugebiet zu allen Seiten, anstatt es zu öffnen. Aus gestalterischer Sicht werden riesige Monolithe, bestehend aus ineinandergreifenden L-förmigen Körpern, mit nur sehr kleinen Durchlässen geschaffen, deren viel zu kleine Innenhöfe aufgrund der vier- bis sechsstöckigen Bauweise ständig verschattet sind.
- 1.3 In der den Bebauungsplan begleitenden Beschattungsstudie wurde wohl deswegen nur ein kleiner Planausschnitt bearbeitet und nicht der ganze Komplex, wodurch diese Beschattungsstudie nutzlos ist. Deshalb ist auch nicht geklärt, inwieweit die neu errichteten drei Häuser nördlich der Mitterfeldallee, durch das fünfstöckige Projekt schattentechnisch beeinflusst werden. Es muss deshalb bezweifelt werden, dass die entsprechenden DIN-Normen dazu bei der Planung respektiert wurden.
- 1.4 Die östliche Grenze des neuen Quartiers wird von einer besonders deprimierenden Wohnumgebung in Form von sozialem Wohnungsbau geprägt. Laut Bebauungsplan beabsichtigt die Gemeinde Unterföhring dort einen sechsstöckigen Riegel von 86 Metern Länge zu errichten, der aufgrund der Lärmbelästigung durch die S-Bahn-Trasse hinter einer Lärmschutzwand verborgen werden muss. Die Fenster, die zur Ostseite hin geplant werden, dürfen sich deshalb nicht öffnen lassen. Hier wird geförderter Wohnbau als Lärmschutz für kaufkräftige Eigentümer missbraucht. Das hat nichts mehr mit Wohnqualität zu tun und formt die vulnerable Gruppe, die dort wohnen muss, nachhaltig auf negative Weise. Eine soziale Durchmischung mit den finanzkräftigen

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Eigentümern des restlichen Wohngebiets wird auf diese Weise unterbunden, was einem zeitgemäßen städtebaulichen Konzept vollkommen widerspricht.
- Eine weitere Lärmschutzwand haben auch die Anwohner der Münchener Straße gegenüber des geplanten Gewerbeneubaus zu erwarten. Inwieweit eine solche Nothilfemaßnahme die Wohnqualität der Umgebung erhöhen soll, bleibt ein Rätsel.
- 1.5 Bezugnehmend auf die Gegebenheiten des Planungsgebiets wäre ein sich öffnender, heterogener Entwurf, der das neue Quartier an bestehende Gemeindegebiete anschließt, sowie geförderten und frei finanzierten Wohnbau miteinander verbindet, statt ihn trennt, erfreulich gewesen. Stattdessen hat man sich für eine sehr stark verdichtete, abweisende und bis zum Anschlag versiegelte Bebauung entschieden, die an Gated Communities nach amerikanischem Vorbild erinnert. Eine "derzeitige Lücke im Siedlungskörper" wird durch diesen Entwurf sicher nicht geschlossen, stattdessen wird ein riesiger abgeschlossener Wohnkomplex geschaffen, der an Sattelitenstädte wie Neuperlach Süd erinnert. Durch die teilweise sechs Stockwerke hohe Bebauung fügt sich das Projekt nicht mehr ins Ortsbild ein.
- 1.6 Die einzige Entzerrung des neuen, stark verdichteten Quartiers besteht in einem innen liegenden, längs verlaufenden Grünstreifen zwischen den Baukörpern, den der Bebauungsplan folgendermaßen lobt: „Die Freiflächenplanung sieht einen eigens für das Planungsgebiet entworfenen innenliegenden öffentlichen Park vor. Dabei erfolgt der Hauptzugang in das Planungsgebiet im Westen über eine großzügige Platzfläche an der Münchner Straße, die so gestaltet ist, dass sie einen Blick auf den Park bietet und zum Flanieren einlädt“. Der Münchner Merkur zitiert in diesem Zusammenhang die Gemeinde-Sicht, „die sich freut, dass ein großzügiger Park das geplante Quartier durchzieht - mit positiven Effekten auf Mikroklima und Lärmschutz. Bei der Planung von Grün- und Freiflächen geht es nun um Details. In der Planrealität ist der Eingang zum „Park für Alle“ jedoch kaum sichtbar, selbst wenn man auf dem „Platz“, sprich der Freifläche des neuen Gewerbegebiets, steht. Diese Grünanlage soll angeblich der Allgemeinheit zur Erholung dienen, kann aber außerhalb des „Neuen Quartiers“ kaum wahrgenommen werden. Die Grünfläche wird gemäß den Planungszielen des Bebauungsplans als: „zentraler Park als großes Verbindungselement der einzelnen Wohnnachbarschaften, zu den zentralen Einrichtungen sowie als Erholungsfreifläche für alle“ bezeichnet. Dieser „Park“ ist in Wirklichkeit ein eher durchschnittlich groß geratener Grünstreifen. Ein öffentlicher Park zeichnet sich dadurch aus, dass er offen und nicht abgegrenzt ist, wie in diesem Fall. Laut

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- landläufiger Meinung ist beispielsweise der Englische Garten mit seinen 375 ha ein Park. Im Englischen werden Grünstreifen, wie der hier geplante, manchmal als „Neighborhood Parks“ bezeichnet. Sie haben meist eine Größe von 5-10 Acres, was etwa 4 ha entspricht. Nicht einmal dieser entgegenkommenden Definition von einem Park kann der Grünstreifen im „Neuen Mitterfeld“ entsprechen.
- 1.7 Warum man vom ursprünglichen Plan des Grünzugs in Nord-Südausrichtung durch Unterföhring, der die Moosstraße mit der Mitterfeldallee verbunden hätte, abgekommen ist, ist weder gestalterisch noch ökologisch nachvollziehbar. Die Verbindung zwischen Moosstraße und Neubruchstraße war bereits zu Baubeginn der Föhringer Höfe fertiggestellt worden. Die Einengung des Straßenquerschnitts auf eine Fahrbahn in der Neubruchstraße sollte den Fußgängerübergang von einem Grünzug zum anderen erleichtern. Diese planerische Lösung hätte die verschiedenen Quartiere miteinander verbunden, statt sie zu trennen und würde eine durchgängige Grünfläche für alle Einwohner, nicht nur die des „Neuen Mitterfelds“ bieten. Zudem hätte dieser Grünzug die dichte abweisende Bebauung des „Neuen Mitterfelds“ wenigstens zur Neubruchstraße hin aufgelockert.
- 1.8 Zusammenfassung:
Es soll eine sehr urbane, stark verdichtete, teils sechs Stockwerke hohe, plumpe und massive Klotzbebauung, ähnlich dem Prinz-Eugen-Park an der Cosimastraße in München, mit gefördertem sowie frei finanziertem Wohnraum geschaffen werden. Anstatt auf Wohnqualität und ausreichende Freiflächen zwischen den einzelnen Gebäuden zu achten, wird das „Neue Mitterfeld“ über das erträgliche Maß und weit darüber hinaus mit Bebauung jenseits der vorgeschriebenen GFZ und GRZ zugebaut und der Boden bis zum absoluten Maximum versiegelt. Zum Vergleich: im Prinz-Eugen-Park in München wohnen ca. 4.000 Menschen auf einer Fläche von 30 ha, wovon 12 ha öffentliche Grünfläche und 15 ha Bauland sind. Im Neuen Mitterfeld dagegen sollen 2.000 Menschen auf einer Fläche von knapp 12 ha leben, wobei die Grünflächen einen sehr viel geringeren prozentualen Anteil ausmachen sollen. Die Wohndichte des „Neuen Mitterfelds“ ist demnach also wesentlich höher als die eines urbanen Neubaugebietes in der Landeshauptstadt. Führt man sich das Projekt Prinz-Eugen- Park visuell vor Augen, kann man sich die zukünftige Dimension des Neuen Mitterfelds, hinsichtlich der Dichtigkeit der Bebauung und Höhe veranschaulichen. Ein so überdimensioniertes, urbanes Projekt auf so geringer Fläche überfordert die kleine Gemeinde Unterföhring infrastrukturell und steht in keinem Verhältnis zum benötigten

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Wohnraum. Die gemeindeseitige Beschreibung des Bebauungsplans bildet leider nicht die im Plan dargestellte Realität ab, sondern beschönt diese wie ein Verkaufsprospekt. Beim „Neuen Mitterfeld“ handelt es sich um ein reines Bauträgerprojekt, das die Wohnungsknappheit im Großraum Münchens vorschiebt um mit einer dichten Bebauung den höchstmöglichen Gewinn für den Inverstor zu erzielen. Die wenig objektiven und dem Bauträger geneigten begleitenden Gutachten sollen einen Mehrwert des Projekts für die Gemeinde und die Bewohner suggerieren, den es leider nicht gibt. Die Nachteile des Projekts in Bezug auf fehlende infrastrukturelle Voraussetzungen, wie Fahrradwege, ÖPNV- Anbindungen und Parkplätze werden entweder unter den Teppich gekehrt oder der Allgemeinheit statt dem Bauträger auferlegt. Die Bedürfnisse vulnerabler Gruppen im geförderten Wohnungsbau werden überdies vernachlässigt. Eine "Verbesserung der Wohnsituation für die Nachbarschaft" wie vom Gemeinderat Unterföhring behauptet, stellt sich durch dieses Projekt nicht dar.

1.9

Gefahren:

Insgesamt würden auf dem Areal „Neues Mitterfeld“ mit ca. 2.000 Einwohnern, den bereits bestehenden Föhringer Höfen sowie den Terrassengärten sowie dem noch in der Planung befindlichen neuen Quartier „Wohnen am Neubruch“ mit geschätzten 500 zusätzlichen Einwohnern mehr als ein Viertel der Gesamtbevölkerung Unterföhrings auf etwa 18 ha Fläche leben. Das birgt die Gefahr der Ghettoisierung dieses Wohngebiets und wird zu Spannungen in der Bevölkerung führen. Da aus dem Bebauungsplan nicht zu entnehmen ist, ob die Bewohnerzahlen des geförderten Wohnbaus bereits miteingerechnet sind, muss man mit eher noch größeren Zahlen rechnen. Die KFZ- Belastung in der Neubruchstraße würde ein unerträgliches Maß erreichen, außerdem führt die mangelnde Infrastruktur bezüglich des ÖPNV, von Fahrradwegen, mangelnden PKW-Stellplätzen zu Chaos sowie Stress und vermindert dadurch die Lebensqualität in diesem Areal. Warum und für wen die Gemeinde Unterföhring so viele Wohnungen bauen lassen will, bleibt auch nach intensivem Studium des Bebauungsplans ein Geheimnis. Die vorhandene Infrastruktur der Gemeinde Unterföhring ist für weitere 2.500 Anlieger der Neubruchstraße unzureichend. Es werden gemeindeseitig keine Anstalten unternommen, die Infrastruktur hinsichtlich ÖPNV und Fahrradwegen, zumindest im Süden von Unterföhring zu ertüchtigen. Aus der Begründung des Bebauungsplans mit integriertem Grünordnungsplan Nr. 92/21 „Wohnen und nicht störendes Gewerbe im Neuen Mitterfeld“ lässt sich dazu entnehmen:

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

„Als eine nördlich an die stark wachsende Landeshauptstadt München angrenzende Gemeinde, ist die Nachfrage nach (bezahlbarem) Wohnraum auch in Unterföhring deutlich spürbar. Mit dem Neubauprojekt ‚Neues Mitterfeld‘ möchte die Eigentümerin ca. 980 Wohnungen für ca. 2.000 neue Einwohnerinnen und Einwohner errichten. Trotz der tiefer liegenden Bevölkerungsprognose für die Gemeinde wird das Neubauprojekt als notwendig und verträglich eingeschätzt, um einerseits den Wohnungsdruck aus der Stadt München abfedern zu können, als auch Wohnmöglichkeiten für die Arbeitnehmenden der vor Ort ansässigen Unternehmen zu bieten.“ Im Bayerischen Landesplanungsgesetz ist dazu geregelt, dass Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen sind und die Grundsätze der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen sind (Art. 3 Abs. 1 Satz 1 BayLplG, vgl. auch § 1 Abs.4 BauGB):

„Bedarf begründen und berechnen: Auseinandersetzung mit den Struktur- und Entwicklungsdaten der Kommune aus denen ggf. ein Erfordernis zur Ausweitung der Siedlungsflächen abgeleitet werden kann. Dies sind insb. die aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik (LfStat), die Bevölkerungsentwicklung der letzten zehn Jahre sowie die durchschnittliche Haushaltsgröße. Auf Grundlage der zusammengetragenen Fakten sollte eine Annahme getroffen werden, wie sich die Bevölkerung im Planungszeitraum voraussichtlich entwickeln wird. Auf dieser Basis wird ein entsprechender Flächenbedarf ermittelt“.

- 1.10 Auch die Behauptung, die Errichtung des „Neuen Mitterfelds“ wäre für Arbeitnehmer vor Ort notwendig, ist absurd. In der Regel haben die in Unterföhring arbeitenden Menschen schon eine Wohnung und sind nicht obdachlos. Es ist davon auszugehen, dass Personen, die in einem so urbanen Neubaugebiet wie dem „Neuen Mitterfeld“ wohnen sollen, die tatsächlich urbanen Gebiete der Stadt München bevorzugen, zumal Unterföhring mittlerweile auch keine geringeren Mietpreise mehr aufweisen kann. Obwohl eine Bedarfsermittlung über Wohnraum eine zwingende Notwendigkeit ist, findet sich kein Nachweis über den tatsächlichen Wohnraumbedarf der Gemeinde Unterföhring im Bebauungsplan. Auch wenn Unterföhring laut Gutachten zu „Gebiet[en] mit angespannten Wohnungsmärkten in Bayern“ zählt, ist es nicht Aufgabe der Gemeinde den Wohnraumbedarf der Stadt München zu decken:

Dazu findet sich im Vorentwurf der .1 Änderung des Flächennutzungsplans Teil B vom 15.06.2023:

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

„Der § 201a BauGB legt fest, dass ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt dann vorliegt, wenn die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen in einer Gemeinde zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist. Mit der Umstrukturierung des Bereichs des ehemaligen ‚Kiesageländes‘ soll ein positiver Beitrag für den angespannten Wohnungsmarkt geleistet werden.“ Leider ist nicht ganz klar, ob dieser Flächennutzungsplan überhaupt gültig ist, weil dort von der Gemeinde Putzbrunn die Rede ist:

„Die Neuausweisungen der Änderungsbereiche 4 und 5 orientieren sich an den LEP- Grundsätzen und Zielen 3.1 und 3.3. Der enorme Siedlungsdruck in der Region und die hohe Nachfrage junger Familien aus Putzbrunn nach Wohnraum erfordern zusätzlich zur Innenentwicklung eine angemessene Weiterentwicklung der gewachsenen Siedlungsstrukturen durch Ortserweiterungen im Bereich der Waldkolonie und im Bereich von Oedenstockach. Eine Zersiedelung der Landschaft wird hierbei vermieden, die neuen Siedlungsflächen werden in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten ausgewiesen.“ Im neuen Mitterfeld hingegen soll überwiegend frei finanzierter Wohnraum in Form von Eigentumswohnungen geschaffen werden. Das schreibt auch Martin Becker in seinem Artikel für den Münchner Merkur vom 09.01.2025:

„Das Interesse an dem Projekt der HVI Unterföhring GmbH, die das elf Hektar große Areal erworben hat und dort 980 Wohnungen für rund 2.000 Menschen bauen will, ist groß. Zu einer Info-Veranstaltung kurz vor Weihnachten kamen rund 200 Leute, viele wollten wissen: Ab wann kann man denn eine Wohnung kaufen?“

1.11 Forderung:

Da im Bebauungsplan kein Nachweis darüber erbracht wurde, dass so viele Wohnungen in Unterföhring benötigt werden, muss die geplante Bebauung auf die von der BauNVO für nicht Kerngebiete empfohlenen GRZ von 0,4 vermindert werden, möglichst durch kleinere und niedrigere Baukörper mit weniger Bodenversiegelung und mehr Grünflächen zwischen den einzelnen Gebäuden. Ebenso soll die GFZ verringert werden, eine fünf- oder gar sechsstöckige Bebauung ist für die Umgebung unverträglich. Die GRZ in den gegenüberliegenden Föhringer Höfen beschränkt sich ebenfalls auf 0,4, daher ist nicht nachvollziehbar warum für das „Neue Mitterfeld“ andere Maßstäbe gelten sollen. Der Wohnraumbedarf für das „Neue Mitterfeld“ muss genau ermittelt werden und der Bebauungsplan dementsprechend an eine reale Prognose angepasst werden. Außerdem darf eine geplante Abgrenzung und Ausnutzung des sozialen Wohnungsbaus nicht stattfinden.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

2. Verkehrserschließung Neues Mitterfeld:
- 2.1 Kritik an der Planung für PKW

Die verkehrstechnische Erschließung des neuen Quartiers soll im Norden durch eine neu geschaffene, verkehrsberuhigte Straße, die parallel zur Mitterfeldallee läuft, erfolgen. Im Süden ist eine Erschließung der neuen Wohnbebauung und des Gewerbes über die Neubuchstraße angedacht. Die Neubuchstraße ist eine, bis auf eine verkehrsberuhigende Verengung in der Mitte, etwa 6,5 m breite Ortsstraße mit durchgehenden Stellplätzen auf der Nordseite und mündet als Sackgasse in einem Wendehammer. Momentan wird die Neubuchstraße von den Bewohnern der Quartiere Föhringer Höfe und Terrassenhöfe sowie den Anliegern der Gewerbebetriebe am Anfang der Neubuchstraße befahren. Sollte das Quartier „Neues Mitterfeld“ wie derzeit geplant, umgesetzt werden, muss die Neubuchstraße zusätzlich den täglichen KFZ-Verkehr von etwa 2.500 Anwohnern des „Neuen Mitterfelds“, den Anliegern für das neue Gewerbegebiet, sowie den Bewohnern des vierten Bauabschnitts Neubuchstraße mit geplanten 166 Wohnungen, und dazu mindestens zehn zusätzliche Tiefgaragen Ein- und Ausfahrten, verkraften. Die den Bebauungsplan begleitende Verkehrsstudie der Firma Gevas Humberg & Partner hat ergeben, dass die Neubuchstraße derzeit einer KFZ-Auslastung von 2.500 KFZ-Fahrten pro 24h ausgesetzt ist. Im Vergleich ist die südlich parallel verlaufende Siedlerstraße momentan lediglich einer Belastung von 600 KFZ/24h ausgesetzt. Sogar für die derzeitige KFZ- Auslastung ist die Neubuchstraße also schon stark belastet. Sollte das Bauvorhaben gemäß der derzeitigen Planung umgesetzt werden, kann man in der Neubuchstraße mit einer Verdoppelung, vielleicht sogar einer Verdreifachung der KFZ-Belastung rechnen, was den Verkehr dort zum Erliegen bringen würde. Die Gefahr von Unfällen würde steigen, die Schadstoff- bzw. Lärmbelastung könnte sich signifikant erhöhen.
- 2.2 Bereits vor Baubeginn der beiden neuen Quartiere, die über die Neubuchstraße erschlossen werden sollen, hat die Firma Müller BBM in ihrem, den Bebauungsplan begleitenden Schallschutzgutachten Verkehrslärmemissionen über den Richtwert von 60 db(A) hinaus in der Neubuchstraße gemessen. Der Grenzwert von 64 db(A) gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV wird also durch das höhere PKW-Aufkommen sicherlich dauerhaft überschritten werden. Eine Prognose bzw. Vorschläge zur Unterbindung der Emissionen finden sich leider im Gutachten der Müller-BBM nicht. Der Gesetzgeber schreibt dazu:
„Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet" (§2 16. BImSchV). Gemäß 16. BImSchV gelten für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen die Anforderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist wesentlich, wenn [...] durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird." Das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg schreibt dazu in seiner Städtebaulichen Lärmfibel:

„Die Kraftfahrzeugmenge hat einen großen Einfluss auf die Lärmbelastung. Dabei erhöht eine Verkehrsverdoppelung den Lärmpegel um 3dB, und umgekehrt verringert sich der Lärmpegel um 3 dB, wenn sich die Verkehrsmenge halbiert... Die Verkehrsmenge kann beispielsweise dadurch vermindert werden, dass neben einer fußgängergerechten Stadtplanung (attraktive Fußwegeverbindungen wenn möglich abseits der Hauptverkehrsstraßen, breite Gehwege, Fußgängerzonen) ein leistungsstarkes Fahrradwegenetz und ein attraktives ÖPNV-Angebot eingerichtet werden...So sollte bereits bei der Planung die Möglichkeit zur Schaffung z. B. von P&R-Plätzen einbezogen werden, um Berufspendlern das Umsteigen auf den öffentlichen Personennahverkehr (Schienenverkehr, lärmarme Busse) zu erleichtern. Eine geringere Verkehrsmenge lässt sich auch im Rahmen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durch die Änderung der Erschließung von Wohngebieten erreichen. Die Erschließungsstraßen dürfen dabei keinen Durchgangsverkehr ermöglichen. Dieser kann dann auf Hauptstraßen durch weniger schutzbedürftige Zonen geführt werden. Die Lärm mehrbelastung auf der außerhalb des Wohngebietes vorbeiführenden Hauptstraße ist im Vergleich zu einer Planungslösung mit einer durch die Wohnbebauung führenden Durchgangsstraße in der Regel gering. Die Lärmreduzierung im beruhigten Wohngebiet fällt dagegen höher aus.“

- 2.3 Daher ist nicht nachvollziehbar, dass der Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen, die gewundene Verbindungsstraße zwischen der Neubuchstraße und der Mitterfeldallee, laut Bebauungsplan verschwinden soll, obwohl die Straße für die Erschließung des „Neuen Mitterfelds“ eine entscheidende Rolle spielen könnte. Von Einheimischen wird der Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen oft zu

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Spitzenverkehrszeiten genutzt, um Staus auf der Münchener Straße zu umfahren oder um die derzeit noch vorhandenen Geschäfte, wie den Super-, den Getränke- bzw. Textilmarkt oder die Packstation zu erreichen. Der Wilhelm-Kemmelmeyer- Bogen verbindet also einerseits den südlichen Teil Unterföhrings mit dem restlichen Gemeindegebiet und entzerrt gleichzeitig den Stoßverkehr. Er ist eine kleine, aber wichtige Verbindung durch Unterföhring und könnte verkehrstechnisch eine entlastende Alternative zur Erschließung des neuen Quartiers leisten, indem man ihn beibehält. Über den Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen ließe sich mittels einer kleinen Stichstraße das neue Quartier zentral durch die Mitte erschließen. Geht man davon aus, dass das neue Wohngebiet zu groß geplant wurde, bliebe auf diese Weise dennoch ausreichend Platz für Grünflächen. Der Grünstreifen in der Mitte des neuen Quartiers würde zwar durchtrennt werden, aber eine solche Erschließung wäre verträglicher und auch sinnvoller für alle Beteiligten. Da die Erschließung dann nicht mehr durch die Neubuchstraße erfolgen würde, würde das eine Entlastung für die Bewohner der Neubuchstraße bedeuten. Ein weiterer Vorteil wäre, dass die verkehrsberuhigte Straße im Norden des Baugebiets nicht mehr notwendig wäre. Auf diese Weise wäre das Gewerbegebiet von der Wohnbebauung getrennt, was zeitgemäßen städtebaulichen Erkenntnissen von der Trennung von Wohnraum und Gewerbe entspräche, indem den Bewohnern Lärmschutz von der Gewerbenutzung ermöglicht wird.

2.4 Ein weiterer gravierender Fehler im Erschließungskonzept des „Neuen Mitterfelds“ stellt die nördliche Ausleitung aus dem Gewerbegebiet dar. Statt den Nutzern des Gewerbes, die wieder ins Zentrum Unterföhrings zurückfahren möchten, die Möglichkeit zu geben, links in die Mitterfeldallee und danach rechts auf die Münchner Straße abzubiegen, wird der Verkehr zurück ins Zentrum Unterföhrings durch die auf 30 km/h beschränkte Straßäckerallee geleitet. Dort befinden sich mehrere Betreuungseinrichtungen für Kinder und Schüler, deren Wohl durch das stärkere Verkehrsaufkommen gefährdet würde.

2.5 Kritik Festsetzung Stellplätze und Mobilitätskonzept:
Um sich von der gesetzlich vorgeschriebenen Anzahl von Parkplätzen im „Neuen Mitterfeld“ zu entbinden, hat die Gemeinde Unterföhring hierzu per Satzung folgenden Schlüssel erlassen:

- für Wohnungen bis 30 m² Wohnfläche: 0,5 Stellplatz je Wohnung, zuzüglich 10 % für Besuchende
- für Wohnungen von 30 m² bis 65 m² Wohnfläche: 1 Stellplatz je Wohnung, zuzüglich 10 % für Besuchende

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- für Wohnungen ab 65 m² Wohnfläche: 2 Stellplätze je Wohnung, zuzüglich 10 % für Besuchende
- für Wohnungen im Modell „Wohnen Plus“: 0,5 Stellplatz je Wohnung, zuzüglich 10 % für Besuchende.

Dies ergibt gemäß Satzung einen Stellplatzbedarf von 2.152 Stellplätzen.

