

Erläuterung zu den Abwägungsunterlagen

Die Abwägungsunterlagen sind in 5 Teile (Tabellen A bis D) eingeteilt:

- A** Grundsatzbeschlüsse
- B** Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu beiden B-Plänen (Nr. 189 und 190) mit Abwägung
- C** Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange nur zu B-Plan 190 (Nord) mit Abwägung
- D** Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange nur zu B-Plan 189 (Süd) mit Abwägung
- E** Stellungnahmen der Öffentlichkeit (von privater Seite) mit Abwägung

In den Tabellen befinden sich jeweils in der linken Spalte die Aussagen aus den Stellungnahmen wörtlich übernommen, in der rechten Spalte jeweils der Abwägungsvorschlag der Verwaltung.

Jeder Stellungnahme in den Tabellen ist eine Nummer zugewiesen, mit welcher der Bezug zum Originalschreiben hergestellt werden kann. Den Gemeinderäten sind alle Stellungnahmen im Original zugänglich, mit den entsprechenden Nummern versehen. Hierbei stammt z.B. Nr. 6 aus der Auslegung im Januar 2025, Nr. 6.1 stellt eine Stellungnahme im Rahmen der wiederholten Auslegung dar, hier wurden die Sachverhalte von den gleichen Personen z.T. ergänzt oder anderweitig formuliert.

Die Grundsatzbeschlüsse enthalten eine Abwägung (mit Beschlüssen) zu Punkten, die in einer Vielzahl von Stellungnahmen genannt wurden.

Am Ende jedes Teils / jeder Nummer innerhalb der Tabellen befindet sich der Beschlussvorschlag zum jeweiligen Teil.

Auf Belange, welche in den Grundsatzbeschlüssen eingegangen wird, wird auf die entsprechenden Grundsatzbeschlüsse verwiesen.

Grundsatzbeschlüsse zu BP 189 und 190

Abwägungstabelle A

1. Maß der Nutzung und Ausgestaltung der Baukörper

GB 1

Es wird für das gesamte Gebiet eine zu massive Bebauung vorgesehen, die sich nicht in die Umgebung einfügt

Teil NORD:

Im Bebauungsplan Nr. 190 wird entlang der Ammerseestraße ein 130m langer, in weiten Teilen 16,5m hoher und 40m tiefer Wohnriegel mit 6.000qm Wohnfläche und 1.200qm Supermarktfäche festgesetzt. Der geplante Wohnriegel ist überdimensioniert, zu urban und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung und kleinteilige Bebauung.

Teil SÜD:

Die geplante Dimension der im Plan Nr. 189 vorgesehenen Wohnbebauung mit insgesamt über 14.000 qm Wohnfläche, u.a. 8 Wohnblöcke mit Wandhöhen bis zu 15,8 m, wirkt ebenfalls innerstädtisch und überdimensioniert inmitten einer kleinteiligen Bebauung mit ganz überwiegend 2-geschossigen Einfamilien- und Doppelhäusern.

Auch wenn grundsätzlich die Errichtung von Wohnraum in Gauting zu begrüßen ist, muss die Dimension der Baukörper erneut hinterfragt und geprüft werden.

Wir fordern daher entsprechend dem Charakter der Umgebung:

- Reduzierung der Wandhöhe der Gebäude auf 11 m entsprechend der bisherigen Bebauung des AOA-Geländes.
- Begrenzung auf maximal 3 Geschosse. Soweit in dem Gebiet Geschosswohnungsbau

a) Maß der Nutzung im geplanten Quartier

- Die Unterbringung der geplanten Kubatur / Geschossflächen stellt ein wichtiges Ziel der Gemeinde dar. Die Gemeinde verfolgt bereits seit 2019 mit dem städtebaulichen Wettbewerb die Neuordnung des Areals mit der Schaffung von Wohnraum, Nahversorgung, Gemeinbedarfseinrichtungen und Büros. Aus dem städtebaulichen Wettbewerb ging ein Konzept hervor, welches das Maß d. baulichen Nutzung, Höhenentwicklung und Bewohnerdichte so schon enthalten hat – die Ergebnisse sind von der Gemeinde als Belang iSd § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu berücksichtigen.
- Ziel ist, die verfügbare Fläche möglichst gut zu nutzen, städtebauliche Verbesserungen gegenüber BP 100 zu erreichen und gleichzeitig die Auswirkungen auf die Umgebung verträglich zu gestalten. Hierzu hat die Gemeinde verschiedene Maßnahmen getroffen, die im Folgenden dargestellt werden.
- Der Hauptort von Gauting mit ca. 15.000 Einwohner weist bereits städtische Strukturen auf und muss dies mit dieser Größe auch tun. Bei dieser Einwohnerzahl ist u.a. eine ausreichende Nahversorgung, ausreichende Wohnraumversorgung auch für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen (z.B. Pflegeberufe, junge Familien) erforderlich. Baustrukturen mit städtischem Charakter sind bereits vorhanden, z.B. Schlosspark, Schrimpfstraße/Zacherlweg, Gleixnerstraße/Julius-Haerlin-Straße, Altenwohnen an der Schulstraße, Pippinplatz, Danziger Straße. Allen diesen Bereichen gemeinsam ist auch der Übergang von mehrgeschossiger Bebauung (4-geschossig und teilweise auch mehr) zu Reihen- und Doppelhaus- sowie Einzelhausbebauung mit den dafür typischen Kubaturen – dies ist für Orte dieser Größe im Münchener Umland eine städtebaulich typische, aber auch notwendige Mischung. Die geplante Bebauung wird damit auch nicht als unpassender Fremdkörper im Hinblick auf die Umgebung angesehen. Die Bebauung des Katholischen Siedlungswerks München an der Danziger Straße wird nicht als städtebaulicher Ausreißer gewertet, dieser stellt vielmehr einen Teil der gemischten, teilweise eben bereits städtischen Struktur dar. Ein weiteres Beispiel ist der bestehende Gewerbebetrieb im nördlichen Teil des Planungsgebiets, der die Situation ebenfalls städtisch geprägt.
- Für das Gebiet besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 100 und damit ist ein entsprechendes Baurecht vorhanden. Die Größenordnung der Bebauung liegt bei der aktuellen Planung (BP 189 und 190) in ähnlicher Größenordnung wie beim bestehenden B-Plan Nr. 100. Das bestehende Baurecht wird mit der Neuordnung des Areals daher lediglich umgeformt. Mit dem Bebauungsplan Nr.100 ist schon seit dem Jahr 2002 ein Bebauungsplan vorhanden, der für den südlichen Teil 3-geschossige Wohngebäude mit zusätzlichen Dachgeschossen vorsieht. Für den nördlichen Teil wurde im B-Plan 100 ein Erhalt sowie eine deutliche Erweiterungsmöglichkeit für das Gewerbe vorgesehen.
- Die zulässigen Geschossflächen liegen beim bestehenden Bebauungsplan Nr. 100 (ohne Berücksichtigung des mehrgeschossigen Parkhauses) und den neuen Bebauungsplänen Nr. 189 und 190 (zusammengerechnet) mit ca. 30.000 qm bzw. 30.500 qm in einer ähnlichen Größenordnung. Das Maß der baulichen Nutzung wird also mit der Aufstellung der

anzutreffen ist, ist er ganz überwiegend bis auf wenige Ausreißer 3-geschossig. 5 Geschosse haben im Patchway-Anger-Areal keine Berechtigung.

Bebauungspläne 189 und 190 nicht wesentlich angehoben. Statt dem Parkhaus (B-Plan Nr. 100), welches eine große, zusätzliche Kubatur darstellt, wird die Parkierung künftig unterirdisch stattfinden und damit mehr oberirdische Grünräume erhalten.

