



Abwägungstabelle E

Inhalt

1/2/3/5/6/7/9/14 Stellungnahme vom 11.03.2025.....	2
19 Stellungnahme vom 30.06.2025 (20/21/23/24/25/26/27/28/29/30/31/33/34/35/36/37/38/39/40/42/43/44/45/46/47/48/49) identisch.....	4
6.1 Stellungnahme vom 30.06.2025.....	8
7.1 Stellungnahme vom 01.07.2025.....	11
9.1 / 9.2 Stellungnahmen vom 02.07.2025 und 01.07.2025.....	14
41 Stellungnahme vom 02.07.2025.....	17
4 Stellungnahme vom 12.03.2025.....	21
8 Stellungnahme vom 11.03.2025.....	24
8.1 Stellungnahme vom 01.07.2025.....	31
10 Stellungnahme vom 12.03.2025.....	43
11 Stellungnahme vom 11.03.2025.....	45
11.1 Stellungnahme vom 01.07.2025.....	47
12 / 12.1 Stellungnahmen vom 11.03.2025 und vom 12.03.2025.....	51
12.2 / 12.3 Stellungnahmen vom 30.06.2025.....	62
16 Stellungnahme vom 03.03.2025.....	66
32 Stellungnahme vom 01. 07. 2025.....	67
13.1 Stellungnahme vom 28.06.2025.....	71
15 Stellungnahme vom 12.03.2025.....	74
17 Stellungnahme vom 06.06.2025.....	76
18 Stellungnahme vom 04.06.2025.....	77
22 Stellungnahme vom 30.06.2025.....	80



1/2/3/5/6/7/9/14 Stellungnahme vom 11.03.2025

1. Die Planung ist zu massiv und so nicht vereinbar mit der Umgebung

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 Supermarktfläche festgesetzt. Der geplante Wohnriegel ist überdimensioniert, zu urban und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung und kleinteilige Bebauung.

- Es gibt in keiner unmittelbaren Nähe Gebäude, die mehr als 3 Geschosse haben! Die Beleuchtung und Belüftung der nachbarlichen Gebäude wird hiermit stark beeinträchtigt und somit 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 jedes angrenzenden Nachbarn!

>> **Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2**

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.

- Es gibt in keiner unmittelbaren Nähe Gebäude, die mehr als 3 Geschosse haben! Die Beleuchtung und Belüftung der nachbarlichen Gebäude wird hiermit stark beeinträchtigt und somit 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 jedes angrenzenden Nachbarn!

>> **Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2**

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

>> **Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2**



<p>2. Es werden zu wenige Stellplätze vorgesehen</p> <p>Die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze ist sowohl im Patchway Anger Nord als auch im Patchway Anger Süd viel zu gering. In der Festsetzung des Bauungsplans 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.</p> <p>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.</p> <p>Wir fordern, den Stellplatzschlüssel auf mindestens 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit festzulegen.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 3</p>
<p>3. Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen</p> <p>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?</p> <p>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 24qm pro Bewohner. Im südlichen Teil mit 14.000qm Wohnfläche müsste die Gemeinde von ca. 600 Bewohnern ausgehen. In beiden Arealen zusammen ist also insgesamt von ca. 850 Bewohnern auszugehen.</p> <p>Die Anzahl der angenommenen Bewohner hat erhebliche Auswirkungen auf die Bauungsplanung, auf das Verkehrskonzept und auf die Anzahl der notwendigen Stellplätze. Damit geht die Planung von falschen Tatsachen aus und ist zu überarbeiten.</p> <p>Wir fordern, dass die Gemeinde eine heute realistische Einschätzung der Bewohnerzahlen zugrunde gelegt und die Planung anhand dessen überarbeitet.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 4</p>
<p>4. Verkehrstechnische Untersuchung nicht realistisch und veraltet</p> <p>Die Verkehrstechnische Untersuchung vom 5.3.2020 bildet die verkehrliche Grundlage des Bauungsplans. 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.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 5</p>



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.

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,
- 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.

Beschluss:
Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

19 Stellungnahme vom 30.06.2025 (20/21/23/24/25/26/27/28/29/30/31/33/34/35/36/37/38/39/40/42/43/44/45/46/47/48/49) identisch

Als Gautinger Bürger und direkt betroffene Anwohner nehmen wir hiermit fristgemäß Stellung zu den beiden öffentlich ausgelegten Bebauungsplänen Patchway Anger Nord und Süd Nr. 190 und 189 und erheben die nachfolgenden Einwendungen. Etwa bereits zuvor eingereichte Einwendungen bleiben zudem unverändert bestehen und werden durch diese Stellungnahme nicht ersetzt.

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.



<p>1. Die Planung ist zu massiv und so nicht vereinbar mit der Umgebung</p> <p>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 Supermarkfläche festgesetzt. Der geplante Wohnriegel ist überdimensioniert, zu urban und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung und kleinteilige Bebauung.</p> <p>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.</p> <p>Auch wenn grundsätzlich die Errichtung von Wohnraum in Gauting zu begrüßen ist, muss die Dimension der Baukörper erneut hinterfragt und geprüft werden.</p> <p>Wir fordern daher entsprechend dem Charakter der Umgebung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 anzutreffen ist, ist er ganz überwiegend bis auf wenige Ausreißer 3-geschossig. 5 Geschosse haben im Patchway-Anger-Areal keine Berechtigung. 	<p>>> siehe Grundsatzbeschlüsse 1 und 2</p>
<p>2. Es werden zu wenige Stellplätze vorgesehen</p> <p>Die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze ist sowohl im Patchway Anger Nord als auch im Patchway Anger Süd viel zu gering.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Wir fordern, den Stellplatzschlüssel auf mindestens 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit festzulegen.</p>	<p>>> siehe Grundsatzbeschluss 3</p>
<p>3. Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen</p> <p>Die angenommene Zahl der Bewohner (S. 17 der Begründung) 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</p>	<p>>> siehe Grundsatzbeschluss 4</p>

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 24qm pro Bewohner. Im südlichen Teil mit 14.000qm 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 zugrunde legt und die Planung anhand dessen überarbeitet.

4. Verkehrstechnische Untersuchung nicht realistisch und veraltete Grundlagen

Die Verkehrstechnische Untersuchung vom 22.05.2025 bildet die verkehrliche Grundlage des Bebauungsplans. Es werden allerdings weiterhin veraltete Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 herangezogen.

Zudem werden in der verkehrstechnischen Untersuchung die zusätzlich zu erwartenden Kfz-Fahrten systematisch heruntergerechnet, um die zusätzliche Belastung niedrig erscheinen zu lassen.

Die Berechnungen sind u.a. deshalb unrealistisch, weil mit zu hohen Wohnflächen pro Einwohner (37qm), einer zu niedrigen Anzahl von Fahrten pro Einwohner (4 Fahrten pro Tag) und einem zu niedrigen Anteil des Kfz-Verkehrs der Einwohner (60%) gerechnet wird.

Nicht berücksichtigt sind in den zugrundeliegenden Daten von 2019 das KARLS, das es 2019 noch nicht gab, das aber ebenfalls an der Ammerseestraße liegt. Das neue Gewerbegebiet am Pennykreisel (sog. „Handwerkerhof“) sowie die Polizei sind mit Prognosen aus dem Jahr 2019 berücksichtigt, allerdings hätten hierzu neue Verkehrszählungen erfolgen müssen.

Der Abzug des sog. gebrochenen Verkehrs bei der Betrachtung ist falsch. Der gebrochene Verkehr belastet zwar nicht das gesamte Straßennetz. Sehr wohl wirkt er aber lokal und führt zu mehr Fahrbewegungen in den Anliegerstraßen, mehr Lärm durch Anfahrten und Abfahrten, mehr Parkdruck sowie Suchverkehr (z.B. für Zubringer, Fahrgemeinschaften, Lieferdienste, Kurzparker). Auch das Sicherheitsgefühl im Fuß- und Radverkehr wird negativ beeinflusst. Gebrochener Verkehr darf also bei der Betrachtung nicht abgezogen werden.

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

>> siehe Grundsatzbeschluss 5



<p>zur A96 zu gelangen. Das ist im Verkehrstechnischen Gutachten ebenfalls nicht realistisch untersucht und berücksichtigt worden.</p>	
<p>In der Bürgerveranstaltung am 25.07.2019 wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen für folgende Straßen von den Bürgern gefordert und festgehalten: Hiltlstraße, Hildegardstraße, Gartenpromenade, Pötschenerstraße, Paul-Hey-Straße, Danziger Straße. Über diese Maßnahmen setzt die Gemeinde sich ohne weitere Begründung hinweg, indem auf Seite 51 der verkehrstechnischen Untersuchung nur noch ein Teil der genannten Straßen erwähnt wird. Es sind aber für alle angrenzenden Wohnstraßen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung festzulegen. Mit Beschluss vom 12.3.2024 des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses, Az. Ö/0588/XV.WP, Top Nr. 0211, hat der UEV zudem ausdrücklich beschlossen, dass auch die Gartenpromenade rund um den Patchway-Anger mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung aufgenommen wird. Dies findet sich weder im Bebauungsplan noch in den weiteren Unterlagen. Der Beschluss des UEV ist umzusetzen.</p> <p>Auch ist ungeklärt, wie der Baustellenverkehr für die massive Bebauung des Gesamtareals geplant ist. Wir fordern daher,</p> <ul style="list-style-type: none"> • dass eine neue Verkehrszählung durchgeführt und das Verkehrskonzept mit aktuellen Zahlen realitätsnah neu erarbeitet wird, • dass verkehrsberuhigende Maßnahmen für alle 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. <p>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.</p>	<p>>> siehe Grundsatzbeschluss Nr. 5</p>
<p>Beschluss: Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.</p>	



6.1 Stellungnahme vom 30.06.2025

<p>1. Die Planung ist zu massiv für die gesamte Umgebung</p> <p>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 Supermarktfläche festgesetzt. Der geplante Wohnriegel ist vollkommen überdimensioniert und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung mit einer grundsätzlich kleinteiligen Bebauung.</p> <p>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 der kleinteiligen Umgebungsbebauung mit überwiegend 2-geschossigen Einfamilien- und Doppelhäusern.</p> <p>Auch wenn grundsätzlich die Errichtung von Wohnraum in Gauting zu begrüßen ist, muss die Dimension der Baukörper erneut hinterfragt und geprüft werden.</p> <p>Wir fordern daher dem Charakter der Umgebung zu entsprechen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 5 Geschosse dürfen im Patchway-Anger-Areal keine Berechtigung haben. 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2</p>
<p>2. Es werden zu wenige Stellplätze vorgesehen</p> <p>Die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze ist sowohl im Patchway Anger Nord als auch im Patchway Anger Süd viel zu gering.</p> <p>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 - nach der Gautinger Stellplatzsatzung rechtlich erforderlich - sollen nur 261 Stellplätze entstehen, also 192 zu wenig!</p> <p>261 Stellplätze für insgesamt 300 Wohneinheiten ist auch mit dem ausgearbeiteten Mobilitätskonzepts unrealistisch. Die Gemeinde kann keinen Käufer/Mieter zwingen, seinen Fuhrpark, drastisch einzuschränken.</p> <p>Gerade im Vorortsbereich haben immer noch viele Haushalte zwei 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 unzumutbaren Verkehrsbelastung durch das neue geplante Areal rechnen.</p> <p>Wir fordern, den Stellplatzschlüssel auf mindestens 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit festzulegen.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 3</p>



3. Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen

Die angenommene Zahl der Bewohner ist unrealistisch niedrig (s. S. 17 der Begründung). 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 unter Kosten und Bedarfsgesichtspunkten unwahrscheinlich sein, dass eine Person durchschnittlich auf 37,5 m² kommt.

Es wäre realistischer, im nördlichen Teil bei 6.000 m² von circa 250 Bewohnern auszugehen, (= 24qm pro Bewohner). Im südlichen Teil mit 14.000qm Wohnfläche müsste die Gemeinde entsprechend von ca. 600 Bewohnern ausgehen.

In beiden Arealen kommen wir daher auf insgesamt ca. 850 Bewohner.

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 realistische Einschätzung der Bewohnerzahlen zugrunde legt und die Planung anhand dieser überarbeitet.

>> Siehe Grundsatzbeschluss 4

4. Verkehrstechnische Untersuchung nicht realistisch und Grundlagen veraltet

Die Verkehrstechnische Untersuchung vom 22.05.2025 bildet die verkehrsrechtliche Grundlage des Bebauungsplans. Es werden allerdings weiterhin die veralteten Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 herangezogen. Zudem werden in der verkehrstechnischen Untersuchung die zusätzlich zu erwartenden Kfz-Fahrten systematisch heruntergerechnet, um die zusätzliche Belastung niedrig erscheinen zu lassen.

Die Berechnungen sind u.a. deshalb unrealistisch, weil mit zu hohen Wohnflächen pro Einwohner (37qm), einer zu niedrigen Anzahl von Fahrten pro Einwohner (4 Fahrten pro Tag) und einem zu niedrigen Anteil des Kfz-Verkehrs der Einwohner (60 Prozent) gerechnet wird.

Nicht berücksichtigt sind in den zugrundeliegenden Daten von 2019 das KARLS, das es 2019 noch nicht gab, das aber ebenfalls an der Ammerseestraße liegt. Das neue Gewerbegebiet am Pennykreisel (sog. „Handwerkerhof“) sowie die Polizei sind mit nicht verifizierten Prognosen aus dem Jahr 2019 berücksichtigt, allerdings hätten hierzu neue Verkehrszählungen erfolgen müssen.

Der Abzug des sog. gebrochenen Verkehrs bei der Betrachtung ist falsch. Der gebrochene Verkehr belastet zwar nicht das gesamte Straßennetz. Sehr wohl wirkt er aber lokal und führt zu mehr Fahrbewegungen in den Anliegerstraßen, mehr Lärm durch Anfahrten und Abfahrten, mehr Parkdruck sowie Suchverkehr (z.B. für Zubringer, Fahrgemeinschaften, Lieferdienste, Kurzparker). Auch das Sicherheitsgefühl im Fuß- und Radverkehr gerade in Anbetracht der vielen Kinder in der Wohnsiedlung wird negativ beeinflusst. Gebrochener Verkehr darf also bei der Betrachtung nicht abgezogen werden.

>> Siehe Grundsatzbeschluss 5

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.

In der Bürgerveranstaltung am 25.07.2019 wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen für folgende Straßen von den Bürgern gefordert und festgehalten: Hiltlstraße, Hildegardstraße, Gartenpromenade, Pötschenerstraße, Paul-Hey-Straße, Danziger Straße. Über diese Maßnahmen setzt die Gemeinde sich ohne weitere Begründung hinweg, indem auf Seite 51 der verkehrstechnischen Untersuchung nur noch ein Teil der genannten Straßen erwähnt wird. Es sind aber für alle angrenzenden Wohnstraßen gleichermaßen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung festzulegen. Mit Beschluss vom 12.3.2024 des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses, Az. Ö/0588/XV.WP, Top Nr. 0211, hat der UEV zudem ausdrücklich beschlossen, dass auch die Gartenpromenade rund um den Patchway-Anger mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung aufgenommen wird. Dies findet sich weder im Bebauungsplan noch in den weiteren Unterlagen. Der Beschluss des UEV ist umzusetzen.

Ohne jede Berücksichtigung ist außerdem der jahrelange Baustellenverkehr für den Patchway Anger.

Wir fordern daher,

- dass eine neue Verkehrszählung durchgeführt und das Verkehrskonzept mit aktuellen Zahlen realitätsnah erarbeitet wird,
- dass verkehrsberuhigende Maßnahmen für alle 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 existenziell und sollte in Zusammenarbeit von Bauausschuss und Verkehrsausschuss behandelt werden.

>> **Siehe Grundsatzbeschluss 5**

Beschluss:

Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.



7.1 Stellungnahme vom 01.07.2025

<p>1. Die Planung ist zu massiv und so nicht vereinbar mit der Umgebung</p> <p>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 Supermarktfläche festgesetzt. Der geplante Wohnriegel ist überdimensioniert, zu urban und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung und kleinteilige Bebauung</p> <p>.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.</p> <p>Auch wenn grundsätzlich die Errichtung von Wohnraum in Gauting zu begrüßen ist, muss die Dimension der Baukörper erneut hinterfragt und geprüft werden.</p> <p>Wir fordern daher entsprechend dem Charakter der Umgebung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 anzutreffen ist, ist er ganz überwiegend bis auf wenige Ausreißer 3-geschossig. 5 Geschosse haben im Patchway-Anger-Areal keine Berechtigung. 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2</p>
<p>2. Es werden zu wenige Stellplätze vorgesehen</p> <p>Die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze ist sowohl im Patchway Anger Nord als auch im Patchway Anger Süd viel zu gering.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Wir fordern, den Stellplatzschlüssel auf mindestens 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit festzulegen.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 3</p>
<p>3. Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 4</p>



Die angenommene Zahl der Bewohner (S. 17 der Begründung) 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 24qm pro Bewohner. Im südlichen Teil mit 14.000qm 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 zugrunde legt und die Planung anhand dessen überarbeitet.

4. Verkehrstechnische Untersuchung nicht realistisch und veraltete Grundlagen

Die Verkehrstechnische Untersuchung vom 22.05.2025 bildet die verkehrliche Grundlage des Bebauungsplans. Es werden allerdings weiterhin veraltete Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 herangezogen. Zudem werden in der verkehrstechnischen Untersuchung die zusätzlich zu erwartenden Kfz-Fahrten systematisch heruntergerechnet, um die zusätzliche Belastung niedrig erscheinen zu lassen.

Die Berechnungen sind u.a. deshalb unrealistisch, weil mit zu hohen Wohnflächen pro Einwohner (37qm), einer zu niedrigen Anzahl von Fahrten pro Einwohner (4 Fahrten pro Tag) und einem zu niedrigen Anteil des Kfz-Verkehrs der Einwohner (60%) gerechnet wird.

Nicht berücksichtigt sind in den zugrundeliegenden Daten von 2019 das KARLS, das es 2019 noch nicht gab, das aber ebenfalls an der Ammerseestraße liegt. Das neue Gewerbegebiet am Pennykreisel (sog. „Handwerkerhof“) sowie die Polizei sind mit Prognosen aus dem Jahr 2019 berücksichtigt, allerdings hätten hierzu neue Verkehrszählungen erfolgen müssen.

Der Abzug des sog. gebrochenen Verkehrs bei der Betrachtung ist falsch. Der gebrochene Verkehr belastet zwar nicht das gesamte Straßennetz. Sehr wohl wirkt er aber lokal und führt zu mehr Fahrbewegungen in den Anliegerstraßen, mehr Lärm durch Anfahrten und Abfahrten, mehr Parkdruck sowie Suchverkehr (z.B. für Zubringer, Fahrgemeinschaften, Lieferdienste, Kurzparker). Auch das Sicherheitsgefühl im Fuß- und Radverkehr wird negativ beeinflusst. Gebrochener Verkehr darf also bei der Betrachtung nicht abgezogen werden.

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

>> Siehe Grundsatzbeschluss 5

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.

In der Bürgerveranstaltung am 25.07.2019 wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen für folgende Straßen von den Bürgern gefordert und festgehalten: Hittlstraße, Hildegardstraße, Gartenpromenade, Pötschenerstraße, Paul-Hey-Straße, Danziger Straße. Über diese Maßnahmen setzt die Gemeinde sich ohne weitere Begründung hinweg, indem auf Seite 51 der verkehrstechnischen Untersuchung nur noch ein Teil der genannten Straßen erwähnt wird. Es sind aber für alle angrenzenden Wohnstraßen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung festzulegen. Mit Beschluss vom 12.3.2024 des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses, Az. Ö/0588/XV.WP, Top Nr. 0211, hat der UEV zudem ausdrücklich beschlossen, dass auch die Gartenpromenade rund um den Patchway-Anger mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung aufgenommen wird. Dies findet sich weder im Bebauungsplan noch in den weiteren Unterlagen. Der Beschluss des UEV ist umzusetzen.

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

Wir fordern daher,

- dass eine neue Verkehrszählung durchgeführt und das Verkehrskonzept mit aktuellen Zahlen realitätsnah neu erarbeitet wird,
- dass verkehrsberuhigende Maßnahmen für alle 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.

Beschluss:

Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.