In ihrer nichtöffentlichen Sondersitzung vom 11.03.2024 reduzierte die Gemeinde den Stellplatznachweis nochmal herunter, nämlich auf 1.920 Stellplätze insgesamt. Darauf entfallen 1.497 Stellplätze auf die Bewohner und 150 Besucherparkplätze, die restlichen Stellplätze sind für die gewerbliche Nutzung geplant. Diese weitere Reduzierung soll durch die Vorlage eines den Bebauungsplan begleitenden Mobilitätskonzepts gerechtfertigt werden, bleibt aber die gesetzliche Grundlage schuldig. Vielmehr macht es den Eindruck, dass die Anzahl der Parkplätze im Nachhinein an die von der Investa GmbH Unterföhring gewünschten Bauentwürfe angepasst wurden. Gleiches gilt für das verkehrstechnische Erschließungskonzept: der kostbare Baugrund darf auf keinen Fall in irgendeiner Form reduziert werden, auch wenn es zu Lasten der Lebensqualität der Anwohner geht. Die Mobilitätsstudie der Firma VEOMO legt in Unterföhring einen aktuellen Pkw-Besitz pro Person 0,42 (privat) bzw. 0,63 (privat & gewerblich) und einen zukünftigen Erwarteten Pkw- Besitz pro Haushalt Projektgebiet (Haushaltsgröße: 1,9): 0,8 (privat) bzw. 1,2 (privat & gewerblich) zugrunde. Allein deshalb ist der Stellplatzschlüssel schon absolut unangebracht und nicht vorausschauend geplant. Leider werden die prognostizierten Zahlen weder fundiert noch begründet, es ist auch unklar zu welchem Zeitpunkt die Prognose in Kraft tritt. Wichtig ist in diesem Zusammenhang allerdings der demografische Spiegel Unterföhrings, der sich durch die jahrelange kostenlose Kinderbetreuung deutlich von vergleichbaren Gemeinden unterscheidet. Von den 2024 durch das Bayerische Landesamt für Statistik erhobenen 11.600 Einwohnern Unterföhrings sind 2.200 Einwohner unter 18 Jahre alt. Da Minderjährige in der Regel noch kein Auto besitzen, wird die Statistik bzw. Zukunftsprognose der VEOMO stark verfälscht und der zukünftige PKW-Besitz in Unterföhring als zu gering erachtet. Eine Studie über den Pkw-Besitz und Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau der Stiftung Lebendige Stadt aus dem Jahr 2024 ergab unter anderem, dass 51 % der Haushalte des Prinz- Eugen-Parks in München trotz Mobilitätskonzept und Trambahnhaltestelle vor der eigenen Haustür immer noch einen eigenen PKW besitzen und 9% sogar zwei PKW. Wenn also die Bürger in einer Großstadt wie München trotz einer sehr guten ÖPNV-

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Anbindung immer noch auf ihren eigenen PKW bestehen, wie kann man dann in der VEOMO Studie das Autoverhalten der Münchener auf eine in jeder Hinsicht infrastrukturell unterversorgte Gemeinde wie Unterföhring übertragen? In ihrer Fallstudie resümiert die Stiftung Lebendige Stadt dazu: „Zentrales Kriterium für autoreduziertes bzw. - freies Wohnen ist das Vorhandensein von ÖPNV und Nahversorgung. Als Voraussetzung für die optimale Wirkung von Mobilitätskonzepten gilt ein ausreichendes ÖPNV- Angebot (Taktung, Fahrzeiten, Komfort) und eine fußläufig erreichbare Nahversorgung. Nur so werden Menschen ihr bestehendes Mobilitätsverhalten ändern und auf den Besitz eines privaten Pkw verzichten. Gleichwohl ist die Mobilität von Bewohnenden nicht auf das Quartier reduziert, sondern auch darüber hinaus zu bedenken. Für den Erfolg eines Mobilitätskonzepts ist eine ganzheitliche Betrachtung notwendig, die bereits in der Planungsphase beginnt.“ Leider bezieht sich das Mobilitätskonzept des Bebauungsplans „Neues Mitterfeld“ nur auf das Planungsgebiet und nicht auf das gesamte Gemeindegebiet, geschweige denn an die angrenzenden Gemeinden. In der Neubuchstraße herrscht schon jetzt große Parkplatznot, die sich mit der Fertigstellung des neuen Quartiers enorm erhöhen wird. Laut Bebauungsplan Nr. 72/03 aus dem Jahr 2003 wurde keine konkrete Verortung der 10 % Besucherstellplätze für das Quartier Föhringer Höfe BA1 angegeben, es findet sich in der Begründung des Bebauungsplans lediglich folgende Erklärung: „Von den 230 nach Schlüssel erforderlichen privaten Stellplätzen werden mit Zustimmung der Gemeinde nur 218 Stellplätze realisiert, um die Grünflächenversiegelung gering und die Qualität der Grünflächen hoch zu halten. Gleiches gilt für die Besucherstellplätze.“ Da es sich bei den Längsparkplätzen vor der nordseitigen Riegelbebauung in der Neubuchstraße mit Ausnahme von fünf Parkplätzen für Besucher ausschließlich um die privaten Parkplätze des BA 1 Neubuchstraße handelt, sind die dementsprechenden Besucherparkplätze auf der Nordseite der Neubuchstraße zu verorten. Sollte das „Neue Mitterfeld“ die neu errichteten Parkplätze auf der Südseite der Neubuchstraße als Besucherparkplätze für sich selbst beanspruchen, wird die Parkplatznot aller Wahrscheinlichkeit zukünftig noch steigen. Der Bedarf an Parkplätzen kann bereits jetzt nicht gedeckt werden und wird in Zukunft um ein Vielfaches steigen. Dies ist ein weiterer Beweis dafür, dass die Neubuchstraße für die Erschließung des „Neuen Mitterfelds“ vollkommen ungeeignet ist.

2.6

Forderung:

In naher Zukunft ist nicht zu erwarten, dass der ÖPNV oder ein Mobilitätskonzept angesichts der Steigerung der Einwohnerzahlen

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

durch die beiden neuen Bauprojekte in Unterföhring Süd einen Beitrag zur Verringerung der Autodichte in Unterföhring leisten kann, ganz im Gegenteil wird sich durch die Erhöhung der Bewohnerzahlen auch die Anzahl der PKW erhöhen. Daher muss die ungerechtfertigte Reduzierung der Stellplätze zurückgenommen werden. Es ist Aufgabe des Investors, die Parkplätze auf seinem Baugrund nachzuweisen und nicht die der Einwohner Unterföhrings, sich zu Gunsten der neuen Anwohner einzuschränken. Ein Mobilitätskonzept mit bunten Bildern und phantasievollen Statistiken bildet leider nicht die Realität in Unterföhring Süd mit Parkplatznot und schlechter ÖPNV- Anbindung ab. Um die Verkehrsdichte des neuen Bauprojekts zu verringern und um die Neubruchstraße verkehrstechnisch zu entlasten, soll der Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen erhalten bleiben, um die Erschließung des Gewerbes und des neuen Wohnquartiers zu gewährleisten.

3. Kritik am ÖPNV- und Fahrrad-Mobilitätskonzept

3.1 Realistische Ausgangslage des ÖPNV

Laut dem Mobilitätskonzept besteht eine „Gute ÖPNV-Anbindung an das Zentrum Münchens sowie umliegende Gemeinden“ (S.4.) wodurch ein geringerer Stellplatzschlüssel unterstützt wird.

Hierbei bewertet die Verkehrsuntersuchung die fußläufige Entfernung des östlichen Teils des Planungsgebiet zu den beiden bestehenden Bushaltestellen Siedlerstraße und Lohwiesenweg bereits als „etwas verlängert[e]“ und die Erreichbarkeit von S- und Trambahn zu Fuß grundsätzlich als „grenzwertig“. Die Trambahn sei fußläufig nur „in mehr als 15 Minuten zu erreichen“. In Realität handelt es sich dabei um ca. 25 Minuten. Dennoch seien diese per Bus oder Fahrrad gut erreichbar. Die Anzahl an Fahrradstellplätzen an der Trambahnhaltestelle St. Emmeram ist allerdings aktuell schon teilweise nicht ausreichend. Die Kapazität und Verfügbarkeit der Buslinien ist zudem vor allem nachts - wie später detaillierter erläutert - unzureichend. Die Buslinie 231, die für Verbindungen nach Ismaning, als auch zur U6-Haltestelle Studentenstadt und somit zur gesamten Innenstadt, sehr bedeutsam ist, leidet aber - wie in Zukunft vermutlich jede Buslinie im Landkreis München - an Personalmangel und ist extrem unzuverlässig und überlastet. Besonders zu Stoßzeiten im Berufsverkehr und vor Schulbeginn ist sie einerseits oft stark verspätet und andererseits kommt es oft zu unangekündigten Busausfällen, wodurch Wartezeiten von bis zu 20 oder sogar 30 Minuten Normalität sind. Nach einem Ausfall ist der darauffolgende Bus oft so voll, dass ein Zusteigen unmöglich ist, da die Haltestelle Siedlerstraße der letzte Halt vor der Endstation ist. So wird noch mehr Zeit eingebüßt. Auch Krankheitswellen führen oft zu unangekündigten Busausfällen und

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Fahrplanabweichungen. Außerdem verkehrt der Bus samstags, sonntags und an Feiertagen, sowie nach ca. 21:30 Uhr (ab Studentenstadt) nur im 20-Minuten-Takt. Ab 1:40 Uhr (an Werktagen) bzw. 0:27 Uhr (Sonn- und Feiertage) verkehrt die Linie 231 gar nicht mehr. Ähnliches gilt für die Buslinien 188/189, 50 und 232, die Trambahn und die S-Bahn. Außerdem fallen nachts und an Sonn- und Feiertagen oft längere Fußwege von St. Emmeram, der Haltestelle Feringasträße oder der S-Bahn an, welche besonders für Frauen bekannterweise nicht sicher sind. Somit ist die Anbindung durch den ÖPNV nachts als schlecht bzw. zu gewissen Zeiten nicht vorhanden zu bewerten.
- 3.2 Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen und Gemeinden mit dem ÖPNV
Die Anbindung an die Mittel- und Realschule in Ismaning wird durch die Verkehrsuntersuchung zu Fuß als defizitär beschrieben, sie seien aber innerhalb von 20 Minuten per Bus oder Rad erreichbar. Dies mag zwar theoretisch auf die Mittelschule zutreffen, allerdings ergibt sich laut Google Maps bereits planmäßig eine Reisedauer von 26 bzw. 28 Minuten mit Bus bzw. S-Bahn zur Realschule. Hierbei ist man wieder auf den Bus 231 angewiesen. Auch die Anbindung an andere Gemeinden ist im Vergleich zum Auto mit dem ÖPNV sehr viel schlechter. Der Norden und Osten von Ismaning sind mit dem ÖPNV teilweise nur durch lange Fußwege zu erreichen. Das Stadtzentrum Garchings und dem Campus der TUM in Garching, welche mit dem ÖPNV in ca. 40 Minuten, mit dem Auto in ca. 15 erreichbar sind, stellen ein anderes Beispiel für die Attraktivität des Autos dar. Das Zentrum Aschheims ist mit dem Bus in 35, mit dem Auto in ca. 15 Minuten erreichbar. Noch dramatischer ist der Unterschied in Feldkirchen: zur S-Bahn-Haltestelle benötigt man mindestens 49 Minuten mit dem Bus, 52 mit der S-Bahn und 16 mit dem Auto. All diese Reisezeiten verlängern sich mit dem ÖPNV teils erheblich an Sonn- und Feiertagen.
- 3.3 Fahrrad-Mobilität
Zunächst ist anzumerken, dass bzgl. des Fahrradverkehrs keine Erhebungen stattgefunden haben, wodurch nicht offengelegt wird, wie überlastet die Fahrradinfrastruktur rund um das Planungsgebiet ist. Im Mobilitätskonzept ist die Rede von einer „gute[n] Anbindung in alle Richtungen mit dem Fahrrad (u. a. Radwege entlang der Isar)“. Laut der Verkehrsuntersuchung verpflichtet die Freigabe der Gehwege auf der Münchner Straße nicht zu deren Nutzung und es wird lediglich ein nördlicherer Abschnitt der Münchner Straße als „besonders kritische Netzlücke“ bezeichnet, da es sich hierbei um Mischverkehr handle. Auch diese Annahmen entsprechen nicht der Realität. Entlang der Isar existieren keine reinen Radwege. Obwohl die Freigabe der Gehwege

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

der Münchner Straße nicht dazu verpflichtet, sie zu befahren, tun dies fast alle Fahrradfahrer, weil es sich um eine Zone 50 handelt. Da der Gehweg auf der westlichen Seite der Münchner Straße auf Höhe der Leinthalerstraße endet, ist der Radverkehr auf der östlichen Seite erhöht, weshalb die Bushaltestelle Siedlerstraße dieser Seite bereits zurückgesetzt werden musste. Der Weg ist immer noch zu schmal und Fahrradfahrer gefährden nach wie vor Wartende an der Bushaltestelle. Wo die Ringstraße in die Münchner Straße mündet, kurz vor dem Beginn des vermeintlichen „Radschnellweges“ Moosstraße, der in Realität ebenfalls nur ein für den Fahrradverkehr freigegebener Gehweg ist, ergibt sich eine weitere kritische Situation. Es wechseln viele Fahrradfahrer und Fußgänger die Straßenseite, z.B. nutzen viele Personen, die mit dem Fahrrad aus der Stadt ins Gewerbegebiet fahren, diese Kreuzung. Der Gehweg an dieser Stelle ist allerdings einerseits auf eine Breite von nur ca. 2,3m reduziert, andererseits hat er eine hohe Kante, die bis zur Hälfte der Breite des markierten Überwegs reicht. Dadurch bilden sich oft meterlange Schlangen von wartenden Fahrrädern und es ist es kaum möglich, dass man an dieser Stelle nebeneinander fährt, sodass gleichzeitiges Verlassen und Hochfahren auf den Gehweg unmöglich ist. Aus diesem Grund ist es nicht möglich, auf der Straße geradeauszugehen oder -fahren, wenn jemand auf die westliche Straßenseite wechseln möchte, da die Breite des Weges schlichtweg nicht ausreicht. Auch für Fußgänger kann diese Situation schnell gefährlich werden. Hinzu kommt eine sehr kurze Grünphase für die Fußgänger und Fahrradfahrer, die perspektivisch gesehen noch kürzer bzw. seltener werden könnte, wenn sich der Verkehr auf der Münchner Straße erhöht. Die Moosstraße selbst bzw. der Moosangerweg ist mittlerweile auch für Fußgänger zu Stoßzeiten nur noch bedingt nutzbar. Beleidigungen oder Provokationen durch Fahrradfahrer, die sich hier immer im Recht sehen, sind zu einem täglichen Phänomen geworden. Mit einer - durch die Bauvorhaben zu erwartenden - Steigerung des Radverkehrs ist auch hier eine neue Lösung gefragt. Außerdem gefährdet das Vorhaben, den Radverkehr des neuen Wohngebietes gemeinsam mit dem bereits bestehenden Radverkehr aus der Neubruchstraße über den bestehenden geteilten Geh- und Radweg abzuwickeln, ebenfalls Fußgänger, da dieser Weg nicht auf den Radverkehr von zwei Wohngebieten ausgelegt ist. Die Fahrradinfrastruktur rund um das Planungsgebiet ist demnach bereits heute stark zu bemängeln und wird sich in Zukunft durch neue Bauvorhaben nur verschlechtern.

3.4 Fazit zum vorgeschlagenen Mobilitätskonzept

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Der ÖPNV ist bereits mit der aktuellen Situation besonders zu Stoßzeiten eindeutig überlastet. Auch laut dem Verkehrskonzept Raum München Nord kommt das bestehende Angebot an verkehrlichen Infrastrukturen der Nachfrage nicht mehr nach, deshalb sind sowohl im ÖPNV als auch im Straßenverkehr die Kapazitätsgrenzen überschritten. Der Fachkräftemangel, der regelmäßig zu unangekündigten Ausfällen, geringeren Takten und Verspätungen führt und somit teilweise immense Zeitverluste zur Folge hat und die Attraktivität des ÖPNV extrem verschmälert, wird sich in Zukunft laut Prognosen nur verschlimmern. Viele Regionalbuslinien im Landkreis München mussten deswegen bereits auf Notfallfahrpläne zurückgreifen. Zudem sind die angebotenen Strecken oftmals dem Auto unterlegen, wodurch dieses weiterhin ein essentieller Bestandteil der Mobilität der Bewohner Unterföhrings ist. Dieser Punkt wird ebenfalls im Verkehrskonzept erwähnt: Es „sollte die Verbesserung des bestehenden Angebots durch eine Angebotsausweitung im Vordergrund stehen. Dazu zählt die Taktverdichtung im Busverkehr wie auch die funktionelle und gestalterische Einbindung attraktiver Haltestellen. Wesentliche Ziele sind die Erhöhung der Kapazität des ÖPNV, die Verbesserung der Reisezeiten und die Reduzierung von Umsteigeverbindungen.“ Wie eine Studie der Stiftung „Lebendige Stadt“ zeigt, hat sich die tägliche Pkw-Nutzung der Bewohner des Prinz-Eugen-Parks, der sich ebenfalls im Münchner Osten befindet, im Vergleich zur Zeit vor dem Umzug nicht verringert, obwohl die ÖPNV-Anbindung dort wesentlich besser ist als im Projektgebiet. „Zentrales Kriterium für autoreduziertes bzw. -freies Wohnen ist das Vorhandensein von ÖPNV und Nahversorgung. Als Voraussetzung für die optimale Wirkung von Mobilitätskonzepten gilt ein ausreichendes ÖPNV-Angebot (Taktung, Fahrzeiten, Komfort) und eine fußläufig erreichbare Nahversorgung. Nur so werden Menschen ihr bestehendes Mobilitätsverhalten ändern und auf den Besitz eines privaten Pkw verzichten. Gleichwohl ist Mobilität von Bewohnenden nicht auf das Quartier reduziert, sondern auch darüber hinaus zu bedenken.“ Dieses ÖPNV-Angebot ist für das Planungsgebiet nicht gegeben. Außerdem beschränkt sich das erstellte Mobilitätskonzept definitiv nur auf das Planungsgebiet, eine Stärkung des ÖPNV oder anderer Infrastruktur ist nirgends vorgesehen. Die Annahme, dass eine gute Anbindung durch den ÖPNV vorliege, auf der das Mobilitätskonzept basiert, ist somit falsch. Der reduzierte Stellplatzschlüssel - der sogar niedriger ist als für den Prinz-Eugen-Park, welcher sich in einer sehr viel urbaneren und besser durch den ÖPNV erschlosseneren Lage befindet - ist demnach vollkommen unangebracht und sollte erhöht werden.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- 3.5 Forderungen bzgl. des Mobilitätskonzepts
Aus diesem Grund fordern wir eine Verbesserung der Situation des ÖPNV rund um das Planungsgebiet und ein konkretes Mobilitätskonzept für den gesamten Unterföhringer Süden. Dies sollte einerseits in Form einer neuen S-Bahn-Haltestelle „Unterföhring Süd“ an der Verlängerung der Neubuchstraße geschehen, die zu einer Entlastung anderer Verkehrsmittel wie der Buslinie 231 und zu einer Erhöhung der Sicherheit und Mobilität der Bewohner der Neubuchstraße führen würde. Eine weitere Maßnahme, die Buslinien entlasten und den ÖPNV attraktiver machen würde, ist eine Verlängerung der Trambahnlinie 16/17, wie sie in der Vergangenheit bereits vorgeschlagen wurde. Diese würde nicht nur für das Planungsgebiet einen immensen Vorteil bieten, sondern den Verkehr in ganz Unterföhring entlasten. Zudem sollte die Gemeinde die Buslinie 231 finanziell bezuschussen, um die Aufrechterhaltung des Betriebs und eine wichtige Anbindung an die Stadt München zu gewährleisten. Die Taktung sowohl der S-Bahn, als auch der Busse, muss zusätzlich erhöht werden. Die Situation des Radverkehrs ist ebenfalls nicht zureichend. Wir fordern daher erstens, dass auf der nördlichen Seite der Neubuchstraße, neben dem „Neuen Mitterfeld“ ein Radweg angelegt wird, um die Fußgänger der südlichen Seite zu schützen. Zweitens ist eine Lösung für den Fahrradverkehr auf der gesamten Münchner Straße notwendig, um Fußgänger nicht zu gefährden und diesen effizienter zu gestalten, besonders mit einem perspektivisch zunehmenden Radverkehr. Drittens müssen die Fußgänger auf der Moosstraße/dem Moosangerweg geschützt werden.
4. Sonstige Einwände zum Bebauungsplan und bisherigen Verfahren
- 4.1 Überschreitung der GRZ
- Sachverhalt: Der Bebauungsplan erlaubt eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,9 in den allgemeinen Wohngebieten (WA) und 0,95 im Sonstigen Sondergebiet (SO). Diese Werte überschreiten die in § 17 BauNVO vorgesehenen Höchstwerte von 0,4 für allgemeine Wohngebiete.
 - Einwand: Die Überschreitung der GRZ wird pauschal mit § 19 Abs. 4 BauNVO begründet, der Ausnahmen für Tiefgaragen und ähnliche bauliche Anlagen erlaubt. Es fehlt jedoch eine klare Darlegung, ob die GRZ-Überschreitung tatsächlich nur auf diese Anlagen beschränkt ist. Die Begründung bleibt unkonkret und widerspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, da alternative Lösungen (z. B. geringere bauliche Dichte) nicht ausreichend geprüft wurden.
- 4.2 Überschreitung der GFZ

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Sachverhalt: Der Bebauungsplan setzt eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,51 für die allgemeinen Wohngebiete fest, die den in § 17 BauNVO vorgesehenen Maximalwert von 1,2 deutlich übersteigt.
 - Einwand: Die Überschreitung wird mit der städtebaulichen Zielsetzung einer hohen baulichen Dichte und der Schaffung von Wohnraum begründet. Diese Begründung ist jedoch unzureichend, da keine Abwägung mit den Orientierungswerten der BauNVO und keine Prüfung alternativer Konzepte dokumentiert ist. Eine Überschreitung der GFZ ist nur bei außergewöhnlichen städtebaulichen Gründen zulässig, die hier nicht ausreichend dargelegt wurden.
- 4.3 Ausgleichsmaßnahmen für Versiegelung und GRZ/GFZ-Überschreitungen
- Sachverhalt: Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen umfassen Begrünung oberhalb der Tiefgaragen, extensive Dachbegrünung, Retentionsflächen und zentrale Grünanlagen.
 - Einwand: Die Maßnahmen sind nur allgemein beschrieben und enthalten keine verbindlichen Vorgaben zur langfristigen Sicherstellung der Pflege. Die fehlende Konkretisierung gefährdet die Wirksamkeit der Maßnahmen und steht im Widerspruch zu den Anforderungen der BauNVO an eine nachhaltige und ökologische Ausgestaltung.
- 4.4 Finanzierung der öffentlichen Parkanlage / Straße
- Sachverhalt: Eine zentrale Grünfläche von 19.610 m² soll als multifunktionale Parkanlage realisiert werden, um die Versiegelung durch private Bautätigkeiten zu kompensieren.
 - Einwand: Sollen die Kosten für diese Maßnahme von der Allgemeinheit getragen werden? Dies widerspräche dem Verursacherprinzip, wonach die Kosten für Ausgleichsmaßnahmen den Bauherren oder Investoren zuzuschreiben sind. Eine Finanzierung durch öffentliche Mittel könnte gegen haushaltsrechtliche Grundsätze verstoßen. Werden die Anlieger der Neubruchstraße durch Erschließungsbeiträge für das Bauvorhaben belastet?
- 4.5 Frühzeitiger Erwerb von Grundstücken durch die Gemeinde
- Sachverhalt: Die Gemeinde Unterföhring hat bereits Grundstücke innerhalb des Bebauungsplans (z. B. für die Kindertagesstätte und Wohnbebauung) erworben, bevor der Bebauungsplan rechtskräftig ist und die Nutzung verbindlich festgelegt wurde.
 - Einwand: Der frühzeitige Erwerb von Grundstücken ohne abschließende Rechtskraft des Bebauungsplans birgt erhebliche Risiken:

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

1. Rechtsunsicherheit: Sollte der Bebauungsplan nicht rechtskräftig werden oder Änderungen erfahren, könnte die geplante Nutzung der Grundstücke nicht umgesetzt werden.
2. Haushaltsrechtliche Bedenken: Der Einsatz öffentlicher Mittel für den Erwerb könnte problematisch sein, da die Notwendigkeit und der Nutzen der Flächen vor Abschluss des Planungsverfahrens nicht abschließend bewertet werden können.
3. Wirtschaftliches Risiko: Es besteht die Gefahr, dass die Gemeinde die Flächen ohne klaren Verwendungszweck verwalten oder später unter Wert veräußern muss, falls die Planung nicht umgesetzt werden kann.
4. Verdacht auf Vorfestlegung: Der Erwerb könnte den Eindruck erwecken, dass die Planungsergebnisse vor Abschluss des Bauleitverfahrens faktisch feststehen. Dies widerspricht dem Grundsatz einer ergebnisoffenen und transparenten Bauleitplanung gemäß BauGB.

Welche strategischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Überlegungen hat die Gemeinde angestellt, die den frühzeitigen Erwerb der Grundstücke rechtfertigen, und sicherstellen, dass keine der oben aufgeführten Risiken ent- bzw. bestehen?

5. Zusammenfassung der wesentlichen Kritikpunkte

5.1 Massive Bebauung und Versiegelung

Das geplante Baugebiet ist stark verdichtet, mit bis zu sechs Stockwerken hohen Baukörpern und einer übermäßigen Bodenversiegelung, die über die empfohlene GRZ und GFZ hinausgeht. Die Freiflächen sind zu gering und die Wohnqualität wird beeinträchtigt. Die Planziele „Angemessene Dichte der Bebauung“, „Angemessene Höhenentwicklung“, „Städtebaulich verträglicher Übergang zur umliegenden Bebauung“ und „Flexible und differenzierte Baustrukturen“ werden nicht erfüllt.

5.2 Fehlende städtebauliche Integration

Das neue Quartier ist gestalterisch abgeschlossen und wirkt wie eine isolierte Gated Community. Eine sinnvolle Anbindung an die bestehenden Gemeindegebiete und eine soziale Durchmischung mit der Nachbarschaft sind nicht erkennbar.