- Ein „Einfügen“ in die Umgebung bzw. ein Ableiten des Planungsgedankens aus der Umgebung ist nicht das Ziel. Für das Gebiet wurde ein eigenständiges, städtebauliches Konzept entwickelt, welches mit unterschiedlichen Elementen in die Umgebung eingebunden wird.
- Der Gemeinde ist bewusst, dass das neue Quartier einer anderen städtebaulichen Struktur entspricht als die in der Umgebung vorhandene. Es ist richtig, dass die Baukörper im neu geplanten Quartier z.T. größere Kubaturen aufweisen als typischerweise in der Umgebung vorhanden. Mit der neuen Planung wird eine Größenordnung bzw. Körnigkeit der Bebauung angestrebt, die nicht von der Bestandsbebauung der Umgebung abgeleitet wird.
- Ein Nebeneinander von unterschiedlichen Strukturen ist in Gauting, aber auch in den meisten Kommunen vielfach gegeben, dies liegt im Wesen baulicher Entwicklung aus unterschiedlichen Zeiten und Nutzungen. Das Nebeneinander der unterschiedlichen Strukturen wird als vertretbar angesehen. (siehe c)
- In diesem Gebiet besteht mit dem Gebäude der ehem. Firma AOA seit langem eine andersartige Struktur. Mit dem BP Nr. 100 aus dem Jahr 2002 wurde das Gebäude samt zusätzlicher Erweiterungsmöglichkeiten bauleitplanerisch übernommen, im südlichen Bereich des Areals wurde eine Bebauung mit Geschosswohnungsbau, einer Parkgarage sowie 4 Doppelhäusern vorgesehen. Eine Bebauung des Areals mit kleinteiliger Wohnbebauung war und ist nicht Ziel der Gemeinde.
- Die Gemeinde kann im Rahmen ihrer Planungshoheit auch städtebaulich unterschiedliche bauliche Entwicklungen vorsehen.
- Die kleinteilige Bebauung der umliegenden Gebiete ist nicht für die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum oder auch für eine Nahversorgung geeignet. Auch die Unterbringung eines Supermarkts (Nahversorgung) bedingt eine gewisse zusammenhängende Größe Höhe und damit eine Kubatur.
- Die mit der Abbildung auf S.7 der Begründung dargestellte Struktur und die Aussage, es liege ein Wechsel zwischen Einfamilien- und Doppelhäusern und Geschosswohnungsbau vor, dient nicht der Begründung für das städtebauliche Konzept. Die Darstellung beschreibt neutral den Bestand. Das städtebauliche Konzept ist nicht rein aus dem Bestand abgeleitet, sondern ist als eigenständige Planung aus den Zielvorstellungen der Gemeinde entwickelt worden.

b) Einbindung in die Umgebung:

- Die Gemeinde hat sich mit dem vorangegangenen Planungsprozess dafür entschieden, die geplante und benötigte Kubatur zur Schaffung von Wohnraum, Nahversorgung und einer Kinderbetreuungseinrichtung an dieser Stelle vorzusehen und in der vorliegenden Weise auszugestalten.

- Auch wenn hier unterschiedliche städtebauliche Strukturen nebeneinander liegen, wurden verschiedene planerische Maßnahmen getroffen, um eine verträgliche Einbindung des neuen Quartiers in die Umgebung zu erreichen:
 - Die Kubatur des geplanten Gebäudes ist stark gegliedert. Die Länge von 130 m wird unterbrochen durch den Quartiersvorplatz, die Ansicht zur Ammerseestraße wird quer zur Straße in der Höhe gestaffelt und damit eine riegelartige Fassade vermieden, die höheren Gebäudeteile der Neuplanung weisen lediglich mit den Gebäude Stirnseiten zur Straße (kammartige Struktur, welche die Länge unterbricht). Die Wandhöhen von 16m befinden sich lediglich im Inneren des Quartiers und richten sich auf den Anger/ Grünbereiche aus. Eine erdrückende Wirkung ist nicht ersichtlich.
 - Zur Einbindung dient auch die unterschiedliche Höhenentwicklung der Baukörperteile. Durch die unterschiedlichen Höhen entsteht zusätzlich zu den Vor- und Rücksprüngen an den Fassaden eine dreidimensionale Gliederung der Baukörper. Die negative Wirkung eines einzigen kantigen, großen Baukörpers mit durchlaufender Höhe und ohne Vor- und Rücksprünge wird damit vermieden. Die Ausgestaltung der Baukörper führt zu abwechslungsreichen räumlichen Situationen und vielfältigen Freibereichen, wie z.B. den großen, begrünten Anger im Inneren, weiterer Grünbereiche sowohl ebenerdig als auch in Form von Dachgärten etc. Gegenüber dem ersten Ergebnis aus dem städtebaulichen Wettbewerb, welcher eine stärker durchlaufende Fassade in gleicher Höhe vorsah, wurde die Fassade in der weiteren Planung stärker gegliedert und aufgelöst. Auch wenn die Untere Immissionsbehörde (LRA) einen durchlaufenden Riegel entlang der Ammerseestraße zur Lärmabschirmung empfiehlt, hat die Gemeinde hier jedoch bewusst den Belang der Einbindung in die Umgebung in den Vordergrund gestellt. Dies erfolgt auch im Hinblick auf die gegenüber der Ammerseestraße liegende kleinteilige Bebauung.
 - Auf Grund der Gliederung der Kubaturen, der differenzierten Fassadengestaltung mit Laubengängen, Vor- und Rücksprüngen, den grünordnerischen Maßnahmen wird dies im Hinblick auf die o.g. Ziele (siehe A1) als vertretbar angesehen. Der bestehende Baukörper (ehemals AOA) weist zwar nur 3 Geschosse auf, verläuft jedoch als durchgängiger Riegel über die gesamte Länge des Geländes.
- Auch der südliche Teil des geplanten Quartiers hat eine andere städtebauliche Struktur als die im Osten und Süden gelegenen Gebiete. Auch hier sind die Baukörper gegliedert und weisen in Ihrer Stellung Vor- und Rücksprünge zur Auflockerung sowie gestaffelte Höhenentwicklungen auf.
- Zur Ammerseestraße hin wird in Verbindung mit den Bäumen im Straßenraum eine 2-zeilige Baumreihe entstehen. Im Osten und Westen sind ebenfalls größere Bäume zur Eingrünung des Gebietes an den Rändern vorgesehen. Dies trägt ebenfalls zur Einbindung in die Umgebung bei.

c) Abstandsflächen

- Zu der nachbarlichen Bebauung werden die Abstandsflächen nach Satzung der Gemeinde Gauting eingehalten. Diese sind größer als die nach BayBO erforderlichen Abstandsflächen. Bereits mit den gesetzlichen Abstandsflächen wird aber ein Maß festgelegt, bei dem Besonnung, Belichtung und Belüftung in ausreichenden und zumutbaren Maß sichergestellt ist.

d) Gründe für die Bebauung und das geplante Maß der Nutzung

- Das geplante Maß der Nutzung ergibt sich aus den Zielen, flächensparende Bauweisen umzusetzen und die wenigen Flächenressourcen in Gauting zur Schaffung von Wohnungen in größerer Anzahl und insbesondere für bezahlbaren Wohnraum sowie Nahversorgung und Gemeinbedarf zu nutzen.
- Mit dem neuen Quartier wird bei ähnlicher Geschossfläche wie im bestehenden Bebauungsplan Nr. 100 nicht nur Wohnraum und Gewerbe sondern auch ein Nahversorgungstandort (Supermarkt) mit Bäckerei umgesetzt. Darüber hinaus entstehen mit dem Café und dem Mehrzweckraum Angebote zur Begegnung, für die Freizeit und zum Aufenthalt. Mit der Kinderbetreuungseinrichtung und Büroflächen entsteht ein gemischtes, lebendiges Quartier, dies stellt einen Mehrwert für die östlichen Gemeindegebiete dar.
- Eine herausragende Aufgabe der Gemeinde ist die Schaffung von Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten. Diese Aufgabe kann bei immer weiter steigenden Bau(land)preisen und wenigen verfügbaren Flächen im Gemeindegebiet nur durch Mehrfamilienhäuser mit mehreren Geschossen gelöst werden.
- Die Regierung von Oberbayern hat in ihrer Stellungnahme vom 10.03.2025 insbesondere die Nachnutzung und Nachverdichtung von bereits dargestellten Siedlungsflächen im Hauptsiedlungsbereich begrüßt. Positiv aufgefallen ist außerdem, dass die Gemeinde ein diversifiziertes Wohnraumangebot unter Berücksichtigung sozioökonomischer Aspekte mit dem besonderen Augenmerk auf den demographischen Wandel und einkommensschwächere und weniger begüterte Bevölkerungsanteile schaffen möchte, um auf diese Weise eine sozial ausgewogene Bevölkerungsstruktur zu sichern.

Abwägung aller Belange

- In Abwägung der o.g. Belange bewertet die Gemeinde das Ziel der Schaffung von Wohnraum, insbesondere bezahlbaren Wohnraum im Rahmen eines gemischt genutzten Quartiers mit einer wichtigen Nahversorgungseinrichtung höher als die in den Einwänden vorgetragenen Belange. Die Belange der bestehenden Bewohnerschaft wurden intensiv betrachtet und zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen getroffen. Auch wenn negative Auswirkungen nicht ganz vermeidbar sind und sich spürbare Veränderungen ergeben werden, hält die Gemeinde in Abwägung aller Belange am Maß der Nutzung in der bestehenden Planung fest.