9.1 / 9.2 Stellungnahmen vom 02.07.2025 und 01.07.2025

<p>Wir sind Eigentümer des unmittelbar angrenzenden Eckgrundstücks Paul-Hey-Straße 12 / Ernst-Krebs-Straße und damit von den oben genannten Bebauungsplan-Entwürfen in besonderem Maße betroffen. Nach sorgfältiger Prüfung der im Internet veröffentlichten Unterlagen erheben wir fristgerecht folgende...</p>	<p>Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>1 Formelle Rügen</p> <p>1.1 Unzureichende Bekanntmachung</p> <p>Die ortsübliche Bekanntmachung vom 28. Mai 2025 erfolgte nur fünf Kalendertage vor Auslegungsbeginn am 2. Juni 2025. Diese kurze Vorlaufzeit unterschreitet das nach herrschender Praxis notwendige Mindestmaß und beeinträchtigt die Anstoß- und Informationsfunktion des § 3 Abs. 2 BauGB</p> <p>1.2 Unvollständige Auslegung</p> <p>Laut Bekanntmachung sollten die kompletten Planunterlagen an den Anschlagtafeln des Rathauses ausgehängt werden. Tatsächlich hingen dort lediglich Deckblätter und einzelne Seiten; auf den vollständigen Satz musste erst in Raum 201 hingewiesen werden. Damit war der Zugang für die Öffentlichkeit erschwert und die Auslegung nicht identisch an allen angekündigten Orten verfügbar.</p> <p>1.3 Auslegungsreife der Fachgutachten</p> <p>Mehrere Unterlagen – insbesondere das Verkehrsgutachten ("Version Vorabzug") und das Schallgutachten ("Version 1") – tragen noch einen Entwurfs- bzw. Vorabzug-Vermerk. Entwurfss Fassungen sind nach der Rechtsprechung nicht auslegungsreif; ihre Verwendung verletzt § 3 Abs. 2 i. V. m. § 2 Abs. 3 BauGB.</p> <p>1.4 Planart-Fehler & Normenkontrollfrist</p> <p>Der Plan wurde bereits einmal neu ausgelegt, nachdem er irrtümlich als vorhabenbezogener BP (VB- Plan) bekannt gemacht worden war. Dieser Vorgang unterstreicht die fortdauernden formellen Unsicherheiten und verlängert die Anfechtungsfrist (§ 47 VwGO) bis Juli 2026</p>	<p>§ 3 Abs. 2 S. 3 BauGB fordert keine bestimmte „Vorlaufzeit“ zwischen Bekanntmachung und Beginn der Auslegung. Die Bekanntmachung fünf Tage vor Auslegungsbeginn ist gesetzeskonform und verletzt die Anstoß- und Informationsfunktion nicht.</p> <p>Die Bekanntmachung erfolgt immer im Amtsblatt der Gemeinde und auf der homepage der Gemeinde.</p> <p>Zusätzlich gibt es Hinweise darauf in den örtlichen Anzeigebültern.</p> <p>Sämtliche Unterlagen der Bebauungspläne mit Begründungen, Gutachten, etc., waren während der öffentlichen Auslegung 24/7 auf der homepage der Gemeinde verfügbar – dies genügt den aktuellen Anforderungen der Gesetzeslage. Zusätzlich waren diese Unterlagen im Rathaus, Zi. 201 zu den Öffnungszeiten einsehbar. Die Pläne und Festsetzungen waren zudem in der Vitrine des Bauamtes im 2. Stock einsehbar sowie teilweise mit weiteren Hinweisen im Eingangsbereich des Rathauses.</p> <p>Im Rahmen einer weiteren Auslegung werden die Gutachten aktualisiert und erneut mit ausgelegt.</p> <p>Der genannte Fehler wurde im Rahmen einer weiteren Auslegung korrigiert. Die Normenkontrollfrist beginnt nicht mit der Auslegung zu laufen.</p>
<p>2 Materielle Rügen</p> <p>2.1 Unzulässige Anwendung des § 13 a BauGB</p> <p>Die zulässige Grundfläche beider Pläne summiert sich – unter Einbeziehung der Nebenanlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO – auf rund 23 400 m² und überschreitet damit die 20 000-m²-Grenze des § 13 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 BauGB. Das beschleunigte Verfahren ist deshalb nicht anwendbar; eine strategische Umweltprüfung sowie eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz wären zwingend erforderlich.</p> <p>2.2 Unvollständige Verkehrs- und Lärmuntersuchung</p>	<p>Es ist richtig, dass die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, zusammen zu rechnen sind. Ein derartiger Zusammenhang ist bei den B-Plänen Nr. 189 und Nr. 190 anzunehmen.</p> <p>Bei der Ermittlung der Grundfläche sind nach § 19 Abs. 4 S. 2 BauNVO zulässige Überschreitungen aber nicht mitzurechnen. Daher liegen die beiden Bebauungspläne mit der festgesetzten GR von 13.400 qm (inkl. zus. GR für Terrassen und TB B2) unter den 20.000qm.</p>

- Die Schalluntersuchung berücksichtigt lediglich die Paul-Hey-Straße; die Ernst-Krebs-Straße wird als zweite Lärmquelle nicht einbezogen. Für unser Eckgrundstück entsteht dadurch ein um mindestens 3 dB(A) höherer Summenpegel, der nicht bewertet wurde.
- Das Verkehrsgutachten stützt sich auf Zählungen aus 2019 und blendet die geplante Umwidmung der Pötschnerstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325) aus. Diese Maßnahme würde den Zufahrtsverkehr zwangsläufig über die Ernst-Krebs-Straße und an unserem Grundstück vorbei lenken; die daraus resultierende Belastung ist nicht prognostiziert.

Die schalltechnische Untersuchung verwendet die erst im Juli 2023 publizierte DIN 18005, obwohl diese in Bayern noch nicht bauaufsichtlich eingeführt ist. Ohne methodische Begründung liegt ein Bewertungsdefizit vor (§ 1 Abs. 7 BauGB).

2.3 Unterschätzte Bevölkerungs- und Stellplatzprognose

Die Entwurfsbegründungen rechnen mit 540 Einwohnern (37,5 m² Wohnfläche pro Kopf). Neubau-Mehrfamilienhäuser weisen jedoch erfahrungsgemäß nur 30–33 m²/Person auf. Bei 20 242 m² zulässiger Wohnfläche ist daher mit rund 630–670 Bewohnern zu rechnen – 15–25 % mehr als angenommen – mit entsprechend höherem Pkw-Aufkommen.

2.4 Offene Sichtachse zur Hundewiese – Außenbereichsindiz

Die unbebaute Fläche gewährt eine durchgehende Sichtachse zur sogenannten Hundewiese und dem angrenzenden Wald. Nach der BVerwG-Rechtsprechung (4 CN 4.19/2020) ist eine solche Blickbeziehung ein gewichtiges morphologisches Kriterium, das gegen eine Einstufung als Innenbereich spricht. Auch unter diesem Aspekt ist § 13 a BauGB nicht anwendbar.

Damit kann §13a BauGB angewendet werden.

Zu 2.2.

Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Ernst-Krebs-Straße ist durch die Planung nicht in dem Maß zu erwarten, dass die Veränderungen schalltechnisch untersucht werden müssten.

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.

Es ist richtig, dass die Neufassung der DIN 18005 von 2023 noch nicht eingeführt ist. Auf die Beurteilung von Immissionsorten in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten sowie Mischgebieten hat dies jedoch keinen Einfluss, die Neufassung unterscheidet sich diesbezüglich nicht von der bisherigen Fassung.

Zu 2.3 >> siehe Grundsatzbeschlüsse 3 und 4

Zu 2.4

Für die Anwendbarkeit des § 13a BauGB kommt es darauf an, ob die zu überplanende Fläche auf Basis des faktisch Vorhandenen dem Siedlungsbereich zuzuordnen ist oder nicht. Der Begriff des „Siedlungsbereichs“ ist nicht zwingend mit dem Begriff des „Innenbereichs“ gleichzusetzen.

Die Oberverwaltungsgerichte haben mehrfach entschieden, dass eine sogenannte Außenbereichsinsel ebenfalls im Verfahren nach § 13a BauGB überplant werden kann, wenn diese dem „Siedlungsbereich“ zuzurechnen ist.

Diese Rechtsprechung der Oberverwaltungsgerichte wurde durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25.04.2023, Az. 4 CN 5.21, bestätigt. Das Bundesverwaltungsgericht führt hierzu aus, dass der Siedlungsbereich durch eine Bebauung gekennzeichnet werde, die nicht nur vereinzelt ist, sondern den Eindruck einer jedenfalls lockeren Zusammengehörigkeit erweckt.



	<p>Der Siedlungsbereich reicht über den „im Zusammenhang bebauten Ortsteil“ im Sinne von § 34 Abs. 1 BauGB hinaus. Flächen – egal ob bebaut oder unbebaut – die innerhalb der bebauten Ortslage zu liegen kommen, sind unabhängig von der Abgrenzung von Innen- und Außenbereich und folglich ungeachtet der Einordnung als sogenannter Außenbereichsinsel typischerweise Teil des Siedlungsbereichs, der vorrangig für eine Überplanung im Sinne einer städtebaulichen Entwicklung in den Blick genommen werden soll und im Interesse der Schonung der freien Landschaft durch Vermeidung einer weiteren Versiegelung von den verfahrensmäßigen Erleichterungen des § 13a BauGB profitieren soll, so dass Bundesverwaltungsgericht im zitierten Urteil.</p> <p>Demzufolge geht die Gemeinde davon aus, dass die Fläche hier nach § 13a BauGB überplant werden kann.</p>
<p>3 Forderungen und Anträge</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durchführung einer strategischen Umweltprüfung mit voller Öffentlichkeitsbeteiligung. 2. Erarbeitung eines aktuellen Verkehrs- und Schallgutachtens (Datenbasis 2025/26, Methode RLS-19) einschließlich Ernst-Krebs-Straße. 3. Offenlegung einer prüffähigen Grundflächenberechnung gemäß § 19 BauNVO. 4. Korrektur der Bewohner- und Stellplatzansätze auf Basis 30–33 m² Wohnfläche pro Person und des aktuellen Motorisierungsgrades im Landkreis Starnberg (≈ 680 Pkw/1 000 Ew.). 5. Wiederholung der öffentlichen Auslegung mit vollständigen Unterlagen, sobald die oben genannten Punkte nachgearbeitet wurden. 6. Verkehrsberuhigung Pötschnerstraße und Anliegerregelung Paul-Hey-/Ernst-Krebs-Straße <p>Die vorgesehene Ausweisung des mittleren Abschnitts der Pötschnerstraße als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) schützt zwar die neuen Bewohner des Patchway-Angers, lenkt den Kfz-Verkehr jedoch automatisch auf einen Ring über die Ernst-Krebs-Straße und die Paul-Hey-Straße. Diese Umleitungswirkung – samt Zunahme von Ein- und Ausparkmanövern vor den Tiefgaragenzufahrten – ist im Verkehrs- und Schallgutachten bislang nicht betrachtet.</p> <p>Wir beantragen deshalb:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Nachberechnung des Verkehrsmodells unter Berücksichtigung der Ring- und Umwegverkehre. 	<p>Zu 3.1. Gemäß § 13a Abs.2 Nr. 1, § 13 Abs. 3 BauGB ist hier keine Umweltprüfung erforderlich.</p> <p>Zu 3.2. Die Wahrscheinlichkeit von Ausweichverkehr auf die Ernst-Krebs-Straße aufgrund eines kurzen Abschnitts auf der Pötschnerstraße mit verkehrsberuhigtem Bereich wird als gering angesehen. Dennoch können auch auf der Ernst-Krebs-Straße verkehrsberuhigende Elemente und versetztes Parken angeordnet werden, um den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen. Auch hier sollte demnach der Wille der Verkehrsberuhigung im Straßenraum erkennbar sein. Von einer Überarbeitung des Schallgutachtens mit Einbeziehung der Ernst-Krebs-Straße wird abgesehen, da der Verkehrsgutachter zu dem Ergebnis kommt, dass auf dieser Straße eine signifikante Erhöhung der Verkehrsmenge durch die Planung nicht zu erwarten ist.</p> <p>Zu 3.3 Eine Grundflächenberechnung ist anhand der Festsetzungen des Bebauungsplanes vorzunehmen; für die Anwendbarkeit des § 13a BauGB ist diese Berechnung maßgeblich.</p> <p>Zu 3.4 Der Wohnungsbauatlas der LH München zeigt für die Region München im Bereich von Gauting eine Wohnfläche von über 40qm pro Person im Jahr</p>



<p>b) Einführung einer „Anlieger frei“-Regelung für die Paul-Hey-Straße (ab Pötschnerstraße) und die Ernst-Krebs-Straße (ab Pötschnerstraße), um das Bestandsquartier vor zusätzlichem Durchgangsverkehr zu schützen.</p> <p>c) Verzicht auf die Verkehrsberuhigung der Pötschnerstraße, falls keine wirksamen Kompensationsmaßnahmen für das Bestandsareal getroffen werden.</p> <p>Für den Fall, dass die Gemeinde den Bebauungsplan ohne diese Nachbesserungen beschließt, behalten wir uns ausdrücklich vor, binnen der gesetzlichen Frist Normenkontrollklage nach § 47 VwGO beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zu erheben.</p> <p>+Quellenangaben in Originalstellungnahme</p>	<p>2020 (LHM_Wohnungsbauatlas_2022_web.pdf). Von der Gemeinde wurde der Grundsatzbeschluss gefasst, an der Anzahl der Einwohner festzuhalten.</p> <p>Zu 3.5 Die Unterlagen zum Bebauungsplan werden mit den Ergebnissen dieser Abwägung ohnehin erneut ausgelegt.</p> <p>Zu 3.6 Ein verkehrsberuhigter Bereich ist nicht mit einer Straßensperrung gleichzusetzen, es ist aufgrund des erforderlichen Umwegs und des hohen Durchgangswiderstands aufgrund des einseitigen Parkens (Begegnungsfall Pkw-Pkw erschwert) nicht zu erwarten, dass sich der Verkehr der Pötschnerstraße durch diese Maßnahme in die Ernst-Krebs-Straße verlagert.</p> <p>Es ist nach wie vor Absicht der Gemeinde, die Verkehrsberuhigung Pötschenerstraße durchzuführen. Weitere Verkehrsberuhigungen oder Anliegerregelungen werden sukzessive vorgesehen. Die Bauvorhaben werden über mehrere Jahre realisiert, so werden auch über mehrere Jahre Verkehrsmaßnahmen durchgeführt.</p> <p>Die Wahrscheinlichkeit von Ausweichverkehr auf die Ernst-Krebs-Straße aufgrund eines kurzen Abschnitts auf der Pötschnerstraße mit verkehrsberuhigtem Bereich wird als gering angesehen. Dennoch können auch auf der Ernst-Krebs-Straße verkehrsberuhigende Elemente und versetztes Parken angeordnet werden, um den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen.</p> <p>Aufgrund der Lage des Bestandsquartiers ist auch nicht mit Durchgangsverkehr zu rechnen.</p> <p>Es steht den Einwender frei, nach Inkrafttreten des/der Bebauungsplans/-pläne Normenkontrollanträge zu erheben, dies ist der Gemeinde bewusst.</p>
---	--

Beschluss:
Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

41 Stellungnahme vom 02.07.2025

<p>Wir sind die Eigentümer des unmittelbar angrenzenden Grundstücks Ernst-Krebs-Straße 22 und damit von den oben genannten Bebauungsplan-Entwürfen in besonderem Maße betroffen. Nach sorgfältiger Prüfung der im Internet veröffentlichten Unterlagen erheben wir fristgerecht folgende</p>	<p>Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p>1 Formelle Rügen</p> <p>1.1 Unzureichende Bekanntmachung</p> <p>Die ortsübliche Bekanntmachung vom 28. Mai 2025 erfolgte nur fünf Kalendertage vor Auslegungsbeginn am 2. Juni 2025. Diese kurze Vorlaufzeit unterschreitet das nach herrschender Praxis notwendige Mindestmaß und beeinträchtigt die Anstoß- und Informationsfunktion des § 3 Abs. 2 BauGB</p> <p>1.2 Unvollständige Auslegung</p> <p>Laut Bekanntmachung sollten die kompletten Planunterlagen an den Anschlagtafeln des Rathauses ausgehängt werden. Tatsächlich hingen dort lediglich Deckblätter und einzelne Seiten; auf den vollständigen Satz musste erst in Raum 201 hingewiesen werden. Damit war der Zugang für die Öffentlichkeit erschwert und die Auslegung nicht identisch an allen angekündigten Orten verfügbar.</p> <p>1.3 Auslegungsreife der Fachgutachten</p> <p>Mehrere Unterlagen – insbesondere das Verkehrsgutachten ("Version Vorabzug") und das Schallgutachten ("Version 1") – tragen noch einen Entwurfs- bzw. Vorabzug-Vermerk. Entwurfss Fassungen sind nach der Rechtsprechung nicht auslegungsreif; ihre Verwendung verletzt § 3 Abs. 2 i. V. m. § 2 Abs. 3 BauGB.</p> <p>1.4 Planart-Fehler & Normenkontrollfrist</p> <p>Der Plan wurde bereits einmal neu ausgelegt, nachdem er irrtümlich als vorhabenbezogener BP (VB- Plan) bekannt gemacht worden war. Dieser Vorgang unterstreicht die fortdauernden formellen Unsicherheiten und verlängert die Anfechtungsfrist (§ 47 VwGO) bis Juli 2026</p>	<p>§ 3 Abs. 2 S. 3 BauGB fordert keine bestimmte „Vorlaufzeit“ zwischen Bekanntmachung und Beginn der Auslegung. Die Bekanntmachung fünf Tage vor Auslegungsbeginn ist gesetzeskonform und verletzt die Anstoß- und Informationsfunktion nicht.</p> <p>Die Bekanntmachung erfolgt immer im Amtsblatt der Gemeinde und auf der homepage der Gemeinde.</p> <p>Zusätzlich gibt es Hinweise darauf in den örtlichen Anzeigebültern.</p> <p>Sämtliche Unterlagen der Bebauungspläne mit Begründungen, Gutachten, etc., waren während der öffentlichen Auslegung 24/7 auf der homepage der Gemeinde verfügbar – dies genügt den aktuellen Anforderungen der Gesetzeslage. Zusätzlich waren diese Unterlagen im Rathaus, Zi. 201 zu den Öffnungszeiten einsehbar. Die Pläne und Festsetzungen waren zudem in der Vitrine des Bauamtes im 2. Stock einsehbar sowie teilweise mit weiteren Hinweisen im Eingangsbereich des Rathauses.</p> <p>Im Rahmen einer weiteren Auslegung werden die Gutachten aktualisiert und erneut mit ausgelegt.</p> <p>Der genannte Fehler wurde im Rahmen einer weiteren Auslegung korrigiert. Die Normenkontrollfrist beginnt nicht mit der Auslegung zu laufen.</p>
<p>2 Materielle Rügen:</p>	
<p>2.1 Unzulässige Anwendung des § 13 a BauGB</p> <p>Die zulässige Grundfläche beider Pläne summiert sich – unter Einbeziehung der Nebenanlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO – auf rund 23 400 m² und überschreitet damit die 20 000-m²-Grenze des § 13 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 BauGB. Das beschleunigte Verfahren ist deshalb nicht anwendbar; eine strategische Umweltprüfung sowie eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz wären zwingend erforderlich.</p>	<p>Es ist richtig, dass die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, zusammen zu rechnen sind. Ein derartiger Zusammenhang ist bei den B-Plänen Nr. 189 und Nr. 190 anzunehmen.</p> <p>Bei der Ermittlung der Grundfläche sind nach § 19 Abs. 4 S. 2 BauNVO zulässige Überschreitungen aber nicht mitzurechnen. Daher liegen die beiden Bebauungspläne mit der festgesetzten GR von 13.400 qm (inkl. zus. GR für Terrassen und TB B2) unter den 20.000qm.</p> <p>Damit kann §13a BauGB angewendet werden.</p>
<p>2.2 Unvollständige Verkehrs- und Lärmuntersuchung</p> <p>Das Verkehrsgutachten stützt sich auf Zählungen aus 2019 und blendet die geplante Umwidmung der Pötschnerstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325) aus. Diese Maßnahme</p>	<p>Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Ernst-Krebs-Straße durch die Planung nicht in dem Maß zu erwarten, dass die Veränderungen schalltechnisch untersucht werden müssten.</p>