5.3 Unzureichender öffentlicher Park

Der geplante „Park“ wird als zentraler Erholungsraum für die Allgemeinheit dargestellt, ist jedoch ein schmaler Grünstreifen, der optisch und funktional kaum zugänglich ist. Er entspricht nicht den Standards eines echten öffentlichen Parks. Das Planungsziel „Zentraler

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Park als Verbindungselement" wird nicht erfüllt. Er widerspricht zudem dem in Bebauungsplan 72/03 geplanten Grünzug.
Bei einer Beachtung der Orientierungswerte der BauNVO ist dieser „Park“ unnötig und die Kosten für die Allgemeinheit lassen sich vermeiden.
- 5.4 Fehlender Wohnraumbedarf
Es gibt keinen Nachweis, dass Unterföhring so viele neue Wohnungen benötigt. Die Planung dient überwiegend der Deckung überörtlicher Bedarfe, insbesondere für München. Der tatsächliche Bedarf der Gemeinde wird nicht ausreichend belegt.
- 5.5 Schlechte verkehrliche Erschließung
Die Neubuchstraße ist bereits stark belastet und wird durch das Bauvorhaben zusätzlich überfordert. Es gibt keine ausreichenden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, wie alternative Erschließungen oder Entlastungsstraßen. Das Planungsziel „Minimierung des Neuverkehrs in der Neubuchstraße“ wird klar verfehlt.
- 5.6 Stellplatzmangel und unrealistisches Mobilitätskonzept
Die vorgesehene Stellplatzanzahl (1.920 Plätze) liegt unter den gesetzlichen Anforderungen und ignoriert die tatsächlichen Pkw-Nutzungsgewohnheiten und die aktuelle Stellplatzsituation. Das Mobilitätskonzept basiert auf unzureichendem ÖPNV und unrealistischen Prognosen.
- 5.7 Überlasteter ÖPNV und unzureichende Fahrradmobilität
Die Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr ist bereits heute unzuverlässig und überlastet. Das Mobilitätskonzept berücksichtigt nicht, dass der ÖPNV zu Stoßzeiten oder nachts kaum ausreichende Kapazitäten bietet. Auch die Fahrradinfrastruktur ist bereits überlastet. Das Mobilitätskonzept muss hierfür Lösungen anbieten, tut dies jedoch nicht. Das Planungsziel „Gute Erreichbarkeit durch ÖPNV und Radwege“ wird durch die Planung nicht erreicht.
- 5.8 Gefährdete Lebensqualität durch Lärm und Verkehr
Der erhöhte Verkehrslärm und die Verdoppelung oder Verdreifachung des Verkehrsaufkommens in der Neubuchstraße verschlechtern die Lebensqualität erheblich und gefährden die Sicherheit, insbesondere von Kindern. Das Planungsziel „Minimierung des Neuverkehrs in der Neubuchstraße“ wird durch die Planung ins Gegenteil verkehrt, da die Planung zu Lasten der Neubuchstraße erfolgt.
- 5.9 Ungleichheit im Wohnungsbau
Sozialer Wohnungsbau wird an den Rand des Gebiets gedrängt, mit schlechter Wohnqualität und Lärmbelastung. Dies verstärkt die soziale Ungleichheit und verhindert eine zeitgemäße Durchmischung.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

6. Schlussbemerkung
Abschließend noch ein Zitat aus der Schriftenreihe Baurecht in der Gemeinde, Band 2, Kommunalpolitischer Leitfaden der Hanns Seidel Stiftung e.V.:
„Die Abwägung ist das schwerste Stück Arbeit für den Gemeinderat bei der Bauleitplanung. Er sollte sich an dieser Stelle besondere Mühe geben und sich intensiv mit den einzelnen Belangen und Interessen auseinandersetzen. Dies führt zum einen zu einer rechtssicheren, aber zum anderen auch zu einer sachgerechten, eben „ausgewogenen“ Planungsentscheidung. Die Gemeinderäte sollten bei ihrer Entscheidung zwei Eigenschaften in den Vordergrund stellen: Ehrlichkeit und Mut.
Ehrlichkeit bedeutet, dass sich jedes einzelne Gemeinderatsmitglied immer fragen sollte, ob das, was geplant wird, wirklich so gewollt ist und auch durchgesetzt werden soll. Unehrllich wäre eine Planung auch dann, wenn sie letztlich nicht der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung der Gemeinde dienen würde, sondern den partikularen Einzelinteressen von bestimmten Grundeigentümern oder Investoren. Mut heißt, auf die Richtigkeit der eigenen Beurteilung und Einschätzung zu vertrauen und weder Angst davor zu haben, auch einmal gegen einen behördlichen oder privaten Wunsch zu entscheiden, noch sich hinter den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu verstecken.“

Beschluss: 9:0

Zu 1.1) Kenntnisnahme

Zu 1.2) Im Bebauungsplan werden die überbaubaren Grundstücksflächen mit Baugrenzen festgesetzt. Zwischen den Bauräumen entlang der Neubruchstraße und zwischen den Bauräumen entlang der nördlichen Planstraße sind Zwischenräume mit Durchgängen, die sog. „Fugen“, vorgesehen. Die fußläufige Durchwegbarkeit dieser Fugen für die Nachbarschaft und die weitere Öffentlichkeit ist im städtebaulichen Vertrag gesichert. Zusätzlich reicht die künftige öffentliche Grünfläche an jeweils zwei Stellen bis an die Neubruchstraße und die nördliche Planstraße heran, so dass auch über die öffentliche Grünfläche Querungsmöglichkeiten des Plangebiets bestehen. Ferner sind weitere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, auch aus der Nachbarschaft und der weiteren Öffentlichkeit, im Sondergebiet festgesetzt. Die hinweislich dargestellten Baukörper in den Baugebieten sind jeweils Baukörpervorschläge. Mit der Satzung wird festgesetzt, dass in den Teilbaugebieten WA 1 bis WA 5 zweimal je Bauraum auf

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

einer Breite von jeweils mindestens 6,0 m oberirdische Gebäude und Gebäudeteile ausgeschlossen sind. Somit verschließt sich das Plangebiet nicht gegenüber der Nachbarschaft, sondern bietet vielfältige Öffnungen und Durchgänge.

- Zu 1.3) Mit Prüfung der Abstandsflächen wurde nachgewiesen, dass im Planungsgebiet eine ausreichende Belichtung und Besonnung, auch in den Innenhöfen, gegeben ist. Die Bebauung besteht aus überwiegend 3- bis 4-geschossiger Bebauung. Gerade in der Neubruchstraße wird auf die Wandhöhen der bestehenden südlichen Bebauungen Bezug genommen. Lediglich im Osten und im Westen des Plangebiets sind Hochpunkte mit bis zu 5 bzw. 6 Geschossen zulässig. Aufgrund der zulässigen Wandhöhen im Sonstigen Sondergebiet wurde für die benachbarte Bebauung an der Münchner Straße eine Besonnungs- und Verschattungsstudie erstellt, welche die natürliche und ausreichende Belichtung der Nachbarschaft an den Prüftagen 17.01. und 21.03. nachweist. Grundsätzlich ist die Einhaltung der Abstandsflächen mit dem Bauantrag für das konkrete Gebäude nachzuweisen, so dass sichergestellt ist, dass die Abstandsflächen und die Belichtung innerhalb des Quartiers eingehalten werden.
- Zu 1.4) Die Gemeinde Unterföhring hat zwei Baugrundstücke von der Planungsbegünstigten käuflich erworben: das WA 4.2 und WA 6. Um im gesamten Planungsgebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu sichern, sind aufgrund von anliegenden Lärmimmissionen durch Verkehrs-, Schienen-, Gewerbe- und Anlagenlärm passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Zum genauen Wohnungsmix im Plangebiet können zum jetzigen Stand des Verfahrens noch keine Aussagen getroffen werden. Die Planungsbegünstigte sieht aber auch einen Anteil an Mietwohnungen vor. Für die Bebauung an der Münchner Straße wird keine Lärmschutzwand aufgrund des durch das Plangebiet ausgelösten Mehrverkehrs auf der Kreisstraße errichtet. In der schalltechnischen Untersuchung wurde diese vorsorglich untersucht, sie wird aber nicht umgesetzt.
- Zu 1.5) Mit der Errichtung privater Freiflächen und einer großen zusammenhängenden öffentlichen Grünfläche weist das Plangebiet zukünftig eine geringere Versiegelung auf als der bisherige Containerstandort. Ergänzend wird auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffern 1.2 und 1.3 verwiesen.
- Zu 1.6) Der Eingang ins Quartier wird durch die bis zu 6-geschossige Bebauung an der Münchner Straße mit umliegender Platzfläche markiert. Der innerhalb des Plangebiets liegende Park ist von allen Baugebieten zugänglich und über Grünfugen auch von den angrenzenden Wohngebieten erreichbar und zugänglich. Die

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

öffentliche Grünfläche hat eine Gesamtgröße von ca. 2 ha und nimmt damit ca. ein Sechstel des gesamten Planungsgebietes ein. Eine öffentliche Grünfläche zeichnet sich dadurch aus, dass diese für die Öffentlichkeit zu jeder Zeit zugänglich ist. Die Fläche wird an die Gemeinde abgetreten und wird zukünftig auch von dieser unterhalten und gepflegt, sie ist nicht eingezäunt.

- Zu 1.7) Die künftige öffentliche Grünfläche im Plangebiet ist durch Grünfugen an die Neubruchstraße und die nördliche Planstraße angebunden und ermöglicht daher die Nord-Süd-Querung des Plangebiets in einem Grünzug. Der Flächennutzungsplan (FNP) ist der vorbereitende Bauleitplan und stellt die zukünftige Planungsabsicht der Gemeinde dar. Die Grundstruktur des im FNP derzeit dargestellten Grünzugs in Nord-Süd-Richtung wird durch die Planung im „Neuen Mitterfeld“ erhalten. Im rechtskräftigen FNP trifft dieser aktuell im Norden auf den Wall an der Mitterfeldallee und wird durch die Änderung des FNP, die parallel zu diesem Bebauungsplanverfahren erfolgt, nun künftig an die nördliche Planstraße angebunden. Die Einengung des Straßenquerschnitts auf eine Fahrbahn in der Neubruchstraße, die den Fußgängern den Übergang von einem Grünzug zum anderen erleichtern sollte, führt aber mit der dazukommenden Parkierungssituation zu verkehrlichen Schwierigkeiten. Eine in Auftrag gegebene Straßenplanung für den nördlichen Bereich der Neubruchstraße ordnet den Straßenraum neu.
- Zu 1.8) Im Wettbewerbsverfahren zum Prinz-Eugen-Park, der Konversion einer ehemaligen Kasernenfläche, war es u.a. Aufgabe, wichtige innenliegende Baumstandorte in dann öffentlichen Grünflächen zu erhalten. Diese Aufgabe stellte sich bei dem hier vorhandenen, in weiten Teilen durch den ehemaligen Containerstandort geprägten Bereich nicht. Der Gemeinderat hat mit mehreren Beschlüssen dem Vorhaben, mit Wohnungen für ca. 2.000 Bewohnende, und der städtebaulichen Dichte zugestimmt. Im Bebauungsplanverfahren wurde untersucht, dass die zugelassenen Dichten verträglich sind. Über den städtebaulichen Vertrag ist sichergestellt, dass die verkehrliche und grünplanerische Infrastruktur bis zur Nutzungsaufnahme der jeweiligen Bauabschnitte errichtet wird. Die Planungsbegünstigte verpflichtet sich vertraglich, die durch die Planung ursächlichen Umbaumaßnahmen an der Münchner Straße, die Errichtung eines Radweges an dieser, den Umbau der nördlichen Straßenseite der Neubruchstraße und die Errichtung der nördlichen Planstraße vorzunehmen. Auch die Herstellung der öffentlichen Grünfläche erfolgt durch die Planungsbegünstigte. Zudem ist auf dem künftigen gemeindlichen Grundstück im WA 4.2 die Errichtung einer weiteren Kindertagesstätte

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

vorgesehen. Die erforderlichen Pkw-Stellplätze sind für jedes Bauvorhaben mit dem Bauantrag nachzuweisen.

Zu 1.9) Die gesamte städtebauliche Konzeption des Plangebiets, das insbesondere auch die vielfältigen, bereits vorstehend beschriebenen Öffnungen des Quartiers nach außen und ein Quartierszentrum mit Nahversorgungsmöglichkeiten auch für die weitere Nachbarschaft umfasst, begegnet wirksam einer Ghettoisierung. Im Bebauungsplan werden die Zahlen für die Gesamtbewohnenden angegeben, eine Differenzierung zwischen Bewohnenden des förderfähigen und nicht förderfähigen Wohnungsbaus wurde nicht vorgenommen. Über die Neubruchstraße werden Teile des SO und das WA 4 und WA 5 angebunden, alle übrigen Baugebiete, auch die weiteren Teile des SO, werden über eine Planstraße von der Mitterfeldallee bzw. eine neue Stichstraße zur Mitterfeldallee erschlossen. Im Verkehrsgutachten ist die Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte auch für den Prognose-Planfall nachgewiesen. Die Neubruchstraße ist unter Berücksichtigung der auf der Nordseite erfolgenden Umgestaltungen in der Lage den prognostizierten Verkehr abzuwickeln. Die erforderlichen Pkw-Stellplätze einschließlich der im Bebauungsplan festgesetzten Besucherstellplätze werden gemeinsam mit jedem Bauvorhaben errichtet. Im Bereich des „Neuen Mitterfelds“ wird ein getrennter Fuß- und Radweg an der Münchner Straße errichtet werden; dies ist über den städtebaulichen Vertrag geregelt. Zusätzlich ist im östlichen Bereich des Plangebiets die Herstellung und Anpassung von Fuß- und Radwegen zur Anbindung des Plangebiets an den Moosangerweg vorgesehen. Die Taktung des ÖPNV ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zu 1.10) Gemeint sind hier Berufspendler, die in Unterföhring arbeiten und den Wunsch nach kurzen Arbeitswegen haben und deshalb auch dort wohnen möchten.

Zu 1.11) In der Begründung zum Bebauungsplan wird erläutert, dass zwar die geplante Anzahl an geplanten Wohnungen den Wohnraumbedarf der Gemeinde über den Prognosezeitraum von 2030 hinweg übertrifft. Aufgrund der Nähe des Planungsbereichs zur Landeshauptstadt München kann aber auch der Wohnungsdruck aus dieser abgefedert werden und so übergemeindliche Bedarfe abdecken. Darüber hinaus bietet das Planungsgebiet auch Wohnmöglichkeiten für die Arbeitnehmenden der vor Ort ansässigen Unternehmen, die aktuell noch nach Unterföhring pendeln, aber kürzere Arbeitswege bevorzugen. Eine Überschreitung der Orientierungswerte der GRZ und GFZ gem. § 17 BauNVO wird als verträglich erachtet, da durch die Planung gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse gewährleistet werden

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr. Anwe-
 send

Vortrag - Beschluss

und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Zudem kann nachgewiesen werden, dass der sich aus den geplanten Nutzungen ergebende Verkehr durch das umgebende Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden kann. Eine geplante Abgrenzung und Ausnutzung des sozialen Wohnungsbaus findet im Plangebiet nicht statt. Beide künftigen gemeindlichen Baufelder, das WA 4.2 und das WA 6, sind integraler Bestandteil des Plangebiets und mit den weiteren Baufeldern insbesondere auch über die öffentliche Grünfläche verbunden.

Zu 2.1) Das Erschließungskonzept sieht nur die Erschließung eines Teils des Planungsvorhabens über die Neubuchstraße vor. Neben Teilen des Sondergebietes, die direkt östlich des Knotenpunktes Münchner Straße / Neubuchstraße angebunden werden, werden nur die südlichen Baufelder (Wohnnutzung zusammen mit der KiTa im WA 4.2) über die Neubuchstraße erschlossen. Weitere Teile des SO, die nördlichen Baufelder sowie das östliche Baufeld WA 6 werden nach Norden an die Mitterfeldallee angebunden. Entlang der Neubuchstraße verkehrt somit nicht die gesamte Neuverkehrsmenge von 2.000 zusätzlichen Anwohnenden. Das Vorhaben „Wohnen am Neubuch 4. Bauabschnitt“ ist in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt (siehe Prognose-Nullfall). Die Verkehrsmenge am westlichen Ende der Neubuchstraße liegt im Analysefall bei ca. 2.500 Kfz-Fahrten/ 24h und erhöht sich im Prognose-Planfall auf 5.400 Kfz-Fahrten/ 24h (Berücksichtigung des Planungsvorhabens und der allgemeinen Verkehrsentwicklung inkl. dem Vorhaben „Wohnen am Neubuch 4. Bauabschnitt“). Ein großer Teil der Verkehrsmehrung (ca. 2.200 Kfz-Fahrten/ 24h) entsteht dabei aus dem Sondergebiet und wird direkt östlich des Knotenpunktes Münchner Straße / Neubuchstraße in die TG geführt. Die TG-Zufahrt des Sondergebiets in der Neubuchstraße befindet sich dabei gegenüber der gewerblichen Bestandsnutzung (AOK, Velocity Group, etc.). Die Neubuchstraße weist auf diesem Abschnitt in jedem Fall ausreichende Straßenbreiten auf. Auf Höhe der bestehenden Wohnbebauung in der Neubuchstraße ab der TG-Zufahrt des Sondergebiets liegen die Verkehrsmengen auch im Prognose-Planfall bei maximal ca. 3.300 Kfz-Fahrten/ 24h mit einer schrittweisen Abnahme in Richtung Osten durch die bestehenden und zukünftig geplanten TG-Zufahrten. Die Neubuchstraße ist unter Berücksichtigung der künftigen Fahrbahnbreiten und der weiteren Randbedingungen in der Lage die ermittelten Kfz-Verkehrsmengen sowohl im Bestand als auch im Prognose-Planfall abzuwickeln. Als Vergleich: Gemäß RAST 06 sind Straßen bis zu 400 Kfz-Fahrten/ h (ca. 4.000 Kfz-Fahrten/ 24h) als Wohnstraßen zu klassifizieren (Anmerkung:

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Der westliche Abschnitt der Neubruchstraße (zwischen der Münchner Straße und der Zufahrt zum SO) ist auf der Basis seiner Funktion und Gestaltung einer anderen Straßenkategorie zuzuordnen). Grundsätzlich ist im Bestand der Neubruchstraße, mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 m, eine Zweispurigkeit der Neubruchstraße gegeben. Die Fahrbahn wird jedoch im Bestand durch markierte Stellplätze auf der Nordseite der Straße eingeengt, sodass sich die nutzbare Fahrbahnbreite in der Praxis teilweise auf 4,5 m und weniger verschmälert und abschnittsweise keinen Begegnungsfall ermöglicht. Solche Einengungen sind bei entsprechend niedrigen Verkehrsmengen gemäß den verkehrlichen Richtlinienwerken auf bestimmten Abschnittslängen zulässig (die Längen werden hier eingehalten). Für die nördliche Seite der Neubruchstraße wird im Rahmen der Erschließung für das Plangebiet eine Neugestaltung mit einer Anpassung an die geplanten TG-Zufahrten und die Zufahrten zu den oberirdischen Stellplatzflächen für die Besucherstellplätzen vorgenommen werden. Die Umsetzung ist über den städtebaulichen Vertrag geregelt. Im Zuge der neuen Zufahrten in das Planungsvorhaben entstehen mehr Ausweichstellen als dies aktuell der Fall ist, was die verkehrliche Situation weiter verbessert. Sollten sich dennoch in der Praxis Konflikte bei Begegnungsfällen zeigen, könnte der Verkehrsfluss durch die Herausnahme einzelner Kfz-Stellplätze auf der Nordseite der Fahrbahn weiter verbessert werden.

- Zu 2.2) In der Schalltechnischen Untersuchung werden für das Plangebiet Festsetzungen zum (passiven) Lärmschutz gegen Verkehrs-, Schienen-, Gewerbe- und Anlagenlärm getroffen, damit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gegeben sind. Mit der Planung werden im Plangebiet selbst attraktive Wegeverbindungen geschaffen als auch an das bestehende Fuß- und Radwegenetz angeknüpft. Die Planstraße im Norden ist als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen. Durchgangsverkehre werden im Plangebiet vermieden, insbesondere entfällt künftig der Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen und die Neubruchstraße bleibt eine Sackgasse mit Wendehammer, was auch zu einer Lärminderung im Inneren des Quartiers führt.
- Zu 2.3) Der Siegerentwurf des 2016 durchgeführten Workshopverfahrens sieht eine Nord-Süd-Verbindung von der Neubruchstraße zur Mitterfeldallee oder den Erhalt des Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogens nicht vor, da dieser im Bestand nicht nur von den Anwohnenden der Neubruchstraße, sondern in starker Form auch von Durchgangsverkehren zwischen der Münchner Straße und der Mitterfeldallee genutzt wird. Ziel der Planung war es, diese Verkehre in das Hauptverkehrsnetz zu verlagern und Durchgangsverkehr durch das Planungsvorhaben zu vermeiden. Ein

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Offenhalten der Verbindung über den Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen würde die Verkehrsmengen im westlichen Bereich der Neubuchstraße gegenüber der aktuellen Planung deutlich erhöhen. Stattdessen ist eine große zusammenhängende öffentliche Grünfläche in Ost-West-Richtung vorgesehen. Bei den ermittelten Verkehrsmengen im Prognose-Planfall wurde der Wegfall des Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogens berücksichtigt. Sowohl die Durchgangsverkehere als auch die Verkehere der Anwohnenden der Neubuchstraße wurden entsprechend der neuen Verkehereführung auf das Hauptverkeherenetz verlagert. Über die Leistungsfähigkeitsberechnungen und die mikroskopische Verkehereflusssimulation konnte für diesen Zustand unter Berücksichtigung von im Verkeheregutachten benannten Optimierungsmaßnahmen (u.a. Anpassung der Umlaufzeiten und Optimierung der Koordinierung zwischen den Knotenpunkten) eine leistungsfähige Verkehereabwicklung nachgewiesen werden. Neben der Verlagerung der Durchgangsverkehere zurück auf den Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen, würde bei einer solchen Erschließungskonzeption aufgrund der höheren Orientierung der neuen Bewohnerverkehere in Richtung Süden (60%) durch die Anbindung des Vorhabens an den durchgebundenen Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen nochmals mehr Kfz-Verkehr in den westlichen Abschnitt der Neubuchstraße verlagert werden, was die Situation am Knotenpunkt Münchner Straße/ Neubuchstraße ggü. der Planung verschlechtert. Die Planstraße im Norden ist für die Erschließung der WA 1 bis WA 3 und WA 6 erforderlich. Würde eine Nord-Süd-Erschließung durch das Plangebiet führen, lägen auch erhöhte Verkeherelärmpegel an den innenliegenden Baukörpern sowie der öffentlichen Grünfläche an, die dann durch aufwendige Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden müssten.

Zu 2.4) Für das Sonstige Sondergebiet, in dem sich die gewerblichen Nutzungen befinden, ist neben der Zu- und Ausfahrt zur Mitterfeldallee auch eine TG-Zu- und Ausfahrt in die Neubuchstraße gegeben; von dort ist ein Rechtsabbiegen in die Münchner Straße und damit in Richtung Zentrum Unterföhrings möglich. Da sich der Knoten der nördlichen Ausfahrt des Sondergebiets nur ca. 50 m zum signalisierten Knotenpunkt Münchner Straße / Mitterfeldallee befindet, ist ein Ausfahren nach links aufgrund der verkehrlichen Randbedingungen nicht möglich.

Zu 2.5) Kenntnissnahme. Ergänzend wird auf Folgendes verwiesen: Für das Plangebiet müssen die Besucherstellplätze auf den Baugrundstücken selbst und nicht auf öffentlichen Straßenverkehereflächen nachgewiesen werden. Die Besucherstellplätze sind im Bebauungsplan festgesetzt.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Ferner sind im Bebauungsplan zwischen den Bauräumen entlang der Neubuchstraße oberirdische Stellplatzflächen vorgesehen, auf denen Besucherstellplätze realisiert werden können. Besucherstellplätze für das Planvorhaben in der Neubuchstraße selbst sind nicht vorgesehen. Der Vorwurf, dass der Stellplatzschlüssel absolut unangebracht sei, trifft nicht zu. Im Ergebnis ist ein von der Wohnungsgröße und damit von der voraussichtlichen Personenzahl pro Haushalt abhängiger Stellplatzschlüssel vorgesehen. Bereits ab einer Wohnungsgröße von 65 m² sind dabei 2 Stellplätze nachzuweisen; dies entspricht der künftig (ab 01.10.2025) bayernweit geltenden Obergrenze für Stellplätze (max. 2 Stellplätze je Wohnung) aus der Garagen- und Stellplatzverordnung. Hinzukommen dann noch die festgesetzten Besucherstellplätze.

Zu 2.6) Im städtebaulichen Vertrag wurden Regelungen getroffen, die der Gemeinde jährlich ein aussagekräftiges Reporting zur Wirksamkeit der umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen zusichern. Sollte sich herausstellen, dass von den Mobilitätsangeboten kein Gebrauch gemacht wird oder steigt der Bedarf, werden Anpassungen evaluiert. Es wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, um Angebote zu schaffen, die die zukünftigen Bewohnenden veranlassen sollen, auf Pkw zu verzichten. Die Erschließung des Plangebietes ist über die Planstraße und die Neubuchstraße gesichert und kann gemäß Verkehrsgutachten auch leistungsfähig über die angrenzenden Verkehrsknotenpunkte abgewickelt werden. Ergänzend wird auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffern 2.3 und 2.5 verwiesen.

Zu 3.1) Eine Erhöhung der Taktungen des ÖPNV ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, auch die Situierung und Anzahl von Fahrradstellplätzen außerhalb der Gemeinde nicht. Unbeschadet dessen und der in der Stellungnahme geäußerten Kritik bestätigen die Ausführungen doch, dass das Plangebiet durch ein vielfältiges Angebot an den ÖPNV angebunden ist, auch wenn es in dieser Stellungnahme als nicht ausreichend empfunden wird.