Grundsatzbeschluss 1:

Die Gemeinde hält am geplanten Maß der Nutzung und der Ausgestaltung der Baukörper fest.

GB 1

2. Höhenentwicklung der Bebauung

GB 2

Die Höhenentwicklung ist zu hoch und beeinträchtigt die nachbarlichen Gebäude

Es gibt in unmittelbarer Nähe keine Gebäude, die mehr als 3 Geschosse haben! Die Beleuchtung und Belüftung der nachbarlichen Gebäude wird dadurch stark beeinträchtigt und somit auch die Lebensqualität und Gesundheit der Bewohner.

Die Bebauung widerspricht mit Ihrer Massivität dem Gebot der nachbarschaftlichen Rücksichtnahme und hat eine erdrückende Wirkung auf die Anwesen der angrenzenden Nachbarn.

a) Geschossigkeit

Die Neuordnung des Areals führt zu einer differenzierten Höhenentwicklung. Die von der Gemeinde anvisierte Geschossfläche wird entsprechend des städtebaulichen Konzepts angeordnet. Hierbei fließen unterschiedliche Ziele ein. Ein Ziel ist die Freihaltung von Flächen für den zentralen Grünbereich, den Anger, aber auch für die Freibereiche der Kinderbetreuungseinrichtung, Spiel- und Aufenthaltsbereiche, Gartenflächen und Grünstreifen mit Bäumen an den Rändern des Gebietes. Für die Nahversorgungseinrichtung werden auch oberirdische Stellplätze und Anlieferungsflächen benötigt.

Die Freihaltung dieser Flächen bedingt damit eine Entwicklung in die Höhe.

Mit der in den Stellungnahmen geforderten generellen Begrenzung auf 3 Geschosse bzw. einer Höhe von 11m ließen sich entweder die vorgesehenen Nutzungen nicht unterbringen oder die Frei- und Grünflächen müssten deutlich reduziert werden. Weder das eine noch das andere entspricht den gemeindlichen Zielvorstellungen.

- Die höheren Gebäude mit 4 oder 5 Geschossen liegen im Inneren des Gebiets bzw. sind nach Westen gerichtet, wo sich an der Danziger Straße bereits 4- und 5-geschossige Gebäude befinden. Die Höhenentwicklung wurde in den vorangegangenen Planungsschritten in Teilen bereits reduziert, um die Belange der Nachbarschaft noch stärker zu berücksichtigen.
- Es ist richtig, dass technische Aufbauten die festgesetzte Wandhöhe überschreiten dürfen. Diese müssen jedoch zurückversetzt erstellt werden und sind in der Flächengröße begrenzt, so dass die Wandhöhenansicht keinesfalls eine durchgehende Wandhöhe von 18,5m erreicht. Durch das Zurückversetzen wird die Wirkung der Wandhöhe in der Perspektive deutlich reduziert.
- Die geplante Höhenentwicklung im neuen Quartier war in ähnlicher Weise bereits im städtebaulichen Wettbewerb enthalten. In Gauting sind auch andere Bereiche vorhanden, die eine städtische Baustruktur aufweisen, was der Größe und Lage von Gauting entspricht. (siehe auch GB1)

b) Belichtung, Besonnung und Belüftung (Abstandsflächen)

- Zu der nachbarlichen Bebauung werden die Abstandsflächen nach Satzung der Gemeinde Gauting eingehalten. Diese sind größer als die nach BayBO erforderlichen Abstandsflächen. Bereits mit den gesetzlichen Abstandsflächen wird aber ein Maß festgelegt, bei dem Besonnung, Belichtung und Belüftung in ausreichenden und zumutbaren Maß sichergestellt ist.

c) Erdrückende Wirkung

- Die Kubatur des geplanten Gebäudes ist stark gegliedert. Die Länge des Gebäudes an der Ammerseestraße wird unterbrochen durch den Quartiersvorplatz, die Ansicht zur Ammerseestraße wird quer zur Straße kammartig in der Höhe gestaffelt und damit eine riegelartige Fassade vermieden. Die höheren Gebäudeteile der Neuplanung weisen lediglich mit den Gebäudestirnseiten zur Straße. Die Wandhöhen von 16m befinden sich lediglich im Inneren des Quartiers und richten sich auf den Anger/ Grünbereiche aus. Eine erdrückende Wirkung ist nicht ersichtlich.
- Auch die Bebauung im Süden (BP) wird hinsichtlich der Höhenentwicklung als passend angesehen. Im Westen befindet sich eine 4-geschossige Bebauung, die die Höhenentwicklung an der Danziger Straße aufnimmt. Nach Süd-Osten wurde im Teilbereich A ein Rücksprung im obersten Geschoss zur Überleitung zur Bebauung im Teilbereich C vorgesehen. Im Teilbereich C befinden sich an den Rändern lediglich 1- und 2-geschossige Gebäudeteile. Im Teilbereich B1 sind zwei 3-geschossige Gebäude vorgesehen, die ausreichend große Abstände zur östlich liegenden Bebauung aufweisen. Eine erdrückende Wirkung für die südlich und östlich liegende Einfamilienhausbebauung ist nicht ersichtlich.

Die Wandhöhe von 9,8 m entspricht einer Höhenentwicklung von üblichen 2-geschossigen Gebäuden mit geneigtem Dach. Es sind begrünte Flachdächer vorgesehen, daher wird im Fall der neuen 3-geschossigen Gebäude keine weitere Höherentwicklung (Dachausbau) zugelassen.

d) Rücksichtnahme

- Die Gemeinde hat sich bei der Entwicklung des baulichen Konzepts intensiv mit den Themen der Kubaturen, der Höhenentwicklung, Abstandsflächen, Gliederung der Baukörper und Baumpflanzungen auseinandergesetzt und sieht eine Rücksichtnahme als gegeben an.

Grundsatzbeschluss 2 (GB2):

Die Gemeinde hält an der Höhenentwicklung der Bebauung fest.

GB 2

3. Anzahl der erforderlichen Stellplätze

GB 3

Es werden zu wenige Stellplätze vorgesehen, was zu negativen Auswirkungen in der Umgebung führt.

Es werden zu wenige Stellplätze vorgesehen

Die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze ist sowohl im Patchway Anger Nord als auch im Patchway Anger Süd viel zu gering. In der Festsetzung des Bebauungsplans jeweils unter Ziff. 7.6 sind in beiden Arealen entweder 1,0 Stellplätze pro Wohneinheit oder 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit festgesetzt. Statt 453 Stellplätzen, wie nach Gautinger Stellplatzsatzung rechtlich erforderlich, sollen nur 261 Stellplätze entstehen, also 192 weniger als ansonsten rechtlich erforderlich wären.

261 Stellplätze für insgesamt 300 Wohneinheiten ist aus unserer Sicht deutlich zu wenig. Es ist trotz ausgearbeiteten Mobilitätskonzepts unrealistisch. Im kleinstädtischen Bereich haben immer noch sehr viele Haushalte 2 Autos. Die viel zu geringe Anzahl an Stellplätzen spart den Eigentümern erhebliche Baukosten. Sie wird aber zu massivem Parksuchverkehr und zu Parkplatznot in der Umgebung führen. Die angrenzenden Anwohner müssen mit einer massiven verkehrlichen Belastung durch das neue geplante Areal rechnen.

Wir fordern, den Stellplatzschlüssel auf mindestens 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit festzulegen.

a) Anzahl der Stellplätze in Verbindung mit dem Mobilitätskonzept und auf Basis des neuen Modernisierungsgesetzes

Nach der ab 01.10.2025 geltenden BayBO, dort Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO, darf in einem Bebauungsplan nur noch eine geringere Anzahl an Stellplätzen gefordert werden, als nach der Anlage zur GaStellV gefordert; damit können für Wohneinheiten max. 2 Stellplätze und für nach dem BayWoFG gebundene Wohneinheiten max. 0,5 Stellplätze vorgeschrieben werden.

Die Anzahl der nötigen Stellplätze wurde wie unten beschrieben, im Rahmen des Mobilitätskonzepts für das Gebiet ermittelt. Die Gemeinde hält an den bisherigen Festsetzungen fest, führt jedoch für den Fall der Errichtung von Wohnungen, die nach dem BayWOGF gefördert sind, die gesetzliche Obergrenze von 0,5 St / WE ein.