<p>würde den Zufahrtsverkehr zwangsläufig über die Ernst-Krebs-Straße und an unserem Grundstück vorbei lenken; die daraus resultierende Belastung ist nicht prognostiziert.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung verwendet die erst im Juli 2023 publizierte DIN 18005, obwohl diese in Bayern noch nicht bauaufsichtlich eingeführt ist. Ohne methodische Begründung liegt ein Bewertungsdefizit vor (§ 1 Abs. 7 BauGB).</p>	<p>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.</p> <p>Es ist richtig, dass die Neufassung der DIN 18005 von 2023 noch nicht eingeführt ist. Auf die Beurteilung von Immissionsorten in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten sowie Mischgebieten hat dies jedoch keinen Einfluss, die Neufassung unterscheidet sich diesbezüglich nicht von der bisherigen Fassung.</p> <p>>> Siehe auch Grundsatzbeschluss 5</p>
<p>2.3 Unterschätzte Bevölkerungs- und Stellplatzprognose</p> <p>Die Entwurfsbegründungen rechnen mit 540 Einwohnern (37,5 m² Wohnfläche pro Kopf). Neubau-Mehrfamilienhäuser weisen jedoch erfahrungsgemäß nur 30–33 m²/Person auf. Bei 20 242 m² zulässiger Wohnfläche ist daher mit rund 630–670 Bewohnern zu rechnen – 15–25 % mehr als angenommen – mit entsprechend höherem Pkw-Aufkommen.</p>	<p>>> siehe Grundsatzbeschlüsse 3 und 4</p>
<p>2.4 Offene Sichtachse zur Hundewiese – Außenbereichsindiz</p> <p>Die unbebaute Fläche gewährt eine durchgehende Sichtachse zur sogenannten Hundewiese und dem angrenzenden Wald. Nach der BVerwG-Rechtsprechung (4 CN 4.19/2020) ist eine solche Blickbeziehung ein gewichtiges morphologisches Kriterium, das gegen eine Einstufung als Innenbereich spricht. Auch unter diesem Aspekt ist § 13 a BauGB nicht anwendbar.</p>	<p>Für die Anwendbarkeit des § 13a BauGB kommt es darauf an, ob die zu überplanende Fläche auf Basis des faktisch Vorhandenen dem Siedlungsbereich zuzuordnen ist oder nicht. Der Begriff des „Siedlungsbereichs“ ist nicht zwingend mit dem Begriff des „Innenbereichs“ gleichzusetzen.</p> <p>Die Oberverwaltungsgerichte haben mehrfach entschieden, dass eine sogenannte Außenbereichsinsel ebenfalls im Verfahren nach § 13a BauGB überplant werden kann, wenn diese dem „Siedlungsbereich“ zuzurechnen ist.</p> <p>Diese Rechtsprechung der Oberverwaltungsgerichte wurde durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25.04.2023, Az. 4 CN 5.21, bestätigt. Das Bundesverwaltungsgericht führt hierzu aus, dass der Siedlungsbereich durch eine Bebauung gekennzeichnet werde, die nicht nur vereinzelt ist, sondern den Eindruck einer jedenfalls lockeren Zusammengehörigkeit erweckt. Der Siedlungsbereich reicht über den „im Zusammenhang bebauten Ortsteil“ im Sinne von § 34 Abs. 1 BauGB hinaus. Flächen – egal ob bebaut oder unbebaut – die innerhalb der bebauten Ortslage zu liegen kommen, sind unabhängig von der Abgrenzung von Innen- und Außenbereich und folglich ungeachtet der Einordnung als sogenannter Außenbereichsinsel typischerweise Teil des Siedlungsbereichs,</p> <p>der vorrangig für eine Überplanung im Sinne einer städtebaulichen Entwicklung in den Blick genommen werden soll und im Interesse der Schonung der</p>



	<p>freien Landschaft durch Vermeidung einer weiteren Versiegelung von den verfahrensmäßigen Erleichterungen des § 13a BauGB profitieren soll, so dass Bundesverwaltungsgericht im zitierten Urteil.</p> <p>Demzufolge geht die Gemeinde davon aus, dass die Fläche hier nach § 13a BauGB überplant werden kann.</p>
<p>3 Forderungen und Anträge</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durchführung einer strategischen Umweltprüfung mit voller Öffentlichkeitsbeteiligung. 2. Erarbeitung eines aktuellen Verkehrs- und Schallgutachtens (Datenbasis 2025/26, Methode RLS-19) einschließlich Ernst-Krebs-Straße. 3. Offenlegung einer prüffähigen Grundflächenberechnung gemäß § 19 BauNVO. 4. Korrektur der Bewohner- und Stellplatzansätze auf Basis 30–33 m² Wohnfläche pro Person und des aktuellen Motorisierungsgrades im Landkreis Starnberg (≈ 680 Pkw/1 000 Ew.). 5. Wiederholung der öffentlichen Auslegung mit vollständigen Unterlagen, sobald die oben genannten Punkte nachgearbeitet wurden. 6. Verkehrsberuhigung Pötschnerstraße und Ernst-Krebs-Straße sowie eine Anliegerregelung für die Paul-Hey-Straße <p>Die vorgesehene Ausweisung des mittleren Abschnitts der Pötschnerstraße als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) schützt zwar die neuen Bewohner des Patchway-Angers, lenkt den Kfz-Verkehr jedoch automatisch auf einen Ring über die Ernst-Krebs-Straße und die Paul-Hey-Straße. Diese Umleitungswirkung – samt Zunahme von Ein- und Ausparkmanövern vor den Tiefgaragenzufahrten – ist im Verkehrs- und Schallgutachten bislang nicht betrachtet.</p> <p>Wir beantragen deshalb:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Nachberechnung des Verkehrsmodells unter Berücksichtigung der Ring- und Umwegverkehre. b) Einführung einer „Anlieger frei“-Regelung für die Paul-Hey-Straße (ab Pötschnerstraße) und die Ernst-Krebs-Straße (ab Pötschnerstraße), um das Bestandsquartier vor zusätzlichem Durchgangsverkehr zu schützen. c) Verzicht auf die Verkehrsberuhigung der Pötschnerstraße, falls keine wirksamen Kompensationsmaßnahmen für das Bestandsareal getroffen werden. <p>Bereits die Baustelle und die verbundene Straßensperre der Pötschnerstraße zwischen Danzinger Straße und Ernst-Krebs-Straße im vergangenen Jahr hat zu einem deutlich erhöhten Parkplatzdruck in der Ernst-Krebs-Straße geführt, wodurch es mehrmals zu gefährlichen Situationen, aufgrund der nicht vorhandenen Einsehbarkeit der langgezogenen Kurve, im Begegnungsverkehr kam.</p>	<p>Zu 3.1. Gemäß § 13a Abs.2 Nr. 1, § 13 Abs. 3 BauGB ist hier keine Umweltprüfung erforderlich.</p> <p>Zu 3.2. Die Wahrscheinlichkeit von Ausweichverkehr auf die Ernst-Krebs-Straße aufgrund eines kurzen Abschnitts auf der Pötschnerstraße mit verkehrsberuhigtem Bereich wird als gering angesehen. Dennoch können auch auf der Ernst-Krebs-Straße verkehrsberuhigende Elemente und versetztes Parken angeordnet werden, um den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen. Auch hier sollte demnach der Wille der Verkehrsberuhigung im Straßenraum erkennbar sein.</p> <p>Von einer Überarbeitung des Schallgutachtens mit Einbeziehung der Ernst-Krebs-Straße wird abgesehen, da der Verkehrsgutachter zu dem Ergebnis kommt, dass auf dieser Straße eine signifikante Erhöhung der Verkehrsmenge durch die Planung nicht zu erwarten ist.</p> <p>Zu 3.3 Eine Grundflächenberechnung ist anhand der Festsetzungen des Bebauungsplanes vorzunehmen; für die Anwendbarkeit des § 13a BauGB ist diese Berechnung maßgeblich.</p> <p>Zu 3.4 Von der Gemeinde wurde der Grundsatzbeschluss gefasst, an der Anzahl der Einwohner festzuhalten. Siehe auch Grundsatzbeschluss 4</p> <p>Zu 3.5 Die Unterlagen zum Bebauungsplan werden mit den Ergebnissen dieser Abwägung ohnehin erneut ausgelegt.</p> <p>Zu 3.6 Ein verkehrsberuhigter Bereich ist nicht mit einer Straßensperrung gleichzusetzen, es ist aufgrund des erforderlichen Umwegs und des hohen Durchgangswiderstands aufgrund des einseitigen Parkens (Begegnungsfall Pkw-kam.</p>



Für den Fall, dass die Gemeinde den Bebauungsplan ohne diese Nachbesserungen beschließt, behalten wir uns ausdrücklich vor, binnen der gesetzlichen Frist Normenkontrollklage nach § 47 VwGO beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

+*Quellenangaben in Originalstellungnahme*

Pkw erschwert) nicht zu erwarten, dass sich der Verkehr der Pötschnerstraße durch diese Maßnahme in die Ernst-Krebs-Straße verlagert.

Es ist nach wie vor Absicht der Gemeinde, die Verkehrsberuhigung Pötschenerstraße durchzuführen. Weitere Verkehrsberuhigungen oder Anliegerregelungen werden sukzessive vorgesehen. Die Bauvorhaben werden über mehrere Jahre realisiert, so werden auch über mehrere Jahre Verkehrsmaßnahmen durchgeführt.

Die Wahrscheinlichkeit von Ausweichverkehr auf die Ernst-Krebs-Straße aufgrund eines kurzen Abschnitts auf der Pötschnerstraße mit verkehrsberuhigtem Bereich wird als gering angesehen. Dennoch können auch auf der Ernst-Krebs-Straße verkehrsberuhigende Elemente und versetztes Parken angeordnet werden, um den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen.

Aufgrund der Lage des Bestandsquartiers ist auch nicht mit Durchgangsverkehr zu rechnen.

Es steht den Einwender frei, nach Inkrafttreten des/der Bebauungsplans/pläne Normenkontrollanträge zu erheben, dies ist der Gemeinde bewusst.

Siehe auch Grundsatzbeschluss 5

Beschluss:
Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

4 Stellungnahme vom 12.03.2025

1. Die Planung ist zu massiv und so nicht vereinbar mit der Umgebung

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 Supermarktfläche festgesetzt. Der geplante Wohnriegel ist überdimensioniert, zu urban und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung und kleinteilige Bebauung.

Es gibt in keiner unmittelbaren Nähe Gebäude, die mehr als 3 Geschosse haben! Die Beleuchtung und Belüftung der nachbarlichen Gebäude wird hiermit stark beeinträchtigt und somit 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 jedes angrenzenden Nachbarn!

>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2



<p>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.</p> <p>Es gibt in keiner unmittelbaren Nähe Gebäude, die mehr als 3 Geschosse haben! Die Beleuchtung und Belüftung der nachbarlichen Gebäude wird hiermit stark beeinträchtigt und somit 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 jedes angrenzenden Nachbarn!</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2</p>
<p>Auch wenn grundsätzlich die Errichtung von Wohnraum in Gauting zu begrüßen ist, muss die Dimension der Baukörper erneut hinterfragt und geprüft werden.</p> <p>Wir fordern daher entsprechend dem Charakter der Umgebung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 anzutreffen ist, ist er ganz überwiegend bis auf wenige Ausreißer 3-geschossig. 5 Geschosse haben im Patchway-Anger-Areal keine Berechtigung. 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2</p>
<p>2. Es werden zu wenige Stellplätze vorgesehen</p> <p>Die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze ist sowohl im Patchway Anger Nord als auch im Patchway Anger Süd viel zu gering.</p> <p>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.</p> <p>Der Radius zum S-Bahnsteigaufgang ist größer als 500m, eine gute Anbindung an den ÖPNV ist dadurch nicht gegeben, die Grundlagen des Mobilitätskonzeptes erscheint als fragwürdig.</p> <p>261 Stellplätze für insgesamt 300 Wohneinheiten ist aus unserer Sicht deutlich zu wenig. Es ist trotz ausgearbeiteten Mobilitätskonzeptes 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.</p> <p>Wir fordern, den Stellplatzschlüssel auf mindestens 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit festzulegen.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 3</p>
<p>3. Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 4</p>



<p>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.</p> <p>Die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner erscheint unter Berücksichtigung des Anteils für sozialen Wohnungsbau in Verbindung mit den baulichen Förderbedingungen gem. Wohnraumförderungsbestimmungen (WFB 2023) als zu hoch angesetzt, folglich könnte von einer höheren Bewohnerdichte und Verkehrsaufkommen ausgegangen werden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Wir fordern, dass die Gemeinde eine heute realistische Einschätzung der Bewohnerzahlen zugrunde legt und die Planung anhand dessen überarbeitet.</p>	
<p>4. Verkehrstechnische Untersuchung nicht realistisch und veraltet</p> <p>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.</p> <p>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 zusätzlichem Verkehr führen. Dies ist im Verkehrstechnischen Gutachten nicht realistisch berücksichtigt.</p> <p>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 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.</p> <p>Die Freianlagen des Quartiers sind als ´autofrei` konzeptioniert. Dadurch sind keine Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für Besucher vorhanden, folglich wird in den Anliegerstraßen geparkt. In der näheren Umgebung wird hierbei insbesondere das Atriumhaus- Quartier zwischen Ernst-Krebs-Straße und Godostraße von einem Stellplatzengpass betroffen sein. Hier zeichnet sich bereits mit</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 3 und 5</p>



dem Generationenwechsel der Bewohnerschaft und den eng bemessenen Garagenbauten der 70`er Jahren ein Engpass ab. Die Stellplatzanzahl kann hier nicht erweitert werden.

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,
- dass diese verkehrsberuhigenden Maßnahmen aufgrund der ansonsten völlig unerträglichen Auswirkungen bereits vor Inkrafttreten des Bebauungsplans festgesetzt und im Gemeinderat beschlossen werden.
- Dass Anwohnerparkzonen die Funktionstauglichkeit von Bestandsquartieren wie bspw. des Atriumhaus-Quartiers schützen

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.

Beschluss:

Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

8 Stellungnahme vom 11.03.2025

1. Die Planung ist zu massiv und so nicht vereinbar mit der Umgebung

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 Supermarktfläche festgesetzt. Der geplante Wohnriegel ist überdimensioniert, zu urban und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung und kleinteilige Bebauung.

Der durchgehende Wohnriegel wirkt als urbaner Fremdkörper in einer kleinteiligen Bebauung. Eine derartige massive Bebauung sucht in Gauting ihresgleichen, nicht einmal das KARLS, in der Ortsmitte und direkt am S-Bahnhof gelegen, ist mit dem geplanten Baukörper vergleichbar. Das Projekt ist von seiner Dimension her besser am Mittleren Ring in München aufgehoben und passt nicht in die kleinteilige Umgebung Gauting, in direkter Nachbarschaft zur ehemaligen Gartenstadt mit unter Denkmalschutz stehenden Häusern, wie zum Beispiel in der Ammerseestraße 84.

>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2

Im Übrigen wird der Vortrag zur Kenntnis genommen.

a)

Dies wird zunächst durch einen einfachen Vergleich offensichtlich: Nördlich der Ammerseestraße stehen auf der Länge des Gebäuderiegels Patchway Anger Nord 7 Einfamilienhäuser. Dem sollen künftig ein 130 m langes Gebäude mit 6.000 m² Wohnfläche und 1.200 m² Supermarkt gegenüberstehen. Davon sind 60 m Länge 5-geschossig geplant. Schon daraus wird deutlich, dass der geplante Bau überhaupt nicht in die Umgebung passt, sondern den gegebenen Rahmen sprengt.

b)

Die Bestandsgebäude des Katholischen Siedlungswerks im Westen können hier nicht als Vorbild herangezogen werden. Diese bilden derzeit einen Ausreißer und sind in ihrer Massivität mit dem geplanten Neubau nicht vergleichbar. Die Begründung stellt die Umgebung hierzu auch offensichtlich falsch dar: Laut Ziff. 3.3 der Begründung (dort S. 7) sei die „Umgebung geprägt durch einen Wechsel aus Einzel- und Doppelhausbebauung sowie Geschosswohnungsbauten mit entsprechend höherer baulicher Dichte“. Schaut man allerdings auf die Abbildung unter Ziff. 3.3 (S. 7 der Begründung), so wird sofort deutlich, dass das nicht der Fall ist. Vielmehr besteht die Umgebungsbebauung vor allem und ganz überwiegend aus zweigeschossigen Einfamilien- und Doppelhäusern. In Wirklichkeit ist das geplante Gebiet Patchway Anger Nord wie folgt umgeben:

- Nördlich: Einfamilien- und Doppelhäuser 2-geschossig
- Östlich: Einfamilien- und Doppelhäuser 2-geschossig
- Südlich: Einfamilienhäuser 2-geschossig
- Westlich: Unmittelbar westlich befindet sich ein 2-geschossiges Mehrfamilienhaus an der Ammerseestraße.
- In der weiteren Nachbarschaft südwestlich ist ein im Vergleich wesentlich kleineres Gebiet mit Geschosswohnungsbau des Katholischen Siedlungswerks, wobei hier nur ein einziger Baukörper 5 Geschosse hat (Bild des Gebäudes s. weiter unten). Die übrigen Baukörper dieses Gebiets haben weniger Geschosse.

Die lapidare Begründung, es liege ein Wechsel zwischen Einfamilien- und Doppelhäusern und Geschosswohnungsbau vor, trägt also nicht.

Im Ergebnis ist es vielmehr so, dass es im gesamten herangezogenen Vergleichsgebiet nur ein einziges Gebäude mit 5 Geschossen gibt mit einer Grundfläche von ca. 20 m x 18 m. Der übrige im Gebiet vereinzelt anzutreffende Geschosswohnungsbau ist fast ausschließlich 3-geschossig und wiederum nur sehr vereinzelt 4-geschossig. Hieraus herzuleiten, dass für den Patchway Anger eine weiträumige 5-geschossige Bebauung über 60 m Länge angemessen sei, mit Fortsetzung des Gebäudekörpers über insgesamt 130 m, ist offensichtlich abwägungsfehlerhaft. Hier wird der Ausreißer sachfremd zum Maßstab gemacht.