Zu 3.2) Kenntnisnahme

Zu 3.3) Auf der östlichen Seite der Münchner Straße entlang des Plangebiets wird im Zuge des Planungsvorhabens ein getrennter Fuß- und Radweg realisiert werden. Die Fläche hierfür ist im Bebauungsplan festgesetzt und die Realisierung des Fuß- und Radwegs durch die Planungsbegünstigte ist über den städtebaulichen Vertrag gesichert. Es liegt für diesen Fuß- und Radweg bereits eine konkrete Straßenplanung vor, die Teil des städtebaulichen Vertrages ist. Diese sieht der Errichtung eines 2,0 m breiten Radweges und eines 2,5 m breiten Fußweges vor. Die Ostseite der Münchner Straße ist dann für den Einrichtungsradverkehr vorgesehen; dies führt zu einer Verbesserung

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

für alle Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich. An der Kreuzung Münchner Straße/ Mitterfeldallee ist die Errichtung einer neuen Radwege-Furt vorgesehen. Weitere Flächen wurden bereits nördlich der Kreuzung für die Errichtung eines getrennten Fuß- und Radweges von der Gemeinde gesichert. Die Planung sieht die Anbindung des Fuß- und Radverkehrs zum einen über die nördliche Planstraße (Breite Geh- und Radweg, soweit der Radverkehr nicht auf der Fahrbahn geführt wird: 3,5 m) als auch über die Neubuchstraße (Breite Geh- und Radweg, soweit der Radverkehr nicht auf der Fahrbahn geführt wird: 2,5 m) an den Moosangerweg vor, so dass das Plangebiet allseitig an das bestehende öffentliche Fuß- und Radwegenetz angebunden wird. Aufgrund der straßenverkehrsabgewandten Lage ist der Moosangerweg für den Radverkehr in Richtung Ortszentrum deutlich attraktiver zu befahren als entlang der Münchner Straße.

Zu 3.4) Es ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, das ÖPNV-Angebot in der Gemeinde zu regeln. Das Mobilitätskonzept geht grundsätzlich davon aus, dass sich das zukünftige Mobilitätsverhalten der jüngeren und kommenden Generationen zum aktuellen Mobilitätsverhalten z.B. aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen, wie z.B. Homeoffice verändern wird. Ergänzend wird zum Stellplatzschlüssel auf die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 2.5 verwiesen.

Zu 3.5) Es ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans das ÖPNV-Angebot in der Gemeinde zu regeln. In der Neubuchstraße ist kein Radweg geplant, der Radverkehr wird über die Neubuchstraße geführt. Lediglich östlich der Wendeanlage wird der Fuß- und Radweg gemeinsam über einen Geländeversprung (Rampe) auf den Moosangerweg geführt. Eine gesamthafte Planung für einen Radweg an der Münchner Straße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, gleiches gilt für eine mögliche Beschilderung für den Moosangerweg.

Zu 4.1 und 4.2) Mit § 3(2) der Satzung wird festgesetzt, dass die zulässige Grundfläche (GR) je Baugebiet weiter durch die Grundfläche aller baulichen Anlagen gem. § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO überschritten werden darf. Diese Festsetzung wurde getroffen, um die erforderlichen Pkw-Stellplätze ganz überwiegend in eingeschossigen Tiefgaragen realisieren zu können und somit einen möglichst hohen Freiraumanteil zu erhalten und durch die Eingeschossigkeit der Tiefgaragen Eingriffe in das Grundwasser zu vermeiden. Für das Sonstige Sondergebiet ergibt sich der hohe Anteil an versiegelter Fläche aufgrund der städtebaulich gewünschten Platzfläche um den Baukörper an der Münchner Straße sowie der Tiefgaragengröße für die Bewohnenden und Besuchenden der gewerblichen Nutzungen. Die festgesetzten Grundflächen überschreiten die Orientierungswerte gem. § 17 BauNVO

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

für die GRZ. Ferner geht aus den vorgenannten Gründen die zugelassene Überschreitung der festgesetzten GRZ durch die Grundfläche aller baulichen Anlagen gem. § 19 Abs. 4 S. 1 BauNVO bis zu einer GRZ von 0,9 in den WAs und bis zu einer GRZ von 0,95 im SO über die sog. Kappungsgrenze aus § 19 Abs. 4 S. 2 HS 1 BauNVO hinaus. Die festgesetzte Geschossfläche bzw. die sich daraus ergebende GFZ überschreitet die Orientierungswerte für die GFZ gem. § 17 BauNVO. Diese Überschreitung der Orientierungswerte für die GFZ wird in der Begründung des Bebauungsplans ausführlich begründet und abgewogen. Die Begründung und Abwägung für die Überschreitung der Obergrenzen der GFZ gilt auch für die Überschreitung der Orientierungswerte der GRZ; dies wird in der Begründung des Bebauungsplans ergänzt. Eine Überschreitung der Orientierungswerte der GRZ und GFZ gem. § 17 BauNVO wird als verträglich erachtet, da durch die Planung gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse gewährleistet werden und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Zudem kann nachgewiesen werden, dass der sich aus den geplanten Nutzungen ergebende Verkehr durch das umgebende Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden kann. Im Übrigen trifft es nicht zu, dass eine Überschreitung der GFZ nur bei außergewöhnlichen städtebaulichen Gründen zulässig ist. Bereits seit der Änderung der BauNVO im Jahr 2013 sind besondere städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Werte aus § 17 BauNVO nicht mehr erforderlich. Seit dem Baulandmobilisierungsgesetz handelt es sich bei den Werten in § 17 BauNVO nicht mehr um Obergrenzen, sondern um Orientierungswerte. Deren Überschreitung ist bei dem Planvorhaben begründet und abgewogen. Mit dem Wettbewerbsverfahren von 2016 wurden alternative Konzepte am Standort „Neues Mitterfeld“ geprüft.

Zu 4.3) Mit den §§ 14 bis 17 der Satzung werden grünordnerische Festsetzungen getroffen, die sicherstellen, dass eine ausreichende Durchgrünung des Plangebietes gesichert ist. Die Pflege und Unterhaltung der privaten Freiflächen obliegen dem Grundstückseigentümer. Nach § 1a Abs. 3 BauGB ist ein konkreter Ausgleich für das Plangebiet nicht erforderlich, soweit Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Eine Ausnahme stellt die neue Zufahrt nördlich des Sondergebietes dar. In diesem Bereich sind durch den benachbarten rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 73/03 „Unterführung Süd, Straßäckerallee“ bereits Ausgleichsflächen festgesetzt. Mit der vorliegenden Planung kommt es auf 105 m² Fläche zu einer Überplanung der bestehenden Ausgleichsfläche. Hierfür ist ein „Ausgleich vom Ausgleich“ zu leisten,

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

der auf einer Teilfläche der „Ausgleichsfläche Fl.Nr. 1135, Gemarkung Daglfing, Stadt München“ erbracht wird.

Zu 4.4) Mit Regelungen im städtebaulichen Vertrag wird gesichert, dass die öffentliche Grünfläche von der Planungsbegünstigten auf ihre Kosten hergestellt und anschließend an die Gemeinde übergeben wird. Die Anlieger der Neubruchstraße werden nicht durch Erschließungsbeiträge für das Planungsvorhaben belastet.

Zu 4.5) Der Gemeinderat hat bereits in 2017 einen Grundsatzbeschluss zu Verfahrensgrundsätzen der sozialgerechten Bodennutzung gefasst. Nach diesem Grundsatzbeschluss strebt die Gemeinde an, frühzeitig Grundstücke im Bereich künftiger Bauleitplanung ganz oder anteilig zu erwerben. Aufgabe des Grundstückserwerbs ist es, eine preisdämpfende Wirkung zugunsten des Ziels der Gemeinde zu erreichen, auch günstigen Wohnraum im Gemeindegebiet anbieten zu können. Ferner soll der Grundstückserwerb dazu dienen, Grundstücke für Vorhaben zu erwerben, die zum Aufgabenbereich der Gemeinde gehören. Ein solches Vorgehen wird auch in anderen Gemeinden umgesetzt. Auf dieser Grundlage erwarb die Gemeinde bereits vor dem Aufstellungsbeschluss eine erste Teilfläche. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde dann beschlossen, eine weitere Teilfläche während des laufenden Bebauungsplanverfahrens zu erwerben. Die Gemeinde möchte mit dem frühzeitigen Erwerb von zwei Grundstücken zum einen die Errichtung von infrastrukturellen Einrichtungen (Kita) sowie zum anderen von sozialverträglichem Wohnungsbau im Plangebiet. Durch die vertraglichen Regelungen in den abgeschlossenen Verträgen ist sichergestellt, dass mit diesen Verträgen keine Vorfestlegung der Gemeinde erfolgt, insbesondere ist sie ausdrücklich keine Bindungen in Bezug auf die Abwägung eingegangen. Ferner enthalten diese Verträge auch Regelungen für den Fall, dass der Bebauungsplan nicht in Kraft treten sollte.

Zu 5.) Kenntnisnahme, zu sämtlichen Kritikpunkten wurde bereits unter den Punkten 1 - 4 Stellung genommen.

Zu 6.) Kenntnisnahme

Das Schreiben vom 20.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

In Anlehnung an unser Schreiben vom 26.09.2023 möchten wir erneut höchst konstruktiv unsere Bedenken hinsichtlich der eklatanten Verkehrszunahme durch das geplante Neubaugebiet äußern. Die Verkehrssituation in der Münchner Straße ist bereits jetzt während der Stoßzeiten am Morgen und am späten Nachmittag äußerst angespannt. Es kommt regelmäßig zu erheblichen Rückstaus, wodurch das Einbiegen in die Münchner Straße nur eingeschränkt möglich ist. Die parallel verlaufenden Straßen (Siedlerstraße und

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Neubuchstraße) verstärken diese Problematik zusätzlich, da sich der Verkehr der Neubuchstraße unmittelbar auswirkt. Nach sorgfältiger Prüfung der Verkehrsuntersuchung vom Juni 2024 und Oktober 2024 begründen wir unseren Einwand wie folgt:

1. Radvverkehr
Vermutlich initiiert durch unser Schreiben vom 26.09.2023 wurde am Dienstag, den 30.01.2024; eine erneute Verkehrszählung durchgeführt und somit aktualisiert. Unsere Recherche ergab, dass die mittlere Tagestemperatur an diesem Tag 0° Celsius betrug, was dazu führte, dass der Radvverkehr nicht vollständig in die Bewertung einfließen konnte. Der östlich verlaufende Gehweg wird bereits jetzt als Radweg in beide Richtungen genutzt. Bei schönem Wetter fahren in den Stoßzeiten viele Radfahrer auf der Ostseite in beide Richtungen, was das Einbiegen beim Knoten K 6 aus der Siedlerstraße in die Münchner Straße zusätzlich erschwert. Dieses Verkehrsaufkommen wird durch die Bebauung weiter zunehmen. Dies wird auch in der Verkehrsuntersuchung auf Seite 15 und folgende verdeutlicht. Dieser Sachverhalt wurde unserer Ansicht nach in der Verkehrsuntersuchung nicht angemessen berücksichtigt, sodass hier zwingend Nachholbedarf besteht. Darüber hinaus sehen wir dringenden Bedarf an Nachbesserungen der Verkehrsführung für Radfahrer und Ergänzungen der Beschilderung. Die Radwege müssen so gestaltet werden, dass auf der Ostseite nur ein Einrichtungsverkehr stattfindet, um die Situation des Einbiegens in die Münchner Straße aufgrund des zusätzlichen Radvverkehrs aus dem Neubaugebiet zu berücksichtigen. Das Aufzeigen von geeigneten Maßnahmen fehlen mit vorliegenden Verkehrsgutachten gänzlich.
2. ÖPNV
Unmittelbar nördlich der Siedlerstraße befindet sich die Haltestelle des ÖPNV Siedlerstraße. Die Haltestelle hat keine eigene Wartespur, sondern beansprucht die Fahrbahn, sowohl in Nord- als auch Südrichtung. Bereits jetzt führt das Halten der MVV-Busse auf der rechten Fahrspur zu erheblichen Rückstaus, die weit über die Siedlerstraße nach Süden hinausreichen. Dies erschwert das Einfahren in die Münchner Straße oder das Abbiegen in die Siedlerstraße. Gleiches gilt für stadtauswärts fahrende Busse, die ebenfalls zu Rückstaus über den Knoten K 1 hinausführen. Mit der Bebauung „Neues Mitterfeld“ wird die Zunahme der Nutzung des ÖPNV unvermeidbar sein. Dies wurde im vorliegenden Verkehrsgutachten auch prognostiziert, jedoch wurden die daraus resultierenden notwendigen Erhöhungen der Taktfrequenzen und die damit

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

verbundenen zusätzlichen Staus nach unserer Einschätzung nicht ausreichend berücksichtigt. Es sind zusätzliche Busse notwendig, die wiederum weitere und längere Stauzonen bilden, sodass der Anwohnerverkehr aus der Siedlerstraße unmittelbar beeinträchtigt werden wird. Mögliche bauliche Maßnahmen sollten auch hier aufgezeigt und verbindlich umgesetzt werden.

3. IV (Individualverkehr):

Wie im Verkehrsgutachten geschildert, ist der Knoten K 7 künftig an seiner Kapazitätsgrenze, was zu erheblichen Rückstaus von K 7 nach Norden und damit zur Beeinträchtigung des Knotens K 6 führt. Bereits jetzt ist das Linkseinbiegen aus der Siedlerstraße in die Münchner Straße aufgrund von Staus am Knoten K 7 nicht immer möglich. Mit der Zunahme des Individualverkehrs von 20.500 auf 27.300 Fahrzeugen pro 24 h wird dieses Problem noch gravierend verschärft. Das sind ca. 35 % Mehrverkehr als zum jetzigen Zeitpunkt. Zudem wurde mit Verkehrsgutachten das Linksabbiegendes IV's in die Siedlerstraße nicht bewertet. Aufgrund der hohen Verkehrszunahme wird es durch Fahrzeuge, die von der Münchner Straße links in die Siedlerstraße abbiegen, zu zusätzlichen Rückstaus kommen. Diese Rückstaus wurden im Verkehrsgutachten ebenfalls nicht angemessen berücksichtigt. Aufgrund der oben genannten Gründe ersuchen wir um eine umfassende Untersuchung der Verkehrssituation sowie um die Darstellung geeigneter baulicher Maßnahmen zur Entschärfung der Problematik.

Unsere Vorschläge zur Verbesserung aus unserem Schreiben vom 26.09.2023 halten wir weiterhin aufrecht.

- Die Mitterfeldallee könnte durch eine zusätzlich östlich gelegene Zufahrtsmöglichkeit Verkehrsströme direkt zur St 2340 lenken, so dass die Verkehrsströme verstärkt auf die leistungsstarke Mitterfeldallee umverteilt werden. Der vorhandene Lärmschutzwall auf der Nordseite des neuen Baugebietes entlang der Mitterfeldallee hat seine Notwendigkeit dahingehend verloren, dass das „Neue Mitterfeld“ kein Gewerbegebiet mehr ist, sondern eine Wohnnutzung erfährt. Damit bedarf es keine Abschirmung mehr, der Lärmschutzwall kann rückgebaut werden oder zumindest einen zusätzlichen Einschnitt für eine östlich gelegene Anbindung an die Mitterfeldallee bekommen. Mit Ausnahme des Knotens K 3 hat die Mitterfeldallee bis zur St 2340 und weiter bis zur Effnerstraße und damit bis zur Innenstadt kreuzungsfreie Straßenführungen und stellt somit eine Verkehrsanbindung mit großer Kapazität dar.
- Mögliche Reduzierungen des Knotens K 1 könnten evtl. auch erfolgen, wenn das künftige SO eine Zu- und Ausfahrt über die

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr. Anwe-
 send

Vortrag - Beschluss

Mitterfeldallee erhalten würde und nicht wie jetzt vorgesehen über die Neubruchstraße. Damit würden die im Verkehrsgutachten festgestellten weiteren 2.200 Fahrzeuge pro 24 h nicht über die überlastete Neubruchstraße geführt und würden zu einer Entlastung des Knotens K 1 führen.

Beschluss: 9:0

- Zu 1.) Aufgrund der Tatsache, dass die erneute Zählung am 30.01.2024 durchgeführt wurde, wurde die in der Verkehrsflusssimulation angesetzte Zahl an Radfahrenden entlang der Münchner Straße deutlich gegenüber den Zahlen aus der Verkehrszählung erhöht. Hier wurde von 50 Radfahrenden/ h ausgegangen. Entlang der Münchner Straße gilt die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr nur in Fahrtrichtung Norden. Das Befahren in Gegenrichtung ist nicht freigegeben. Auf der östlichen Seite der Münchner Straße entlang des Plangebiets wird im Zuge des Planungsvorhabens ein getrennter Fuß- und Radweg realisiert werden. Die Fläche hierfür ist im Bebauungsplan festgesetzt und die Realisierung des Fuß- und Radwegs durch die Planungsbegünstigte ist über den städtebaulichen Vertrag gesichert. Es liegt für diesen Fuß- und Radweg bereits eine konkrete Straßenplanung vor, die Teil des städtebaulichen Vertrages ist. Diese sieht der Errichtung eines 2,0 m breiten Radweges und eines 2,5 m breiten Fußweges vor. Die Ostseite der Münchner Straße ist dann für den Einrichtungsradverkehr vorgesehen; dies führt auch zu einer Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden im Bereich des „Neuen Mitterfelds“. An der Mitterfeldallee ist die Errichtung einer neuen Radwege-Furt vorgesehen. Die Beschilderung der Fuß- und Radwege ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Der Hinweis zu der für notwendig erachteten Beschilderung wird zur Kenntnis genommen.
- Zu 2.) Das Halten des Busses ohne eigene Haltebucht ist für beide Richtungen in der Verkehrsflusssimulation des Verkehrsgutachtens berücksichtigt. Eine Erhöhung der Taktfrequenz ist nicht unterstellt, da im Rahmen des Bebauungsplans keine Taktungen des ÖPNV geregelt werden. Ein möglicher Rückstau durch den Bushalt ergäbe sich auch bei einer separaten Bushaltestelle, wenn sich der Bus wieder in den fließenden Verkehr einfädelt. Da sich der durch den ÖPNV verursachte stockende Verkehr nur im Berufsverkehr, jeweils nur für sehr kurze Zeit, ergibt und hierfür im Übrigen auf der Münchner Straße auch die Fahrspur gewechselt werden könnte, wird der Rückstau durch den Bus als vernachlässigbar eingeschätzt. Für bauliche Maßnahmen in diesem Bereich fehlt es aktuell zudem an der Flächenverfügbarkeit, da die

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

hierfür erforderlichen Grundstücksflächen außerhalb des Umgriffs des Bebauungsplans liegen und im Eigentum eines Dritten stehen.

Grundsätzlich ist im Straßenverkehr eine gegenseitige Rücksichtnahme für alle und von allen Verkehrsteilnehmern erforderlich.

- Zu 3.) Zur Abbildung der Wechselwirkungen zwischen den benachbarten Knotenpunkten inkl. ihres Rückstaus und dem unsignalisierten Knotenpunkt Münchner Straße/ Siedlerstraße dient die mikroskopische Verkehrsflusssimulation unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls sowie der im Verkehrsgutachten vorgeschlagenen Optimierungsmaßnahmen. Es zeigt sich, dass sich mit den vorgeschlagenen Optimierungen ausreichende Zeitlücken in der Hauptrichtung zum Einbiegen aus der Siedlerstraße ergeben. Auch wenn zeitweise der Rückstau aus Norden über die Siedlerstraße hinaus reicht, kann dieser im nächsten Umlauf vollständig abgebaut werden und somit im Anschluss ein Einfahren aus der Siedlerstraße ermöglicht werden. Innerhalb der Verkehrsflusssimulation sind alle Fahrrelationen am Knotenpunkt Münchner Straße / Siedlerstraße versorgt (inkl. dem Linksabbieger aus der Münchner Straße), so dass „wartende“ Fahrzeuge und der teils auftretende Rückstau hierdurch berücksichtigt wurden.

Die gleichlautenden Schreiben vom 14.01.2025 und 17.01.2025 mit folgendem Inhalt werden bekannt gegeben:

Die Gründe für den Einspruch sind wie folgt und Ihnen schon bekannt:

1. Verkehrsbelastung in der Neubruchstraße durch deutliche Steigerung des Verkehrs
Gemäß den Beschreibungen und des ausliegenden Bebauungsplans werden 13 Gebäudekomplexe mit ca. 2.000 Bewohnern für das Areal geplant. Im Gebäudekomplex nahe des Tunnelwegs (am Ende der Stichstraße Neubruchstraße) soll zudem eine Kita entstehen. Circa die Hälfte der geplanten Gebäudekomplexe und Anwohner soll das „neue Mitterfeld“ über die bestehende Neubruchstraße anfahren. Das veröffentlichte Verkehrsgutachten aus dem Juni 2024 / Oktober 2024 berücksichtigt nicht, dass die Neubruchstraße häufig nur einspurig nutzbar ist, da aufgrund der angespannten Stellplatzsituation (siehe auch Ausführungen weiter unten) geparkte PKWs die Neubruchstraße entsprechend verengen.
2. Nicht ausreichender Abfluss des Verkehrs aus der Neubruchstraße auf die Münchner Straße
Wie bereits oben benannt ist für die Belastung der Neubruchstraße eine deutliche Steigerung zu erwarten. In der aktuellen Situation ist speziell zu Stoßzeiten durch den Rückstau auf der Münchner Straße festzustellen, dass die Ampelanlage Münchner Straße/ Neubruchstraße

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- den anfallenden Verkehr insbesondere wegen des Rückstaus nicht ausreichend abfließen lässt. Das veröffentlichte Verkehrsgutachten aus dem Juni 2024 / Oktober 2024 berücksichtigt nicht, dass es zu Stoßzeiten auf der Münchner Straße zu Rückstau kommt und dadurch häufig nur zwei bis drei Fahrzeuge pro Ampelschaltung die Kreuzung überqueren. Derzeit schafft die Verbindung Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen zur Mitterfeldallee hier Abhilfe. Stauende Autos können über diesen Weg abfließen. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt nicht, dass es diese „Entlastung“ zukünftig nicht mehr geben wird und damit ein starker Rückstau in der Neubruchstraße zu erwarten ist.
3. Erhöhte Verkehrsbelastung in der Neubruchstraße durch Wegfall der Anbindung an die Mitterfeldallee
Wie bereits vorher erwähnt, entfällt gem. Bebauungsplan zukünftig die Verbindung Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen zur Mitterfeldallee ersatzlos, was dazu führt, dass die Neubruchstraße zukünftig ausschließlich über die Anfahrt „Ampelanlage Münchner Straße / Neubruchstraße“ erreichbar ist. Das veröffentlichte Verkehrsgutachten aus dem Juni 2024 / Oktober 2024 berücksichtigt nicht ausreichend, dass die Mehrbelastung aus zusätzlichen Anwohnern und Verkehr für anfahrende Eltern, die ihre Kinder zur Kita bringen bzw. abholen ausschließlich über die genannte Ampelanlage erfolgen wird. Ich erachte es als höchst notwendig, für diese Menge an Verkehr auch zukünftig eine Verbindung Neubruchstraße / Mitterfeldallee aufrecht zu erhalten. Ob das zukünftig über den bestehenden Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen oder z.B. über eine Verbindung am Ende der Neubruchstraße zu gewährleisten ist, wäre noch zu bewerten.
4. Wertminderung der Bestandsimmobilien Neubruchstraße aufgrund erhöhter Verkehrsbelastung
Als Anwohner mit der Adresse Neubruchstraße 8 werden wir zukünftig deutlich mehr Verkehr vor unserer Haustüre haben. Das veröffentlichte Verkehrsgutachten aus dem Juni 2024 / Oktober 2024 berücksichtigt nicht, ob speziell für die im vorderen Teil der Neubruchstraße gelegenen Bestandswohneinheiten die Maximalwerte für die zulässige Verkehrsbelastung in Wohngebieten eingehalten werden. Aus dieser Situation heraus muss ich davon ausgehen, dass ich eine Wertminderung meiner Eigentumswohnung in Kauf nehmen muss.
5. Nicht ausreichende Parkplatzsituation in der Neubruchstraße
Bereits in der jetzigen Situation kommt es in der Neubruchstraße zu einer deutlichen Überbelastung bezüglich der vorhandenen Stellplätze. Dabei ist insbesondere der Umstand zu beachten, dass die Parkplätze auf der Straßenseite der Bestandsbebauung Neubruchstraße keine öffentlichen Parkplätze darstellen, sondern Privateigentum der

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

jeweiligen Wohnungseigentümer sind. Speziell auch die unzureichende Ausstattung mit Stellplätzen des Büropark Isarau (z.B. AOK Bayern) an der Ecke Münchner Straße / Neubruchstraße führt zu vielen Dauerparkern in der Neubruchstraße. Das veröffentlichte Verkehrsgutachten aus dem Juni 2024 / Oktober 2024 berücksichtigt nicht, dass die Parkplatzsituation aus dem angrenzenden Gewerbe heraus derzeit schon eine Überbelastung in der Neubruchstraße verursacht. Ebenfalls berücksichtigt das Verkehrsgutachten nicht, dass es zu einer Überbelastung der vorhandenen Stellplätze durch die zusätzlichen Wohneinheiten und die geplante Kita geben wird. Aus den genannten Gründen bitte wir um eine erneute Überprüfung des Bebauungsplans.