Die Festsetzung in den Bebauungsplänen Nr. 189 und Nr. 190 werden daher an die neuen gesetzlichen Vorgaben wie folgt angepasst:

Teil Süd (B-Plan 189):

im Teilbereich A und B1: 0,8 Stellplätze je Wohneinheit. Für Wohnungen, die nach dem BayWoFG gebunden sind, gilt ein Schlüssel von lediglich 0,5 Stellplätze / Wohneinheit

im Teilbereich C: 1 Stellplatz je Wohneinheit. Für Wohnungen, die nach dem BayWoFG gebunden sind, gilt ein Schlüssel von lediglich 0,5 Stellplätze / Wohneinheit

Teil Nord (B-Plan 190):

1 Stellplatz je Wohneinheit. Für geförderten Wohnungsbau (nach der Richtlinie zur sozial-gerechten Wohnraumförderung auf der Grundlage einer sozialgerechten Bodennutzung in der Gemeinde Gauting vom 18.11.2015 0,8 Stellplätze je Wohneinheit. Für Wohnungen, die nach dem BayWoFG gebunden sind, gilt ein Schlüssel von lediglich 0,5 Stellplätzen je Wohneinheit.

Mit dem neuen Modernisierungsgesetz dürfen künftig nicht mehr, wie bisher, Besucherstellplätze gefordert werden. Aus Gründen der nachbarschaftlichen Rücksichtnahme sollen die bisher vorgesehenen Besucherstellplätze in Anzahl und Lage dennoch beibehalten werden. Diese werden nun durch städtebauliche Verträge gesichert.

>> Vorgehensweise zur Berechnung der erforderlichen Stellplätze

Die Stellplatzsatzung der Gemeinde Gauting bestimmt in seinem §1 den Geltungsbereich der Satzung. Danach gilt die Satzung im gesamten Gemeindegebiet, **soweit nicht durch verbindliche Bebauungspläne** oder sonstige örtliche Bauvorschriften abweichende oder weitergehende Stellplatzfestsetzungen gelten.

Bei größeren Bebauungsplänen, die ein über Jahre entwickeltes besonderes städtebauliches Konzept festsetzen, ist es sinnvoll, auch die Berechnung der Stellplätze gesondert zu betrachten. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzept besteht unter anderem aus drei wesentlichen Aspekten:

- Die Integration der Nahversorgung in die Gebietsentwicklung
- Die Errichtung von bezahlbarem Wohnraum durch die feststehenden Bauherren Verband Wohnen Starnberg und dem Katholischen Siedlungs- und Heimstättenwerk. Klassisch freifinanzierter Wohnungsbau entsteht lediglich im Geltungsbereich des B-Plans 190 „Am Patchway-Anger Nord“. Zukünftige Wohnformen auf der Fläche der Gemeinde Gauting sind noch unklar.
- Ein umfassendes und qualifiziertes Mobilitätskonzept, dass eine Stellplatzreduzierung kompensierende Mobilitätselemente (z.B. Car- und Bike-Sharing) in offenem und im geschlossenen Nutzerkreis vorsieht.

Berechnung der Stellplatzanzahl

Vor diesem Hintergrund hat der Rat der Gemeinde Gauting abweichend von der Stellplatzsatzung folgende Stellplatzschlüssel für das Patchway-Areal beschlossen:

- Freifinanzierte Wohnungen Nordteil: 1,0 Stpl. je WE
- SOBON-Wohnungen Nordteil: 0,8 Stpl. je WE
- Verband Wohnen und KSWM: 0.8 Stpl. je WE
- Gemeinde Gauting: 1,0 Stpl. je WE

Im Zuge der Novellierung der BayBO 2024 (Inkrafttreten am 1.10.2025) wurde die Höchstgrenze für geförderten Wohnungsbau nach BayWoFG auf 0,5 Stpl./WE festgelegt.

- Der Stellplatzschlüssel wurde somit differenziert: Bei freifinanzierten Wohnungen 1,0, bei gefördertem Wohnraum (bisher) 0,8. Der geförderte Wohnraum richtet sich an Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen. Hier ist mit einer geringeren Anzahl an KFZ/Haushalt zu rechnen, dies zeigt sich auch in der Annahme des bayerischen Gesetz- und Verordnungsgebers, der für nach dem BayWoFG gebundene Wohnungen einen Stellplatzschlüssel von 0,5 pro Wohneinheit vorgibt (hiervon kann die Gemeinde nicht nach oben abweichen – vgl. oben).

Im Zuge der Aufstellung eines Bebauungsplanes ist die baurechtlich notwendige Anzahl von Stellplätzen lediglich abzuschätzen. Auf der Basis eines durchschnittlichen Richtwertes gemäß der aktuell gültigen Stellplatzsatzung der Gemeinde Gauting ergibt sich eine baurechtlich notwendige Anzahl von 453 Stellplätzen. Dem gegenüber stehen 261 errechnete Stellplätze gemäß den reduzierten Stellplatzschlüsseln.

Zudem haben die Wohnbauträger Verband Wohnen Starnberg und das Katholische Siedlungswerk mehrfach betont, dass in ihren Bestandsquartieren ein Stellplatzschlüssel von 0,8 auch ohne Mobilitätskonzept ausreichend ist.

Weitere Reduzierung durch die neue BayBO

Unter Berücksichtigung der neuen BayBO und der damit einhergehenden Festlegung des Stellplatzschlüssels im geförderten Wohnungsbau reduziert sich die Anzahl der Stellplätze für den Verband Wohnen Starnberg bei angesetzten ca. 64 (bei 0,8 St/ WE) umzusetzenden Wohneinheiten auf ca. 40 Stellplätze.

Der beschlossene und festgesetzte Stellplatzschlüssel von 0,8 Stpl./Wohneinheit basiert unter anderem auch auf Erfahrungswerten des Verbandes Wohnen Starnberg und dem Katholischen Siedlungs- und Heimstättenwerk. Der gesetzlich festgelegte Wert von 0,5 Stpl./Wohneinheit (nach BayWoFG) unterschreitet demnach diesen Erfahrungswert. Bauherren, die zukünftig geförderten Wohnungsbau mit einem Stellplatzschlüssel von 0,5 Stpl. Wohneinheit errichten, werden angehalten, Flächen für zusätzliche fahrradbasierte Mobilitätselemente (Lastenräder, Lastenanhänger etc.) bereitzustellen, die die Reduzierung kompensieren. Die Flächen werden auf der Ebene des Bauantrages/städtebaulichen Vertrages gesichert.

Im Zusammenhang mit der neuen BayBO werden im Wohnungsbau auch keine Besucherstellplätze mehr nachzuweisen sein. Die geplanten oberirdischen Stellplätze bleiben allerdings auch weiterhin den Besuchern vorbehalten.

Erläuterungen zum Mobilitätskonzept:

Die Reduzierung des Stellplatzschlüssels erfolgt in Kombination mit der Umsetzung eines Mobilitätskonzepts.

Die Lage Gautings etwas außerhalb der Stadt München und die Struktur einer „Kleinstadt“ wurden im Mobilitätskonzept betrachtet und berücksichtigt; ebenso wurden dabei die Nahversorgungsangebote mit Gütern des täglichen Bedarfs im Quartier und das Mobilitätskonzept als zusätzliche Aspekte bei der Festlegung des Stellplatzschlüssels berücksichtigt.

Der PKW- und damit einhergehend der Stellplatzbedarf variiert tatsächlich im Lebenszyklus einer Familie bzw. eines Wohnhauses/Wohnung. Die alleinige Betrachtung des PKW-Bedarfes in der Familienphase mit jungen Erwachsenen greift aber zu kurz. Hier entsteht zwar ein Höhepunkt des Bedarfes, der allerdings schnell in weiteren Phasen des Lebenszyklus (die erwachsenen Kinder ziehen aus) deutlich wieder reduziert wird.

Auch wenn die Gemeinde keinen direkten Einfluss auf die einzelnen künftigen Bewohner hat, was die Nutzung von KFZ betrifft, bilden die angesetzten Werte für die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze plausible Durchschnittswerte ab.

Bei der Betrachtung der Entfernung des ÖPNV gehen Stellplatzsatzungen von einer Entfernung eines S-Bahn-Haltespunktes in einem Radius von 600m aus. Von der Mitte des Geltungsbereichs gemessen, beträgt die radiale Entfernung ca. 614m.