<p>c) Auch die Behauptung unter Ziff. 5.1 der Begründung trägt nicht, wonach im Vergleich zum bestehenden Gebäude durch die Gliederung und kammartige Struktur eine gute Einbindung in die kleinteilige Umgebung erreicht werde. Die „kammartige“ Struktur ändert nichts daran, dass das Gebäude 130 m lang ist und in krassem Widerspruch zur Umgebungsbebauung steht. Das wird bereits durch einen kurzen Blick auf die Ansichten offensichtlich. Wie man bei dieser Massivität hier von einer Einbindung in eine kleinteilige Umgebung ausgehen kann, nur weil irgendeine Analogie mit einem Kamm herbeigezogen wird, ist jedenfalls nicht nachvollziehbar. Diese Bezeichnung kann nicht über die Massivität des 5-stöckigen Gebäudekörpers hinwegtäuschen, und die sieht bei nüchterner Betrachtung so aus (Ansicht Nord, 5-geschossiger Gebäudeteil, Länge ca. 60 m): Der Größenvergleich mit dem einzigen 5-stöckigen Bestandsgebäude des KSW zeigt schon, dass hier eine ganz andere Größenordnung angestrebt wird, die durch die Bestandsbebauung nicht gerechtfertigt werden kann (Katholisches Siedlungswerk, 5-geschossiges Gebäude, Länge ca. 20 m):</p> <p>d) In den schriftlichen Festsetzungen unter Ziff. 3.2.5 ist zudem festgeschrieben, dass die zulässige Wandhöhe durch Dachaufbauten für Gebäudetechnik in einer Gesamtgröße von bis zu 200 m² nochmals um bis zu 2 m überschritten werden darf. Dies bedeutet, dass die maximale Wandhöhe über mehrere 100 m² nicht 16,5 m beträgt, sondern 18,5 m.</p> <p>e) Auch wenn grundsätzlich die Errichtung von Wohnungen begrüßt wird, muss die Dimension des Baukörpers demnach erneut hinterfragt und geprüft werden.</p>	
<p>B. Patchway Anger 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. Wir fordern daher entsprechend dem Charakter der Umgebung für beide Bauungspläne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reduzierung der Wandhöhe der Gebäude auf maximal 11 m entsprechend der bisherigen Bebauung des AOA-Geländes. – Begrenzung auf maximal 3 Geschosse. Soweit in dem Gebiet Geschosswohnungsbau anzutreffen ist, ist er ganz überwiegend bis auf wenige Ausreißer 3-geschossig. 5 Geschosse haben im Patchway-Anger-Areal keine Berechtigung. 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2</p>
<p>2. 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 Bauungsplans jeweils unter Ziff. 7.6 sind in beiden Arealen entweder 1,0</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 3</p>



<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Ausführungen auf Seite 4 des Mobilitätskonzepts belegen die zu geringe Stellplatzzahl. In Gauting gab es danach im Jahr 2017 9.666 Wohneinheiten mit 12.091 Kfz. Dies ergibt 1,25 PKW pro Wohnung. Dies erklärt sich (s. ebenfalls S. 4 des Mobilitätskonzepts) aus der Lage der Gemeinde. In einer Großstadt herrscht ein anderer Stellplatzbedarf als in einer Kleinstadt. Gauting ist eine Kleinstadt. Hier soll zwar ein absolutes Großstadtprojekt verwirklicht werden, aber dadurch wird Gauting nicht zur Großstadt und die Menschen werden hier trotzdem weiterhin mehr als einen PKW pro Haushalt haben. Die Begründung, die dies leider nicht berücksichtigt, ist abwägungsfehlerhaft. Diskussionen im Gemeinderat hierüber wurden immer wieder abgeblockt, obwohl die Bürgerinnen und Bürger diesen Punkt immer wieder vorgebracht haben.</p> <p>Wir fordern, den Stellplatzschlüssel auf mindestens 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit festzulegen.</p>	
<p>3. Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen</p> <p>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?</p> <p>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 24qm pro Bewohner. Im südlichen Teil mit 14.000qm Wohnfläche müsste die Gemeinde von ca. 600 Bewohnern ausgehen. In beiden Arealen zusammen ist also insgesamt von ca. 850 Bewohnern auszugehen.</p> <p>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.</p> <p>Wir fordern, dass die Gemeinde eine heute realistische Einschätzung der Bewohnerzahlen zugrunde legt und die Planung anhand dessen überarbeitet.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 4</p>
<p>4. Verkehrstechnische Untersuchung nicht realistisch und veraltet</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung vom 5.3.2020 bildet die verkehrliche Grundlage des Bebauungsplans.</p>	<p>>> siehe zusätzlich auch Grundsatzbeschluss 5</p>

a)

Äußerst verwunderlich ist es zunächst, dass hier mit einer veralteten verkehrstechnischen Untersuchung vom 5.3.2020 gearbeitet wird. Hier werden 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 Einwohnerzahl von Gauting hat sich im Vergleich zu 2019 um circa 5 % deutlich erhöht. In absoluten Zahlen ca. 1.280 Einwohner mehr: Im Jahr 2019 hatte Gauting 20.661 Einwohner, im Mai 2024 21.939 Einwohner. Auch dies müsste in der Planung hinsichtlich der Verkehrsauswirkungen berücksichtigt werden.

b)

Ein weiterer grundsätzlicher Fehler des Bebauungsplankonzepts ist, dass das Gesamtquartier zu Lasten der Umgebung selbst von Verkehr frei bleiben soll. In der Begründung unter Ziff. 5.5.1 ist dies beschrieben: Durch die Situierung der Tiefgaragenzufahrt und PKW Stellplätze für Besucher an den Rändern des Gesamtquartiers bleibt dies autofrei. Es gibt mehrere Zufahrten zu Tiefgaragen, die die bereits bestehenden Anrainer allerdings durch die Konzentrationswirkung einzelner Zufahrten massiv verkehrlich belasten. Die Autofreiheit ist schön für das neue Quartier, führt aber zu unterträglichen Belastungen für die Umgebung, weil der Verkehr sich so nicht großflächig verteilen kann.

c)

Auch beim zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch die Planung des Patchway Anger selbst wird die Situation falsch dargestellt und beschönigt. Unter 5.6.1 behauptet die Begründung, die Differenz des zusätzlichen Verkehrs belaufe sich auf einen Unterschied von 1 %. Dabei wird nur die Differenz berechnet zwischen einer theoretischen Realisierung des bisherigen Bebauungsplans und der Realisierung des neuen Bebauungsplans. Nun müssen aber die Straßen den gesamten zusätzlichen Verkehr des Projekts aufnehmen und nicht nur den theoretischen Unterschied zwischen einer niemals realisierten Planung und dem geplanten Neubauprojekt. Im Moment befinden sich dort eine Wiese und eine Flüchtlingsunterkunft im ehemaligen AOA-Gebäude.

d)

Auch falsch erscheint die Annahme des Büros Obermeier in der verkehrstechnischen Untersuchung auf Seite 26 zur Verkehrsverteilung. Warum sollte sich das neue Verkehrsaufkommen nur zu 5 % Richtung Norden verteilen. Es ist doch offensichtlich, dass die 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 dann auf Seite 27 von 70 Kfz in Hildegardstraße, Hiltlstraße und Gartenpromenade und von 150 in der Parkstraße ausgegangen wird, ist natürlich um Größenordnungen zu niedrig und völlig an der Realität vorbei.

b) Selbst ohne autofreie Gestaltung des Quartiers wären gebündelte Zufahrten etwaiger Straßen im inneren des Quartiers an die angrenzenden Erschließungsstraßen erforderlich. Der Verkehr wird zudem an 4 verschiedenen Zufahrten in das Bestandsnetz eingespeist.

c) Die Gegenüberstellung mit dem alten B-Plan zeigt auf, welcher Verkehr durch die Änderung des B-Plans entsteht. Bei Umsetzung des bestehenden B-Plans wäre dabei bereits im Bestand ein erhöhtes Verkehrsaufkommen möglich. Die Erschließung des neuen B-Plans erfolgt über die Ammerseestraße und die Pötschnerstraße, was auch im B-Plan 100 so vorgesehen war.

d) Die 5% beinhalten insbesondere Fahrten in die umliegenden Wohngebiete (Besucherverkehr), für Fahrten in Richtung München wurde angenommen, dass die Verbindung über die Ammerseestraße (Westen und Osten) genutzt wird. Es ist nicht auszuschließen, dass Abkürzungs- oder Schleichverkehr durch die Parkstraße stattfinden. Fahrten über die Hiltlstraße und Hildegardstraße sind aufgrund ihrer Ausgestaltung ähnlich einem verkehrsberuhigten Bereich (reduzierte Geschwindigkeit) als unattraktiv einzustufen.



Besonderer Belastung wird dadurch die Gartenpromenade ausgesetzt, weil sie als Abkürzung für den Weg nach München missbraucht werden wird.

e)

Auch eine derzeit der Öffentlichkeit nicht zugängliche Information ist, wie der Baustellenverkehr für die massive Bebauung des Gesamtareals geplant ist. Hierzu existieren bei der Gemeinde sicher Pläne und Überlegungen, die aber der Öffentlichkeit bisher vorenthalten werden. Hier werden die Anwohner schon während der Bauphase massiv und in unerträglicher Weise durch den Baustellenverkehr belastet.

f)

Im Ergebnis lässt sich zur Verkehrsplanung festhalten:

Am Patchway Anger wird in großer Rücksichtslosigkeit ein gigantisches Projekt geplant und der Verkehr ergießt sich dann auf das bisher ruhige angrenzende Wohngebiet zu Lasten derjenigen, die dort bereits wohnen.

Wir fordern daher,

- dass das Verkehrskonzept mit aktuellen Zahlen realitätsnah neu erarbeitet wird,
- dass verkehrsberuhigende Maßnahmen für die angrenzenden Wohnstraßen festgelegt werden,
- 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.

e) Baustellenverkehr siehe Grundsatzbeschluss 5

f) siehe Grundsatzbeschlüsse 1-5

Einwendungen von Bürgern wurden im bisherigen Verfahren nicht angemessen berücksichtigt

Es wird nun immer wieder behauptet, dass es zu spät sei, Einwendungen gegen das Projekt vorzubringen. Alles sei schon x-mal diskutiert worden. Die Bürger seien ausführlich beteiligt worden. Fakt ist aber, dass die immer wieder geäußerten Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger bisher überhaupt keine Berücksichtigung gefunden haben.

Von Anfang an wurden von Bürgerinnen und Bürgern immer wieder die Kritikpunkte vorgebracht: Zu massive und zu hohe Bebauung, zu viel Verkehr, zu wenige Stellplätze. Dies zeigen alle Presseartikel zum Thema. Die Einwendungen wurden stets abgebügelt. Jedenfalls haben sie zu keinem Zeitpunkt zu einer ernsthaften Überprüfung der Planung geführt. Deshalb muss jetzt endlich eine echte Diskussion hierüber stattfinden.

Die vorgetragene Behauptung stammt nicht von der Gemeinde. Zudem sieht das BauGB bei der Aufstellung von Bauleitplänen ein formalisiertes Verfahren vor, dass auch Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger regelt. Wie dieses Verfahren zeigt, hält sich die Gemeinde an die Vorgaben insbesondere der §§ 3 ff. BauGB.

Die Gemeinde hat sich immer wieder mit den Belangen der Bürger auseinandergesetzt und diese Belange ernst genommen; dies hat zu einer teilweisen Änderung der Planung geführt. Bereits nach dem Wettbewerb haben Anregungen der Bürger zu Planungsänderungen geführt, z.B. zum Baukörper entlang der Ammerseestraße. Weitere Änderungen wurden nach Einzelgesprächen mit benachbarten Bürgern vorgenommen, wie die Reduzierung der

Patchway und der Ärger (SZ 5.11.2020): <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/starnberg/mitten-in-gauting-patchway-und-der-aerger-1.5106019> Schwierigstes Thema ist der Verkehr (Münchener Merkur 17.12.2020): <https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/gauting-weg-frei-fuer-sozial-oekologische-siedlung-90134012.html>

Noch größere Planung am Patchway Anger (Münchener Merkur 08.07.2021): <https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/mehr-wohnraum-am-patchway-anger-90847910.html>

Bürgerdialog: Häuser viel zu hoch, Zusatzverkehr befürchtet (Münchener Merkur 22.10.2021): <https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/zukunftsweisendes-quartier-das-gautinger-neubaugebiet-am-patchway-anger-im-buergerdialog-91067018.html>

Planung geht weiter, Verkehr weiter ungelöst (Münchener Merkur 07.04.2022): <https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/patchway-anger-in-gauting-planung-geht-weiter-91463905.html>

5-geschossiger Wohnungsbau in Gauting (Münchener Merkur 28.12.2023): <https://www.merkur.de/lokales/starnberg/kreisbote/zu-wenig-mietwohnungen-in-gauting-92748676.html>

Patchway Anger: Auch mit ein paar Büschen bleibt er zu groß (SZ 21.03.2024): <https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/gauting-bauausschuss-billigt-plan-fuer-patchway-anger-92904839.html>

6. Fazit

Die Begründung für den Bebauungsplan trägt an vielen Stellen nicht und geht zudem von falschen Zahlen aus. Der Bebauungsplan muss wie oben gefordert überarbeitet werden. Das Verkehrskonzept muss neu erstellt werden.

Die Lasten dieses gigantischen, auf der Grundlage falscher Tatsachen geplanten Projekts tragen sonst die Anwohner und insgesamt die Gautinger Bürgerinnen und Bürger. Sie müssen mit dem Parksuchverkehr fertig werden, sie haben den Verkehr von hunderten Bewohnern, die jeden Morgen mit dem Auto durch die Abkürzung durch die Gartenpromenade Richtung München fahren. Sie haben die Nachteile, weil die Gautinger Infrastruktur für ein solches Großprojekt überhaupt nicht ausgelegt ist und die Gemeinde keine Überlegungen zur angemessenen Anpassung und Ausweitung dieser Verkehrs- und sozialen Infrastruktur anstellt.

Wir fordern die Gemeinde vorsorglich auf, diese Stellungnahme den Gemeinderatsmitgliedern im Wortlaut vorzulegen und nicht nur in Form einer verkürzten und dadurch möglicherweise irreführenden Zusammenfassung im Rahmen der Sitzungs- und Beschlussvorlage.

Geschosse des Punkthauses im Nordosten und das Abrücken nach Südwesten, eine Reduzierung der Geschosse im Osten, und Reduzierungen im Südwesten.

Die Gemeinde muss jedoch auch andere Belange berücksichtigen wie die dringende Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen, Nahversorgung oder das Gebot einer flächensparenden Bauweise. Diese für die Planung sprechenden Belange gewichtet die Gemeinde stärker, als die von den Bürgern vorgetragenen, gegen die Planung sprechenden Belange.

Nach erneuter Abwägung aller Belange hält die Gemeinde an der bestehenden Planung fest

–

Im neuen Quartier werden mit dem neuen Supermarkt, einer Bäckerei, einer größeren Kinderbetreuungseinrichtung und einer neuen öffentlichen Grünfläche (Anger) bereits neue Infrastruktureinrichtungen geschaffen.

>> Siehe auch Grundsatzbeschlüsse 1-5

In der vorliegenden Abwägungstabelle sind die Stellungnahmen hinsichtlich der Einwendungen zur Planung im Wortlaut enthalten und stehen damit den Gemeinderäten zur Verfügung. Zusätzlich ist den Gemeinderäten über das Ratsinformationssystem eine jede Stellungnahme im (ggf. digitalisierten) Original zugänglich.

Beschluss:

Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

8.1 Stellungnahme vom 01.07.2025

Die Planung ist zu massiv und so nicht vereinbar mit der Umgebung

A. Patchway Anger Nord, Bebauungsplan Nr. 190

Im Bebauungsplan Nr. 190 wird entlang der Ammerseestraße ein 130m langer, in weiten Teilen 16,5m hoher und 40m tiefer Wohnriegel mit 6.000 m²Wohnfläche und 1.200 m²Supermarktfläche festgesetzt. Der geplante Wohnriegel ist überdimensioniert, zu urban und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung und kleinteilige Bebauung.

Der durchgehende Wohnriegel wirkt als urbaner Fremdkörper in einer kleinteiligen Bebauung. Eine derartige massive Bebauung sucht in Gauting ihresgleichen, nicht einmal das KARLS, in der Ortsmitte und direkt am S-Bahnhof gelegen, ist mit dem geplanten Baukörper vergleichbar. Das Projekt ist von seiner Dimension her besser am Mittleren Ring in München aufgehoben und passt nicht in die kleinteilige Umgebung Gauting, in direkter Nachbarschaft zur ehemaligen Gartenstadt mit unter Denkmalschutz stehenden Häusern, wie zum Beispiel in der Ammerseestraße 84.

a)

Dies wird zunächst durch einen einfachen Vergleich offensichtlich: Nördlich der Ammerseestraße stehen auf der Länge des Gebäuderiegels Patchway Anger Nord 7 Einfamilienhäuser. Dem sollen künftig ein 130 m langes Gebäude mit 6.000 m²Wohnfläche und 1.200 m²Supermarkt gegenüberstehen. Davon sind 60 m Länge 5-geschossig geplant. Schon daraus wird deutlich, dass der geplante Bau überhaupt nicht in die Umgebung passt, sondern den gegebenen Rahmen sprengt.

Die Gemeinde wird aufgefordert, die Planung an die gegenüberliegende Umgebungsbebauung anzupassen.

b)

Die Bestandsgebäude des Katholischen Siedlungswerks im Westen können hier nicht als Vorbild herangezogen werden. Diese bilden derzeit einen Ausreißer und sind in ihrer Massivität mit dem geplanten Neubau nicht vergleichbar. Die Begründung stellt die Umgebung hierzu auch offensichtlich falsch dar: Laut Ziff. 3.3 der Begründung (dort S. 7) sei die „Umgebung geprägt durch einen Wechsel aus Einzel- und Doppelhausbebauung sowie Geschosswohnungsbauten mit entsprechend höherer baulicher Dichte“. Schaut man allerdings auf die Abbildung unter Ziff. 3.3 (S. 7 der Begründung), so wird sofort deutlich, dass das nicht der Fall ist. Vielmehr besteht die Umgebungsbebauung vor allem und ganz überwiegend aus zweigeschossigen Einfamilien- und Doppelhäusern. In Wirklichkeit ist das geplante Gebiet Patchway Anger Nord wie folgt umgeben:

- Nördlich: Einfamilien- und Doppelhäuser 2-geschossig
- Östlich: Einfamilien- und Doppelhäuser 2-geschossig
- Südlich: Einfamilienhäuser 2-geschossig
- Westlich: Unmittelbar westlich befindet sich ein 2-geschossiges Mehrfamilienhaus an der Ammerseestraße.

>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2

- In der weiteren Nachbarschaft südwestlich ist ein im Vergleich wesentlich kleineres Gebiet mit Geschosswohnungsbau des Katholischen Siedlungswerks, wobei hier nur ein einziger Baukörper 5 Geschosse hat (Bild des Gebäudes s. weiter unten). Die übrigen Baukörper dieses Gebiets haben weniger Geschosse.

Die lapidare Begründung, es liege ein Wechsel zwischen Einfamilien- und Doppelhäusern und Geschosswohnungsbau vor, trägt also nicht.

Im Ergebnis ist es vielmehr so, dass es im gesamten herangezogenen Vergleichsgebiet nur ein einziges Gebäude mit 5 Geschossen gibt mit einer Grundfläche von ca. 20 m x 18 m. Der übrige im Gebiet vereinzelt anzutreffende Geschosswohnungsbau ist fast ausschließlich 3-geschossig und wiederum nur sehr vereinzelt 4-geschossig. Hieraus herzuleiten, dass für den Patchway Anger eine weiträumige 5-geschossige Bebauung über 60 m Länge angemessen sei, mit Fortsetzung des Gebäudekörpers über insgesamt 130 m, ist offensichtlich abwägungsfehlerhaft. Hier wird der Ausreißer sachfremd zum Maßstab gemacht.

Die Begründung trägt nicht und verwischt die tatsächlichen Gegebenheiten in der Umgebungsbebauung.

c)

Auch die Behauptung unter Ziff. 5.1 der Begründung trägt nicht, wonach im Vergleich zum bestehenden Gebäude durch die Gliederung und kammartige Struktur eine gute Einbindung in die kleinteilige Umgebung erreicht werde. Die „kammartige“ Struktur ändert nichts daran, dass das Gebäude 130 m lang ist und in krassem Widerspruch zur Umgebungsbebauung steht. Das wird bereits durch einen kurzen Blick auf die Ansichten offensichtlich. Wie man bei dieser Massivität hier von einer Einbindung in eine kleinteilige Umgebung ausgehen kann, nur weil irgendeine Analogie mit einem Kamm herbeigezogen wird, ist jedenfalls nicht nachvollziehbar. Diese Bezeichnung kann nicht über die Massivität des 5-stöckigen Gebäudekörpers hinwegtäuschen, und die sieht bei nüchterner Betrachtung so aus (Ansicht Nord, 5-geschossiger Gebäudeteil, Länge ca. 60 m): Dagegen das einzige 5-stöckige Bestandsgebäude des KSW, Länge ca. 20 m:

Der Größenvergleich mit dem einzigen 5-stöckigen Bestandsgebäude des KSW zeigt schon, dass hier eine ganz andere Größenordnung angestrebt wird, die durch die Bestandsbebauung nicht gerechtfertigt werden kann

d)

In den schriftlichen Festsetzungen unter Ziff. 3.2.5 ist zudem festgeschrieben, dass die zulässige Wandhöhe durch Dachaufbauten für Gebäudetechnik in einer Gesamtgröße von bis zu 200 m² nochmals um bis zu 2 m überschritten werden darf. Dies bedeutet, dass die maximale Wandhöhe über mehrere 100 m² nicht 16,5 m beträgt, sondern 18,5 m. Das ist viel zu viel.

e)

Auch wenn grundsätzlich die Errichtung von Wohnungen begrüßt wird, muss die Dimension des Baukörpers demnach erneut hinterfragt und geprüft werden.