Beschluss: 9:0

Zu 1.) Im Plangebiet sind insgesamt sieben Baufelder geplant, von denen sechs für die Errichtung von Allgemeinen Wohngebieten vorgesehen sind. Insgesamt werden ca. 2.000 Bewohner und Bewohnerinnen angenommen. Über die Neubruchstraße werden Teile des Sonstigen Sondergebiets sowie das WA 4 und WA 5 angeschlossen. Da Besuchende des Sonstigen Sondergebietes bereits im vorderen Bereich der Neubruchstraße in die Tiefgarage abfahren, nehmen die Verkehrsmengen in Richtung Osten stetig ab. Grundsätzlich ist mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 m eine Zweispurigkeit der Neubruchstraße gegeben. Die Fahrbahn wird jedoch im Bestand durch markierte Stellplätze auf der Nordseite der Straße eingengt, sodass sich die nutzbare Fahrbahnbreite in der Praxis teils auf 4,5 m und weniger verschmälert, sodass abschnittsweise kein Begegnungsfall möglich ist. Solche Einengungen sind bei entsprechend niedrigen Verkehrsmengen gemäß den verkehrlichen Richtlinienwerken auf bestimmten Abschnittslängen zulässig (diese Längen werden hier eingehalten). Für die nördliche Seite der Neubruchstraße wird im Rahmen der Erschließung für das Plangebiet eine Neugestaltung mit einer Anpassung an die geplanten TG-Zufahrten und an die Zufahrten zu den oberirdischen Stellplatzflächen für die Besucherstellplätze vorgenommen werden. Die Umsetzung ist über den städtebaulichen Vertrag geregelt. Im Zuge der neuen Zufahrten in das Planungsvorhaben entstehen mehr Ausweichstellen als dies aktuell der Fall ist, was die verkehrliche Situation weiter verbessert. Sollten sich dennoch in der Praxis Konflikte bei Begegnungsfällen zeigen, könnte der Verkehrsfluss durch die Herausnahme einzelner Kfz-Stellplätze auf der Nordseite der Fahrbahn weiter verbessert werden.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Zu 2.) Zur Abbildung der Wechselwirkungen zwischen den untersuchten Knotenpunkten inkl. der entstehenden Rückstaulängen wurde der Verkehrsablauf mit einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation untersucht. Es zeigt sich, dass sich mit den vorgeschlagenen Optimierungen (u.a. Anpassung der Umlaufzeiten und Optimierung der Koordinierung zwischen den Knotenpunkten) eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung einstellt. Bei den ermittelten Verkehrsmengen im Prognose-Planfall wurde der Wegfall des Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogens berücksichtigt. Sowohl die Durchgangsverkehre als auch die Verkehre der Anwohnenden der Neubruchstraße wurden entsprechend der neuen Verkehrsführung auf das Hauptverkehrsnetz verlagert. Über die Leistungsfähigkeitsberechnungen und die mikroskopische Verkehrsflusssimulation konnte für diesen Zustand unter Berücksichtigung der benannten Optimierungsmaßnahmen eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung nachgewiesen werden.
- Zu 3.) Die ausgewiesene Verkehrsmehrung entlang der Neubruchstraße umfasst alle Neuverkehre der nach Süden angebundenen Nutzungen (inkl. die der geplanten KiTa). Die ermittelten Hol- und Bringverkehre aus der KiTa sind folglich in den Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls über den gesamten Untersuchungsumgriff enthalten und wurden dementsprechend auch im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunktes Münchner Straße/ Neubruchstraße berücksichtigt. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass der Großteil der Kita-Kinder aus dem Planungsgebiet selbst kommt und demnach zu Fuß oder mit dem Fahrrad gebracht und abgeholt werden. Es sind drei Kitagruppen für max. 75 Kinder vorgesehen. Für den Bring- und Holverkehr sind drei Stellplätze (pro Gruppe ein Stellplatz) in der Neubruchstraße, in Höhe der Kita, vorgesehen; dies wird auch in die Begründung des Bebauungsplans aufgenommen. Aufgrund von unterschiedlichen Bring- und Holzeiten der Kinder wird eingeschätzt, dass es hier zu keinen verkehrlichen Konflikten in der Neubruchstraße kommt. Durch den Wegfall einer Durchbindung zwischen der Mitterfeldallee und der Neubruchstraße fallen die Durchgangsverkehre (zwischen Münchner Straße und Mitterfeldallee) im untergeordneten Straßennetz weg, was zu einer Entlastung der Neubruchstraße im westlichen Bereich führt. Eine Anbindung am Ende der Neubruchstraße würde die bestehenden Durchgangsverkehre zwischen der Münchner Straße und der Mitterfeldallee weit in die Neubruchstraße hineinführen und voraussichtlich im östlichen Teil der Neubruchstraße zu einer Verkehrsmehrung führen.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Zu 4.) Auf Höhe der bestehenden Wohnbebauung liegen die Verkehrsmengen auch im Prognose-Planfall bei maximal ca. 3.300 Kfz-Fahrten/ 24h mit einer schrittweisen Abnahme in Richtung Osten durch die bestehenden und zukünftig geplanten TG-Zufahrten. Die Neubuchstraße ist unter Berücksichtigung der künftigen Fahrbahnbreiten und der weiteren Randbedingungen in der Lage die ermittelten Kfz-Verkehrsmengen sowohl im Bestand als auch im Prognose-Planfall abzuwickeln. Nach dem Rückbau des Containerstandortes als Gewerbegebiet erfährt das Areal zwischen der Mitterfeldallee und der Neubuchstraße eine städtebauliche Aufwertung. Im Sonstigen Sondergebiet werden sich gewerbliche Nutzungen mit Läden und Geschäften ansiedeln und somit kurze Wege für die Versorgung der Bewohnenden im Plangebiet und in der Nachbarschaft erhalten bleiben. Darüber hinaus wird für die neuen Bewohner und Bewohnerinnen sowie die Nachbarschaft eine öffentliche Grünfläche als Erholungsfläche geschaffen, mit Durchquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr. All dies trägt zu einer städtebaulichen Aufwertung dieses Bereichs bei. Unmittelbare Auswirkungen auf den Verkehrswert des Einspruchstellers durch das Planungsvorhaben bestehen nicht, da sich die von ihm genannte Eigentumswohnung außerhalb des Plangebiets befindet. Mittelbare Auswirkungen auf den Verkehrswert stellen keinen schutzwürdigen Belang dar.
- Zu 5.) Gegenstand des Verkehrsgutachtens ist der fließende Verkehr, nicht die Stellplatzsituation. Aufgrund der bekannten Stellplatzsituation im Bereich der Neubuchstraße müssen im Plangebiet die Besucherstellplätze auf den Baugrundstücken selbst und nicht auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen nachgewiesen werden. Die Zahl der Besucherstellplätze ist im Bebauungsplan festgesetzt. Ferner sind im Bebauungsplan zwischen den Bauräumen entlang der Neubuchstraße oberirdische Stellplatzflächen vorgesehen, auf denen Besucherstellplätze realisiert werden können. Für die nördliche Seite der Neubuchstraße wird im Rahmen der Erschließung für das Plangebiet eine Neugestaltung mit einer Anpassung an die geplanten TG-Zufahrten und an die Zufahrten zu den oberirdischen Stellplatzflächen für die Besucherstellplätze vorgenommen werden. Die Umsetzung ist über den städtebaulichen Vertrag geregelt.

Das Schreiben vom 17.02.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:
Als Eigentümer der Siedlerstraße 28 in Unterföhring möchte ich – auch auf die Bitte meiner Mieter hin – noch einen Hinweis zum o.g. Bebauungsplan-Verfahren machen – verbunden mit der Bitte, diesen Hinweis doch im weiteren

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Verfahren (auch wenn die Beteiligungsfrist nach BauGB bereits verstrichen ist) nochmals im Sinne einer am Ende auch funktionierenden Lösung zu überprüfen und zu bedenken:

Schon heute, ohne die vielen neuen Bewohner des gegenständlichen Baufeldes, ist es an vielen Tagen zu Stoßzeit fast unmöglich aus der Siedlerstraße in die Münchner Straße in Richtung Stadtmitte (also nach links) einzubiegen. Teilweise wird schon heute durch einen deutlichen Ampelrückstau auf der Spur stadteinwärts verhindert, dass in den autofreien Phasen der stadtauswärts führenden Spur nach links eingebogen werden kann. Sollte dies zum Verkehrsgutachten bei der Verkehrszählung für den neuen B-Plan nicht festgestellt worden sein, wurde mit Sicherheit nicht an für die Stoßzeiten repräsentativen Tagen gemessen.

Vorschlag:

Wenn nun zur Bewältigung der neuen zusätzlichen Fahrten in und aus der Neubuchstraße ein Ausbau der Ampelanlage vorgesehen wird, sollte es mit recht geringen Mehrkosten doch auch möglich sein, an der Einmündung der Siedlerstraße in die Münchener Straße ebenfalls eine Ampelanlage zu errichten – wichtig wäre dann, dass diese quasi als „Schwester“ der Ampel in der Neubuchstraße so geschaltet wird, dass durch nur geringe zeitliche Verzögerungen der Freiraum auf der Spur nach München geschaffen wird, um aus der Siedlerstraße dorthin sicher einbiegen zu können. Hierfür wäre m.E. keine eigene Verkehrslogik erforderlich und es würde trotz zweiter Ampel zu keiner zusätzlichen Verzögerung des Verkehrsflusses auf der Münchner Straße führen. Ich bitte Sie dringlichst, diesen Vorschlag im weiteren Verfahren nochmals zu würdigen.

Beschluss: 9:0

Das Verkehrsgutachten hat sowohl die Morgenspitzen- als auch die Abendspitzenstunden erfasst und in einer Verkehrsflusssimulation berücksichtigt. Es kommt zu dem Ergebnis, dass die Einbieger aus der Siedlerstraße in die Münchner Straße am unsignalisierten Knotenpunkt leistungsfähig abgewickelt werden können. An der Einmündung ergeben sich ausreichend Zeitlücken in der Hauptrichtung zum Einbiegen aus der Siedlerstraße. Ein Rückstau in der Nordzufahrt der Münchner Straße am südlich benachbarten Knotenpunkt der Ringstraße kann zeitweise über die Siedlerstraße bis hin zum Knotenpunkt an der Neubuchstraße reichen. Vor allem der Rechtsabbiegestreifen ist in den Spitzenstunden hoch belastet. Die Rückstauungen können jedoch in der Regel im nächsten Umlauf vollständig abgebaut werden. Der nördlich benachbarte Knotenpunkt an der Neubuchstraße weist keine hohen Rückstaulängen in der südlichen Zufahrt

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

auf, wodurch das Ausfahren aus der Siedlerstraße nicht beeinflusst wird. Lediglich wartende Busse in der Haltestelle „Unterföhring, Siedlerstraße“ in stadtauswärtiger Richtung können in Einzelfällen zu kurzen Behinderungen beim Rechtseinbiegen aus der Siedlerstraße führen. Das Verkehrsgutachten schlägt als Optimierungsmaßnahme die Änderung der Umlaufzeit der Lichtsignalanlage von 70 sec auf 90 sec vor, um die Koordinierung der Knotenpunkte entlang der Münchner Straße an die Verkehrsbelastung anzupassen. Darüber hinaus sichert sich die Gemeinde im Städtebaulichen Vertrag die Errichtung einer Rechtsabbiegespur von der Münchner Straße in die Mitterfeldallee zu, um den Verkehrsfluss auf der Münchner Straße zu optimieren. Es ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans Signalisierungen im Gemeindegebiet zu ergänzen.

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme abgegeben:

- Landratsamt München - Bauen
- Landratsamt München - Fachstelle Grünordnung
- Landratsamt München - Naturschutz, Erholungsgebiete, Landwirtschaft und Forsten
- Landratsamt München - Immissionsschutz, staatliches Abfallrecht und Altlasten
- Umweltamt Unterföhring
- Eisenbahnbundesamt
- Staatliches Bauamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayernwerk Netz GmbH
- Deutsche Bahn AG
- DB Energie GmbH
- Deutsche Telekom
- Industrie- und Handelskammer
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- SWM Infrastruktur GmbH
- Handwerkskammer Oberbayern

Zu den vorgebrachten Anregungen im Rahmen der Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB wird wie folgt Stellung genommen:

Landratsamt München - Bauen

Das Schreiben vom 18.02.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

1. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf entwickelt sich nach wie vor nicht aus dem rechtsgültigen Flächennutzungsplan, der diesen Bereich als Mischgebiet darstellt. In Punkt 3.1 der Begründung wird die „parallel zum Bebauungsplan durchgeführte Änderung des Flächennutzungsplans“ beschrieben. Für die 1. FNP-Änderung -Teil B wurde bisher jedoch nur die Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt; dieser Verfahrensschritt ist im Juli 2023 erfolgt. Die Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB wurde noch nicht durchgeführt. Für die Flächennutzungsplanänderung sind die nach dem BauGB erforderlichen Verfahrensschritte (§§ 3 - 4a BauGB), mit vollständigen Unterlagen (z.B. auch Umweltbericht), durchzuführen. Die Flächennutzungsplanänderung bedarf anschließend gem. § 6 BauGB der Genehmigung. Wir weisen daher nochmals darauf hin, dass der Bebauungsplan erst nach Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung in Kraft treten kann (durch Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses). Andernfalls wäre vor Bekanntmachung gem. § 8 Abs. 3 Satz 2 BauGB die Genehmigung des Bebauungsplanes gem. § 10 Abs. 2 BauGB erforderlich.
2. In Festsetzung A 1.2 wurde jetzt die Zweckbestimmung des Sondergebiets ergänzt. Hier fehlt jedoch die Angabe des „Großflächigen“ Einzelhandels, entsprechend der geplanten Darstellung in der 1. FNP-Änderung. Die Festsetzung A 1.2 müsste ergänzt werden, z.B. „... Einrichtungen des Einzelhandels /großflächigen Einzelhandels“. Dies gilt auch für die Festsetzung der Zweckbestimmung in D § 22 b) 1. Absatz; wir bitten jeweils um Ergänzung. Da im Sondergebiet großflächiger und nicht großflächiger Einzelhandel geplant ist, müsste in der 1. Flächennutzungsplanänderung die Zweckbestimmung entsprechend ergänzt werden.
3. Zu Punkt 3 unserer Stellungnahme vom 09.11.2023 wurde beschlossen, weiterhin nur ein Planzeichen (A 1.3) zur Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen (Baugebiete, Maß der Nutzung) gem. Ziffer 15.14 der Anlage PlanZV zu verwenden. Das Planzeichen A 1.3 wird jedoch weiterhin nur als „Abgrenzung unterschiedlicher Teilbaugebiete“ bezeichnet. In der Planzeichnung wird mit A 1.3 die unterschiedliche Art der baulichen Nutzung (zwischen SO und WA1 bzw. WA 4.1) und das unterschiedliche Maß der Nutzung (zwischen WA 4.1 und WA 4.2) abgegrenzt. Entsprechend der Verwendung in der Planzeichnung müsste die Bezeichnung des Planzeichens erweitert werden, z.B. „Abgrenzung der unterschiedlichen Art (auch Teilbaugebiete) und des unterschiedlichen Maßes der Nutzung“.
4. Zu Punkt 6 unserer Stellungnahme vom 09.11.2023 wurde beschlossen, dass die Straßenbegrenzungslinie in der Planzeichnung angepasst wird.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Dieser Beschluss wurde jedoch nicht umgesetzt. In der Planzeichnung wurde das Planzeichen Straßenbegrenzungslinie zwischen der öffentlichen Straßenverkehrsfläche und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nicht ergänzt. Die Straßenbegrenzungslinie wird weiterhin durch andere Planzeichen überdeckt bzw. unterbrochen und ist in der Papierfassung der Planzeichnung nicht eindeutig ablesbar.
5. Wir bitten nochmals um Überprüfung, ob die nördlich des Sondergebiets mit dem Planzeichen A 7.2 festgesetzte Fläche zum Sondergebiet gehört. Wenn nicht, müsste sie mit dem Planzeichen A 1.3 vom Sondergebiet abgegrenzt werden.
 6. In den Hinweisen C 9., C 11. und C 12 sollte bei den Verweisen auf die Festsetzungen jeweils wieder der Gliederungsbuchstabe , „D“ ergänzt werden (wie in der vorherigen Planfassung).
 7. Aus der Präambel (Seite 3 der Satzung) sollte die Angabe des § 12 BauGB herausgenommen werden, da kein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt wird.
 8. In Festsetzung D § 21. c) wird jetzt geregelt, dass im westlichen Bauraum des WA 4.1 auf der Fläche westlich des Planzeichens A 1.5 Wohnungen im Erdgeschoss auf mindestens 1.000 m² ausgeschlossen sind. Wir weisen darauf hin, dass der mit dem Planzeichen A 1.5 abgegrenzte Bereich eine Größe von ca. 1.400 m² hat und somit Wohnungen auf 400 m² dieses Bereichs zulässig wären. Diese könnten dann z. B. auch im Bereich entlang des Geh- und Radwegs angeordnet werden. Wir bitten daher um Überprüfung, ggfs. sollte die Abgrenzung durch das Planzeichen A 1.5 enger gefasst werden.
 9. Die Regelungen in D § 2 b) 3. Absatz und e) beziehen sich auf „westlich“ des Planzeichens A 1.4. Damit wird der abgegrenzte Bereich u.E. nicht eindeutig beschrieben. Aus D § 2 b) 3. Absatz sollte klar hervorgehen, dass Einzelhandelsbetriebe nur im Bauraumbereich südwestlich des Planzeichens A 1.4 im Erdgeschoss und Untergeschoss zulässig sind. Dies gilt entsprechend für die Formulierung in D § 2 e). In diesem Zusammenhang bitten wir zu prüfen, was mit der Abgrenzung „unterschiedlicher Wohnnutzungen“ gemeint ist (welche unterschiedlichen Wohnnutzungen?). Wenn nur unterschiedliche Nutzungen abgegrenzt werden sollen, müsste die Formulierung, auch beim Planzeichen A 1.4 angepasst werden.
 10. In Festsetzung D § 3 3. wird jetzt eine Überschreitung der Geschossfläche in einem bestimmten Umfang zugelassen. Die angegebene Rechtsgrundlage „gemäß § 21a Abs. 4 Nr. 3“ ist jedoch nicht zutreffend, sie ist herauszunehmen (vgl. Punkt 14 unserer Stellungnahme vom 09.11.2023 und Festsetzung D § 3 4.).

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

11. Für die Festsetzung D § 3 5. gibt es in dieser Form keine Rechtsgrundlage, sie ist herauszunehmen. Durch die mit dem Planzeichen A 3.1 festgesetzten Bauräume werden die überbaubaren Grundstücksflächen definiert (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 BauNVO); siehe auch Festsetzung D § 4 1. Mit Festsetzung der überbaubaren Flächen werden indirekt auch die nicht überbaubaren Flächen festgelegt. Innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen dürfen bauliche Anlagen errichtet werden; für einen Ausschluss baulicher Anlagen innerhalb dieser Flächen gibt es keine Rechtsgrundlage (vgl. Brügelmann/Ziegler, 132. EL Oktober 2024, BauNVO § 23 Rn. 5). In der Begründung (Nr. 5.3 Maß der baulichen Nutzung, letzter Absatz) wird die städtebauliche Idee, für die Wohnbebauung keine geschlossenen Blöcke zu errichten, beschrieben. Dies könnte im Bebauungsplan nur durch Festsetzung von nicht durchgehenden Bauräumen umgesetzt werden. Sofern die Planzeichnung insofern geändert werden soll, weisen wir darauf hin, dass dann die Abstände zwischen den Baugrenzen vermaßt werden müssten.
12. In Festsetzung D § 5 3 wird jetzt die Überschreitung der Wandhöhe durch Absturzsicherungen geregelt. Im zweiten Halbsatz sollte statt „Fassade“, wie in D § 6 5., der Begriff „Gebäudeaußenkante“ verwendet werden.
13. a) In Festsetzung D § 11 1. werden jetzt Stellplatzschlüssel für Wohnungen festgesetzt. Im letzten Absatz wird für alle übrigen Stellplätze auf die Stellplatzsatzung der Gemeinde in der jeweils gültigen Fassung verwiesen. Wir weisen daher auf die geänderte Rechtslage der BayBO hin. Demnach gelten gemeindliche Stellplatzsatzungen nur dann fort, wenn sie die in der Anlage zur Garagen- und Stellplatzverordnung festgelegten Höchstzahlen nicht überschreiten. Andernfalls treten die Stellplatzsatzungen mit Ablauf des 30.09.2025 außer Kraft (vgl. Art. 83 Abs. 5 Sätze 2 und 3 BayBO 2025). Wir bitten die Gemeinde, dies zu berücksichtigen. Ggf. kann eine Regelung der Anzahl der anderen erforderlichen Stellplätze ebenfalls durch Festsetzung im Bebauungsplan erfolgen oder es wird ein statischer Verweis auf die gültige Stellplatzsatzung vom 06.04.2017, die am 15.04.2017 in Kraft getreten ist, aufgenommen (der Bebauungsplan müsste dann bis 30.09.2025 in Kraft treten). Im Hinblick auf die geplante Regelung „für Wohnungen ab 65 m² Wohnfläche: 2 Stellplätze je Wohnung, zuzüglich 10% für Besuchende“ weisen wir ebenfalls auf die sich ändernde Rechtslage hin. Die in der neuen Anlage zur Garagen- und Stellplatzverordnung genannte Höchstzahl von 2 Stellplätzen je Wohnung (incl. Besucherstellplätze) kann nur überschritten werden, wenn der Bebauungsplan bis 30.09.2025

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

in Kraft tritt. Danach ist die Festsetzung höherer Stellplatzzahlen nicht mehr möglich (vgl. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4.c BayBO n.F.).

b) Zu Punkt 19 unserer Stellungnahme vom 09.11.2023 wurde beschlossen, dass ein Nachweis von Stellplätzen auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht mehr vorgesehen ist und die Begründung hierzu angepasst wird. Entgegen dem Beschluss wird jedoch in Punkt 5.8, 4. Absatz und Punkt 5.13 (zu WA 4.2) der Begründung weiterhin angegeben, dass Besucherstellplätze in der öffentlichen Verkehrsfläche geplant sind; insofern ist die Begründung noch anzupassen.

c) In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass im Mobilitätskonzept, Seite 6, von 1.216 Wohnungen ausgegangen wird. Dies wird auch in Punkt 5.13, Seite 34, der Begründung erläutert. An anderen Stellen der Begründung wird dagegen angegeben, dass ca. 980 Wohnungen entstehen sollen (z.B. Punkt 1. 2. Absatz und Punkt 5.2, Seite 20 vorletzter Absatz). Wir bitten daher um Überprüfung und ggfs. Anpassung der Angaben in der Begründung.

14. In Festsetzung D § 12 1. wird auf die Fahrradabstellplatzsatzung der Gemeinde in der jeweils gültigen Fassung verwiesen. Wir weisen hierzu ebenfalls auf die geänderte Rechtslage der BayBO hin. Demnach gelten gemeindliche Satzungen die auf Grundlage von Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO in der bis einschließlich 30.09.2025 geltenden Fassung erlassen worden sind nur dann fort, wenn sie die in der Anlage zur Garagen- und Stellplatzverordnung festgelegten Höchstzahlen nicht überschreiten. Andernfalls treten die Satzungen mit Ablauf des 30.09.2025 außer Kraft (vgl. Art. 83 Abs. 5 Sätze 2 und 3 BayBO 2025). Da in der Anlage zur GaStellV bisher und auch in der ab 01.10.2025 gültigen Fassung keine gesonderten Höchstzahlen für Fahrradabstellplätze festgelegt werden, können wir z.Zt. nicht abschließend beurteilen inwiefern Fahrradabstellplatzsatzungen fortgelten. Wir bitten die Gemeinde, dies zu berücksichtigen. Ggf. kann eine Regelung der Anzahl der anderen erforderlichen Fahrradabstellplätze ebenfalls durch Festsetzung im Bebauungsplan erfolgen (der Bebauungsplan müsste dann bis 30.09.2025 in Kraft treten) oder es wird ein statischer Verweis auf die gültige Fahrradabstellplatzsatzung vom 11.03.2021, die am 01.04.2021 in Kraft getreten ist, aufgenommen.
15. Zu Festsetzung D § 17 3. weisen wir auf die Änderung der BayBO, die am 01.10.2025 in Kraft treten wird hin. Art. 7 Abs. 3 BayBO a.F. entfällt dann. Eine Spielplatzpflicht besteht dann nur noch, wenn die Gemeinde dies durch Satzung nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 3 BayBO n.F. anordnet. Ggfs. könnten die Flächen für Kinderspielplätze auch nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB konkret festgesetzt werden. In diesem Zusammenhang müsste

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr. Anwe-
 send

Vortrag - Beschluss

- auch der Bezug auf Art. 7 BayBO in Festsetzung D § 7 2. überprüft werden.
16. Der Beschluss zu Punkt 23 unserer Stellungnahme vom 09.11.2023 wurde nicht umgesetzt. Wir empfehlen daher nochmals im Hinweis E. 11 auch auf die sonstigen nicht öffentlich zugänglichen technischen Regelwerke hinzuweisen (wie beschlossen), um einen Verkündungsmangel zu vermeiden (vgl. Bay. VGH Urteil vom 22.06.2023, Az. 9 N 21.2234).
 17. Bei den Höhenangaben in der Begründung müsste es jeweils „m ü. NHN (DHHN 2016)“ statt „m ü. NN“ lauten (z. B. in Punkt 2.5.1). Wir bitten um Überprüfung und Berücksichtigung in der gesamten Begründung und im Umweltbericht.
 18. In Punkt 5.3 der Begründung (Seite 24, Städtebauliche Kennwerte) wird die Überschreitung der Orientierungswerte für die Obergrenze der GFZ 1,2 im WA gem. § 17 BauNVO erläutert. Aus den in der Tabelle aufgeführten GRZ-Werten geht hervor, dass im WA überwiegend auch der Orientierungswert von 0,4 gem. § 17 BauNVO überschritten wird. Diese Überschreitung müsste ebenfalls noch in der Begründung erläutert werden.
 19. Im Umweltbericht werden nur zwei der beiliegenden Unterlagen als Anlagen angegeben. Den Verfahrensunterlagen liegen zahlreiche Gutachten und Untersuchungen bei, die in der Begründung nicht als Anlagen genannt sind. Wir bitten um Überprüfung und ggfs. Ergänzung.