Die 10-Minuten-Isochronen auf S. 11 des Mobilitätskonzeptes zeigen ganz deutlich, dass der S-Bahn-Haltespunkt in wenigen Minuten mit dem Fahrrad und in 10 Minuten zu Fuß zu erreichen ist. Der Weg dorthin kann über sichere Wohnstraße gewählt werden.

Zum ÖPNV zählt in Gemeinde der Größenordnung von Gauting insbesondere der Anschluss an das innerörtliche Bus-system. Die RegioBus-Linien 949 und 963 grenzen an der Haltestelle Ammerseestraße direkt an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes und bringen die Bewohner in ca. 4 Minuten an den S-Bahn-Haltepunkt.

Die Taktung der Busse lautet gemäß aktuell aushängenden Fahrplan wie folgt:

Linie 963 Montag – Sonntag/Feiertags stündlich jeweils auf :32

Linie 949 Montag – Freitag zweimal stündlich um :24 und um :44 Uhr,
Samstag immer um :27, Sonntag /Feiertag um :49

Im Mobilitätskonzept wurden die statistischen Werte für „Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden“ und die „Bestandszahlen PKW“ aus der Bayerischen Kommunalstatistik für die Gemeinde Gauting für das Jahr 2017 gezogen. Die aktuellen Werte aus dem Jahr 2021 ergeben einen etwas geringeren Wert von 1,23 PKW je Wohnung.

Die Zahl von 1,23 PKW je Wohnung zeigt einen statistischen, über die Gesamtgemeinde gezogenen durchschnittlichen Wert, der dem Mobilitätskonzept als Ausgangswert dient. Ähnlich wie die Richtwerte der aktuell gültigen Stellplatzsatzung, die auch eine für das Gemeindegebiet nicht differenzierte Ausgangssituation abbilden.

Die geringeren Richtwerte der Bebauungspläne 189 und 190 basieren auf den Leitlinien des städtebaulichen Konzeptes:

- der unmittelbaren Nähe zur Nahversorgung im Quartier
- des gemeindlichen Ziels, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen sowie
- der Ausarbeitung eines qualifizierten und differenzierten Mobilitätskonzeptes, dass eine zumindest befriedigende Anbindung an den ÖPNV verzahnt.

Ein reduzierter Stellplatzschlüssel bewirkt zum einen eine enorme Reduzierung der Gesteungskosten beim Bau. Ein Tiefgaragenstellplatz kostet zwischen 35.000,- € und 60.000,- €, häufig auch deutlich mehr. Somit wird eine Voraussetzung zur Errichtung bezahlbaren Wohnraums geschaffen.

Die Einkommen der Bewohner im geförderten und preisgedämpften Wohnungsbau sind in der Regel geringer. Das Familieneinkommen korreliert dabei direkt mit dem PKW-Besatz eines Haushaltes (siehe S. 4 des Mobilitätskonzeptes).

Die Vorteile der Reduzierung von Stellplätzen im Wohnungsbau durch kompensierende Mobilitätselemente haben bereits mehrere Städte und Gemeinden im Münchner Umland wahrgenommen und in der Stellplatzsatzung verankert. Zum Beispiel sind in der Stadt Wolfratshausen und in der Marktgemeinde Holzkirchen mehrere Konzepte erfolgreich umgesetzt bzw. im Bau befindlich.

Die Taktung und Fahrzeiten der S-Bahn sowie der Busse sind im Mobilitätskonzept berücksichtigt.

b) Parksuchverkehr

Auf Basis der für das Mobilitätskonzept erfolgten Analyse und der daraus hervorgegangenen Maßnahmen wurde eine Anzahl an notwendigen KFZ-Stellplätzen ermittelt. Die Gemeinde hält diese Anzahl für ausreichend und zukunftsweisend. Es wird daher nicht davon ausgegangen, dass durch das neue Quartier ein unzumutbarer Parksuchverkehr ausgelöst wird.

c) Parken im öffentlichen Raum

Öffentliche Straßen dienen dem Fuß-, Rad- und KFZ-Verkehr, ggf. dem ÖPNV sowie der Erschließung der bebauten Grundstücke und können, abhängig von der Ausgestaltung auch parkende Fahrzeuge aufnehmen. Grundsätzlich müssen jedoch auf allen Grundstücken Stellplätze zur Parkierung der privaten Fahrzeuge hergestellt werden. Der öffentliche Raum dient daher nicht in erster Linie zum Abstellen der privaten Fahrzeuge von Anliegern, sondern sollte den Belangen aller Verkehrsteilnehmer in geeigneter Weise gerecht werden.

Für das neue Quartier werden ausreichend Stellplätze in Tiefgaragen für die Bewohner und zusätzliche, oberirdische Besucherstellplätze vorgesehen. Einem „Zuparken“ der umliegenden Straßen können daher sowohl die neuen als auch die bereits vorhandenen Bewohner entgegenwirken, in dem sie ihre Fahrzeuge auf den dafür errichteten Stellplätzen auf privatem Grund abstellen. Die Tatsache, dass in älteren Baugebieten ggf. Stellplätze oder Garagen vorhanden sind, die den heutigen KFZ-Größen nicht mehr entsprechen, führt nicht dazu, dass die Eigentümer von ihrer Verpflichtung entbunden werden, geeignete Stellplätze herzustellen, bzw. dass auf Grund der bestehenden Situation ausschließlich der öffentliche Raum zur Parkierung genutzt wird.

Es ist richtig, dass innerhalb des Quartiers keine neuen öffentlichen Straßen für den KFZ-Verkehr angelegt werden, auf welchen ggf. Fahrzeuge parken können. Dies erfolgt zu Gunsten einer wesentlich höheren städtebaulichen Qualität eines autofreien Quartiers. Es werden jedoch an den Rändern des Gebiets an vier Stellen Flächen auf privatem Grund angelegt, auf welchen Besucher oder Kunden parken können: Auf dem Vorplatz im nördlichen Gebiet 24 oberirdische Stellplätze, am Ende der Günther-Caracciola-Str. auf dem südlich liegenden Grundstück 8 oberirdische Stellplätze, im westlichen Bereich des Quartiers 7 oberirdische Stellplätze, weiter östlich an der Pötschener Straße 4 oberirdische Stellplätze. Insgesamt sind im Quartier damit 43 oberirdische Stellplätze für Besucher und Kunden eingeplant, zusätzlich 8 für car-sharing-Plätze, jeweils 2 in jedem der vier Bereiche)

Sollte durch im öffentlichen Straßenraum abgestellte Fahrzeuge die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden, wird die Gemeinde straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht ziehen.

> Geplante verkehrsberuhigende Maßnahmen siehe GB 5

Im Schallgutachten wird weiterhin von der ursprünglich festgesetzten Anzahl an Stellplätzen (B-Plan Entwurf entsprechend Auslegung im Juni 2025) ausgegangen, da noch nicht bekannt ist, wie viele Wohnungen im BayWoFG errichtet werden. Damit wird vom ungünstigeren Fall ausgegangen.

d) Berücksichtigung verschiedener Belange

- Die Gemeinde möchte mit der vorliegenden Planung eine zukunftsweisende Mobilität ins Auge fassen. Selbst wenn sich der Parksuchverkehr erhöhen sollte und in den umliegenden Straßen mehr Fahrzeuge parken, hält die Gemeinde dies in Abwägung aller Belange für gegeben, unvermeidbar aber auch zumutbar.

Grundsatzbeschluss 3

Die Gemeinde hält an der bisher festgesetzten Anzahl der erforderlichen Stellplätze für Wohnungen fest. Um den gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen, wird jedoch ein Zusatz eingeführt, wonach für Wohnungen, die nach BayWoFG gefördert werden, die Anzahl der erforderlichen Stellplätze auf 0,5 / WE reduziert wird.

Die in den Bebauungsplanentwürfen geforderten Besucherstellplätze sollen in der bisherigen Anzahl und Lage beibehalten werden. Dies wird mit den städtebaulichen Verträgen gesichert.

GB 3

4. Berechnung der Anzahl der künftigen Bewohner

GB 4

Die rechnerisch hinterlegte Anzahl der künftigen Bewohner ist zu niedrig angesetzt

Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen. Die angenommene Zahl der Bewohner ist unrealistisch niedrig. Insgesamt entstehen im Patchway Anger Nord und Süd 20.242 m² Wohnfläche in 300 Wohnungen. Die Bewohnerzahl wird in den Begründungen insgesamt mit 540 Bewohnern angenommen. Das sind rechnerisch 37,5 m² pro Bewohner. In Zeiten knapper Wohnflächen und teurer Mieten wird es niemals so sein, dass eine Person durchschnittlich auf 37,5 m² wohnt. Wer soll das heute bezahlen?