Wir fordern daher entsprechend dem Charakter der Umgebung für den Bebauungsplan Patchway Anger Nord Nr. 190:

- Reduzierung der Wandhöhe der Gebäude auf maximal 11 m entsprechend der bisherigen Bebauung des AOA-Geländes.



<ul style="list-style-type: none"> Begrenzung auf maximal 3 Geschosse. Soweit in dem Gebiet Geschosswohnungsbau anzutreffen ist, ist er ganz überwiegend bis auf wenige Ausreißer 3-geschossig. 5 Geschosse haben im Patchway-Anger-Areal keine Berechtigung. 	
<p>B. Patchway Anger Süd</p> <p>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.</p> <p>Wir fordern daher entsprechend dem Charakter der Umgebung für beide Bebauungspläne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reduzierung der Wandhöhe der Gebäude auf maximal 11 m entsprechend der bisherigen Bebauung des AOA-Geländes. – Begrenzung auf maximal 3 Geschosse. Soweit in dem Gebiet Geschosswohnungsbau anzutreffen ist, ist er ganz überwiegend bis auf wenige Ausreißer 3-geschossig. 5 Geschosse haben im Patchway-Anger-Areal keine Berechtigung. 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2</p>
<p>2. Es werden zu wenige Stellplätze vorgesehen</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Dies gilt umso mehr, da innerhalb des Areals selbst auch keine Stellplätze entlang von Straßen vorhanden sein werden, d.h. der massive Mangel an Stellplätzen kann auch nicht innerhalb des Areals auf anliegenden Straßen behoben werden, indem Bewohner teilweise entlang der Straße parken. Mangels Straßen innerhalb des Areals muss der massive Stellplatzmangel ganz offensichtlich vollständig und ausschließlich auf die umgebenden Wohnstraßen wirken. Nur hier kann sich der Parkdruck dann entladen. Darin liegt ein offensichtlicher und schwerwiegender Planungsfehler, weil dieser Effekt offensichtlich überhaupt nicht bedacht wurde.</p> <p>Die Ausführungen auf Seite 4 des Mobilitätskonzepts belegen die zu geringe Stellplatzzahl. In Gauting gab es danach im Jahr 2017 9.666 Wohneinheiten mit 12.091 Kfz. Dies ergibt 1,25 PKW pro Wohnung. Dies erklärt sich (s. ebenfalls S. 4 des Mobilitätskonzepts) aus der Lage der Gemeinde. In einer Großstadt herrscht ein anderer Stellplatzbedarf als in einer Kleinstadt. Gauting ist eine Kleinstadt. Hier soll zwar ein absolutes Großstadtprojekt verwirklicht werden, aber dadurch wird Gauting nicht zur Großstadt und die Menschen werden hier trotzdem</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 3</p>

<p>weiterhin mehr als einen PKW pro Haushalt haben. Die Begründung, die dies leider nicht berücksichtigt, ist abwägungsfehlerhaft. Diskussionen im Gemeinderat hierüber wurden immer wieder abgeblockt, obwohl die Bürgerinnen und Bürger diesen Punkt immer wieder vorgebracht haben.</p> <p>Wir fordern, den Stellplatzschlüssel auf mindestens 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit festzulegen.</p>	
<p>3. Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen</p> <p>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. Das können und wollen die meisten Bürgerinnen und Bürgerinnen nicht bezahlen und es entspricht mitnichten den üblichen qm-Zahlen pro Einwohner bei Neuvermietung. Deshalb ist dieser Ansatz unrealistisch und falsch und führt im Anschluss zu schwerwiegenden Folgefehlern bei der gesamten Planung.</p> <p>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 24qm pro Bewohner. Im südlichen Teil mit 14.000qm Wohnfläche müsste die Gemeinde von ca. 600 Bewohnern ausgehen. In beiden Arealen zusammen ist also insgesamt von ca. 850 Bewohnern auszugehen.</p> <p>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.</p> <p>Wir fordern, dass die Gemeinde eine heute realistische Einschätzung der Bewohnerzahlen zugrunde legt und die Planung anhand dessen überarbeitet.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 4</p>
<p>4. Verkehrstechnische Untersuchung nicht realistisch und auf Basis veralteter Daten</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung vom 5.3.2020 bildet die verkehrliche Grundlage des Bebauungsplans.</p> <p>a)</p> <p>Äußerst verwunderlich ist es zunächst, dass hier mit einer veralteten verkehrstechnischen Untersuchung vom 5.3.2020 gearbeitet wird. Hier werden Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 herangezogen.</p> <p>Auffällig ist auch, dass in der überarbeiteten verkehrstechnischen Untersuchung von 2025 ganz andere Rechnungen mit anderen Parametern angestellt werden, das zusätzliche Verkehrsaufkommen dadurch aber sogar noch weiter heruntergerechnet werden soll. Das zeigt, dass die Vorversion 2021 offenbar auch schon fehlerhaft und unrealistisch war, wirft aber auf die angeblich aktualisierte Verkehrsplanung erst recht kein gutes Licht.</p> <p>Drittens ist zu bemerken, dass die Begründung des Bebauungsplans die Ergebnisse der Verkehrsplanung einfach kritiklos übernimmt und gar nicht den Versuch unternimmt, diese Ergebnisse einzuordnen oder zu hinterfragen. Eine Ermessensausübung findet nicht statt.</p>	<p>>> Siehe auch Grundsatzbeschluss 5</p> <p>Die Ansätze im aktualisierten Gutachten von 2025 entsprechen den am 04.05.2021 im Bauausschuss vorgestellten Ansätzen. Gegenüber dem Gutachten von 2020 haben sich zudem leichte Änderungen in den Nutzungen sowie den zugrunde gelegten Flächen ergeben.</p> <p>Die Analysebelastung wurde als Prognosebelastung übernommen, da auf Grundlage der Bevölkerungsvorausberechnung mit einem gleichbleibenden Verkehrsaufkommen zu rechnen war.</p> <p>Die Ergebnisse der Verkehrsplanung und -untersuchung sind für die Gemeinde nachvollziehbar und plausibel. Eine Ermessensausübung dazu ist nicht erforderlich.</p>

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“). Stattdessen wird hierfür eine gemeindliche Prognose von 2019 herangezogen.

Die Einwohnerzahl von Gauting hat sich im Vergleich zu 2019 um circa 5 % deutlich erhöht. In absoluten Zahlen ca. 1.280 Einwohner mehr: Im Jahr 2019 hatte Gauting 20.661 Einwohner, im Mai 2024 21.939 Einwohner. Auch dies müsste in der Planung hinsichtlich der Verkehrsauswirkungen berücksichtigt werden.

Insgesamt wird die Gemeinde aufgefordert, die Zahlen der verkehrstechnischen Untersuchung kritisch zu hinterfragen und eine realistische, sehr viel höhere Einschätzung des zu erwartenden Verkehrs zu treffen sowie die daraus für die Planung notwendigen Schlüsse zu ziehen. Die Größe der geplanten Baukörper muss auch aus diesem Gesichtspunkt deutlich reduziert werden.

Darüber hinaus wird die Gemeinde aufgefordert, den Gemeinderatsmitgliedern offenzulegen, welche Gespräche wann und mit welchem Inhalt seitens Verwaltung und Bürgermeisterin zur Überarbeitung geführt wurden und welche Vorentwürfe der Gemeinde Gauting hierzu vorliegen. Diese Gesichtspunkte sind auch für die Willensbildung des Gemeinderats von entscheidender Bedeutung

b)

Ein weiterer grundsätzlicher Fehler des Bebauungsplankonzepts ist, dass das Gesamtquartier zu Lasten der Umgebung selbst von Verkehr frei bleiben soll. In der Begründung unter Ziff. 5.5.1 ist dies beschrieben: Durch die Situierung der Tiefgaragenzufahrt und PKW Stellplätze für Besucher an den Rändern des Gesamtquartiers bleibt dies autofrei. Es gibt mehrere Zufahrten zu Tiefgaragen, die die bereits bestehenden Anrainer allerdings durch die Konzentrationswirkung einzelner Zufahrten massiv verkehrlich belasten. Die Autofreiheit ist schön für das neue Quartier, führt aber zu unterträglichen Belastungen für die Umgebung, weil der Verkehr sich so nicht großflächig verteilen kann.

Diese Konzentrationswirkung wurde weder in der verkehrstechnischen Untersuchung behandelt, noch findet sie Eingang in die Begründung des Bebauungsplans. Daher ist der Bebauungsplan abwägungsfehlerhaft.

Die Gemeinde wird aufgefordert, die Konzentrationswirkung des Verkehrs durch die quartierszentrierte Gestaltung des Patchway Anger näher zu untersuchen und durch entsprechende Maßnahmen abzumildern.

c)

Auch beim zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch die Planung des Patchway Anger selbst wird die Situation falsch dargestellt und beschönigt. Unter 5.6.1 behauptet die Begründung, die Differenz des zusätzlichen Verkehrs belaufe sich auf einen Unterschied von 2%. Dabei wird nur die Differenz berechnet zwischen einer theoretischen Realisierung des bisherigen Bebauungsplans und der Realisierung des neuen Bebauungsplans. Nun müssen aber die Straßen den gesamten zusätzlichen Verkehr des Projekts aufnehmen und nicht nur den theoretischen Unterschied zwischen einer niemals realisierten Planung und dem geplanten Neubauprojekt. Im Moment befinden sich dort eine Wiese und eine Flüchtlingsunterkunft im ehemaligen AOA-Gebäude.

Dass die gesamte Bebauungsplanung Nr. 189 und Nr. 190 maßgeblich darauf abstellt, was die Differenz des Verkehrs zum bisherigen, bestehenden Bebauungsplan wäre, ist auch aus einer weiteren Erwägung heraus grob fehlerhaft. Die bisherige Bebauungsplanung hätte das Gebiet rundherum über alle angrenzenden Straßen erschlossen, so dass der Verkehr sich stärker verteilt hätte. In der neuen Planung wird aber das gesamte

Die Erschließung des neuen B-Plans erfolgt über die Ammerseestraße und die Pötschnerstraße, was auch im B-Plan 100 so vorgesehen war.

Zwischen der Verwaltung mit der Bürgermeisterin an der Spitze, den Planern, Gutachtern und weiteren Planbeteiligten wurden laufend Gespräche und Diskussionen zur Überarbeitung und Fortentwicklung der Planungen geführt. Die Gemeinderäte werden hierzu entsprechend und angemessen informiert und können jederzeit Nachfragen stellen.

Die Gegenüberstellung mit dem alten B-Plan zeigt auf, welcher Verkehr durch die Änderung des B-Plans entsteht. Bei Umsetzung des bestehenden B-Plans wäre dabei bereits im Bestand ein erhöhtes Verkehrsaufkommen möglich.



Der bestehende Bebauungsplan weist eine ähnliche Anordnung der Zufahrten von den bestehenden Straßen auf. Der bestehende B-Plan Nr. 100 hatte von der Ammerseestraße eine Zufahrt in das Firmengelände und eine Einfahrt in eine öffentliche Straße, sowie 2 Einfahrten in die beiden Straßen von der Pötschnerstraße aus.

Der Unterschied besteht nun darin, dass bei der Neuplanung die innere Erschließung lediglich für Fußgänger und Rettungsfahrzeuge dient, und die Parkierung künftig unterirdisch und nicht wie im BP 100 oberirdisch in einem mehrgeschossigen Parkhaus erfolgt.

Es ist davon auszugehen, dass beim bestehenden Bebauungsplan der überwiegende Anteil der Fahrten durch die innenliegenden Straßen zur Ammerseestraße verlaufen würde, während sie diese bei der Neuplanung auf die jeweiligen Tiefgarageneinfahrten verteilen. Mit der Neuplanung wird einer

nördliche Areal für Bewohner, Supermarktkunden, Besucher, Dienstleister, Kinderbetreuung etc. über eine einzige Einfahrt erschlossen, die den Parkplatz und die Tiefgarageneinfahrt bedient. Dadurch ergibt sich eine massive Konzentrationswirkung des zusätzlichen Verkehrs. Die Auswirkungen auf den Verkehrsstrom werden überhaupt nicht abgeschätzt. Dieser Gesichtspunkt ist weder in der Planung noch in der Begründung noch in der verkehrstechnischen Untersuchung berücksichtigt worden. Die Differenz zwischen alter und neuer Planung hat also gar nicht die Aussagekraft, die die Gemeinde ihr gerne zumessen möchte, um die Auswirkungen klein erscheinen zu lassen. Schon die Tatsache, dass die Auswirkungen immer als sehr gering dargestellt werden, zeigt einen offensichtlichen Planungsfehler. Denn die in Wahrheit massiven verkehrlichen Auswirkungen werden nicht sachlich diskutiert und stattdessen beschönigt.

Die Gemeinde wird aufgefordert, die speziellen Auswirkungen des Verkehrs mit Blick darauf zu berücksichtigen, dass anders als nach der bestehenden Bebauungsplanung der Verkehr des nördlichen Patchway Angers sich auf die EINE Einfahrt im Norden des Areals konzentrieren wird.

d)

Auch falsch erscheint die Annahme des Büros Obermeier in der verkehrstechnischen Untersuchung auf Seite 26 zur Verkehrsverteilung. Warum sollte sich das neue Verkehrsaufkommen nur zu 5 % Richtung Norden verteilen. Es ist doch offensichtlich, dass die 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 dann auf Seite 27 von 70 Kfz in Hildegardstraße, Hiltlstraße und Gartenpromenade und von 150 in der Parkstraße ausgegangen wird, ist natürlich um Größenordnungen zu niedrig und völlig an der Realität vorbei. Der Verkehr wird sich dort konzentrieren, wo er am besten durchkommt und alle nach Norden führenden Straßen werden diesen Effekt massiv zu spüren bekommen.

Besonderer Belastung wird dadurch die Gartenpromenade ausgesetzt, weil sie als Abkürzung für den Weg nach München missbraucht werden wird. Hier sind zudem viele Fahrradfahrer zur Schule unterwegs und konkurrieren morgens mit dem Berufsverkehr, der aus der Tiefgarage des nördlichen Patchway Anger kommt.

Erschwerend kommt hinzu, dass in der verkehrstechnischen Untersuchung dann verkehrsberuhigende Maßnahmen nur für Hiltlstraße und Hildegardstraße angekündigt werden. Dies setzt sich in Widerspruch zu den bestehenden Beschlüssen des Gemeinderats (s. unten) zur Verkehrsberuhigung der anliegenden Wohnstraßen, zu denen nördlich des Patchway Anger natürlich die Gartenpromenade und auch die Parkstraße gehören. Hauptverkehrsstraßen sind nach dem geltenden und vom Gemeinderat beschlossenen Gesamtmobilitätskonzept vom 16.10.2020 der Gemeinde Gauting die Ammerseestraße und die Unterbrunner Straße. Es setzt sich auch in Widerspruch zu den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung vom 25.7.2019 (s. ebenfalls unten).

- Die Gemeinde wird aufgefordert, die konkreten Auswirkungen des morgendlichen und abendlichen Berufsverkehrs auf die umliegenden Wohnstraßen nach Norden zu untersuchen und dabei ganz konkret lokal zu untersuchen, wo der Autoverkehr unter Berücksichtigung geplanter verkehrsberuhigender Maßnahmen sich konzentrieren wird. Insbesondere wird die Gemeinde aufgefordert, die unerwünschte Abkürzungswirkung der Gartenpromenade zu untersuchen und zu berücksichtigen.
- Die Gemeinde wird aufgefordert, die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs des Patchway Anger auf den morgendlichen Schülerverkehr mit dem Fahrrad zu berücksichtigen.

Konzentration der Ausfahrten in die Ammerseestraße daher entgegengewirkt.

In mehreren Beschlussvorlagen der Verwaltung wurde den Gemeinderäten die Gesprächsführung während der Bürgerbeteiligung nach dem Wettbewerb oder während des vorbereitenden Rahmenplanverfahrens sowie auch mit einzelnen Bürgern, Bürgerinteressenvertretern u.ä. offengelegt.

Für Fahrten in Richtung München wurde angenommen, dass die Verbindung über die Ammerseestraße (Westen und Osten) genutzt wird. Es ist nicht auszuschließen, dass Abkürzungs- oder Schleichverkehr durch die Parkstraße stattfinden. Fahrten über die Hiltlstraße und Hildegardstraße sind aufgrund ihrer Ausgestaltung ähnlich einem verkehrsberuhigten Bereich (reduzierte Geschwindigkeit) als unattraktiv einzustufen.

Auf jedem Schulweg kommt es zu konkurrierenden Situationen, wichtig ist die Einsehbarkeit der Tiefgaragennutzer auf den bevorrechtigten Fuß- und Radweg.

Im Verkehrsgutachten sind verkehrsberuhigte Bereiche auf der Hiltlstraße, Hildegardstraße, Günther-Caracciola-Straße und einem Teil der Pötschenerstraße vorgesehen. Die Gartenpromenade, Paul-Hey-Straße und Danziger Straße sind aufgrund ihrer höheren verkehrlichen Bedeutung (Erschließungsfunktion) nicht für verkehrsberuhigte Bereiche geeignet.

Es wird der Gesamtverkehr sowie der Neuverkehr abzüglich des gebrochenen Verkehrs genannt. Für die Zufahrten und die sich ergebenden Abbieger wird entsprechend der



<p>– Die Gemeinde wird aufgefordert, die Auswirkungen geplanter verkehrsberuhigender Maßnahmen zu untersuchen und deren Wirkung auf die anderen umliegenden Straßen in die Abwägung einzustellen.</p> <p>– Die Gemeinde wird aufgefordert, die Ergebnisse der im Rahmen der geplanten Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gartenpromenade ab dem 12. April 2023 durchgeführte Verkehrszählung offenzulegen und in die Planung einzustellen. Die Ergebnisse dieser Verkehrszählung werden in der Aktualisierung der verkehrstechnischen Untersuchung mit keinem Wort erwähnt. Sie sind aktueller als die Verkehrsdaten aus 2019 und relevant für die weitere Planung.</p> <p>e) Der Abzug des sog. gebrochenen Verkehrs bei der Betrachtung ist falsch. Der gebrochene Verkehr belastet zwar nicht das gesamte Straßennetz. Sehr wohl wirkt er aber lokal und führt zu mehr Fahrbewegungen in den Anliegerstraßen, mehr Lärm durch Anfahrten und Abfahrten, mehr Parkdruck sowie Suchverkehr (z.B. für Zubringer, Fahrgemeinschaften, Lieferdienste, Kurzparker). Auch das Sicherheitsgefühl im Fuß- und Radverkehr wird negativ beeinflusst. Gebrochener Verkehr darf also bei der Betrachtung nicht einfach abgezogen werden. Dass dies zudem ohne jede Argumentation erfolgt und die um den gebrochenen Verkehr geminderten Verkehrszahlen gedankenlos in die Begründung des Bebauungsplans übernommen werden, zeigt, dass hier das Rechnen mit möglichst geringen Zahlen gewollt ist.</p> <p>Die Gemeinde wird aufgefordert, den Abzug des gebrochenen Verkehrs zu unterlassen und die Auswirkungen auch des gebrochenen Verkehrs im Detail in die Abwägung einzustellen.</p>	<p>Gesamtverkehr herangezogen, für die Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen im weiteren Netz ist lediglich der tatsächliche Neuverkehr wichtig.</p> <p>>> siehe auch Grundsatzbeschluss 5</p>
<p>f) Falsch ist die verkehrstechnische Untersuchung auch deshalb, weil sie auf völlig veralteten Erkenntnissen und Methoden beruht. Zur Verkehrsabschätzung heißt es dazu: „In Anwendung der „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) wird das spezifische Verkehrsaufkommen des B-Planes abgeschätzt.“ Es wird also zur Abschätzung ein 25 Jahre altes Heft der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung herangezogen, statt sich einmal konkret mit der Situation vor Ort zu beschäftigen. Diese Vorgehensweise ist offensichtlich fehlerhaft und kann von der Gemeinde nicht als Grundlage der Bebauungsplanung herangezogen werden.</p>	<p>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.</p> <p>>> siehe auch Grundsatzbeschluss 5</p>
<p>g) In der Gesamtschau wirkt die Planung der Gemeinde in Bezug auf die Verkehrswirkung leider konzeptlos und widersprüchlich. Es gibt eine Vielzahl von guten Beschlüssen der Ausschüsse des Gemeinderats zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen, eine Vielzahl von guten Anregungen, konstruktiven Einwendungen und berechtigter Kritik der Bürgerinnen und Bürger zu den massiven Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs, die sich allesamt jedoch nur falsch, in Bruchstücken oder gar nicht in Planung wiederfinden. Eine Begründung dazu findet sich in der gesamten Planung nicht einmal im Ansatz.</p>	<p>Mit der Bauleitplanung sollen die städtebaulichen Ziele der Gemeinde abwägungsgerecht umgesetzt werden. Im Ergebnis trifft es damit zu, dass sich im Plan der städtebauliche Wille der Gemeinde äußert. Entscheidungsträger ist dabei immer der Gemeinderat bzw. zuständige Ausschuss.</p>



Dadurch verfestigt sich der Eindruck, dass hier nicht das Planungsergebnis den Gegebenheiten folgt, sondern die Begründung und das Verkehrsgutachten danach ausgerichtet werden, was nach dem Willen der Verwaltung der Gemeinde Gauting das Ergebnis sein sollte.