Beschluss: 9:0

- Zu 1.) Zur 1. FNP-Änderung – Teil B erfolgt die Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 im Zeitraum vom 26.02.2025 bis 31.03.2025. Es ist der Gemeinde bekannt, dass die Bekanntmachung des Bebauungsplans erst nach Genehmigung der 1. FNP-Änderung – Teil B erfolgen kann.
- Zu 2.) In Teil D § 2 Ziffer 2 lit. b), zweiter Absatz der textlichen Festsetzung des Bebauungsplans ist festgesetzt, dass im Rahmen der Zweckbestimmung Einzelhandelsbetriebe „einschließlich großflächiger Einzelhandelsbetriebe“ zulässig sind. Dieser Zusatz wird zur Klarstellung in Teil D, § 2 Ziffer 2 lit. b), erster Absatz der textlichen Festsetzungen und in Teil A, Ziffer 1.2 ebenfalls ergänzt. Im Hinblick auf die derzeit laufende 1. Änderung des Flächennutzungsplans, die als Zweckbestimmung für das SO u.a. großflächigen Einzelhandel nennt, ist festzuhalten, dass mit einer solchen Zweckbestimmung nicht verbunden ist, dass im Bebauungsplan nur großflächiger Einzelhandel und kein nicht großflächiger Einzelhandel zugelassen werden darf.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Zu 3.) Dem Vorschlag wird gefolgt. In der Planzeichnung wird die Bezeichnung des Planzeichens A 1.3 entsprechend seiner Verwendung erweitert und in „Abgrenzung der unterschiedlichen Art (auch Teilbaugebiete) und des unterschiedlichen Maßes der Nutzung“ geändert.
- Zu 4.) Das Planzeichen „Straßenbegrenzungslinie“ wird zwischen der öffentlichen Straßenverkehrsfläche und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung in der Planzeichnung ergänzt. Es wird überprüft, ob diese durch andere Planzeichen überdeckt bzw. unterbrochen und ist.
- Zu 5.) Die Fläche mit dem Planzeichen A 7.2 ist nicht dem Sonstigen Sondergebiet zugehörig. Sie wurde bei der Berechnung der in der Begründung des Bebauungsplans angegebenen GFZ und GRZ für das SO nicht berücksichtigt. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Gemeinde. Die Fläche wird mit dem Planzeichen A 1.3 vom Sondergebiet abgegrenzt.
- Zu 6.) Dem Vorschlag wird gefolgt. Der Gliederungsbuchstabe „D“ wird in der Legende der Planzeichnung für die Planzeichen C 9, C 11 und C 12 ergänzt.
- Zu 7.) Aus der Präambel der Satzung wird „§ 12“ herausgenommen.
- Zu 8.) Das Planzeichen verbleibt in seiner Lage, um der zukünftigen Nutzung des Erdgeschosses eine möglichst große Flexibilität zu belassen. Mit der Angabe von mind. 1.000 m² steht dies auch nicht im Widerspruch zur Errichtung von bis zu 400 m² mehr Einzelhandelsnutzung oder Wohnnutzung im Erdgeschoss. Sofern auf der durch das Planzeichen abgrenzten Fläche mind. 1.000 m² Nichtwohnnutzung realisiert wird, kann auf der verbleibenden Fläche auch Wohnnutzung realisiert werden.
- Zu 9.) In den Festsetzungen D § 2 b) 3. Absatz und 2 e) werden zur Klarstellung die Bezeichnungen von „westlich“ in „südwestlich“ geändert. Die Bezeichnung des Planzeichens „Abgrenzung unterschiedlicher Wohnnutzungen“ bezieht sich auf die unterschiedlich zulässige Lage der Wohnnutzung in den Geschossen in den beiden, durch dieses Planzeichen abgrenzten Bereichen. Im Bereich östlich des Planzeichens A 1.4. ist Wohnen über alle Geschosse zulässig und im südwestlichen Baukörper erst ab dem 1. Obergeschoss. Unterschiedliche Arten von Wohnnutzungen werden nicht festgesetzt und durch dieses Planzeichen nicht abgegrenzt.
- Zu 10.) Die angegebene Rechtsgrundlage wird aus der Festsetzung D § 3 Abs. 3 herausgenommen.
- Zu 11.) Die Einschätzung, wonach für diese Festsetzung keine Rechtsgrundlage besteht, wird nicht geteilt. Die Festsetzung betrifft ausschließlich die oberirdische Bebaubarkeit. Eine unterirdische Bebaubarkeit wird nicht

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

ausgeschlossen. Insofern schließt die Festsetzung nicht bauliche Anlagen innerhalb der Bauräume aus. Es handelt sich um eine auf Grundlage von § 16 Abs. 5 BauNVO getroffene Festsetzung, mit der das Maß der baulichen Nutzung in Bezug auf die Wandhöhe differenziert wird. Für jeweils zwei in Bezug auf ihre Länge bestimmte Teilbereiche innerhalb eines Bauraums wird eine abweichende Festsetzung zur Wandhöhe dahingehend getroffen, dass die Wandhöhe auf Null reduziert wird. Die Festsetzung ist auch hinreichend bestimmt. Zwar sind die jeweiligen Bereiche innerhalb der Bauräume nicht zeichnerisch beschrieben, sie werden aber durch ihre festgesetzte Anzahl, ihre festgesetzte Länge und ihren festgesetzten Bezug auf den jeweiligen Bauraum bestimmt. Eine konkrete zeichnerische Verortung im Bebauungsplan ist städtebaulich nicht vorgesehen, um für die konkrete Gestaltung der Gebäude im jeweiligen Bauraum eine Flexibilität zu erhalten. Denn es ist nicht städtebauliches Ziel den Ort des jeweiligen Einschnitts vorzugeben, sondern es soll das „Aufbrechen“ möglicher großer Blockstrukturen erreicht werden. Aus diesem Grund scheidet auch die Festsetzung von nicht durchgehenden Bauräumen aus. Im Übrigen hat sich die Planungsbegünstigte im städtebaulichen Vertrag verpflichtet, diese Gestaltungsvorgabe auch dann umzusetzen, wenn diese Festsetzung wider Erwarten nicht zulässig wäre. Im Hinblick auf diese Absicherung wird im Rahmen dieses Abwägungsbeschlusses vorsorglich festgehalten, dass der Bebauungsplan insgesamt auch ohne diese Festsetzung Bestand hätte.

Zu 12.) In der Festsetzung D § 5 Abs. 3 wird zur Klarstellung das Wort „Fassade“ durch Gebäudeaußenkante“ ersetzt.

Zu 13.a) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Inkrafttreten des Bebauungsplans bis zum 30.09.2025 wird angestrebt.

Zu 13.b) Die Begründung wird in den Kapiteln 5.8, 4. Absatz und 5.13 (zu WA 4.2) angepasst.

Zu 13.c) Die unterschiedlichen Angaben zu den Wohnungen sind jeweils Circa-Angaben und ergeben sich im Mobilitätskonzept etwas differenzierter, da diesem beispielhaft für die Zwecke des Mobilitätskonzepts ein Wohnungsschlüssel, mit einem höheren Anteil an kleineren Wohnungen, zu Grunde gelegt wurde, um einen solchen differenzierteren Wohnungsmix im Mobilitätskonzept abzubilden. Die geplante Anzahl an Bewohner und Bewohnerinnen im Plangebiet bleibt aber gleich.

Zu 14.) Kenntnisnahme. Ein Inkrafttreten des Bebauungsplans bis zum 30.09.2025 in wird angestrebt.

Zu 15.) Die Festsetzung D § 17 Abs. 3 sowie der Bezug auf Art. 7 BayBO in D § 7 Abs. 2 verbleiben in der Satzung, da ein Inkrafttreten des

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Bebauungsplans bis zum 01.10.2025 angestrebt wird. In der Festsetzung wird nicht auf die jeweils gültige Fassung der BayBO Bezug genommen, sondern es handelt sich um einen statischen Verweis auf die zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses/ Inkrafttretens des Bebauungsplans geltende BayBO. Dies wird in der Begründung des Bebauungsplans klargestellt.

Zu 16.) Unter E 11 wird ergänzend auf die sonstigen nicht öffentlich zugänglichen technischen Regelwerke hingewiesen.

Zu 17.) In der Begründung und im Umweltbericht werden die Höhenangaben von „m ü. NN“ in „m ü. NHN (DHHN 2016)“ geändert.

Zu 18.) Die festgesetzten Grundflächen überschreiten die Orientierungswerte gem. § 17 BauNVO für die GRZ in den Baugebieten WA 1 bis WA 5 um ca. 0,1 (WA 1, WA 2, WA 4.1 und WA 5: GRZ von 0,5) bzw. um ca. 0,2 (WA 3 und WA 4.2: GRZ von 0,6). Die Überschreitung der Orientierungswerte für die GFZ wird in der Begründung des Bebauungsplans ausführlich begründet und abgewogen. Die Begründung und Abwägung für die Überschreitung der Obergrenzen GFZ gilt auch für die Überschreitung der Orientierungswerte der GRZ. In der Begründung wird die Überschreitung der GRZ von 0,4 gem. § 17 BauNVO ergänzend erläutert. Ferner gehen aus den in der Begründung des Bebauungsplans bereits genannten Gründen die zugelassenen Überschreitungen der festgesetzten GRZ durch die Grundfläche aller baulichen Anlagen gem. § 19 Abs. 4 S. 1 BauNVO bis zu einer GRZ von 0,9 in den WAs und bis zu einer GRZ von 0,95 im SO über die sog. Kappungsgrenze aus § 19 Abs. 4 S. 2 HS 1 BauNVO hinaus. Auch dies wird in der Begründung des Bebauungsplans ergänzt.

Zu 19.) Im Umweltbericht werden im Kapitel 1.3 sämtliche im Verfahren erstellte Untersuchungen und Gutachten und im Kapitel 8 die Anlagen zum Umweltbericht aufgeführt. Da der Umweltbericht Teil der Begründung zum Bebauungsplan ist, ist es nicht erforderlich sämtliche Gutachten und Anlagen des Umweltberichtes auch in der Begründung zu listen.

Landratsamt München - Fachstelle Grünordnung

Das Schreiben vom 06.02.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

1. Zu Planzeichen C 10. Bestandsbaum
Wir raten aus aktuellem Anlass dazu, statt eines Kreuzes einen Kreis als Mittelpunkt für Bestandsbäume (wie in der Planzeichenverordnung) zu wählen. Die Fehlinterpretation des Kreuzes bei der Baumdarstellung hat bereits in einem Fall im Landkreis München zur versehentlichen Fällung einer größeren Anzahl gesunder, zu erhaltender Bäume geführt. Als

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- textliche Ergänzung empfehlen wir "Bestandsbaum außerhalb des Geltungsbereichs".
2. Zu E Hinweise durch Text 3 Grünordnung
Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.) hat die neuen „Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen“ (R SBB), Ausgabe 2023, herausgegeben. Diese ersetzen die „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen“ (RAS-LP 4), Ausgabe 1999.
Wir bitten daher um Aktualisierung der Formulierung mit folgendem Textvorschlag:
Bei baulichen Maßnahmen und der Gartengestaltung im Kronen- und /oder Wurzelbereich von Bestandsbäumen sind die gültige Baumschutzverordnung der Gemeinde Unterföhring, die DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sowie die R SBB „Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen“ in den jeweils gültigen Fassungen zu beachten.
3. Redaktionelle Hinweise zu E 3 Pflanzenlisten:
Wir empfehlen, echte Vertreter ihrer Gattung beim deutschen Fachbegriff mit Bindestrich und danach groß zu schreiben, bei einigen Pflanzennamen haben sich kleinere Tippfehler eingeschlichen. Wir bitten um Korrektur:
Wild-Apfel, Gewöhnliche Hasel (hier fehlten die Strichlein über dem ö, derselbe Fehler findet sich auch bei den Pflanzenempfehlungen auf privaten Baugrundstücken), Eingrifflicher Weißdorn (Weißdorn wird mit scharfen ß geschrieben), Spitz-Ahorn, Kegelförmiger Spitz-Ahorn, Amerikanische Stadt-Linde, Feld-Ahorn und Trauben-Kirsche.
4. zu D 7 Bodenschutz
Der Begriff „Mutterboden“ ist veraltet und könnte durch die aktuelle Fachbezeichnung „Oberboden“ ersetzt werden.

Beschluss: 9:0

- Zu 1.) In der Planzeichnung werden die Bestandsbäume gemäß Planzeichenverordnung dargestellt und in der Legende als „Bestandsbaum außerhalb des Geltungsbereichs“ beschrieben.
- Zu 2.) Unter E Hinweise durch Text 3 Grünordnung wird der vorgeschlagene Satz übernommen.
- Zu 3.) Unter E Hinweise durch Text 3 Pflanzenlisten werden redaktionell die Pflanzennamen korrigiert.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Zu 4.) Unter E Hinweise durch Text 7 Bodenschutz wird der Begriff „Mutterboden“ durch „Oberboden“ ausgetauscht.

Landratsamt München - Naturschutz, Erholungsgebiete, Landwirtschaft und Forsten

Das Schreiben vom 30.12.2024 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

1. **Artenschutz**
Im Zuge der Kartierungen konnte ein Vorkommen der Haselmaus in dem Gehölzbestand entlang der nördlichen Grenze des Geltungsbereichs nachgewiesen werden. Aufgrund der Baufeldfreimachung sollen die Gehölze zurückgeschnitten werden, die Funktionalität der Lebensstätte soll jedoch trotz des Eingriffs im derzeitigen Zustand erhalten werden. Der Eingriff in den Lebensraum der Haselmaus mit Entnahme von Wurzelstöcken ist genauer zu definieren, damit festgestellt werden kann, ob CEF-Maßnahmen erforderlich werden. Dies ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Um das Einwandern der Zauneidechse im Vorhabengebiet zu verhindern, ist ein Reptilien- Schutzzaun zu errichten. Die Funktionsfähigkeit des Zauns ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und zu gewährleisten.
2. **Eingriff und Ausgleich**
Im Nordwesten ist die Ausgleichsfläche ABP73/03 des benachbarten rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 73/03 „Unterföhring Süd, Straßäckerallee“ verortet. Mit der vorliegenden Planung kommt es auf 105 m² Fläche zu einer Überplanung der bestehenden Ausgleichsfläche. Hierfür ist ein „Ausgleich vom Ausgleich“ zu leisten. Der Ersatz soll auf einer Teilfläche der Ausgleichsfläche Fl.Nr. 1135, Gemarkung Daglfing, Stadt München erbracht werden. Die untere Naturschutzbehörde weist daraufhin, dass die Ausgleichsfläche schnellstmöglich hergestellt werden sollte um eine reibungslose Umsetzung des Bebauungsplans zu gewährleisten. Für die Anlage der Ausgleichsflächen ist standortgerechtes, gebietsheimisches Pflanzgut entsprechend des jeweiligen Ursprungsgebiets und des Vorkommensgebiets zu verwenden (§ 40 BNatSchG). Die Meldung der Ausgleichsflächen an das Ökoflächenkataster des LfU für die Bauleitplanung obliegt der Gemeindeverwaltung (Art. 9 BayNatSchG). Es wird darauf hingewiesen, dass die unverzügliche Meldung der Ausgleichsflächen nach Inkrafttreten des Bebauungsplans einen umfassenden Überblick über die Ausgleichsflächen im Gemeindegebiet gewährt sowie die Überwachung der Maßnahmen nach § 4c BauGB vereinfacht. Wir bitten folgende Festsetzung aufzunehmen:

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Die angrenzenden Ausgleichsflächen dürfen nicht als Baustelleneinrichtungsflächen oder sonstige Lagerflächen genutzt werden und sind daher während der gesamten Bauzeit durch eine Abgrenzung in Form von ortsfesten 2 m hohen Bau- oder Baumschutzzäunen aus der Nutzung auszuschließen und zu schützen.

Beschluss: 9:0

- Zu 1.) Ein Vorkommen der Haselmaus konnte im nordöstlichen Gehölzbestand nachgewiesen werden. Hier erfolgen keine Eingriffe in Gehölzstrukturen. Im Kreuzungsbereich Mitterfeldallee und Wilhelm-Kemmelmeyer-Bogen sind vorhandene Gehölzflächen als Flächen mit Bindungen für [...] die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern [...] in der Planzeichnung umgrenzt. Danach kommt es auch hier zu keinen Eingriffen in den Gehölzbestand. Eine Baufeldfreimachung, mit Rückschnitt von Gehölzen und Rodung von Wurzelstöcken erfolgt im Rahmen der neuen Erschließung im Nordwesten des Geltungsbereichs. Ein Vorkommen der Haselmaus kann hier aufgrund schlecht ausgeprägter Habitateigenschaften ausgeschlossen werden. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde LRA München (26.02.2025) wird die Maßnahme V3 gem. Kap. 3 der saP dennoch hier durchgeführt. CEF-Maßnahmen sind nicht erforderlich. Wie in Kap. 3 der saP beschrieben, ist die Errichtung eines Schutzzauns geplant, um eine Einwanderung der Zauneidechse von Osten her in das Baufeld zu verhindern. Der Bauherr wird darüber informiert, dass die Funktionsfähigkeit des Zauns während des Bauablauf gewährleisten sein muss.
- Zu 2.) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde plant die Herstellung der Ausgleichsfläche in 2025. Zur Umsetzung der Ausgleichsfläche liegt der Gemeinde ein Pflege- und Entwicklungskonzept vor. Die Inhalte der empfohlenen textlichen Festsetzung werden unter E der textlichen Hinweise der Satzung übernommen.

Landratsamt München - Immissionsschutz, staatliches Abfallrecht und Altlasten
Das Schreiben vom 13.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Unter D § 18 des Satzungsentwurfs (10.10.2024) sind die wesentlichen immissionsschutzfachlichen Anforderungen festgesetzt. Unter Nrn. 5.18 bis 5.21 der Begründung vom 10.10.2024 ist die Immissions-/Umweltsituation umfassend beschrieben, insoweit wäre es für nachgeschaltete Verfahren (Bauvollzug) hilfreich, unter E der textlichen Hinweise der Satzung nach dem

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

letzten Absatzes unter Nr. 5 „Immissionsschutz“ noch folgenden Satz anzu­fügen:

„Auf die Ausführungen unter Nummern 5.18 bis 5.21 der Begründung wird ergänzend hingewiesen.“

Beschluss: 9:0

Unter E der textlichen Hinweise der Satzung wird nach dem letzten Absatzes unter Nr. 5 „Immissionsschutz“ noch nachfolgender Satz angefügt:

„Auf die Ausführungen unter Nummern 5.18 bis 5.21 der Begründung wird ergänzend hingewiesen.“

Umweltamt Unterföhring

Das Schreiben vom 11.12.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Anmerkung zur Begründung:

1. Die Müllentsorgung wird durch die Firma Rauscher sichergestellt.
2. Es wurde von mir immer kommuniziert, dass Müllräume im Untergeschoss keine Option sind und von uns auch nicht mehr zugelassen werden sollten. Was hier in so einfachen Worten „die Sammelbehälter werden für die jeweilige Müllart am Abholtag über die Tiefgaragenrampen zu den Aufstellflächen...gebracht“ bedeutet in der Realität, dass der beauftragte Hausmeister dafür extra ein Zugfahrzeug benötigt, spezielle verstärkte Mülltonnen mit einer Zugvorrichtung und am Abholtag die Mülltonnen auf eigenes Risiko nach oben ziehen muss. Dies stellt ein großes Gefahrenpotenzial dar. Wenn sich eine Mülltonne mal lösen sollte, möchte ich nicht in der Nähe sein, wenn eine 1.100l Restmülltonne die Rampe entlang nach unten rollt und richtig Schwung bekommt. Wenn es irgendwie möglich ist, würde ich diesen Passus gerne ersetzt haben durch: es sind in benötigter Größe Mülltonnenhäuser an zentraler Stelle für die Bewohner und für die Entsorgungsfirmen mit einzuplanen.

Beschluss: 9:0

Zu 1.) Die Begründung wird angepasst.

Zu 2.) Die Anordnung der Müllräume betrifft die Ausführungsplanung und ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung. Grundsätzlich werden im Bebauungsplan ebenerdige Müllräume nicht ausgeschlossen. Aufgrund des Nutzungsdrucks in den Tiefgaragen ist deren Errichtung in den Erdgeschossen sogar wahrscheinlich, da gemäß § 3 Abs. 4 der Satzung

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

die GF um maximal 8,0 m² je 100,0 m² für Müllräume überschritten werden darf.

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Das Schreiben vom 12.12.2024 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Photovoltaik - bzw. Solaranlagen an Gebäuden oder auf Dächern sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind so anzuordnen, dass jegliche Blendwirkung ausgeschlossen ist. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine Blendung herausstellen, so sind vom Bauherrn entsprechende Abschirmungen anzubringen.

Es werden mit dem Bebauungsplan keine Festlegungen getroffen, die den Schienenverkehr sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährden. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und der Bauherrin weitergeleitet. Eine Beschlussfassung ist nicht veranlasst.

Staatliches Bauamt Freising

Das Schreiben vom 20.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

1. Anbauverbot
Außerhalb des Erschließungsbereiches der Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen gilt gem. Art. 23 Abs. 1 BayStrWG für bauliche Anlagen bis 15 m Abstand vom äußeren Rand der Fahrbahndecke Bauverbot. Die entsprechende Anbauverbotszone ist im Bauleitplan dargestellt. Einer Verringerung der Anbauverbotszone um ca. 3,5 m hatten wir schon im Rahmen des letzten Bauleitplanverfahrens zugestimmt. Eine weitere Reduzierung der Anbauverbotszone kann nicht genehmigt werden. Daher sind die neu ausgewiesenen Flächen für die Tiefgaragen außerhalb der Anbauverbotszone vorzusehen. Wir bitten, im Zuge der weiteren Planung den bisherigen Abstand von 12,5 m zu berücksichtigen.
2. Werbeanlagen
Werbende oder sonstige Hinweisschilder sind gem. Art. 23 BayStrWG innerhalb der Anbauverbotszone unzulässig. Außerhalb der Anbauverbotszone sind sie so anzubringen, dass die Aufmerksamkeit des Kraftfahrers nicht gestört wird (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB).
3. Anpflanzungen
Anpflanzungen entlang der Kreisstraße M 13 sind im Einvernehmen mit dem Bauamt vorzunehmen.
4. Erschließung des Baugebietes

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Die Erschließung des Baugebiets soll ausschließlich über die bereits bestehenden Anbindungen an die M 13 erfolgen. Weitere unmittelbare Zufahrten zur Kreisstraße von den Grundstücken des Plangebietes sind nicht vorgesehen. Das für die Erschließung des Baugebiets erstellte Gutachten des Büros gevas vom Juni 2024 bitten wir im weiteren Verfahren zu aktualisieren. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Die Prognosefälle sind für das Horizontjahr 2040 zu analysieren.
- Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs sind für den Prognose – Nullfall zu ermitteln.
- Der von der Gemeinde Unterföhring geplante, behindertengerechte Ausbau sämtlicher Lichtsignalanlagen im Bereich der M 13 ist zu berücksichtigen. Die für die Verkehrsflusssimulation benötigten Phasenpläne der Lichtsignalanlagen im Zuge der M 13 können von der Straßenbauverwaltung zur Verfügung gestellt werden.

In der Begründung zum Bebauungsplan unter Punkt 5.8 (Erschließung) wird als Maßnahme zur Optimierung des Knotenpunktes K 2 der Bau einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur angeführt. Dieser Optimierungsvorschlag findet jedoch in der Verkehrsuntersuchung keine Berücksichtigung. Gemäß Gutachten ist eine Optimierung ohne bauliche Maßnahmen möglich. Daher bitten wir, die Notwendigkeit dieser baulichen Änderung zu prüfen und entsprechend zu begründen. Die Gemeinde übernimmt alle Kosten für bauliche oder sonstige Änderungen im Zusammenhang mit der neuen Anbindung (Art. 32 Abs. 1 BayStrWG). Nach Abstimmung der Planung mit der Straßenbauverwaltung hat die Gemeinde rechtzeitig vor Baubeginn den Abschluss einer Vereinbarung beim Bauamt zu beantragen. Verkehrsregelnde Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung auf der Kreisstraße) sind mit der Unteren Verkehrsbehörde abzustimmen.

5. Feuerwehr Erschließung

Aus dem Lageplan – FW Erschließung vom 29.10.2024 geht nicht hervor, wie die geplanten Aufstellflächen für Feuerwehrfahrzeuge entlang der Kreisstraße gestalten werden. Bei der Befestigung und Gestaltung dieser Flächen ist darauf zu achten, dass diese von Verkehrsteilnehmern nicht als Parkflächen wahrgenommen werden.

6. Radweg

Der im Zuge der Kreisstraße M 13 geplante Radweg ist mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen.

7. Sichtfelder

An der Einmündung der Mitterfeldallee in die Kreisstraße ist das dargestellte Sichtdreieck in südliche Richtung zu korrigieren. Die Schenkellänge von 70 m ist dabei zu berücksichtigen.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

8. Lärmschutz

Auf die von den Straßen ausgehenden Emissionen wird hingewiesen. Evtl. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden nicht vom Baulastträger der Kreisstraße übernommen (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

Beschluss: 9:0

- Zu 1.) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wurde überprüft, dass die Tiefgarage in der Bauausführung außerhalb der bereits um ca. 3,5 m reduzierten Anbauverbotszone errichtet werden kann. Die Anbauverbotszone ist in der Planzeichnung gekennzeichnet. Eine Anpassung der Planzeichnung ist nicht erforderlich. Gemäß der Stellungnahme vom 19.09.2023 wurde bereits einer Reduzierung um ca. 3,5 m der Anbauverbotszone zugestimmt.
- Zu 2.) Mit der Satzung werden in § 9 Werbeanlagen die Art und Umfang der Werbeanlagen geregelt, um eine Störung der Pkw-Fahrer zu vermeiden.
- Zu 3.) Entlang der Kreisstraße ist eine Reihenbaumpflanzung von 11 Bäumen vorgesehen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
- Zu 4.) Die Erschließung des Baugebietes erfolgt über die Errichtung einer Stichstraße an die Mitterfeldallee und über die Neubuchstraße. Direkte Zufahrten des Plangebietes an die Kreisstraße M13 sind nicht vorgesehen.
- Prognose 2035/40: Im Verkehrsgutachten wurde im Rahmen der Erstellung des Prognose-Nullfalls 2035 gemäß den Angaben in der „Einzelhandelsuntersuchung Neues Mitterfeld, Unterföhring“, (cima, Stand 2022) 16 Wohnbauvorhaben in ganz Unterföhring berücksichtigt, welche zwischen 2022 und 2035 fertiggestellt sein werden.
- Vor dem Hintergrund der Erweiterung der Verkehrsflusssimulation wurden entlang der Münchner Straße die Verkehrsmengen im Jahr 2024 erhoben und diese im Gutachten entsprechend berücksichtigt (siehe Punkt 3.3 der VU).
 - Die verkehrlichen Entwicklungen gemäß den 16 Wohnbauvorhaben wurden in der Fortschreibung der Untersuchung unverändert unterstellt, sodass die Prognose 2024 bis 2035 genauso viele Neuverkehre, wie die Prognose 2022 bis 2035 enthält.
 - Ein Abzug der Neuverkehre der (Teil-) Vorhaben, die bis 2023/2024 fertig gestellt wurden und somit in der Verkehrszählung aus

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

dem Jahr 2024 bereits enthalten sind, erfolgte nicht (ca. 120 WE bis 2023 und zusätzlich ca. 80 WE bis 2024).