Wenn die Gemeinde hier anhand sachlicher Kriterien rechnen würde, würde sie im nördlichen Teil bei 6.000 m² von circa 250 Bewohnern ausgehen müssen, entsprechend 24 qm pro Bewohner. Im südlichen Teil mit 14.000 qm Wohnfläche müsste die Gemeinde von ca. 600 Bewohnern ausgehen. In beiden Arealen zusammen ist also insgesamt von ca. 850 Bewohnern auszugehen.

Die Anzahl der angenommenen Bewohner hat erhebliche Auswirkungen auf die Bebauungsplanung, auf das Verkehrskonzept und auf die Anzahl der notwendigen Stellplätze. Damit geht die Planung von falschen Tatsachen aus und ist zu überarbeiten.

Wir fordern, dass die Gemeinde eine heute realistische Einschätzung der Bewohnerzahlen zugrundelegt und die Planung anhand dessen überarbeitet.

a) Begründung für den angesetzten Wert

- Im Quartier soll eine Bandbreite von verschiedenen Wohnungszuschnitten errichtet werden von Apartments bis zu Atriumhäusern, sozial gefördert und auch für den freien Wohnungsmarkt.
- Der Ansatz zur Berechnung der Bewohner wurde intensiv betrachtet und mit den Fachleuten und Wohnbauträgern abgestimmt. In den Ansatz der Wohnfläche pro Kopf, der der Berechnung zu Grunde liegt, wurden Aspekte wie die Förderrichtlinien, die Erfahrung der beteiligten Wohnbauträger oder die Mischung an verschiedenen Wohnformen einbezogen. Der Ansatz für das Quartier in Gauting liegt bei 37 qm Wohnfläche / Bewohner und erscheint bei Betrachtung des „Gautinger Durchschnitts“ durchaus als realistisch. Der Durchschnitt in Gauting liegt bei ca. 51 qm Wohnfläche / Einwohner (51,4 qm Wohnfläche / Einwohner (Gemeindedaten zensus 2024)).

Auf Grund der flächensparenden, städtischen Bauweise und der geplanten Wohnungs- und Nutzungsmischung wurde ein Wert für die Wohnfläche / Kopf herangezogen, der sich an der Landeshauptstadt München orientiert. Mit der Lage Gautings im Großraum München und im Hinblick auf die dort bestehenden hohen Immobilienpreise erscheint die Ausgangslage für den Ansatz eines Werts vergleichbar. Im Wohnbauatlas der LH München aus dem Jahr 2022 wurden Daten zur Wohnfläche / Person erhoben. Trotz der hohen Immobilienpreise ist die Wohnfläche / Person leicht angestiegen. In der Region München stehen jeder Person ca. 45 qm Wohnfläche zur Verfügung, in der Stadt München sind es 41 qm.

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum gibt für den Großraum München folgende Wohnflächen / Person aus dem Jahr 2020 an: LH München: 39,58 bis 39,70 qm, Landkreis München und alle an München angrenzenden Kreise außer LK Starnberg: 42,60 bis 48,63 qm und z.B. für LK Starnberg (in welchem sich Gauting befindet) 50,20 bis 52,89 qm.

Mit den angesetzten 37 qm je Person wird daher ein Wert angenommen, der etwas unter dem Durchschnitt der Stadt München und weit unter dem der benachbarten Landkreise liegt.

- Es ist richtig, dass sich die Anzahl der Bewohner entsprechend der sich verändernden Lebensphasen ändert. Bei Familiengründungen kommen Bewohner hinzu, ebenso kommt es zu Trennungen oder einer Verkleinerung der Haushaltsgrößen nach der Kinderphase und im Alter. Im Lauf der Jahre wird sich im neuen Quartier eine Anzahl an Bewohnern einstellen, ggf. sind zu Beginn mehr oder weniger Bewohner vorhanden, je nachdem, welche Wohnungen angeboten werden und welche Nutzgruppen angesprochen werden.

- Die Tatsache, dass teure Immobilien- bzw. Mietpreise, z.B. auch bei Neuvermietung dazu führen, dass mit einer kleineren Wohnfläche / Kopf zu rechnen ist, ist der Gemeinde bewusst. Daher wurde ja die angenommene Wohnfläche / Kopf bereits gegenüber dem Durchschnitt deutlich gesenkt. Mit dem hohen Anteil an gefördertem oder preisgedämpften Anteil an Wohnungen ist im Quartier mit einem geringeren derartigen Effekt zu rechnen.
- Die zu erwartende Bewohnerdichte ist in jedem Fall auch für die Umgebung verträglich und verkraftbar; im Hinblick auf die mit der Planung verfolgten Ziele ist die über dem Gautinger Durchschnitt liegende Dichte so auch gewollt und erforderlich.
- Für die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen ist nicht nur die Anzahl an Bewohnern relevant, sondern auch die anderen vorgesehenen Nutzungen, die von der Wohnfläche/Kopf nicht betroffen sind.

b) Abwägung der Belange

- Selbst wenn die Zahl der Bewohner vorübergehend oder langfristig höher liegen sollte, hält die Gemeinde an der Planung hinsichtlich der Wohnnutzung (GF für Wohnen) fest.
- Die geplante Dichte im neuen Quartier war in ähnlicher Weise bereits im städtebaulichen Wettbewerb enthalten. In Gauting sind auch andere Bereiche vorhanden, die eine städtische Baustruktur und damit eine höhere Einwohnerzahl aufweisen, was der Größe und Lage von Gauting entspricht. (siehe auch GB1)

Grundsatzbeschluss 4

Die Gemeinde hält an der angesetzten Zahl der künftigen Bewohner als Berechnungsgrundlage fest.

GB 4

5. Verkehrsuntersuchung

GB 5

Die Verkehrstechnische Untersuchung ist fehlerhaft

Verkehrstechnische Untersuchung nicht realistisch und veraltet

Die Verkehrstechnische Untersuchung vom 5.3.2020 bildet die verkehrliche Grundlage des Bebauungsplans. Es werden allerdings Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 herangezogen.

Nicht berücksichtigt sind in diesem Verkehrsgutachten das KARLS, das es 2019 noch nicht gab, das aber ebenfalls an der Ammerseestraße liegt, sowie das neue Gewerbegebiet am Pennykreisel (sog. „Handwerkerhof“) sowie dessen bereits beschlossene Erweiterung im südlichen Teil auf der ehemaligen Golfwiese.

Die umliegenden Straßen müssen den gesamten Verkehr des Patchway Anger aufnehmen. Derzeit befinden sich dort eine Wiese und ein Flüchtlingsheim im ehemaligen AOA-Gebäude. Der Patchway Anger wird mit Baustelle, Bewohnern und Supermarkt zu erheblichem zusätzlichen Verkehr führen. Dies ist im Verkehrstechnischen Gutachten nicht realistisch berücksichtigt.

Es ist offensichtlich, dass die neuen Bewohner, die täglich mit ihrem Kfz die Tiefgaragen des Patchway Anger verlassen, um nach München zur Arbeit zu fahren, zu einem ganz wesentlichen Teil nach Norden durch das Wohngebiet fahren werden, um vom von dort auf dem schnellsten Weg über das Schulzentrum zur A96 zu gelangen. Das ist im Verkehrstechnischen Gutachten ebenfalls nicht realistisch untersucht und berücksichtigt worden.

a) Grundlagen Verkehrsgutachten:

- Das Gutachten basiert auf Zählungen aus dem Jahr 2019, welche ein Verkehrsaufkommen von ca. 6.650 Kfz/24h auf der Ammerseestraße westlich der Unterbrunner Straße ergeben haben. Bei Erhebungen am Pennykreisel im November 2024 (Gutachten PSLV) wurden östlich des Kreisverkehrs auf der Ammerseestraße ca. 5.850 Kfz/24h gezählt. Zwischen diesen beiden Zählstellen befinden sich lediglich die Einmündungen der Andechsstraße, Wes-sobrunner Straße, Forstweg und Ulmenstraße. Dies zeigt, dass die Belastung der Ammerseestraße auch im Jahr 2024 auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2019 liegt.
- Die Grundlagen der Neuverkehrsabschätzung („Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, FGSV 2006 und des Hefts 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Abschätzung der Verkehrserzeugung“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2000)) sind nach wie vor die aktuellsten Richtlinien, es wurde hier noch keine Überarbeitung vorgenommen. Die dort angesetzten Werte werden jedoch bei Anwendung immer kritisch hinterfragt und mit neuen Erkenntnissen, z.B. aus aktuellen Befragungen zum Mobilitätsverhalten oder Statistiken gespiegelt, insbesondere zum Ansatz des Modal Splits oder des Besetzungsgrads.
- Die Ansätze im aktualisierten Gutachten von Juni 2025 entsprechen den am 04.05.2021 im Bauausschuss vorge-stellten Ansätzen. Gegenüber dem Gutachten von 2020 haben sich zudem leichte Änderungen in den Nutzungen sowie den zugrunde gelegten Flächen ergeben.
- Bei den Verkehrsuntersuchungen wurden gängige Annahmen für die Berechnung des Neuverkehrsaufkommens angesetzt, damit wurden diese nicht fälschlich „heruntergerechnet“.