Das zeigt sich auch deutlich in der Überarbeitung 2025 des Verkehrsgutachtens. Hier kann man leider nur zu dem Ergebnis gelangen, dass die Berechnungen und Erwägungen so hingebogen werden, dass der Patchway Anger am Ende angeblich so gut wie gar keine Auswirkungen hat. Das Gegenteil ist in der Wirklichkeit der Fall, denn von einem Areal mit 20.000 qm Geschossfläche geht selbstverständlich eine massive und für die Anwohner in diesem besonderen Fall auch unerträgliche Verkehrsbelastung aus. Die Gemeinde hat sich damit aber nicht tatsächengerecht auseinandergesetzt.

Die Erneuerung des Verkehrsgutachtens 2025 hat auch dementsprechend auch überhaupt keine Auswirkungen auf das Ergebnis der vorgelegten Planung, was für sich genommen schon zeigt, dass das Thema Verkehr gar nicht ordnungsgemäß in die Planung eingestellt wurde. Was als formaler Fehler begründet wird, aufgrund dessen die Planung nun schon zum 2. Mal ausgelegt wird, ist in Wahrheit ein klarer Abwägungsausfall, indem der bestehenden und festgelegten Planung einfach ein neues Verkehrsgutachten untergeschoben wird. Der Gemeinderat hätte hierüber separat beschließen müssen, weil die Änderung des Verkehrsgutachtens so schwerwiegend für die gesamte Planung ist, dass eine schlichte Verwaltungsentscheidung nicht ausreicht, den Entwurf einfach neu auszulegen. Bei der Gelegenheit hätten zunächst auch die zahlreichen Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger abgewogen werden müssen.

So gesehen handelt es sich bei der 2. Auslegung auch nicht um die Behebung eines formalen Fehlers, wie von der Gemeinde behauptet, sondern um eine massive inhaltliche Änderung der Grundlagen der Planung, die vom Willen des Gemeinderats mangels Beschlusses nicht gedeckt ist.

Die Gemeinde wird daher aufgefordert, die mit dem verkehrstechnischen Gutachten geänderte Planung zunächst dem Bauausschuss und dem Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss vorzulegen und dabei auch die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zu berücksichtigen. Erst dann kann überhaupt eine wirksame Auslegung, die vom Willen des Gemeinderats gedeckt ist, erfolgen. Die Planung ist im aktuellen Stand nicht auslegungsfähig und kann daher keine wirksame Bürgerbeteiligung begründen.

Dem Bebauungsplan ist gemäß § 9 Abs.8 eine Begründung beigefügt; auch die Abwägung stellt eine Begründung für die Durchsetzung der Planungsziele dar.

Die Ansätze im aktualisierten Gutachten von 2025 entsprechen den am 04.05.2021 im Bauausschuss vorgestellten Ansätzen. Gegenüber dem Gutachten von 2020 haben sich zudem leichte Änderungen in den Nutzungen sowie den zugrunde gelegten Flächen ergeben.

Eine isolierte Entscheidung des Gemeinderates zum Verkehrskonzept/Verkehrsgutachten ist nicht erforderlich. Das Verkehrskonzept/-gutachten ist ein Teil des Bebauungsplanes bzw. dessen Begründung – beschließt der Gemeinderat über den Bebauungsplan, so beschließt er auch über die jeweiligen Teile des Bebauungsplanes.

>> siehe auch Grundsatzbeschluss 5

h) Auch eine derzeit der Öffentlichkeit nicht zugängliche Information ist, wie der Baustellenverkehr für die massive Bebauung des Gesamtareals geplant ist. Hierzu existieren bei der Gemeinde sicher Pläne und Überlegungen, die aber der Öffentlichkeit bisher vorenthalten werden. Hier werden die Anwohner schon während der Bauphase massiv und in unerträglicher Weise durch den Baustellenverkehr belastet.

Die Gemeinde wird aufgefordert, die Auswirkungen des Baustellenverkehrs zu analysieren und Maßnahmen zum Schutz der umliegenden Wohngebiete festzulegen. Die Gemeinde wird außerdem aufgefordert, die zum Baustellenverkehr bestehenden Erwägungen im Rahmen der Auslegung als wesentliche Grundlage der Planung offenzulegen. Die verkehrlichen Auswirkungen während der Bauphase können im Rahmen der Bebauungsplanung nicht einfach ignoriert werden, sondern sind Teil der Planung.

>> Siehe Grundsatzbeschluss 5



<p>i) Im Ergebnis lässt sich zur Verkehrsplanung festhalten: Am Patchway Anger wird in großer Rücksichtslosigkeit ein gigantisches Projekt geplant und der Verkehr ergießt sich dann auf die bisher ruhigen angrenzenden Wohngebiete zu Lasten derjenigen, die dort bereits wohnen.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1 bis 5</p>
<p>Wir fordern daher,</p> <ul style="list-style-type: none"> • dass das Verkehrskonzept mit aktuellen Zahlen realitätsnah neu erarbeitet wird, • dass der Gemeinderat die wahren Auswirkungen des Verkehrs auf die umliegenden Wohnstraßen endlich realistisch bewertet und im Rahmen der Planung wirksame Schutzmaßnahmen entwickelt, • dass effektive verkehrsberuhigende Maßnahmen für die angrenzenden Wohnstraßen festgelegt werden, • dass diese verkehrsberuhigenden Maßnahmen aufgrund der ansonsten völlig unerträglichen Auswirkungen bereits vor Inkrafttreten des Bebauungsplans festgesetzt und im Gemeinderat beschlossen werden. <p>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 ein zentraler Punkt für das Gelingen der Planung und Realisierung. Die hierzu ausgelegten Unterlagen bilden die verkehrliche Grundlage der Bebauungsplanung. Das Thema Verkehr muss in Zusammenarbeit von Bauausschuss und Verkehrsausschuss vor Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan behandelt werden</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 5</p>
<p>5. Bestehende Beschlüsse des Gemeinderats werden bewusst übergangen</p> <p>a) Mit Beschluss vom 12.3.2024 hat der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss des Gemeinderats Gauting unter Az. Ö/0588/XV.WP, Top Nr. 0211, beschlossen: „Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss beschließt, dass die Gartenpromenade rund um den Patchway-Anger mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung aufgenommen wird.“ Dieser Beschluss wurde im Rahmen der vorliegenden Bebauungsplanung 189 und 190 offenbar bewusst ignoriert. Nur so ist es erklärbar, dass davon weder im Bebauungsplan noch in der Begründung noch in den weiteren Unterlagen die Rede ist. Die Gemeinde wird aufgefordert, den bestehenden Beschluss in die Begründung des Bebauungsplans einzuarbeiten und auch in Bezug auf die Gartenpromenade einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten. Auf Seite 51 der verkehrstechnischen Untersuchung, auf die in der Begründung verwiesen wird und dadurch Teil der Begründung wird, heißt es: „Für die verkehrliche Beruhigung und Verkehrsvermeidung werden in der Hildegardstraße sowie der Hiltlstraße jeweils bis zur Römerstraße verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet [Verkehrszeichen 325]. Zudem sollten weitere verkehrsberuhigte Bereiche in der Günter-Caracciola-Straße und Pötschenerstraße zwischen den Tiefgaragenzufahrten des Gemeinde-Gauting-Areals ausgewiesen werden. Die Straßenabschnitte erfüllen gemäß RAST 06 die erforderlichen baulichen (Mischprinzip) sowie verkehrlichen (Belastung) Voraussetzungen.“</p>	<p>Zu 5. a) und b) Der Verwaltung sind die Beschlüsse des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses der Gemeinde Gauting zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Gartenpromenade bekannt. Zudem sind verkehrsberuhigende Maßnahmen in umliegenden Straßen des Plangebietes vorgesehen. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss des Gemeinderats Gauting hatte am 12.03.2024 diesen zitierten Beschluss gefasst. Die Überprüfung im Zusammenhang mit den Bebauungsplänen Nrn. 189 und 190 GAUTING hat jedoch ergeben, dass die Gartenpromenade nach den geltenden Bestimmungen für eine Verkehrsberuhigung nicht in Frage kommt. >> Siehe auch Grundsatzbeschluss 5</p>



Das ist allerdings auch für die Gartenpromenade der Fall. Die Gemeinde hat hierzu eigens ab dem 12. April 2023 eine Verkehrsmessung in der Gartenpromenade durchgeführt, die gezeigt hat, dass der KFZ-Verkehr vor Realisierung des Patchway Anger hier eine untergeordnete Bedeutung hat. Auf dieser Grundlage hatte der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss am 02.05.2023 unter Az. Ö/0499/XV.WP, Top Nr. 0168, zunächst die Einrichtung einer Fahrradstraße beschlossen. Dieser Beschluss wurde später aufgrund angenommener Zuständigkeit des Landratsamts wieder aufgehoben und stattdessen durch den o.g. Beschluss zur Verkehrsberuhigung ersetzt. Die Fahrradstraße befindet sich weiter in Prüfung. Es ist also unverständlich, warum die Gemeinde im Rahmen der Bebauungsplanung diesen Beschluss einfach ignoriert und missachtet.

In der Sache ist die Verkehrsberuhigung der anliegenden Wohnstraßen auch zwingend erforderlich, um die Anwohner von übermäßigen Verkehrsbelastungen zu schützen.

Wenn dagegen nur einzelne Straßen verkehrsberuhigt werden, ist die verkehrstechnische Untersuchung in sich widersprüchlich, weil die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung auf die Verkehrssituation gar nicht berücksichtigt wird. Es werden also Maßnahmen festgelegt, deren Auswirkungen die Untersuchung gar nicht in Betracht zieht. Damit sind aber auch sämtliche Abschätzungen der Untersuchung hinfällig, weil sie die geplante Realität nicht abbilden. Das verkehrstechnische Gutachten ist damit methodisch fehlerhaft und ein auf diese Untersuchung abstellender Bebauungsplan von vornherein abwägungsfehlerhaft.

Die Gemeinde wird aufgefordert, den Beschluss vom 12.3.2024 des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss des Gemeinderats Gauting unter Az. Ö/0588/XV.WP Top Nr. 0211 im Rahmen der Bebauungsplanung umzusetzen und zu berücksichtigen.

Die Gemeinde wird aufgefordert, die Ergebnisse der ab dem 12. April 2023 durchgeführten Verkehrszählung in der Gartenpromenade offenzulegen und in die Abwägung des Bebauungsplans einzustellen.

b)

Mit Beschluss vom 8.9.2020 hat der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss unter Az. Ö/0087/XV.WP, Top Nr. 0027, im Rahmen des integrierten Gesamtmobilitätskonzepts eine Maßnahmenliste beschlossen. Unter Nr. 24 der Maßnahmenliste heißt es:

24	Knotenpunkt	Ammersee-straße/ Gartenpromenade	Aufpflasterung der untergeordneten Knotenpunktzufahrt Verkleinerung der Kurvenradien Schaffung einer Torsituation; ggf. nur einseitige Einengung	Erhöhung des Komforts im Fuß- und Radverkehr (gem. Geh-/ Radweg); Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (Einfahrt in Tempo-30-Zone)
----	-------------	-------------------------------------	--	--

Auch von dieser Maßnahme ist in der Bebauungsplanung, in der Begründung und in der verkehrstechnischen Untersuchung keine Spur.

Es entsteht leider der Eindruck, dass zum Thema Verkehr zwar immer wieder sehr gute Beschlüsse der Ausschüsse des Gemeinderats gefasst werden. Diese kommen durch intensive Diskussion und mit hohem



Sachverstand der beteiligten Ausschussmitglieder zustande. Die Beschlüsse werden aber offenbar von der Verwaltung der Gemeinde Gauting geflissentlich ignoriert. Dadurch wird der Bebauungsplan insgesamt abwägungsfehlerhaft, weil maßgebliche Willensbildungen der gewählten Gemeindevertreter nicht in die Abwägung eingestellt werden.

Die Gemeinde wird aufgefordert, diesen bereits gefassten Beschluss im Rahmen der Bebauungsplanung Nr. 189 und Nr. 190 zu berücksichtigen und umzusetzen.

c)

In der Bürgerveranstaltung am 25.07.2019 wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen für folgende Straßen von den Bürgern gefordert und auch im Protokoll festgehalten: Hiltlstraße, Hildegardstraße, Gartenpromenade, Pötschenerstraße, Paul-Hey-Straße, Danziger Straße. Über den einen Teil dieser Maßnahmen setzt die Gemeinde sich ohne jede Begründung hinweg. Sie werden überhaupt nicht mehr erwähnt. Ein anderer Teil der Maßnahmen wird wiederum ohne jede Begründung in die verkehrstechnische Untersuchung übernommen. Eine Abwägung insoweit hat offenbar überhaupt nicht stattgefunden. Damit ist die Planung in diesem Punkt als offensichtlich willkürlich zu bezeichnen.

Dieses Vorgehen folgt einem Muster: Es werden von der Gemeinde Gauting immer wieder gute und informative Bürgerveranstaltungen durchgeführt. Die Ergebnisse werden aber nicht zur Kenntnis genommen, jedenfalls ist weder im Bebauungsplan noch in der Begründung irgendetwas davon übrig. Allein die Durchführung von Bürgerveranstaltungen führt jedoch nicht zu einer besseren Planung, wenn die Ergebnisse und insbesondere auch Bedenken und Einwendungen von Bürgern hinterher keinen Eingang in die Planung finden.

Der Bebauungsplan ist abwägungsfehlerhaft. Mit Anregungen der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der verschiedenen Bürgerveranstaltungen hat man sich offenbar inhaltlich nicht beschäftigt. Diese Veranstaltungen kann man als betroffener Bürger daher leider nur als Scheinbeteiligung wahrnehmen. Das zeigt sich weiter im Detail, wenn man auch die entsprechenden Presseartikel dazu näher analysiert (s. dazu nachfolgend).

Die Gemeinde wird aufgefordert, die Ergebnisse der Bürgerveranstaltungen zum Patchway Anger und insbesondere die Ergebnisse aus der Bürgerveranstaltung vom 25.07.2019 zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen für folgende Straßen umzusetzen: Hiltlstraße, Hildegardstraße, Gartenpromenade, Pötschenerstraße, Paul-Hey-Straße, Danziger Straße.

6. Einwendungen von Bürgern wurden im bisherigen Verfahren nicht angemessen berücksichtigt

Es wird nun immer wieder behauptet, dass es zu spät sei, Einwendungen gegen das Projekt vorzubringen. Alles sei schon x-mal diskutiert worden. Die Bürger seien ausführlich beteiligt worden. Fakt ist aber, dass die immer wieder geäußerten Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger bisher überhaupt keine Berücksichtigung gefunden haben.

Von Anfang an wurden von Bürgerinnen und Bürgern immer wieder die Kritikpunkte vorgebracht: Zu massive und zu hohe Bebauung, zu viel Verkehr, zu wenige Stellplätze. Dies zeigen alle Presseartikel zum Thema. Die Einwendungen wurden stets verworfen. Jedenfalls haben sie zu keinem Zeitpunkt zu einer ernsthaften Überprüfung der Planung geführt. Deshalb muss jetzt endlich vor Beschluss der Bebauungspläne Nr. 189 und 190 eine echte Diskussion hierüber stattfinden.

Die vorgetragene Behauptung stammt nicht von der Gemeinde. Zudem sieht das BauGB bei der Aufstellung von Bauleitplänen ein formalisiertes Verfahren vor, das auch Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger regelt. Wie dieses Verfahren zeigt, hält sich die Gemeinde an die Vorgaben insbesondere der §§ 3 ff. BauGB.

Die Gemeinde hat sich immer wieder mit den Belangen der Bürger auseinandergesetzt und diese Belange ernst genommen; dies hat zu einer teilweisen Änderung der Planung geführt. Bereits nach dem Wettbewerb haben Anregungen der

Patchway und der Ärger (SZ 5.11.2020):

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/starnberg/mitten-in-gauting-patchway-und-der-aerger-1.5106019>

Schwierigstes Thema ist der Verkehr (Münchener Merkur 17.12.2020):

<https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/gauting-weg-frei-fuer-sozial-oekologische-siedlung-90134012.html>

Noch größere Planung am Patchway Anger (Münchener Merkur 08.07.2021):

<https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/mehr-wohnraum-am-patchway-anger-90847910.html>

Bürgerdialog: Häuser viel zu hoch, Zusatzverkehr befürchtet (Münchener Merkur 22.10.2021):

<https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/zukunftsweisendes-quartier-das-gautinger-neubaugebiet-am-patchway-anger-im-buergerdialog-91067018.html>

Planung geht weiter, Verkehr weiter ungelöst (Münchener Merkur 07.04.2022):

<https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/patchway-anger-in-gauting-planung-geht-weiter-91463905.html>

5-geschossiger Wohnungsbau in Gauting (Münchener Merkur 28.12.2023):

<https://www.merkur.de/lokales/starnberg/kreisbote/zu-wenig-mietwohnungen-in-gauting-92748676.html>

Patchway Anger: Auch mit ein paar Büschen bleibt er zu groß (SZ 21.03.2024):

<https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauting-ort69895/gauting-bauausschuss-billigt-plan-fuer-patchway-anger-92904839.html>

Die Gemeinde wird aufgefordert, die von Bürgerinnen und Bürgern seit 2020 geäußerten Bedenken und Kritikpunkte zur Bebauungsplanung Patchway Anger – zu massive und zu hohe Bebauung, zu viel Verkehr, zu wenige Stellplätze, notwendige Verkehrsberuhigung aller umliegenden Wohnstraßen, Einrichtung einer Fahrradstraße und Verkehrsberuhigung der Gartenpromenade – sachgerecht in die Abwägung einzustellen und umzusetzen und sich nicht darauf zurückzuziehen, dies sei schon mehrfach diskutiert worden, denn in Wahrheit sind Bedenken und Kritikpunkte der Bürgerinnen und Bürger bisher stets übergangen worden.

Bürger zu Planungsänderungen geführt, z.B. zum Baukörper entlang der Ammerseestraße. Weitere Änderungen wurden nach Einzelgesprächen mit benachbarten Bürgern vorgenommen, wie die Reduzierung der Geschosse des Punkthauses im Nordosten und das Abrücken nach Südwesten, eine Reduzierung der Geschosse im Osten, und Reduzierungen im Südwesten.

Die Gemeinde muss jedoch auch andere Belange berücksichtigen wie die dringende Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen, Nahversorgung oder das Gebot einer flächensparenden Bauweise. Diese für die Planung sprechenden Belange gewichtet die Gemeinde stärker, als die von den Bürgern vorgetragenen, gegen die Planung sprechenden Belange.

Nach erneuter Abwägung aller Belange hält die Gemeinde an der bestehenden Planung fest

7. Fazit

Die Begründung für den Bebauungsplan trägt an vielen Stellen nicht und geht zudem von falschen Zahlen und Tatsachen aus. Der Bebauungsplan muss wie oben gefordert überarbeitet werden. Das Verkehrskonzept muss neu erstellt werden. Die gewählten Gemeindevertreter müssen die Möglichkeit erhalten, sich mit der geänderten und in der 2. Auslegung nachgeschobenen Verkehrsuntersuchung auseinanderzusetzen. Bestehende Beschlüsse des Gemeinderats müssen umgesetzt werden.