- Der 4. Bauabschnitt an der östlichen Neubruchstraße wurde auf Grundlagen aktueller Strukturdaten Stand 2024 ergänzend berücksichtigt.

Zusätzlich wurde für die Prognose 2035 ein allgemeiner Faktor von ca. 2,8% unterstellt, welcher auf Grundlage der ausgewiesenen Bevölkerungsprognose gemäß dem Cima Gutachten ermittelt wurde. Neben der geplanten Wohnbebauung und der allgemeinen Entwicklung inkl. Nachverdichtung wurden außerdem noch die folgenden (fast ausschließlich) gewerblichen Planungsvorhaben im Prognose-Nullfall unterstellt (Grundlage bilden jeweils die projektspezifischen Verkehrsuntersuchungen):

- Bürogebäude an der Mitterfeldallee
- Schul- und Sportcampus (teilweise bereits fertiggestellt)
- „New Campus“ von Pro7 und Sat1
- Ausbau Föhringer Ring

Von daher wird von einer ausreichenden Berücksichtigung der Prognosefälle bis 2035 ausgegangen. Weitere konkret zu berücksichtigende Prognosefälle, insbesondere solche, deren Realisierung nach 2035 zu erwarten ist, sind nicht bekannt geworden. Ein 10jähriger Prognosehorizont wird auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen für ausreichend erachtet. Es wird von einer Umsetzung des Planungsvorhabens, auch bei der vorgesehenen abschnittsweisen Realisierung, innerhalb des Prognosehorizonts ausgegangen. Einer Erhöhung des Prognosehorizonts auf 2040 wird nicht gefolgt.

Berechnung Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall:

Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs werden für die signalisierten Knotenpunkte K1, K2, K3 und K7 für den Prognose – Nullfall im Verkehrsgutachten ergänzt.

Behindertengerechter Ausbau sämtlicher Lichtsignalanlagen im Bereich der M 13:

Es wurden die aktuellen Phasenpläne durch das Staatliche Bauamt Freising bereitgestellt und mit denen, welche als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung unterstellt wurden, abgeglichen und festgestellt, dass nur für den Knotenpunkt Münchner Straße/ Neubruchstraße aktualisierte Unterlagen vorliegen. Das Signalprogramm weist aber keine Änderungen auf, somit bleiben die angesetzten Grundlagen vollständig gültig.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Optimierung K2 mit Rechtsabbieger:

Im Verkehrsgutachten konnte im Rahmen der Verkehrsflusssimulation für den Knotenpunkt Münchner Straße/ Mitterfeldallee eine Optimierungslösung ohne bauliche Maßnahmen, d. h. ohne Veränderungen an der Knotenpunktgeometrie und Spuraufteilung entwickelt werden, so dass der prognostizierte Verkehr besser koordiniert und mit hoher Verkehrsqualität abgewickelt werden kann. Die Optimierung umfasst die Erhöhung der Umlaufzeit in der morgendliche Spitzenstunde von 70s auf 90s.

Demnach wäre eine Rechtsabbiegespur, wie in früheren Ständen des Verkehrsgutachtens als Variante untersucht, in der südlichen Zufahrt von K2 unter Berücksichtigung der Optimierung und der damit verbundenen Koordinierung mit den benachbarten Knotenpunkten nicht notwendig und wurde als Maßnahme in den Berechnungen des Verkehrsgutachtens daher nicht unterstellt.

Vorsorglich sicherte sich die Gemeinde Unterföhring mit dem Bebauungsplan und dem Städtebaulichen Vertrag dennoch die Errichtung der Rechtsabbiegespur zu, um hier auf der sicheren Seite zu sein.

Ergänzend gibt das Verkehrsgutachten den Hinweis, dass der Rechtsabbieger nicht zusammen mit dem Linkseinbieger aus der Nebenrichtung freizugeben ist, sodass die Mitterfeldallee in Richtung Osten eine Phase pro Umlauf (90s) keinen Verkehrsabfluss aufweist und somit ein festes Zeitfenster zum Ausfahren aus der nördlichen Erschließung des Sondergebietes entsteht. In der Begründung wird unter Punkt 5.8 der Absatz zur Errichtung der Rechtsabbiegespur, als Maßnahme zur Optimierung des Knotenpunktes K2, näher erläutert.

Zu 5.) Die Gestaltung der Flächen für die Feuerwehr ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Da Stellplätze für Parken entlang der Münchner Straße nicht vorgesehen sind, wird es keine Markierung in diesem Bereich geben, lediglich eine Beschilderung, die Flächen für die Feuerwehr ausweist.

Zu 6.) Die Ausführung des geplanten Radwegs wird mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt.

Zu 7.) Das Sichtdreieck wird in der Planzeichnung hinweislich korrigiert.

Zu 8.) Kenntnisnahme

Wasserwirtschaftsamt

Das Schreiben vom 20.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Grundwasser/Tiefgarage: Bauwerke im Grundwasserschwankungsbereich sind wasserdicht auszuführen und bedürfen einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Das

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

mittlere Grundwasser liegt im Planungsgebiet etwa zwischen 497 (Westen) und 501 (Osten). Bei hohen Grundwasserständen liegt es etwa 1-1,5m darüber. Der höchste zu erwartende Grundwasserstand ist maßgebend für die Bewertung, ob das Bauwerk im Grundwasserschwankungsbereich liegt.

Beschluss: 9:0

Die Hinweise werden der Bauherrin zur Kenntnisnahme weitergeleitet. Im Kapitel 2.5.1 der Begründung wird ein Satz zum anstehenden Grundwasserspiegel ergänzt.

Bayernwerk Netz GmbH

Das Schreiben vom 10.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

In dem von Ihnen überplanten Bereich befinden sich Versorgungseinrichtungen. Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Die Leitung nebst Zubehör ist auf Privatgrund mittels Dienstbarkeiten grundbuchamtlich gesichert. Wir weisen darauf hin, dass die Trassen unterirdischer Versorgungsleitungen von Bepflanzung freizuhalten sind, da sonst die Betriebssicherheit und Reparaturmöglichkeit eingeschränkt werden. Bäume und tiefwurzelnde Sträucher dürfen aus Gründen des Baumschutzes (DIN 18920) bis zu einem Abstand von 2,5 m zur Trassenachse gepflanzt werden. Wird dieser Abstand unterschritten, so sind im Einvernehmen mit uns geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen. Hinsichtlich der in den angegebenen Schutzzonenbereichen bzw. Schutzstreifen bestehenden Bau- und Bepflanzungsbeschränkung machen wir darauf aufmerksam, dass Pläne für Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art uns rechtzeitig zur Stellungnahme vorzulegen sind. Dies gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Entsorgungsleitungen, Kiesabbau, Aufschüttungen, Freizeit- und Sportanlagen, Bade- und Fischgewässer und Aufforstungen.

Zur elektrischen Erschließung der kommenden Bebauung wird die Errichtung mehrerer Transformatorenstationen erforderlich. Hierfür bitten wir Sie, eine entsprechende Fläche von ca. 35 qm uns für den Bau und Betrieb einer Transformatorenstation in Form einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zur Verfügung zu stellen. Die Standorte sollten in Rücksprache mit Bayernwerk Netz GmbH besprochen werden. Die vorläufigen Trafostationen Standorte haben wir im Lageplan gelb eingezeichnet. Die Anzahl der Trafostationen können im Laufe der Planung und Bebauung variieren. Bereits bei Baubeginn der ersten Gebäude muss verbindlich gewährleistet sein, dass wir über die

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr. Anwe-
 send

Vortrag - Beschluss

Stationsgrundstücke verfügen können. Zu dem Zeitpunkt müssen befestigte Verkehrsflächen vorhanden sein, die von LKW mit Tieflader befahren werden können. Das beiliegende "Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen" ist zu beachten. Die beiliegenden "Sicherheitshinweise für Arbeiten in der Nähe von Kabel-, Gas- und Freileitungen" sind zu beachten.

Beschluss: 9:0

Es wurde eine textliche Festsetzung getroffen, die die Errichtung von Transformatorenstationen in den Wohngebieten, innerhalb der Bauräume zulässt. Die Wartung dieser ist über die Zulässigkeit von Einbringschächten, über die Baugrenze hinaus sichergestellt.

Deutsche Bahn AG

Das Schreiben vom 20.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Infrastrukturelle Belange:

Nach § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten. In diesem Zusammenhang weisen wir auf folgendes hin:

1. Durch die Inhalte, Festlegungen und Zielsetzungen der Bauleitplanung dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.
2. Wir weisen darauf hin, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder, etc.) entstehen, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.
3. Innerhalb des Verfahrensgebiets verläuft die planfestgestellte 110-kV- Bahnstromleitung Nr. 520 Karlsfeld-München Ost mit einem Schutzstreifen beidseits von je 18 m bezogen auf die Leitungsachse (Schutzstreifenbreite gesamt: 36 m), deren Bestand und Betrieb zur

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung auf Dauer gewährleistet sein muss.
4. Die beigefügte Stellungnahme der DB Energie GmbH vom 10.01.2025 (Zeichen: I.ET- S-S-3 Ba (520) ist zu beachten und im Verfahren zu berücksichtigen.
 5. Photovoltaik- bzw. Solaranlagen auf Dächern oder Fassaden sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hinzugestalten. Sie sind so anzuordnen, dass jegliche Blendwirkung ausgeschlossen ist. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine Blendung herausstellen, so sind vom Bauherrn entsprechende Abschirmungen anzubringen.
 6. 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.
 7. Im Druckbereich der Gleise darf es zu keinerlei statisch beeinträchtigenden Eingriffen kommen. Die Baugrenzen sind so anzuordnen, dass die späteren Bauausführungen einschließlich Erstellung der Baugruben außerhalb des Druckbereichs der Gleise stattfinden können. Eine Rückverankerung von Baugrubensicherungen im Stützbereich bzw. auf Bahngrund ist unzulässig.
 8. Weiter muss durch den zukünftigen Bauherrn nachgewiesen werden, dass durch eine Grundwasserabsenkung die Stand-, Verkehrs- und Betriebssicherheit der Bahnanlagen weiterhin dauerhaft gewährleistet sind und dass keine anderen Schädigungen der Bahnanlagen durch diese Maßnahme zu erwarten sind. Ist eine Gefährdung bzw. Schädigung der Bahnanlagen nicht gänzlich auszuschließen, so sind entsprechende Gegenmaßnahmen vorzusehen, welche eine planerische Betrachtung erfordern. In der Ausführung ist dann ein Beweissicherungsverfahren erforderlich.
 9. Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.
 10. Die Funktionsfähigkeit und Sicherheit der bahneigenen Entwässerungsanlagen (z. B. Bahngraben oder Tiefenentwässerung) dürfen nicht beeinträchtigt werden.
 11. Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15.000 V Spannung der Oberleitung und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen hin.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

12. Bei Bepflanzungen ist grundsätzlich zu beachten, dass Abstand und Art der Bepflanzung entlang der Bahnstrecke so gewählt werden müssen, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten.
13. Wir weisen auf die Verkehrssicherungspflicht (§ 823 ff. BGB) des Grundstückseigentümers hin. 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. Der Infrastrukturanschlussvertrag für den Privatgleisanschluss wurde bereits beendet und das Gleis bis zur Anschlussgrenze zurückgebaut.

Immobilienrelevante Belange:

14. Die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.
15. Werden, bedingt durch die Ausweisung neuer Baugebiete und Bauanlagen, Kreuzungen von Bahnstrecken mit Wasser-, Gas- und Stromleitungen sowie Kanälen und Durchlässen usw. erforderlich, so sind hierfür entsprechende Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge bei der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, Team Leitungskreuzungen, einzureichen.

Hinweise für Bauten nahe der Bahn:

16. Bei Bauarbeiten in Bahnnähe sind Sicherheitsauflagen aus dem Eisenbahnbetrieb zu beachten. Die Einholung und Einhaltung dieser Sicherheitsauflagen obliegt 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:

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

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

18. 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. Dies gilt auch während der Bauzeit.
19. Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.
20. 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.
21. Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB InfraGO AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB InfraGO AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen.
22. Es ist ein Schutzabstand von 3 m zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien, Personen, etc. sicherzustellen und einzuhalten.
23. Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung (Gleisabstand 4 m) sind bahnzuerden, ggf. muss die Oberleitung abgeschaltet und bahngeerdet werden.
Einfriedungen im Rissbereich der Oberleitung sind bahnzuerden, ggf. ist ein Prellleiter anzubringen.
24. Elektrisch leitende Teile im Handbereich (= 2,50 m) zu bahngeerdeten Anlagen sind ebenfalls bahnzuerden.
25. Bei Grabarbeiten innerhalb eines Umkreises von 5 m um Oberleitungsmaste (5 m ab Fundamentaußenkante) ist durch den Bauherrn ein Standsicherheitsnachweis von einem durch das Eisenbahn-Bundesamt zertifiziertem Prüfstatiker vorzulegen. Darin ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen (Masten, Leitungen etc.) auf keinen Fall in ihrer Standsicherheit und Sicherheit beeinträchtigt werden.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

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

Beschluss: 9:0

- Zu 1.) Es werden mit dem Bebauungsplan keine Festsetzungen getroffen, die den Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen verzögern, behindern oder beeinträchtigen.
- Zu 2.) Die Emissionen durch Schall, elektromagnetischer Strahlung und Erschütterung wurden für das Plangebiet gutachterlich untersucht. Es werden schalltechnische Maßnahmen getroffen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gewährleisten. Die Untersuchung zu den elektromagnetischen Feldern kommt zu dem Ergebnis, dass es genügt von der S-Bahn einen Abstand von 0,4 m von der äußeren Schiene einzuhalten, damit die Grenzwerte gemäß 26. BImSchV in jeder Höhe eingehalten sind. Auch für die Erschütterung werden die Anforderungen nach DIN 4150-2 für reine und Allgemeine Wohnbebauungen ohne weitere Maßnahmen eingehalten werden. Um die Anforderungen für den sekundären Luftschall einzuhalten, sollten entweder schwere Estrichsysteme mit einer Abstimmfrequenz < 50 Hz in Kombination mit weitgespannten Decken (< 25 Hz) oder der Abstand der Bebauung zur östlichen Grundstücksgrenze größer 10 m gewählt werden. Der Hinweis zu den Kosten für geeignete Schutzmaßnahmen wird zur Kenntnis genommen. Die Kosten werden von den Bauherren und der Gemeinde selbst getragen.
- Zu 3.) Der Schutzstreifen zur planfestgestellten 110-kV-Bahnstromleitung Nr. 520 Karlsfeld-München Ost beidseitig von je 18 m bezogen auf die Leitungsachse wurde bereits in der Planzeichnung hinweislich dargestellt.
Der Bestand und Betrieb zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung wird auf Dauer gewährleistet.
- Zu 4.) Die Stellungnahme der DB Energie GmbH vom 10.01.2025 wurde beachtet und im Verfahren berücksichtigt.
- Zu 5.) Der Hinweis wird an die Bauherrin weitergeleitet. Aufgrund der Lage der Bahntrasse östlich des Plangebietes kann eine Blendwirkung ausgeschlossen werden, da die Photovoltaikanlagen entweder liegend oder nach Süden ausgerichtet werden.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Zu 6.) Der Hinweis wird an die Bauherrin weitergeleitet.
- Zu 7.) Die Baugrenze des WA 6 befindet sich mind. 23,0 m westlich der Gleisanlagen. Der Hinweis auf die Statik der Baugrube für die geplante Tiefgarage wird an die Gemeinde übermittelt. Eine Rückverankerung der Baugrubensicherungen im Stützbereich bzw. auf Bahngrund ist nicht vorgesehen.
- Zu 8.) Eine Grundwasserabsenkung durch das Bauvorhaben „Neues Mitterfeld“ ist nicht vorgesehen. Im Falle dieser wird der Nachweis für die Stand-, Verkehrs- und Betriebssicherheit der Bahnanlagen bzw. in der Ausführung dann ein Beweissicherungsverfahren erbracht.
- Zu 9.) Das Versickerungskonzept sieht das Versickern von auf privaten Baugrundstücken anfallenden Regenwasser innerhalb der privaten Baugrundstücke selbst vor.
- Zu 10.) Da sich die Bahnanlagen außerhalb des Geltungsbereiches befinden, werden die Funktionsfähigkeit und Sicherheit der bahneigenen Entwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt.
- Zu 11. bis 13.) Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Bauherrin weitergeleitet.
- Zu 14.) Die Abstandsflächen des WA 6 überschreiten geringfügig das Baugrundstück, werden aber bis zur Mitte des Moosangerweges eingehalten.
- Zu 15. bis 27.) Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Bauherrin weitergeleitet.

DB Energie GmbH

Das Schreiben vom 10.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

1. Innerhalb des Verfahrensgebietes verläuft die planfestgestellte 110-kV-Bahnstromleitung mit einem Schutzstreifen beidseits von je 18 m bezogen auf die Leitungsachse (Schutzstreifenbreite gesamt: 36m), deren Bestand und Betrieb zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung auf Dauer gewährleistet sein muss.
2. Die Leitungstrasse mit Trassenachse und Schutzstreifen sowie Maststandorten ist im Bebauungsplan darzustellen. Maßgebend ist die in der Örtlichkeit tatsächlich vorhandene Leitungstrasse. Die Maste sind mit ihrer Mast-Nr. im Plan zu beschriften.
3. Innerhalb des Schutzstreifens muss mit Nutzungseinschränkungen von Bauwerken bzw. baulichen Anlagen (wie z.B. Gebäude, Wege, Straßen, Brücken, Verkehrs- Entwässerungs-, Sport-, Freizeit-, Beleuchtungs-, Lärmschutz- Signal-, Werbe- Leitungs-, Photovoltaik- und Bewässerungsanlagen sowie Lagerstätten, -halden, Tankstellen, Energiegewinnungsanlagen, Gasverteilungsanlagen usw.) sowie mit

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Höhenbeschränkungen für Arbeiten bzw. Aktivitäten von Personen und Gerätschaften inkl. aller An- und Aufbauten (wie z.B. Maschinen, Gerüste, Ausrüstungen, Kräne usw.) gerechnet werden. Pläne für alle Bauwerke bzw. baulichen Anlagen innerhalb des Schutzstreifens müssen deshalb durch den jeweiligen Grundeigentümer zur Überprüfung der Sicherheitsbelange vorgelegt werden. Für eine Spezifizierung der Einschränkungen sind konkrete Angaben über die geplanten Bauwerke bzw. baulichen Anlagen hinsichtlich ihrer Lage und Höhenentwicklung in Meter ü.NN (z.B. für Fahrbahnoberkanten, Erdoberkanten, Gebäudeoberkanten, Endwuchshöhen, Anlagenhöhen usw.) zwingend erforderlich.
4. Von 110-kV-Bahnstromleitungen ausgehende elektromagnetische Felder können Ströme in und Spannungen auf leitenden Gegenständen induzieren. Induktionsauswirkungen müssen im Falle langer metallener Konstruktionen (z.B. Fernmeldeeinrichtungen, Zäune, Drahtgeflechte, Leitungen oder Rohre usw.) oder großflächiger metallener Gegenstände (z.B. leitende Dächer, Tankbehälter, Container usw.) in der Nähe von 110-kV-Bahnstromleitungen berücksichtigt werden. Alle leitenden Teile müssen daher geeignet mit der Erde verbunden werden. Lange metallene Strukturen, die nur an einem oder wenigen Punkten mit der Erde verbunden sind und parallel zu einer 110-kV-Bahnstromleitung verlaufen, müssen in geeigneten Abständen geerdet und/oder mit isolierenden Elementen unterbrochen werden, um die Schleifenlänge zu vermindern. Im Weiteren ist darauf zu achten, dass es zu keiner elektrischen Verbindung zu Teilen der 110-kV-Bahnstromleitungs-Maste und deren Erdungsanlagen kommt.
 5. Für Bauwerke bzw. bauliche Anlagen innerhalb des o.a. Schutzstreifens ist die Zustimmung der für Feuerlöscharbeiten zuständigen Behörde gemäß aktueller DIN VDE 0132 erforderlich. Die Dacheindeckung für Gebäude muss in diesem Bereich der DIN 4102 Teil 7 entsprechen.
 6. Die Standsicherheit des Mastes Nr. 1269 muss gewahrt bleiben. Innerhalb eines Radius von 9 m um die Mastmitte dürfen sich die Verhältnisse vor Ort nicht ändern (d.h. z.B. keine Abgrabungen, Aufschüttungen, Bohrungen, Lagerungen von Materialien, Bebauungen und Bepflanzungen, usw.). Das sich daran anschließende Gelände darf höchstens mit einer Neigung von 1:1,5 abgetragen werden. Der o.a. Sicherheitsradius ist vermaßt im Bebauungsplan darzustellen.
 7. Die Zufahrt zum Mast Nr. 1269 der o.g. 110-kV-Bahnstromleitung muss jederzeit für Lkw uneingeschränkt gewährleistet sein (ggf. notwendige Schleppkurven müssen für langsam fahrende 3-Achser-Lkw ausreichend dimensioniert sein). Ggf. geplante Einzäunungen sind so

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- vorzunehmen, dass sich dieser Mast nicht innerhalb der eingezäunten Fläche befindet.
8. Änderungen des bestehenden Geländeniveaus - auch temporär - (wie z.B. durch Aufschüttungen, Lagerungen von Materialien, Stapelungen, Haufwerke usw.), dürfen innerhalb des o.g. Schutzstreifens nicht ohne weiteres durchgeführt werden.
 9. Unter den Leiterseilen muss unter Umständen mit Eisabwurf sowie mit Vogelkot gerechnet werden. Etwaige daraus entstehende direkte und indirekte Schäden werden nicht übernommen.
 10. Verlaufen aus elektrisch leitfähigen Materialien bestehende Rohrleitungen innerhalb des o.g. Schutzstreifens, so sind bei Parallelführungen und Kreuzungen die Auflagen der aktuellen Technischen Empfehlung Nr. 7 der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen (identisch mit der AFK-Empfehlung Nr. 3) zu berücksichtigen. Hierbei ist zu beachten, dass das 110-kV-Bahnstromleitungs- Netz gelöscht betrieben wird.
 11. Einer Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern kann innerhalb des Schutzstreifens nur im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten bzw. schuldrechtlicher Verträge zugestimmt werden. Im Übrigen gelten die Bestimmungen gemäß DIN VDE 0105 und DIN EN 50341 in der jeweils aktuellen Fassung. Die in der 26.BlmschV genannten Grenzwerte für elektrische Feldstärke und magnetische Flußdichte werden für den Bereich, für den wir die Zustimmung zur Bebauung geben, von 110-kV-Bahnstromleitungen eingehalten. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass in unmittelbarer Nähe von 110-kV-Bahnstromleitungen mit Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf elektrische und magnetische Felder empfindlich reagierenden Geräten zu rechnen ist. Es wird empfohlen, eine Abstimmung der Vorplanung hinsichtlich der durch o.g. 110-kV-Bahnstromleitung innerhalb des o.g. Schutzstreifens ggf. auftretenden Einschränkungen mit Einreichung einer Bauvoranfrage durchzuführen. Die endgültigen Baupläne sind anschließend vor Erstellung eines Bauwerkes bzw. einer baulichen Anlage zur Prüfung und Zustimmung im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten vorzulegen. Die Bauvoranfrage/der Bauantrag muss einen maßstäblichen amtlichen Lageplan mit dargestelltem Leitungsverlauf (Trassenachse mit Schutzstreifen und ggf. Maststandorte) sowie konkrete, maßstabsgerechte Angaben über die Lage und die ü.NN-Höhen des geplanten Bauwerks bzw. der baulichen Anlage einschließlich aller An- und Aufbauten (wie z.B. Kamine, Balkone, Dachständer, Antennen, Reklametafeln, Photovoltaikanlagen, Lichtkuppen, Dachgauben, Absturzsicherungen, Lüftungsanlagen usw.) beinhalten. Auf dieser

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd. Anwe-
Nr. send

Vortrag - Beschluss

Grundlage werden dann im Rahmen der Bauvoranfrage/des Bauantrags die innerhalb des o.g. Schutzstreifens von Personen und Gerätschaften (wie z.B. Maschinen, Gerüste, Ausrüstungen, Kräne usw.) einzuhaltenden Arbeitsgrenzen (Höhenbegrenzungen) bekannt gegeben.