b) Berücksichtigung weiterer baulicher Entwicklungen in Gauting / Leistungsfähigkeit Knoten / Unterführung

- In der großräumigen Untersuchung mit Modellbetrachtung (2022) wurden im Prognosefall 2035 auf der Ammersee-straße ca. 7.300 Kfz/24h ermittelt (mit Berücksichtigung des Patchway Angers sowie Handwerkerhof, Polizei, Galileo Park, Karls-Parken und allgemeiner Verkehrszunahme und Infrastrukturmaßnahmen im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans). Im vorliegenden Gutachten zum Patchway Anger liegt die Belastung bei ca. 6.500 Kfz/24h im Prognose Planfall 2035, wobei hier noch nicht die weiteren strukturellen Entwicklungen (Kapitel 10) mit abgebildet werden. Unter Berücksichtigung dieser weiteren strukturellen Entwicklungen und deren Verteilung im Straßennetz ist von einer ähnlichen Belastung wie in der großräumigen Untersuchung auszugehen. Die Aussage im

Auch ist ungeklärt, wie der Baustellenverkehr für die massive Bebauung des Gesamtareals geplant ist.

Wir fordern daher,

- dass das Verkehrskonzept mit aktuellen Zahlen realitätsnah neu erarbeitet wird,
- dass verkehrsberuhigende Maßnahmen für die angrenzenden Wohnstraßen festgelegt werden, und das Ergebnis der Bürgerveranstaltung vom 25.7.2019 sowie der Beschluss des UEV vom 12.3.2024 umgesetzt wird,
- dass diese verkehrsberuhigenden Maßnahmen aufgrund der ansonsten völlig unerträglichen Auswirkungen bereits vor Inkrafttreten des Bebauungsplans festgesetzt und im Gemeinderat beschlossen werden.

Die Gemeinde wird aufgefordert, sich in dieser Hinsicht nicht darauf zurückzuziehen, dass es sich hierbei um eine von der Bebauungsplanung unabhängige Verkehrsfrage handelt, die an anderer Stelle zu behandeln sei.

Das Thema Verkehr ist für diese Bebauungsplanung ganz wesentlich und sollte in Zusammenarbeit von Bauausschuss und Verkehrsausschuss behandelt werden.

Fazit des Gutachtens, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen infolge der geplanten strukturellen Entwicklungen weitgehend problemlos aufgenommen werden kann.“ ist damit weiterhin gültig.

- Im Verkehrsgutachten wurden die Bebauungspläne Nr. 184 (Teilgebiet zwischen Ammerseestraße und Pentenrieder Straße) und 185 (Teilgebiet am Kreisverkehr westlicher Ortsrand), sowie der Bebauungsplan Nr. 203 (Teilgebiet zwischen Kreisverkehr und Einmündung der Robert-Koch-Allee in die Ammerseestraße) berücksichtigt.
- Die Erweiterung der Klinik stellt eine noch sehr unkonkrete Planungsvorstellung der Gemeinde dar. Die verkehrliche Situation muss ggf. im Zusammenhang mit einer folgenden Planung für eine solche Erweiterung geprüft werden.
- Planungen für ein Gewerbegebiet am Gautinger Feld werden von der Gemeinde nicht weiter betrieben, da die Regierung von Oberbayern den Standort als nicht angebunden wertet. Ggf. könnte hier eine PV-Anlage entstehen, welche jedoch keine Verkehrsbelastung auslösen würde.

c) Berücksichtigung von Entwicklungen über das Gemeindegebiet hinaus

Die Gemeinde nimmt regelmäßig großräumige Verkehrsbetrachtungen vor. Hierbei werden jeweils die Prognosehorizonte angepasst und aktuelle Entwicklungen einbezogen. Dies ist auch deswegen sinnvoll, weil sich Voraussetzungen laufend ändern, wie z.B. andere Arbeitsmodelle (Homeoffice), verändertes Mobilitätsverhalten, aber auch Planungen weiter entfernt liegender Projekte, z.B. in anderen Kommunen.

Aus diesen Untersuchungen ergeben sich jeweils entsprechende, konkrete Handlungsempfehlungen.

Die Gemeinde ist sich bewusst, dass Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, der Leistungsfähigkeit der Anlagen ebenso wie zur Förderung alternativer und zukunftsfähiger Mobilitätsformen wichtige Projekte darstellen, welche bereits für die nächsten Jahre auf der Agenda stehen. Diese Maßnahmen sind unabhängig von der Umsetzung der vorliegenden Bebauungspläne Nrn.189 und 190.

d) Verkehrsgutachten zum geplanten Gebiet B-Plan Nr. 203 gegenüber Handwerkerhof (PSLV):

- Die beiden Gutachten sind nicht unmittelbar miteinander vergleichbar, da für das Gutachten des Gewerbegebiets gegenüber des Handwerkerhofs der Prognosehorizont 2040 gewählt wurde, für das vorliegende Gutachten zum Patchway Anger ist der Prognosehorizont 2035.
- Der Vergleich der Querschnittsbelastungen im Bereich der Unterbrunner Straße zeigt dennoch, dass die Verkehrsbelastung in den beiden Gutachten in einem ähnlichen Bereich liegt. Im Gutachten zum Patchway Anger wurde der Knotenpunkt Unterbrunner Straße/Ammerseestraße erhoben und im Gutachten PSLV der Kreisverkehr Unterbrunner Straße/Pentenrieder Straße, was einen direkten Vergleich nicht ermöglicht.
- So wurden in der Analyse 2024 am westlichen Knotenpunkt ca. 5.900 Kfz/24h erhoben und 2019 am östlichen Knotenpunkt ca. 6.600 Kfz/24h. Im Prognose Planfall 2040 werden von PSLV an der westlichen Unterbrunner

Straße ca. 6.900 Kfz/24h prognostiziert, im Gutachten Patchway Anger im Prognose Planfall 2035 im östlichen Bereich ca. 7.100 Kfz/24h.

- Das Gewerbegebiet gegenüber des Handwerkerhofs wurde zudem im Gutachten zum Patchway Anger mit 1.030 Kfz/24h in den weiteren strukturellen Entwicklungen (Kapitel 10) berücksichtigt. Im Gutachten von PSLV zu besagtem Gewerbegebiet werden 1.070 Kfz/24h abgeschätzt, auch das liegt demnach in einem ähnlichen Rahmen. Es wird im Gutachten von PSLV jedoch nicht explizit erwähnt, welche Planungen im Prognosefall berücksichtigt werden (u.a. Patchway Anger), stattdessen findet eine pauschale Hochrechnung der Verkehrsbelastung um 10% statt.
- Der Vergleich der Untersuchungen zum Patchway-Anger und zum Bebauungsplan Nr. 203 zeigt keine deutlich intensiveren Verkehrsströme, obwohl in der Untersuchung zum B-Plan Nr. 203 das KARLS enthalten ist.
- Die Gemeinde ist sich bewusst, dass das Verkehrsaufkommen durch Nachverdichtungen oder neue Baugebiete erhöht wird. Damit steigt auch die Belastung der Knotenpunkte und der Unterführung.

Das Verkehrsaufkommen hinsichtlich des „Handwerkerhofs“ sowie „Polizei“ stellt eine Verlagerung von im Gemeindegebiet bereits vorhandenen Verkehren dar. Durch eine Neuausweisung (Bebauungsplan Nr. 203) „ehem. Golfplatz“ wird Verkehr hinzukommen.