Die Lasten dieses gigantischen, auf der Grundlage falscher Tatsachen geplanten Projekts tragen sonst die Anwohner und insgesamt die Gautinger Bürgerinnen und Bürger. Sie müssen mit dem Parksuchverkehr fertig werden, sie haben den Verkehr von hunderten Bewohnern, die jeden Morgen mit dem Auto durch die Abkürzung durch die Gartenpromenade Richtung München fahren. Sie haben die Nachteile, weil die Gautinger Infrastruktur für ein solches Großprojekt überhaupt nicht ausgelegt ist und die Gemeinde keine Überlegungen zur angemessenen Anpassung und Ausweitung dieser Verkehrs- und sozialen Infrastruktur anstellt.

Eine Befassung des Gemeinderates mit neueren Gutachten/Unterlagen, so auch mit der Verkehrsuntersuchung, erfolgt im Zusammenhang mit dem nächsten Billigungsbeschluss.

Im neuen Quartier werden mit dem neuen Supermarkt, einer Bäckerei, einer größeren Kinderbetreuungseinrichtung und einer neuen öffentlichen Grünfläche (Anger) bereits neue Infrastruktureinrichtungen geschaffen.

>> Siehe auch Grundsatzbeschlüsse 1-5



Wir fordern die Gemeinde vorsorglich auf, diese Stellungnahme den Gemeinderatsmitgliedern im Wortlaut vorzulegen und nicht nur in Form einer verkürzten und dadurch möglicherweise irreführenden Zusammenfassung im Rahmen der Sitzungs- und Beschlussvorlage.

In der vorliegenden Abwägungstabelle sind die Stellungnahmen hinsichtlich der Einwendungen zur Planung im Wortlaut enthalten und stehen damit den Gemeinderäten zur Verfügung. Zusätzlich ist den Gemeinderäten über das Ratsinformationssystem eine jede Stellungnahme im (ggf. digitalisierten) Original zugänglich.

Beschluss:
Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

10 Stellungnahme vom 12.03.2025

1. Anwohnerzahl:
 Bei einer geplanten Bebauung mit einem großen Wohn- und Geschäftsgebäude nach Nr. 190 Gauting entlang der Ammerseestraße, sowie mit acht Wohnblöcken nach Nr. 189 Gauting (im Süden des Areals Nr. 190), mit einer Wohnfläche von zusammen über 20.000 m² Wohnfläche, zuzüglich eines Supermarkts mit 1.200 m² Fläche, wird von einer zukünftigen Bewohnerzahl in den 300 Wohnungen von ca. 540 Personen ausgegangen.
 Dies scheint mir viel zu niedrig angenommen. Es muss doch damit gerechnet werden, dass – wie üblich bei Neubauvorhaben – überwiegend junge Menschen, die eine erste Wohnung beziehen, junge Paare, die Ortswechsellern eher zugeneigt sind, oder junge Familien, in diese Wohnungen einziehen werden. Daher muss auch einkalkuliert werden, dass aus jungen Alleinstehenden Paare werden, und aus jungen Paaren Familien.
 Für 300 Wohnungen sollte nach meiner Ansicht daher die Bewohnerzahl nochmals überdacht werden. Mir scheinen eher 700-900 Bewohner realistisch, als die bisher angenommenen 540.
 Die Bewohnerzahl wirkt sich jedoch ganz entscheidend auf die Bebauungsplanung, die zu planenden Stellplätze und das Verkehrskonzept aus.
 Da die Anzahl der zukünftigen Bewohner offensichtlich zu niedrig angenommen wurde, wird gebeten, die Planung diesbezüglich nochmals zu überprüfen.

>> siehe Grundsatzbeschluss 4

2. Stellplätze:
 Ein Stellplatzschlüssel von 0,8 oder 1,0 Stellplätzen pro Wohneinheit wird im Bebauungsplan angenommen (Ziff 7.6). Die Satzung der Gemeinde Gauting sieht bisher 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit mit 50-120 m² Wohnfläche in Mehrfamilienhäusern vor. Somit wären für 300 Wohnungen rund 450 Stellplätze vorzusehen.

>> siehe auch Grundsatzbeschluss 3

Hier sollen lt Bebauungsplan Nr. 189 und Nr. 190 aber nur 261 Stellplätze entstehen. Es ist mir nicht nachvollziehbar, weshalb für das hier diskutierte Bauvorhaben ein deutlich niedrigerer Stellplatzschlüssel ausreichend sein soll. Aufgrund der Probleme der Deutschen Bahn ist in näherer Zukunft nicht mit einer Entlastung des Autoverkehrs durch die Schiene zu rechnen. Genau die S-Bahn Linie durch Gauting wird von MVV nach wie vor mit einem 20-Minuten-Takt bedient (andere S-Bahn-Linien verkehren bereits im 10-Minuten-Takt). Der Anschluss über den Expressbus erfolgt nur einmal pro Stunde (und nur werktags), der Anschluss über den regulären Bus ist aufgrund einer langen Fahrzeit für viele Pendler, die ins Münchner Stadtgebiet müssen und nicht nur in die Nachbardörfer, nicht geeignet.

Da Gauting noch immer ländlich geprägt ist, erscheint mir eine Anzahl von durchschnittlich 1,5 Pkw pro Haushalt (viele Haushalte haben 2 Autos, auch 3 Autos sind keine Seltenheit) vernünftig als Planungsgrundlage.

Insofern ist die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze sowohl im Patchway Anger Nord als auch im Patchway Anger Süd viel zu gering.

Es wäre auch zu überlegen, dass der Pkw-Verkehr in einer Wohnanlage mit überwiegend jungem Erstbezug, erst nach ca. 15-20 Jahren sein Maximum erreicht. Dann nämlich, wenn nach den Jahren die vormals kleinen Kinder ins Jugendalter kommen und selbst Pkws und Krafträder anschaffen, die alle Stellplätze benötigen, und auch viel Besuchsverkehr zu erwarten

Zu wenig Stellplätze führen zu zugeparkten Straßen rund um das Bebauungsgebiet, in dem sich bereits jetzt viele Lieferwagen schwer tun, durch die Straßen zu navigieren. Wenn zusätzlich Verkehr anfällt, weil – ähnlich wie im Münchner Stadtgebiet – erstmal ein freier Parkplatz für das Auto gesucht werden muss, kollabiert die Verkehrssituation in Gauting, die bereits jetzt zu Stoßzeiten angespannt ist. Genau diese Parklücken-Jagd mit spontanen Manövern bei gefundener Parklücke ist aber für z.B. spielende Kinder oder Radfahrer gefährlich. Genau diese gibt es aber in den angrenzenden Wohngebieten und wird es auch auf dem Bebauungsareal geben.

Die Planung wäre daher hinsichtlich des Stellplatzschlüssels zu überarbeiten, wobei 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit angemessen erscheinen.

3. Verkehrssituation:

Die verkehrstechnische Untersuchung vom 5.3.2020 bildet die Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans. Diese ist nicht realistisch und veraltet. Es werden nämlich Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 herangezogen, obwohl seitdem der Neubau am Bahnhof entstand (Karls) und das neue Gewerbegebiet Richtung Unterbrunn (bei Penny und Polizei).

Die Bewohner der ca 300 Wohnungen werden erfahrungsgemäß – soweit sie in München arbeiten – den Weg zur Autobahn über das Schulzentrum suchen. Für die Schüler, die teils zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, bedeutet dies ein zusätzliches Risiko, wenn der Verkehr auf ihrem Schulweg noch weiter zunimmt.

>> siehe Grundsatzbeschluss 5



<p>Die Verkehrsfrage ist aber nicht unabhängig von der Bebauungsplanung zu sehen, sondern sollte genau mit dieser zusammen berücksichtigt werden.</p> <p>Daher wäre es wünschenswert, wenn die bisherige Verkehrsplanung von 2019 mit einer aktuellen, die die jetzigen und bestenfalls auch zukünftigen Gegebenheiten berücksichtigt, überarbeitet würde.</p>	
<p>4. Bebauungsplanung:</p> <p>Die geplante Bebauung mit ca. 15 m hohem Bau auf Nr. 189 und Nr. 190 wird deutlich höher als die Bebauung in der nahen Umgebung. Auch wenn zusätzlicher Wohnraum in Gauting benötigt wird, wäre es aus meiner Sicht für alle Beteiligten vorteilhaft, wenn sich die geplante Bebauung in die Umgebung einfügt. Das Ortszentrum kann – wie z.B. Karls – kann gut höher gebaut werden, aber die hohen Mehrfamilienhäuser in der Umgebung (Danziger Straße) zeigen deutlich, dass dies für das Ortsbild nicht vorteilhaft ist. Entsprechend ist die Bebauung in der gesamten Umgebung auch niedriger.</p> <p>Auch diesbezüglich bitte ich, die den Bebauungsplan insbesondere hinsichtlich der Höhe der geplanten Gebäude zu überarbeiten.</p>	<p>>> siehe Grundsatzbeschlüsse 1 und 2</p>
<p>Beschluss:</p> <p>Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.</p>	

<h2 style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;">11 Stellungnahme vom 11.03.2025</h2>	
<p>Die Planung ist zu massiv und so nicht vereinbar mit der Umgebung</p> <p>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 Supermarktfläche festgesetzt. Der geplante Wohnriegel ist aus meiner Sicht erheblich überdimensioniert, zu urban und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung und kleinteilige Bebauung.</p> <p>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.</p> <p>Auch wenn grundsätzlich die Errichtung von Wohnraum in Gauting zu begrüßen ist, ist die Dimension der Baukörper (erneut) zu hinterfragen und zu überprüfen.</p>	<p>>> siehe Grundsatzbeschlüsse 1 und 2</p>



<p>Ich fordere deshalb, dass eine entsprechende Anpassung an die Umgebung erfolgt, was eine Verkleinerung der geplanten Gebäude sowohl in Länge, Höhe als auch Geschoßflächenzahl betrifft.</p>	
<p>4. Es werden zu wenige Stellplätze vorgesehen</p> <p>Die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze ist sowohl im Patchway Anger Nord als auch im Patchway Anger Süd viel zu gering.</p> <p>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 Stellplätze, wie nach Gautinger Stellplatzsatzung rechtlich erforderlich, sollen nur 261 Stellplätze entstehen, also 192 weniger als ansonsten rechtlich erforderlich wären.</p> <p>261 Stellplätze für insgesamt 300 Wohneinheiten sind aus meiner Sicht deutlich zu wenig und diese Planung widerspricht jeglicher Realität.</p> <p>Die Annahme der Stellplatz Zahlen im ausgearbeiteten Mobilitätskonzepts ist unrealistisch.</p> <p>Im kleinstädtischen Bereich haben immer noch sehr viele Haushalte 2 oder Autos.</p> <p>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.</p> <p>Aus meiner Sicht sollte ein Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit geplant werden.</p>	<p>>> siehe Grundsatzbeschluss 3</p>
<p>5. Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen</p> <p>Die angenommene Zahl der Bewohner ist unrealistisch niedrig.</p> <p>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?</p> <p>Objektiv zutreffend erscheint mir hier vielmehr, im nördlichen Teil bei 6.000 m² von circa 250 Bewohnern auszugehen, entsprechend 24qm pro Bewohner. Im südlichen Teil mit 14.000qm Wohnfläche wäre es dann ca. 600 Bewohner. In beiden Arealen zusammen ist also insgesamt von ca. 850 Bewohnern auszugehen.</p> <p>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.</p>	<p>>> siehe Grundsatzbeschluss 4</p>



6. 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 ADA-Gebäude. Der Patchway Anger wird mit Baustelle, Bewohnern und Supermarkt zu erheblichem zusätzlichem 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 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.

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

Insofern ist es hier erforderlich, eine realistische aktuelle Verkehrsplanung unter Berücksichtigung der aktuellen Gegebenheiten anzustellen, bevor eine entsprechende Planung aufgesetzt wird.

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.

>> siehe Grundsatzbeschluss 5

Beschluss:
Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

11.1 Stellungnahme vom 01.07.2025

Die Planung ist zu massiv und so nicht vereinbar mit der Umgebung

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 aus meiner Sicht erheblich überdimensioniert, zu urban

>> siehe Grundsatzbeschlüsse 1 und 2

Die Gemeinde verfolgt hier das Ziel der Innenentwicklung und eine flächensparende Bauweise. Mit der Nachnutzung des bereits versiegelten Geländes des ehem. AOA-Gewerbebetriebs und der Bebauung eines bereits

und sprengt die von Einfamilien- und Doppelhäusern geprägte Umgebung und kleinteilige Bebauung.

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.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass auch unter Klimagesichtspunkten eine derartige Versiegelung sowie derartige Bau Körper zu einer weiteren Erwärmung auch der Umgebung führen. In Zeiten des Klimawandels, in denen es darum geht, die versiegelten Flächen zu reduzieren und Elemente zu schaffen, die eine weitere Erwärmung in uns Bahnen Gegenden verhindern, steht das Projekt in Widerspruch.

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

erschlossenen Gebiets kann gegenüber einer Neuausweisung auf unbebautem Grünland und einer Neuanlage eines Straßennetzes deutlich Versiegelung reduziert werden.

Das bauliche Konzept sieht eine große, unbebaute Grünfläche (Anger) von ca.3.260 qm vor, die geplante Höhenentwicklung von bis zu 5 Geschossen führt ebenfalls zu einer Minimierung der Versiegelung (Entwicklung in die Höhe statt in die Breite).

Im Gebiet selbst werden Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz getroffen wie z.B. Dach- und Fassadenbegrünung, die Pflanzung von Bäu-men 1. und 2. Ordnung, wasserdurchlässigen Bodenbelägen u.v.m..

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 Stellplätze, 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 sind aus meiner Sicht deutlich zu wenig.

Es ist trotz ausgearbeiteten Mobilitätskonzepts unrealistisch. Im kleinstädtischen Bereich haben immer noch sehr viele Haushalte 2 Autos bzw., sofern die entsprechenden Kinder 18 sind, teilweise noch mehr Fahrzeuge. 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.

Eine einfache Besichtigung der Umgebung ohne die Bebauung des Areals zeigt, dass teilweise die Straßen bereits erheblich zugeparkt sind.

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

>> siehe Grundsatzbeschluss 3

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.



<p>Die Bewohnerzahl wird zu niedrig angenommen</p> <p>Die angenommene Zahl der Bewohner (S. 17 der Begründung) ist unrealistisch niedrig.</p> <p>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?</p> <p>Wenn hier anhand sachlicher Kriterien gerechnet würde, würde sie im nördlichen Teil bei 6.000 m² von circa 250 Bewohnern ausgehen müssen, entsprechend 24qm pro Bewohner. Im südlichen Teil mit 14.000qm Wohnfläche wäre es dann ca. 600 Bewohner. In beiden Arealen zusammen ist also insgesamt von ca. 850 Bewohnern auszugehen.</p> <p>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.</p> <p>Ich fordere, dass die Gemeinde eine heute realistische Einschätzung der Bewohnerzahlen zugrundelegt und die Planung anhand dessen überarbeitet</p>	<p>>> <i>siehe Grundsatzbeschluss 4</i></p>
<p>7. Verkehrstechnische Untersuchung nicht realistisch und veraltete Grundlagen</p> <p>Die Verkehrstechnische Untersuchung vom 22.05.2025 bildet die verkehrliche Grundlage des Bebauungsplans.</p> <p>Es werden allerdings weiterhin veraltete Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 herangezogen.</p> <p>Zudem werden in der verkehrstechnischen Untersuchung die zusätzlich zu erwartenden Kfz-Fahrten systematisch heruntergerechnet, um die zusätzliche Belastung niedrig erscheinen zu lassen. Die Berechnungen sind u.a. deshalb unrealistisch, weil mit zu hohen Wohnflächen pro Einwohner (37qm), einer zu niedrigen Anzahl von Fahrten pro Einwohner (4 Fahrten pro Tag) und einem zu niedrigen Anteil des Kfz-Verkehrs der Einwohner (60%) gerechnet wird.</p> <p>Nicht berücksichtigt sind in den zugrundeliegenden Daten von 2019 das KARLS, das es 2019 noch nicht gab, das aber ebenfalls an der Ammerseestraße liegt. Das neue Gewerbegebiet am Pennykreisel (sog. „Handwerkerhof“) sowie die Polizei sind mit Prognosen aus dem Jahr 2019 berücksichtigt, allerdings hätten hierzu neue Verkehrszählungen erfolgen müssen. Der Abzug des sog. gebrochenen Verkehrs bei der Betrachtung ist falsch. Der gebrochene Verkehr belastet zwar nicht das gesamte Straßennetz. Sehr wohl wirkt er aber lokal und führt zu mehr Fahrbewegungen in den Anliegerstraßen, mehr Lärm durch Anfahrten und Abfahrten, mehr Parkdruck sowie Suchverkehr (z.B. für Zubringer, Fahrgemeinschaften, Lieferdienste, Kurzparker). Auch das Sicherheitsgefühl im Fuß- und Radverkehr wird negativ beeinflusst. Gebrochener Verkehr darf also bei der Betrachtung nicht abgezogen werden.</p> <p>Die umliegenden Straßen müssen den gesamten Verkehr des Patchway Anger aufnehmen. Derzeit befinden sich dort eine Wiese und ein Flüchtlingsheim im ehemaligen ADA-Gebäude. Der</p>	<p>>> <i>siehe Grundsatzbeschluss 5</i></p>

Patchway Anger wird mit Baustelle, Bewohnern und Supermarkt zu erheblichem zusätzlichem 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 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.

In der Bürgerveranstaltung am 25.07.2019 wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen für folgende Straßen von den Bürgern gefordert und festgehalten: Hittlstraße, Hildegardstraße, Gartenpromenade, Pötschenerstraße, Paul-Hey-Straße, Danziger Straße. Über diese Maßnahmen setzt die Gemeinde sich ohne weitere Begründung hinweg, indem auf Seite 51 der verkehrstechnischen Untersuchung nur noch ein Teil der genannten Straßen erwähnt wird. Es sind aber für alle angrenzenden Wohnstraßen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung festzulegen.

Mit Beschluss vom 12.3.2024 des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses, Az. Ö/0588/XV.WP, Top Nr. 0211, hat der UEV zudem ausdrücklich beschlossen, dass auch die Gartenpromenade rund um den Patchway-Anger mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung aufgenommen wird. Dies findet sich weder im Bebauungsplan noch in den weiteren Unterlagen. Der Beschluss des UEV ist umzusetzen.

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

Ich fordere daher,

- dass eine neue Verkehrszählung durchgeführt und das Verkehrskonzept mit aktuellen Zahlen realitätsnah und entsprechend der aktuellen Entwicklung neu erarbeitet wird,
- dass verkehrsberuhigende Maßnahmen für alle 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.

Beschluss:

Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.



12 / 12.1 Stellungnahmen vom 11.03.2025 und vom 12.03.2025

I. Grundstückssituation

Unsere Mandantinnen sind gemeinsam Miteigentümerinnen des Grundstücks Fl.Nr. 487/2 der Gemarkung Gauting. Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 105 für den Bereich Hiltlstraße in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.05.2014. Der Bebauungsplan Nr. 105 setzt für das Grundstück unserer Mandantinnen als Art der baulichen Nutzung ein reines Wohngebiet nach § 3 BauNVO fest. Im Bebauungsplan Nr. 105 für den Bereich Hiltlstraße sind für das Grundstück unserer Mandantinnen Fl.Nr. 487/2 zwei Baufenster mit jeweils zugehörigen Nebenanlagen für Garagen eingetragen. Das nördliche Baufenster mit Nebenanlage Garage ist bebaut und wird zu Wohnzwecken genutzt. Das südliche Baufenster mit einer Geschossfläche von 250 m² und zugehöriger Garagenfläche ist noch nicht verwirklicht, soll jedoch alsbald realisiert werden.

Das Grundstück unserer Mandantinnen liegt unmittelbar an der Ammerseestraße, auf deren anderer Seite das Vorhabengrundstück des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 190, das Grundstücks Fl.Nr. 464/6, liegt. Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 190 grenzt unmittelbar an das Grundstück unserer Mandantinnen an, da die Ammerseestraße in vollem Umfang Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist, da die Verkehrsführung auf der Ammerseestraße zur Realisierung der Planung modifiziert werden muss.

Der Bebauungsplan ersetzt insoweit den Bebauungsplan Nr. 105 in dem Bereich der Ammerseestraße.