Beschluss: 9:0

- Zu 1., 4., 5., 8., 9., 10.) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und die Bauherrin über den Sachstand informiert.
- Zu 2.) Die Leitungstrasse mit Trassenachse und Schutzstreifen sowie den Maststandorten werden bereits in der Planzeichnung hinweislich dargestellt. Die Mast-Nrn. werden in der Planzeichnung hinweislich ergänzt.
- Zu 3.) Der beidseitige Schutzstreifen befindet sich außerhalb der geplanten Baufelder; im Bereich des SO liegt er geringfügig auf dem Baugrundstück, aber außerhalb des Bauraums und überlagert den Geltungsbereich lediglich entlang der Mitterfeldallee. Die Masten und der Schutzstreifen sind hinweislich in der Planzeichnung dargestellt. Der Hinweis wird der Bauherrin übermittelt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Rahmen der Bauausführung Pläne für Bauwerke bzw. bauliche Anlagen mit konkreten Angaben hinsichtlich ihrer Lage und Höhenentwicklung in Meter ü.NN in diesem Bereich durch den jeweiligen Grundeigentümer zur Überprüfung der Sicherheitsbelange der DB Energie vorgelegt werden müssen.
- Zu 6.) Der Hinweis wird der Bauherrin weitergeleitet und in der Bauausführung berücksichtigt. Der Sicherheitsradius von 9,0 m wird in der Planzeichnung hinweislich dargestellt.
- Zu 7.) Die Zufahrt des Mastes befindet sich an der Mitterfeldallee. Eine Nutzungsänderung der Ausgleichsfläche BP Nr.72/03 ist nicht vorgesehen, daher wird die Zufahrt zum Mast baulich nicht beeinträchtigt.
- Zu 11.) Eine Bepflanzung im Bereich des Schutzstreifens ist nicht vorgesehen. Im Rahmen des Bauantrags wird ein maßstäblicher amtlicher Lageplan mit dargestelltem Leitungsverlauf (Trassenachse mit Schutzstreifen und ggf. Maststandorte) sowie konkrete, maßstabsgerechte Angaben über die Lage und NHN-Höhen des geplanten Bauwerks bzw. der baulichen Anlage einschließlich aller An- und Aufbauten (wie z.B. Kamine, Balkone, Dachstände, Antennen, Reklametafeln, Photovoltaikanlagen, Lichtkuppen, Dachgauben, Absturzsicherungen, Lüftungsanlagen usw.) eingereicht.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Deutsche Telekom Technik GmbH

Das Schreiben vom 10.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Im Bereich des Planungsgebietes ist bereits eine Telekommunikationsinfrastruktur vorhanden. Änderungen, Baumaßnahmen oder Planungen zu Baumaßnahmen sind zurzeit nicht vorgesehen. Im Plangebiet befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH. Es handelt sich dabei um noch bestehende Hauszuführungen für diesen Bereich. Nach Kündigung aller Anschlüsse durch die Kunden, können diese Telekommunikationsanlagen problemlos entfernt werden. Bei allen Grabungen am oder im Erdreich bitten wir beiliegende Kabelschutzanweisung unbedingt zu beachten. Vorbehaltlich einer positiven Ausbauentscheidung machen wir darauf aufmerksam, dass die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur nicht ausreicht um das Plangebiet zu versorgen. Es sind zusätzliche Planungen und Baumaßnahmen erforderlich. Die Telekom Deutschland GmbH behält sich vor, die notwendige Erweiterung der Telekommunikationsinfrastruktur in mehreren unabhängigen Bauabschnitten durchzuführen und ihre Versorgungsleitungen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verlegen. Für die Anbindung neuer Bauten an das Telekommunikationsnetz der Telekom sowie der Koordinierung mit den Baumaßnahmen anderer Leitungsträger ist es unbedingt erforderlich, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen der Bauherrenhotline so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vorher angezeigt werden.

Wir bitten folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen:

In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen. Im Falle einer Grenzbebauung und damit verbundenen Setzungen von Spund- bzw. Bohrpfahlwänden ist eine rechtzeitige Beteiligung der Telekom angezeigt. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 (siehe hier u. a. Abschnitt 6) zu beachten.

Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.

Die Hinweise werden zur Kenntnisnahme der Bauherrin weitergeleitet. Es wird bereits unter E - Hinweise durch Text unter 2 Hinweise auf den Umgang mit Telekommunikationsleitungen bei der Bauausführung sowie unter 3 zum "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" gegeben. Eine Beschlussfassung ist nicht veranlasst.

Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern

Das Schreiben vom 16.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft ist es nachvollziehbar, dass der großen Nachfrage nach Wohnraum im Gemeindegebiet Unterföhring Rechnung getragen werden soll. Mit der Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets nach § 4 BauNVO (WA) besteht weitgehend Einverständnis. Des Weiteren ist zu begrüßen, dass durch die Ausweisung eines sonstigen Sondergebietes nach § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung "Großflächiger Einzelhandel, Wohnen, Schank- und Speisewirtschaften, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Dienstleistungen, Büros und Praxen" die Möglichkeit der gewerblichen Nutzung zumindest noch anteilig gegeben ist. Wir weisen aber darauf hin, dass mit der Überplanung des Gebiets der Region ein wertvoller Gleisanschluss für eine gewerbliche Nutzung unwiederbringlich verloren geht. Rein vorsorglich weisen wir auch darauf hin, dass es durch die Planung auch zukünftig zu keinen Einschränkungen für die im Umfeld des Plangebiets ansässigen Gewerbebetriebe kommen darf.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Beschlussfassung ist nicht veranlasst.

Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Das Schreiben vom 17.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind

Die Hinweise werden zur Kenntnisnahme der Bauherrin weitergeleitet. Eine Beschlussfassung ist nicht veranlasst.

SWM Infrastruktur GmbH

Das Schreiben vom 20.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Innerhalb des Grundstückes Fl.Nr. 180/1 befindet sich im Bereich der geplanten TGa Rampe unser Fernwärmeschacht Nr. 8945 mit Zuleitungen mit Stromversorgungsleitung in paralleler Trasse. Ob die Fernwärmetrasse mit Schacht verlegt werden muss, kann erst nach Vorliegen der Detail- und Ausführungspläne festgelegt werden. In der Mitterfeldallee und Neubuchstraße befinden sich uns Versorgungsleitungen. Hier ist bei der geplanten Umsetzung auf unsere Versorgungsanlagen Rücksicht zu nehmen. Die vorhandenen Hausanschlussleitungen müssen vor Beginn der einzelnen Baumaßnahmen stillgelegt werden. Geplante Baumaßnahmen dürfen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch unsere Aufgrabungskontrolle begonnen werden. Die vorhandene Überdeckung unserer Versorgungsanlagen darf sich durch bauliche Maßnahmen sowie Geländemodellierungen nicht verändern. Für Baumpflanzungen gilt ein Mindestabstand von 2,5 m zu allen Kabeln, Leitungen und Schachtbauwerke der SWM. Die Abstände werden zwischen der Baumachse und der Anlagenaußenkante gemessen. Grundlage ist die DIN 18920.

Die Hinweise werden der Bauherrin zur Kenntnisnahme weitergeleitet. Die Mindestabstände von Baumpflanzungen zu den Leitungen werden eingehalten. Bestandsleitungen im Plangebiet werden zurückgebaut. Eine Beschlussfassung ist nicht veranlasst.

Handwerkskammer für München und Oberbayern

Das Schreiben vom 31.01.2025 mit folgendem Inhalt wird bekannt gegeben:

Die in unserer Stellungnahme vom 27.09.2023 genannten Anmerkungen haben aus unserer Sicht nach wie vor Bestand, weshalb wir erneut darauf verweisen. Das aus städtebaulicher Sicht begrüßenswerte Vorhaben zugunsten der Wohnbauentwicklung führt jedoch mit dem Wegfall der Gewerbeflächen

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

am Standort unweigerlich zulasten möglicher Gewerbepotenziale. Dies bedauern wird sehr. Deshalb sollte aus unserer Sicht die Ausweisung alternativer Gewerbeflächen in künftigen Planungen aktiv berücksichtigt werden. Im Hinblick auf die angrenzenden Bestandsbetriebe am Planungsgebiet geben wir weiterhin zu Bedenken, dass die Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Betriebe und die benötigte Flexibilität im Betriebsablauf bei künftigen Planungen nicht eingeschränkt werden dürfen, um die wettbewerbsrelevante Standortsicherheit zu gewährleisten.

Im Planungsgebiet werden zum einen im Sonstigen Sondergebiet im Erd- und Untergeschoss Einzelhandelsbetriebe auf max. 4.100 m² Verkaufsfläche zugelassen und zum anderen im westlichen Bauraum des WA 4.1 im Erdgeschoss auf mindestens 1.000 m² Wohnungen ausgeschlossen. Gemäß § 2 Abs. 2 der Satzung dient das Sonstige Sondergebiet der Unterbringung von Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen des Einzelhandels, von Wohnen, von Schank- und Speisewirtschaften, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie für Dienstleistungen, Büros und Praxen. Damit können sich im Plangebiet selbst Einzelhandelsbetriebe ansiedeln. Im Übrigen wird die Stellungnahme zur Kenntnis genommen. Eine Beschlussfassung ist nicht veranlasst.

Weiteres Vorgehen

Der Bebauungsplan Nr. 92/21, Wohnen und nicht störendes Gewerbe im „Neuen Mitterfeld“, in der Fassung vom 10.10.2024, ist unter Berücksichtigung der vorstehenden Beschlüsse zu ergänzen. Die vorstehend aufgeführten Änderungen werden beschlossen. Die vorgenannten Änderungen sind nur redaktioneller Natur. Eine erneute Auslegung und eine erneute Trägerbeteiligung sind daher nicht erforderlich.

Der Bauungsplans Nr. 92/21, Wohnen und nicht störendes Gewerbe im „Neuen Mitterfeld“, erhält das Fassungsdatum 25.03.2025 und ist dem Gemeinderat mit allen abwägungsrelevanten Unterlagen und Stellungnahmen vorzulegen.

Das Verfahren gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ist durchzuführen.

Beschluss: 9 : 0

Der Bebauungsplan Nr. 92/21, Wohnen und nicht störendes Gewerbe im „Neuen Mitterfeld“, in der Fassung vom 10.10.2024, ist unter Berücksichtigung der vorstehenden Beschlüsse zu ergänzen. Die vorstehend aufgeführten Änderungen werden beschlossen. Die vorgenannten Änderungen sind nur

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

redaktioneller Natur. Eine erneute Auslegung und eine erneute Trägerbeteiligung sind daher nicht erforderlich.

Der Bauungsplans Nr. 92/21, Wohnen und nicht störendes Gewerbe im „Neuen Mitterfeld“, erhält das Fassungsdatum 25.03.2025 und ist dem Gemeinderat mit allen abwägungsrelevanten Unterlagen und Stellungnahmen vorzulegen.

Das Verfahren gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ist durchzuführen.

AZ 6100
Bauamt

424 9

Ausbau der Ladeinfrastruktur Vorstellung des Konzepts und weiteres Vorgehen (Empfehlungsbeschluss an den Gemeinderat)

Der Vorsitzende erinnert an den Empfehlungsbeschluss aus dem Umwelt-, Digital- und Energieausschuss vom 02.03.2021, Nr. 12, sowie an den Beschluss des Gemeinderats vom 11.03.2021, Nr. 141, und vom 09.03.2023, Nr. 403, zur Erweiterung der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität. Sowie an die Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 28.10.2021, Nr. 162 und den Gemeinderatsbeschluss vom 13.01.2022, Nr. 246.

Im ersten Standortkonzept, Beschluss vom 09.03.2023, Nr. 403, wurden folgende sieben Standorte für Normallader (je 2x11kW) beschlossen:

- Ahornstraße 32-34 (nördl. Seitenstreifen)
- Föhringer Allee 41-45 (Seitenstreifen)
- Föhringer Allee, zwischen Voglbachweg und Straßäckerallee
- Straßäckerallee 15 (Ersatz ehem. Busladestation)
- Bürgerhaus Unterföhring, neben TG-Zufahrt
- In der Kanalstraße (Isarau) im Bereich der Treppe zur Brücke über den „MIK“
- Am Rathausparkplatz

Darüber sollte ein Standort für die Errichtung von einer „Schnellladestation“ an der Münchner Straße (im Bereich ehemals Gockl) gefunden werden.

Im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzepts für das Gewerbegebiet östlich der S-Bahntrasse wurden in der Sitzung vom 13.01.2022, Nr. 246, sechs Schnellladestationen beschlossen.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Am 29.04.2024 wurde das Ingenieurbüro Steinbacher-Consult, 86356 Neusäß, mit der Planung, Ausschreibung und Baubegleitung der Ladesäulen beauftragt. Herr Benjamin Dietz vom Ingenieurbüro Steinbacher-Consult stellt in der heutigen Sitzung den Projektverlauf sowie das aktualisierte Konzept vor und steht für Fragen zur Verfügung.

Die Standorte wurden hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft und nach ihrer Wirtschaftlichkeit (Netzanschlusskosten) optimiert. Eine erste Kostenannahme in der Haushaltsplanung für die Umsetzung aller beschlossenen Ladesäulen (Normal- und Schnelllader) lag bei ca. 1,1 Mio. EUR netto (Stand 04.09.2024). Aufgrund der Haushaltslage und der zu erwartenden Nutzung wurde das bestehende Konzept neu bewertet und priorisiert.

Am 23.08.2024 wurden bei Bayern Innovativ – Bayerische Gesellschaft für Innovation und Wissenstransfer GmbH insgesamt sechs Förderanträge für Schnellladestationen auf Gewährung einer Zuwendung im Rahmen des Förderprogramms „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern 2.0“ gestellt. Am 31.10.2024 sowie am 08.11.2024 wurde die Gemeinde schriftlich vom Fördergeber darüber in Kenntnis gesetzt, dass alle Anträge negativ verbeschieden wurden.

Bis zum 13.11.2024 sind des Weiteren insgesamt 9 Anträge auf Sondernutzung öffentlicher Verkehrsflächen von der Fa. Wirelane Public GmbH eingegangen. Ein Gestattungsvertrag soll der Fa. Wirelane Public GmbH den beantragten öffentlichen Raum für die Errichtung von Ladeinfrastruktur (Normallader) zur Verfügung stellen. Die Fa. Wirelane Public GmbH würde alle Kosten inkl. Netzanschluss, den Aufbau, den Betrieb, Reparaturen und Wartungen sowie ggf. den Rückbau der Ladesäulen tragen. Folgende Standorte zur Errichtung von Normalladesäulen wurden von der Fa. Wirelane Public GmbH beantragt:

- W1: Blumenstraße, 60
- W2: St.-Valentin-Weg, 2
- W3: Blumenstraße, 30
- W4: Bahnhofstraße, 22
- W5: Straßäckerallee, 3
- W6: Münchner Str., 72
- W7: ZDF-Straße, 1
- W8: Flurstraße, 7 (ggü.)
- W9: Föhringer Allee, 85

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Die Verwaltung hat die beantragten Standorte geprüft. Die Standorte W6: Münchner Straße 72, W7: ZDF-Straße 1 und W8: Flurstraße 7 wurden seitens der Verwaltung negativ bewertet und würden daher nicht genehmigt werden. Die übrigen Standorte wurden von der Verwaltung positiv bewertet. Die beantragten Standorte gleichen in Teilen dem Standortkonzept der Gemeinde Unterföhring.

Nach Eingang der Sondernutzungsanträge fand eine weitere Bewertung der Standorte hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und den sog. Umgebungskosten statt. Daraus wurde eine wirtschaftliche Auswahl der Standorte abgeleitet. Durch die Genehmigung der Sondernutzungsanträge der Fa. Wirelane Public GmbH können weitere gemeindeeigene Ladesäulen eingespart und damit die Kosten für den Ausbau von Ladeinfrastruktur weiter reduziert werden. Darüber hinaus entsteht weniger Verwaltungsaufwand.

Die Verwaltung hat bei den Landkreiskommunen Vaterstetten und Aschheim angefragt, ob die Gestattung für die Fa. Wirelane Public GmbH kostenfrei sei. Die Gemeinde Vaterstetten veranschlagt für die dauerhafte wirtschaftliche Nutzung der öffentlichen Parkplätze 30 EUR Gebühr pro Stellplatz und pro Monat, in der Gemeinde Aschheim wurden die Ladestationen unentgeltlich errichtet.

Aus den bisher genannten Überlegungen ergaben sich drei Umsetzungskonzepte:

Konzept 1

1:1 Ersetzen der geplanten Normallader durch die Fa. Wirelane Public GmbH-Normallader, Minimierung der Schnelllader (evtl. Verlegen in spätere Ausschreibung)

Wohngebiet:

- 6 Normallader von der Fa. Wirelane Public GmbH
- 2 Normallader von der Kommune
- 1 Schnelllader von der Kommune

Gewerbegebiet:

- 4 Schnelllader von der Kommune

Konzept 2

Ergänzung der Normallader von der Fa. Wirelane Public GmbH durch die Kommune an günstigen Standorten, zentrale Schnelllader in Gewerbegebiet, weitere Schnelllader evtl. in späterer Ausschreibung.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Wohngebiet:

- 6 Normallader von der Fa. Wirelane Public GmbH
- 3 Normallader von der Kommune
- 1 Schnelllader von der Kommune

Gewerbegebiet:

- 2 Schnelllader von der Kommune

Konzept 3

Normallader ausschließlich von der Fa. Wirelane Public GmbH, zentrale Schnelllader von Kommune, weitere Schnelllader evtl. in späterer Ausschreibung.

Wohngebiet:

- 6 Normallader von der Fa. Wirelane Public GmbH
- 2 Schnelllader von der Kommune

Gewerbegebiet:

- 2 Schnelllader von der Kommune

Das Konzept 2 stellt die Grundlage für das aktuelle Standortkonzept dar. Es resultiert eine Reduzierung von zuvor geplanten 7 auf 3 Normalladesäulen, und von 7 auf 3 Schnelllader, dazu 6 Normallader von der Fa. Wirelane Public GmbH. Insgesamt würde die Gemeinde somit 18 neue Ladepunkte für AC-Ladepunkte (Normallader) sowie 6 DC-Ladepunkte (Schnelllader) schaffen. Die Gemeinde Unterföhring übernimmt die Rolle des Betreibers für die neuen Ladesäulen.

Das aktuelle Konzept sieht die Realisierung folgender Standorte vor:

Normallader:

- N1: Aschheimer Straße (ggü. 30) -> Verlegung aus Ahornstraße
- N2: Föhringer Allee (ggü. 41-45)
- N3: Parkplatz des FCU -> Verlegung aus der Kanalstraße (Isarau) im Bereich der Treppe zur Brücke über den „MIK“

Schnelllader

- S8: Bürgerhaus (Netzanschluss wird von Bayernwerken noch geprüft) oder alternativer zentraler Standort
- S3&4: Schnellladesäulen in der Medienallee (bei Gutenbergstr. 1a)

Die Schnellladestationen S1 (Parkplatz Rathaus), S2 (Rivastraße), S5 (Dieselstraße), S6 (Jahnstraße) und S7 (Beta-Str.) sowie die Normalladesäulen

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

N4 (Parkplatz Rathaus) und N6 (Straßäckerallee – Standort der alten Schnellladestation) werden zunächst zurückgestellt.

Da bis zur heutigen Bauausschusssitzung keine Informationen zu den Netzanschlusskosten von Bayernwerk eingegangen sind (Anfrage am 23.08.2024), hat das Ingenieurbüro Steinbacher Consult für das aktuelle Konzept eine Kostenannahme i.H.v. 380.000 EUR netto (inkl. Kostenpuffer) getätigt.

Die Annahmen der Kostenermittlung setzen sich wie folgt zusammen:

- Normalladestationen N1, N2, N3 mit 22 kW Leistung: Aschheimer Straße, Föhringer Allee, FCU
- Schnellladestationen S3, S4 und S8 mit 100 bzw. 150 kW Leistung: Bürgerhaus und 2 x Medienallee
- Kosten Netzanschluss nur für den Standort Medienallee vorliegend, beim Rest abgeschätzt
- Marktrecherche für die Ladetechnik, jeweils Normalladestationen und Schnellladestationen
- Vergleichsprojekte und Erfahrungswerte für Tiefbau und sonstige Bau- und Installationsmaßnahmen

Im Vergleich zu der Kostenannahme im ursprünglichen Konzept von ca. 1.000.000 EUR netto für die AC- und DC-Standorte inkl. baulicher Umsetzung und der Netzanschlüsse, wofür 1.100.000 EUR netto für den Haushalt diskutiert wurden, haben sich die Kosten auf 380.000 EUR netto verringert. Dies ist auf die niedrigere Anzahl an Standorten und Ladestationen zurückzuführen (3 statt 7 AC-Normalladestationen und 3 statt 7 DC-Schnellladestationen) sowie die Umsetzung der wirtschaftlicheren Standorte, wodurch Umgebungskosten reduziert werden können.

Beschluss: 9 : 0

Das Gremium nimmt die Präsentation des Ingenieurbüros Steinbacher Consult sowie die Empfehlung der Verwaltung zur Kenntnis und spricht sich dafür aus, das neue Standortkonzept weiterzuverfolgen.

Die Anträge auf Sondernutzung der Fa. Wirelane Public GmbH werden für folgende Standorte genehmigt:

- W1: Blumenstraße, 60
- W2: St.-Valentin-Weg, 2
- W3: Blumenstraße, 30
- W4: Bahnhofstraße, 22
- W5: Straßäckerallee, 3
- W9: Föhringer Allee, 85

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Die Anträge auf Sondernutzung der Fa. Wirelane Public GmbH werden für die folgenden Standorte nicht genehmigt:

- W6: Münchner Str., 72
- W7: ZDF-Straße, 1
- W8: Flurstraße, 7 (ggü.)

Für die dauerhafte wirtschaftliche Nutzung der Stellplätze wird eine Gebühr von 10€ pro Monat pro Stellplatz erhoben.

Die Verwaltung wird beauftragt entsprechende Verträge mit der Fa. Wirelane Public GmbH zu schließen.

Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt folgende Standorte umzusetzen:

Normallader:

- N1: Aschheimer Straße (ggü. 30) -> Verlegung aus Ahornstraße
- N2: Föhringer Allee (ggü. 41-45)
- N3: Parkplatz des FCU -> Verlegung aus der Kanalstraße (Isarau) im Bereich der Treppe zur Brücke über den „MIK“

Schnelllader

- S8: Bürgerhaus (Netzanschluss wird von Bayernwerken noch geprüft) oder alternativer zentraler Standort
- S3&4: Schnelladesäulen in der Medienallee (bei Gutenbergstr. 1a)

Die Schnellladestationen S1 (Parkplatz Rathaus), S2 (Rivastraße), S5 (Dieselstraße), S6 (Jahnstraße) und S7 (Beta-Str.) sowie die Normalladesäulen N4 (Parkplatz Rathaus) und N6 (Straßäckerallee – Standort der alten Schnellladestation) werden zunächst zurückgestellt.

Die Kommune wird auch für die neuen Ladesäulen die Rolle des Betreibers übernehmen.

AZ 637
Bauamt

425

9

Antrag auf Baugenehmigung für den Neubau eines Einfamilienhauses mit Garage an der Isaraustraße 41 1/2, Fl.Nr. 1211

Der Vorsitzende gibt den Antrag auf Baugenehmigung von Herrn Dieter Mändle, Gilching, für den Neubau eines Einfamilienhauses mit Garage an der

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

Isaraustraße 41 1/2, Fl. Nr. 1211 (720 m²), vom 10.02.2025, eingegangen über das Landratsamt München (digitaler Bauantrag) bei der Gemeinde am 18.02.2025, bekannt.

Die Planunterlagen des Planungsbüros Makuth, Poing, vom 10.02.2025, wurden dem Gremium zur Verfügung gestellt.

Für das Grundstück mit der Fl. Nr. 1211 (720 m²), welches im rechtskräftigen Flächennutzungsplan als Allgemeines Wohngebiet dargestellt ist, besteht kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Eine Bebauung hat sich demnach gemäß § 34 BauGB in die Umgebungsbebauung einzufügen.

Der Neubau des Einfamilienhauses soll die Maße 13,79 m (Länge) x 11,29 m (Breite) x 7,9 m (Firsthöhe) haben. Mit dem Vorhaben wird eine GRZ von 0,59 und eine GFZ von 0,63 erreicht.

Die Dachform wird als Walmdach mit einer Neigung von 22° am Wohngebäude geplant. Das Einfamilienhaus soll als E + OG errichtet werden und wird nicht unterkellert. Die Geschossigkeit beträgt somit II.

Außerdem sind für den Neubau eine Garage und ein Stellplatz geplant. Die Dachneigung der geplanten Garage beträgt 18°.

Für das Bauvorhaben sind laut der Kfz-Stellplatzsatzung der Gemeinde Unterföhring vom 07.04.2017 zwei Stellplätze erforderlich. Auf dem Grundstück werden die benötigten zwei Stellplätze (Garage + Stellplatz) nachgewiesen.

Beschluss: 8 : 1

Der Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschuss nimmt den Antrag auf Baugenehmigung von Herrn Dieter Mändle, Gilching, für den Neubau eines Einfamilienhauses mit Garage an der Isaraustraße 41 1/2, Fl. Nr. 1211 (720 m²), vom 10.02.2025, eingegangen über das Landratsamt München (digitaler Bauantrag) bei der Gemeinde am 18.02.2025, zur Kenntnis und stimmt diesem mit folgenden Maßgaben zu:

- Das Vorhaben hat sich gemäß §34 BauGB in die Umgebungsbebauung einzufügen.
- Die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO sind einzuhalten.
- Auf die Stellplatzsatzung der Gemeinde Unterföhring wird hingewiesen.

53. Sitzung des Bau-, Verkehr- und Grundstücksausschusses vom 25.03.2025

Lfd.
Nr.

Anwe-
send

Vortrag - Beschluss

- Auf die erforderliche Nachbarteiligung nach Art. 66 BayBO wird hingewiesen.

AZ 6024
Bauamt

Bekanntgaben / Anfragen

426 9 **Anfrage von Gemeinderätin Frau Rader: Mögliche Aufstellung von Sitzgelegenheiten an der Neubruchstraße**

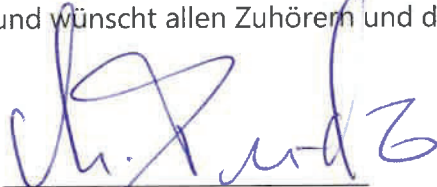
Frau Gemeinderätin Rader merkt an, dass es entlang der Neubruchstraße keine Sitzgelegenheit gibt.

Der Vorsitzende, Herr Prieler weist darauf hin, dass am Stich zwischen der Neubruchstraße und dem Moosangerweg 3-4 Bänke stehen.

Der Vorsitzende sichert jedoch zu, zu überprüfen ob eine übrige Bank zur Verfügung steht, welche dann an der Neubruchstraße aufgestellt werden könnte.

AZ 631
Bauamt

Nachdem keine weiteren Anfragen in der öffentlichen Sitzung gestellt wurden, schließt der Zweite Bürgermeister die heutige öffentliche Sitzung um 20:05 Uhr und wünscht allen Zuhörern und dem Gremium einen schönen Abend.



Manuel Prieler
Zweiter Bürgermeister



Rebecca Möltner
Leitung Bauverwaltung, Bauordnung, Ortsplanung