Auch das Quartier am Patchway-Anger (B-Pläne 189 und 190) wird zu zusätzlichem Verkehr führen. Hier ist die Gemeinde jedoch gebunden, da bereits Baurecht in ähnlichem Umfang besteht. Die Gemeinde wäre im Fall einer Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 100 entschädigungspflichtig. Auch nach §34 BauGB besteht hier bereits Baurecht. Daher ist die Gemeinde im Fall der Planungen für den Patchway-Anger bei der Betrachtung verschiedener Gebiete, welche Verkehr auslösen werden, gebunden. Eine Vermeidung dieser Verkehre ist daher nicht realistisch.

e) Anzahl von Fahrten pro Kopf

- 4 Wege pro Einwohner und Tag ist ein sehr auf der sicheren Seite liegender Wert. In der aktuellen Publikation zur Befragung „Mobilität in Deutschland 2023“ wird ein Wert von durchschnittlich 3,0 Wegen/Person genannt, mit leicht sinkender Tendenz gegenüber 2017. Selbst bei Berücksichtigung regionaler Unterschiede ist der Ansatz von 4 Wegen/Person demnach nicht zu niedrig.

f) Anteil des Kfz-Verkehrs der Einwohner

- Der MIV-Anteil von 89-90% aus den Erhebungen bezieht sich auf die Ammerseestraße, für die Nebenstraßen und damit das Aufkommen der unmittelbar umliegenden Wohnbebauung wurde ein MIV-Anteil von ca. 70% ermittelt.
- Für die neue Bebauung wurde aufgrund des berücksichtigten Mobilitätskonzepts ein MIV-Anteil von 60% gewählt. Die Ergebnisse der Repräsentativbefragung der RMMSW e.V. für Gauting stützen diese Annahme: hier wurde ein

MIV-Anteil von ca. 41% ermittelt. Für Einkaufsfahrten wurde ein Anteil von 60% ermittelt, was sich mit dem angesetzten Anteil für den Vollsortimenter deckt.

g) Abzug des gebrochenen Verkehrs

- Es wird der Gesamtverkehr sowie der Neuverkehr abzüglich des gebrochenen Verkehrs genannt. Für die Zufahrten und die sich ergebenden Abbieger wird entsprechend der Gesamtverkehr herangezogen, für die Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen im weiteren Netz ist lediglich der tatsächliche Neuverkehr wichtig.

h) Baustellenverkehr

- Allgemein gilt, dass bei einer Umsetzung von Baurecht Baustellenverkehr entsteht. Das Recht auf Umsetzung des Baurechts steht allen Eigentümern zu und ist von den betroffenen Anliegern hinzunehmen.
- Das Landratsamt Starnberg ordnet als zuständige Behörde auf Antrag nötige Baustelleneinrichtungen, wie Umleitungen, Vollsperrungen u.ä. an. Die jeweilige Gemeinde wird dazu angehört. Je nach Umfang der Baustelle finden vorher Besprechungen auch mit der örtlichen Polizeidienststelle statt.
- Auch ohne eine Bauleitplanung wäre eine Bebauung der Flächen möglich, der Baustellenverkehr wird daher nicht durch die Änderung des Baurechts ausgelöst

i) Verkehrsberuhigung / Situation in den umliegenden Straßen

- Es ist nach wie vor Absicht der Gemeinde, die Verkehrsberuhigung der Pötschenerstraße (im Bereich zwischen den beiden Tiefgarageneinfahrten des neuen Quartiers) durchzuführen. Hierzu wurde bereits eine Voruntersuchung erstellt.
- Es sind darüber hinaus verkehrsberuhigende Maßnahmen oder Anliegerregelungen in umliegenden Straßen des Plangebietes vorgesehen. Der Verwaltung sind die Beschlüsse des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses der Gemeinde Gauting zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den umliegenden Straßen bekannt. Die gewünschten Verkehrsmaßnahmen sind jedoch nicht im Plangebiet gelegen und somit nur mittelbar Planungsinhalt aufgrund des Verkehrsgutachtens und der zukünftigen Verkehrsmaßnahmen im Umfeld. Zudem müssen diese Maßnahmen insgesamt abgestimmt werden. Leider dauern Abstimmungsprozesse aufgrund mehrerer Beteiligter mit unterschiedlichen Auffassungen und einer Vielzahl von Gesetzen, Verordnungen und Ausführungsrichtlinien oft recht lang.
- Des Weiteren müssen für diese Maßnahmen Haushaltsmittel bereitgestellt werden. Da die Finanzmittel der Gemeinde sehr knapp sind, waren die Haushaltsberatungen sehr schwierig und es musste an vielen Punkten eine Rangfolge von Dringlichkeiten erfolgen, so dass einige Maßnahmen erst in Folgejahren umgesetzt werden können.

- Die Hiltlstraße und die Hildegardstraße sind bereits ähnlich einem verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut.
- In der Günther-Caracciola-Straße als Sackgasse sind keine überhöhten Geschwindigkeiten zu erwarten.
- In der Ernst-Krebs-Straße könnten verkehrsberuhigende Elemente wie die Anordnung von versetzten Parkplätzen, Bäumen o.ä. umgesetzt werden, damit auch hier der Wille zur Verkehrsberuhigung im Straßenraum visuell sichtbar wird und Ausweichfahrten von der Pötschenerstraße vermieden werden. Nach Aussage der Verkehrsgutachter wird jedoch nicht davon ausgegangen, dass die Ernst-Krebs-Straße vom Bauvorhaben betroffen sein wird.
- Die Gartenpromenade, die Paul-Hey-Straße und die Danziger Straße sind aufgrund ihrer höheren verkehrlichen Bedeutung (Erschließungsfunktion) nicht für verkehrsberuhigte Bereiche geeignet.
- Im Verkehrsgutachten sind verkehrsberuhigte Bereiche auf der Hiltlstraße, Hildegardstraße, Günther-Caracciola-Straße und einem Teil der Pötschenerstraße enthalten.
- Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen haben einen lokalen Effekt auf den Anliegerstraßen, die zukünftig verkehrsberuhigte Bereiche werden sollen.
- Selbst wenn die umliegenden Straßen keine Verkehrsberuhigung o.ä. erfahren, entstehen keine unzumutbarem Belastungen
- Unabhängig von der Bauleitplanung findet eine externe und regelmäßige Betrachtung der Verkehrsströme statt, aus der die Gemeinde im Bedarfsfall Maßnahmen ableitet.

j) Sicherheit / Schulwege

- Entlang der Straßen in der Umgebung des Plangebietes bestehen entweder Fußwege, oder die Straßen sind bereits ähnlich einem verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut. Entlang der Ammerseestraße existieren gemeinsame Fuß- und Radwege, baulich getrennt. Zur Querung der Ammerseestraße. ist eine zusätzliche Ampelanlage auf Höhe des Patchway-Angers geplant.

k) Zusammenfassung

- Das Verkehrsgutachten zum Patchway-Anger stellt eine fachlich fundierte Grundlage für die Abwägung der Belange dar. In die Abwägung einbezogen wurde darüber hinaus die großräumige Untersuchung mit Modellbetrachtung (2022) sowie die Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 203.
- Die Gemeinde ist sich bewusst, dass das Verkehrsaufkommen durch Nachverdichtungen oder neue Baugebiete erhöht wird. Damit steigt auch die Belastung der Knotenpunkte und der Unterführung. Damit geht auch einher, dass

	<p>Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, der Leistungsfähigkeit der Anlagen ebenso wie zur Förderung alternativer und zukunftsfähiger Mobilitätsformen wichtige Projekte darstellen, welche bereits für die nächsten Jahre auf der Agenda stehen.</p> <ul style="list-style-type: none">– In Abwägung aller Belange bewertet die Gemeinde das Ziel der Schaffung von Wohnraum, insbesondere bezahlbaren Wohnraum im Rahmen eines gemischt genutzten Quartiers mit einer wichtigen Nahversorgungseinrichtung höher als die in den Einwänden vorgetragenen Einwände zu den verkehrlichen Auswirkungen. Die Belange wurden intensiv betrachtet und zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen getroffen. Die Gemeinde verfolgt für das Quartier eine zukunftsfähige Mobilität, bei der insbesondere der Fuß- und Radverkehr, alternative Mobilitätsformen, der ÖPNV und kurze Wege gefördert werden. Auch wenn negative Auswirkungen nicht ganz vermeidbar sind und sich spürbare Veränderungen ergeben werden, hält die Gemeinde in Abwägung aller Belange an der Planung und der damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen fest.	
Grundsatzbeschluss 5 Die Verkehrsuntersuchung wurde nochmals aktualisiert. Die aktuelle Fassung wird der erneuten Auslegung beigelegt.		GB 5