Wird zur Kenntnis genommen.

Soweit sich die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 105 und 190 überschneiden, wird der Bebauungsplan Nr. 190 als jüngeres Gesetz den Bebauungsplan Nr. 105 im Überschneidungsbereich überlagern, aber nicht aufheben oder ersetzen.

II. Planung

Planungsrechtlich waren die Bereiche der Bebauungspläne Nr. 189 und Nr. 190 bislang durch den Bebauungsplan Nr. 100 für das Gebiet zwischen Danzinger-, Pötschener- und Paul-Hey-Straße überplant. Der Bebauungsplan Nr. 100 wurde am 21.03.2002 als Satzung beschlossen und am 25.07.2002 öffentlich bekannt gemacht.

Für den Bereich des jetzt in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 190 war im Bebauungsplan Nr. 100 ein Gewerbegebiet festgesetzt und für den Bereich des jetzt in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 189 ein Allgemeines Wohngebiet. Während zur Zeit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 100 der gewerbliche Teil bereits realisiert war, wurde der Bereich des Allgemeinen Wohngebietes bis heute nicht realisiert.

Das Vorhabengrundstück für den Bebauungsplan Nr. 190 „Am Patchway-Anger Nord“ wurde früher gewerblich durch die Firma AOA genutzt. Die gewerbliche Nutzung war dabei so angelegt, dass in Richtung Norden, also auch zum Grundstück unserer Mandantinnen ausgerichtet, Büro- und Verwaltungsnutzungen angeordnet waren und der Produktionsbereich im rückwärtigen Grundstücksteil gelegen war. Die gewerbliche Nutzung wurde seit inzwischen mehr als zehn Jahren eingestellt, die Produktion im rückwärtigen Bereich sogar schon länger.

Der Vortrag wird zur Kenntnis genommen.



Der Bereich des Bebauungsplans Nr. 189 „Am Patchway-Anger Süd“ liegt südlich des Vorhabengrundstücks des Bebauungsplans Nr. 190 und ist derzeit eine unbebaute Brachfläche mit Gehölzstrukturen, die der Sukzession überlassen wurde.

Das Planungskonzept für das Gesamtquartier der Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 189 und Nr. 190 basiert auf dem städtebaulichen Konzept, welches im Rahmen eines Planungswettbewerbes entworfen und weiterentwickelt wurde.

Ausweislich der Begründung des Bebauungsplans in Ziffer 5. bauen die zwei Teilbereiche Nord und Süd aufeinander auf, als sich ihre Nutzungen gegenseitig ergänzen. So befinden sich insbesondere für den südlichen Teilbereich die Nahversorgungsnutzungen im nördlichen Teil und für den nördlichen Teil die sozialen Einrichtungen, insbesondere das Mobilitätshub, im südlichen Teil.

Ebenso soll die verdichtete Nutzung im Nordteil, welcher eine GRZ von 0,85 aufweist, durch die lockere Bebauung im Südteil kompensiert werden. Weitere Überschneidungen finden sich im Bereich der Bodenordnung, da Grundstückstausche zwischen den Bereichen Nord und Süd notwendig sind, um die Bebauung zu realisieren. Zudem findet eine gemeinsame Erschließung über die Tiefgarage im Planbereich Nord statt, die auch der Erschließung des Planbereichs Süd dient.

Insoweit vermag die in der Begründung enthaltene Aussage, dass die Planbereiche voneinander unabhängig realisiert werden sollen, nicht zu überzeugen, da sonst städtebauliche Konfliktlösungen, wie etwa der Ausgleich der übermäßigen Bebauungsdichte im Baufeld Nord durch die moderate Dichte im Baufeld Süd, nicht erfolgen können. Umgekehrt fehlt dem Baufeld Süd die Versorgung mit den täglichen Bedarfen, der Infrastruktur und auch der Kinderbetreuung, wenn das Plangebiet Nord nicht realisiert werden könnte.

Die Konstruktion mag dem Umstand geschuldet sein, dass der Nord-Teil des Bebauungsplans als vorhabenbezogener Bebauungsplan und der Süd-Teil als Angebotsbebauungsplan realisiert werden soll. Hier unterliegt die planende Gemeinde jedoch einem Fehlglauben, da es ohne Weiteres auch im Rahmen eines einheitlichen Bebauungsplans möglich gewesen wäre, für den Nord-Teil entsprechende Bauverpflichtungen gegenüber dem Eigentümer zu vereinbaren, die letztlich mit dem Inhalt des Durchführungsvertrages im vorhabenbezogenen Bebauungsplan identisch sind. Damit hätte sich mit einer einheitlichen Planung sicherstellen lassen, dass das Gesamtkonzept, welches Gegenstand des städtebaulichen Wettbewerbes war und aufeinander aufbaut, auch dem Grunde nach realisiert werden kann.

Hier missversteht der Einwander die Begründung. Die beiden Pläne sind aufeinander abgestimmt und durch das städtebauliche Konzept des Planungswettbewerbs miteinander verknüpft. Es ist vorgesehen, dass auch die Umsetzung der Baurechte in abgestimmter Form erfolgen soll (z.B. städtebaulichvertragliche Regelungen). Es handelt sich jedoch um zwei an sich selbständige Bebauungspläne, die auch unabhängig voneinander umgesetzt werden könnten.

Die Umsetzung des Gesamtkonzeptes ist auch in der hier vorliegenden Form möglich und realisierbar. Der „Nordteil“ lässt sich mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zielgerichteter und mit den Vorteilen des § 12 BauGB, insbes. Abs. 3a und 6, besser umsetzen. Der „Südteil“ weist eine anderer Eigentümerstruktur auf – hier ist ein Angebotsbebauungsplan mit begleitenden städtebaulichen Verträgen nach der Zielvorstellung der Gemeinde besser geeignet.

III. Stellungnahme

Die Stellungnahme bezieht sich auf beide Bebauungspläne, also Nr. 189 „Am Patchway-Anger Süd“ und den vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 190 „Am Patchway-Anger Nord“, da die Bebauungspläne eine Vielzahl von gegenseitigen Abhängigkeiten und Inhalten aufweisen, die letztlich in der gemeinsamen Begründung, dem gemeinsamen Verkehrs- und Lärmschutzgutachten sowie der artenschutzrechtlichen Prüfung zum Ausdruck kommen.

Der Vortrag wird zur Kenntnis genommen.



<p>1. Bebauungsplan Nr. 189 „Am Patchway-Anger Süd“</p> <p>Mit dem Bebauungsplan Nr. 189 werden Brachflächen mit Gehölzstrukturen, die derzeit innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 100 liegen und seit dessen Bekanntmachung im Jahr 2002 nicht realisiert worden sind, einer neuen bauplanungsrechtlichen Regelung zugeführt.</p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB. Durch den Bebauungsplan sollen Wohnnutzungen im größeren Umfang als Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO zugelassen werden. Die Fläche des Bebauungsplans beträgt 21.025 m².</p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB ist unzulässig, da hier eine Außenbereichsfläche überplant wird, für die die Anwendung des beschleunigten Verfahrens grundsätzlich ausgeschlossen ist. Die Tatsache, dass für den Bereich bereits ein Bebauungsplan vorliegt, der grundsätzlich vollzogen werden könnte, ändert daran nichts, da mit dem Bebauungsplan Nr. 189 neues Baurecht geschaffen wird, welches eben nicht mit dem bestehenden Baurecht vergleichbar ist.</p>	<p>Es ist richtig, dass die für das Verfahren nach § 13a BauGB relevante Grundfläche die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, zusammen zu rechnen sind. Ein derartiger Zusammenhang ist bei den B-Plänen Nr. 189 und Nr. 190 anzunehmen. Bei der Ermittlung der Grundfläche sind nach § 19 Abs. 4 S. 2 BauNVO zulässige Überschreitungen aber nicht mitzurechnen. Daher liegen die beiden Bebauungspläne mit der festgesetzten GR von 13.400 qm unter den 20.000qm.</p> <p>Weiter ist festzustellen, dass es für die Anwendbarkeit des § 13a BauGB darauf ankommt, ob die zu überplanende Fläche auf Basis des faktisch Vorhandenen dem Siedlungsbereich zuzuordnen ist oder nicht. Der Begriff des „Siedlungsbereichs“ ist nicht zwingend mit dem Begriff des „Innenbereichs“ gleichzusetzen.</p> <p>Die Oberverwaltungsgerichte haben mehrfach entschieden, dass eine sogenannte Außenbereichsinsel ebenfalls im Verfahren nach § 13a BauGB überplant werden kann, wenn diese dem „Siedlungsbereich“ zuzurechnen ist.</p> <p>Diese Rechtsprechung der Oberverwaltungsgerichte wurde jüngst durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25.04.2023, Az. 4 CN 5.21, bestätigt. Das Bundesverwaltungsgericht führt hierzu aus, dass der Siedlungsbereich durch eine Bebauung gekennzeichnet werde, die nicht nur vereinzelt ist, sondern den Eindruck einer jedenfalls lockeren Zusammengehörigkeit erweckt. Der Siedlungsbereich reicht über den „im Zusammenhang bebauten Ortsteil“ im Sinne von § 34 Abs. 1 BauGB hinaus. Flächen – egal ob bebaut oder unbebaut – die innerhalb der bebauten Ortslage zu liegen kommen, sind unabhängig von der Abgrenzung von Innen- und Außenbereich und folglich ungeachtet der Einordnung als sogenannter Außenbereichsinsel typischerweise Teil des Siedlungsbereichs,</p> <p>der vorrangig für eine Überplanung im Sinne einer städtebaulichen Entwicklung in den Blick genommen werden soll und im Interesse der Schonung der freien Landschaft durch Vermeidung einer weiteren Versiegelung von den verfahrensmäßigen Erleichterungen des § 13a BauGB profitieren soll, so dass Bundesverwaltungsgericht im zitierten Urteil.</p> <p>Demzufolge geht die Gemeinde davon aus, dass die Fläche hier nach § 13a BauGB überplant werden kann.</p>
<p>2</p> <p>Erschwerend kommt im vorliegenden Fall hinzu, dass für den Bebauungsplan Nr. 100 keine Umweltprüfung durchgeführt wurde, da diese erst durch das EAG Bau 2004 in das BauGB</p>	<p>Beide Bebauungspläne werden im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt (vgl. hierzu schon oben). Nach § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB iVm. § 13 Abs. 2 und 3 S. 1 BauGB ist damit keine Umweltprüfung und kein Umweltbericht erforderlich. Nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB bedarf es keiner</p>



<p>verpflichtend aufgenommen wurde. Somit kann für die Überplanung des Bebauungsplans Nr. 189 nicht auf die vorherige Durchführung einer Umweltprüfung verzichtet werden.</p> <p>Die Fortführung des Bebauungsplans Nr. 189 wäre somit wegen fehlender Umweltprüfung, unzureichender Beteiligung nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB, fehlendem Umweltbericht und nicht ermitteltem und nicht erbrachtem Ausgleich nach § 1a Abs. 3 BauGB rechtswidrig.</p> <p>Für den Bebauungsplan Nr. 190 bedeutet dies, dass mit Wegfall des Bebauungsplans Nr. 189 kein Ausgleich für die übermäßig dichte Bebauung mit einer GRZ von 0,85 möglich ist und der Bedarf an Nahversorgungsnutzungen nicht in dem Umfang gegeben ist, wie er vom Bebauungsplan angenommen wurde. Darüber hinaus wird die Bodenordnung wegen der Verflechtung mit dem Plangebiet Süd nicht mehr möglich sein.</p> <p>2. Daher ist auch das Planungskonzept für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 190 „Am Patchway-Anger Nord“ zu hinterfragen, insbesondere hinsichtlich der Größe der gewerblichen Nutzungen und der Nahversorgungsnutzungen.</p>	<p>Ausgleichsfläche. Das Verfahren nach §§ 3, 4ff. BauGB wird nach den Vorgaben des Gesetzes durchgeführt.</p>
<p>2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 190 „Am Patchway-Anger Nord“</p> <p>Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 190 weist diverse Fehler auf, die im Ergebnis zu untragbaren Planungsergebnissen führen.</p> <p>Grundsätzlich ist vorab anzumerken, dass die Planung im Vergleich zur bestehenden umgebenden Bebauung vollkommen überdimensioniert ist. Nach der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 190 sollte die Planung eine Bebauung ermöglichen, die sich in die nähere Umgebung einfügt. Hiervon ist nichts zu erkennen, da sowohl die Dichte als auch die Höhe der Bebauung gegenüber dem Bestand der ehemals gewerblich genutzten Gebäude nochmals gesteigert wurden. Nachdem der gewerbliche Bestand bereits ein städtebaulicher Fremdkörper war, wird mit der Planung eine städtebauliche Fehlentwicklung weiter perpetuiert.</p> <p>Die Höhe der baulichen Anlagen im Bereich des Bebauungsplans Nr. 190 stellt sich gegenüber der kleinteiligen Bebauung auf der gegenüberliegenden Seite der Ammerseestraße erdrückend dar.</p> <p>Die Dichte und die Nutzungsart als Nahersorgungsbereich führen zudem dazu, dass erhebliche städtebaulich untypische Unruhe in die anliegenden Gebiete - wie das reine Wohngebiet, in dem das Grundstück unserer Mandantinnen liegt - getragen wird. Dabei macht der Zu- und Abfahrtsverkehr nicht an den Grenzen des Plangebietes halt, sondern erfasst auch die umliegenden Straßen, die sowohl für den Park-Suchverkehr als auch als Schleichwege genutzt werden. Der viel zu gering angesetzte Stellplatzschlüssel, der wie unten gezeigt, nicht gerechtfertigt ist, erschwert dies nochmals deutlich. Daher widerspricht eine solche Planung dem Trennungsgebot des § 50 BImSchG, da gerade bei der vollständigen Neukonzeption des Gebietes auf die gegenseitige Verträglichkeit der Gebiete zueinander zu achten ist.</p> <p>a) Vorhabenbezug</p> <p>Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 190 „Am Patchway-Anger Nord“ überplant das Gebiet als vorhabenbezogener Bebauungsplan durch die Festsetzung eines Sondergebietes nach § 11</p>	<p>>> Siehe auch Grundsatzbeschlüsse 1 und 2</p> <p>Der Gemeinde ist bewusst, dass bei Ausnutzung der Baurechte zusätzlicher Verkehr im Umgriff des Bebauungsplanes entstehen wird. Wie die hierzu angestellten Untersuchungen – insbesondere Verkehrsgutachten/Verkehrskonzept – zeigen, werden aber die Zumutbarkeitsgrenzen nicht überschritten. Ein Zielerreichung ohne diese zunehmende „Unruhe“ ist leider nicht möglich. Da die Gemeinde die für die Planung sprechenden Belange aber höher gewichtet, als die hier vorgetragenen Belange der Nachbarn, wird an der Planung festgehalten, die Beeinträchtigungen sind als zumutbare Beeinträchtigungen hinzunehmen.</p>

BauNVO. Dabei macht der vorhabenbezogene Bebauungsplan von der Möglichkeit nach § 11 Abs. 3a BauGB Gebrauch, unter Festsetzung eines allgemeinen Baugebietes das Vorhaben durch den Durchführungsvertrag zu spezifizieren. Dementsprechend wurde im Bebauungsplan unter Ziffer 2.2 festgesetzt, dass nur die Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.

Da in einem solchen Fall bei Änderung des Durchführungsvertrages keine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen ist, muss die mögliche Wirkung der Planung nach außen durch die getroffenen Festsetzungen hinreichend konkretisiert und abschätzbar sein. Dies ist vorliegend nicht gegeben.

Der Bebauungsplan setzt als zulässige Nutzungen Wohnen, Gemeinbedarf, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke (ABZ), Büro, Verwaltung sowie Coworking, Lebensmittel-Vollsortimenter bis zu 1.200 m² Verkaufsfläche, Tagescafé und Flächen für eine Leihstation fest.

Durch diese Festsetzung wird nicht eingeschränkt, in welchem Umfang die jeweiligen Nutzungen zulässig sind. Da nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts davon auszugehen ist, dass eine Beschränkung der Zahl der zulässigen Vorhaben mangels Rechtsgrundlage unwirksam ist und dementsprechend die Gemeinde Gauting unter Berücksichtigung dieser Rechtsprechung die Festsetzung zu zulässigen Lebensmittel-Vollsortimentern so gemeint hat, dass nicht ein Lebensmittel-Vollsortimenter zulässig ist, sondern mehrere Lebensmittel-Vollsortimenter mit 1.200 m² Verkaufsfläche, hätte zwingend eine Flächenbegrenzung durch Planeintrag erfolgen müssen, um sicherzustellen, dass nicht beliebig viele Lebensmittel-Vollsortimenter innerhalb des Geltungsbereichs errichtet werden dürfen. Ebenso verhält es sich für den Anteil der gewerblichen Nutzungen wie Büro, Verwaltung und Coworking, für die jegliche Angabe des maximalen Umfangs innerhalb des Bebauungsplans fehlt. Alleine die Tatsache, dass die Vorhabenpläne mit ausgelegten waren, ändert hieran nichts, da diese aus dem Plan heraus nicht als Bestandteil des Bebauungsplans gekennzeichnet sind und somit ohne Weiteres außerhalb eines Beteiligungsverfahrens nachträglich geändert werden können.

Nachdem jedoch die einzelnen Nutzungen zur Grundlage des Verkehrsgutachtens sowie auch des Schallgutachtens gemacht wurden, ohne dass sichergestellt ist, dass auch nur diese Nutzungen oder vergleichsweise intensive Nutzungen realisiert werden können, liegt ein schwerwiegender Ermittlungsfehler der essenziellen Grundlagen vor, der die Verkehrsuntersuchung wie auch das schalltechnische Gutachten gegenstandslos werden lässt.

Nachdem durch den Bebauungsplan die Breite der möglichen Nutzungen nicht entsprechend der planerischen Begutachtung eingeschränkt werden kann, kann keine angemessene Abwägung der Auswirkungen des Bebauungsplans durchgeführt werden.

Auf der vorliegenden Basis kann der Plan nicht die notwendige Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB treffen.

Zur Qualität der Vorhabenpläne ist zu bemerken, dass diese für eine Prüfung im digitalen Beteiligungsverfahren nicht geeignet sind. Auf den Plänen ist zwar ein Maßstab vermerkt, dieser

Es ist richtig, dass Grundlage für die Abwägung der Bebauungsplan selbst ist. Dies wird von der Gemeinde berücksichtigt. Soweit jedoch – wie bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan üblich – eine projektbezogene Bauleitplanung erfolgt, kann dies in der Abwägung mitberücksichtigt werden. Darf die Gemeinde aufgrund der Durchführungsverpflichtung im (abzuschließenden) Durchführungsvertrag davon ausgehen, dass ein bestimmtes Vorhaben umgesetzt wird, so kann auch dies in der Abwägung berücksichtigt werden. Im Zusammenhang u.a. mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes und dem Zuschnitt des Bauraumes kann die Gemeinde hier davon ausgehen, dass auch dauerhaft nur eine Verkaufsfläche von 1.200 qm für einen Lebensmittel-Vollsortimenter im Umgriff des Bebauungsplanes genutzt wird. Auch für die weiteren Nutzungen kann dies so angenommen werden.

hilft jedoch bei einer pdf-Datei nicht weiter, da nicht bekannt ist, auf welchem Format die Datei auszudrucken ist. Daher können Vermaßungen weder dem Plan entnommen noch überprüft werden. Nachdem die umliegenden Grundstücke aus der Planzeichnung entnommen wurden, kann somit auch keine Relation erkannt werden, die eine Abschätzung der Wirkungen des Vorhabens ermöglicht.

Die Pläne enthalten Maßketten und Höhenkoten, damit sind die Pläne ausreichend prüffähig. Auch gibt es bei bestimmten pdf-Programmen (z.B. Adobe Acrobat) die Möglichkeit Strecken aus digitalen Plänen zu messen.

b) Verkehrsgutachten

Das Verkehrsgutachten ist an mehreren Stellen defizitär.

- Fehlerhaft ist bereits die Herangehensweise bei Verwendung der Verkehrszahlen aus dem Jahr 2019, da diese für das Jahr 2025 nicht mehr repräsentativ sind. Hinzu kommt, dass aufgrund der alten Verkehrszahlen von 2019 auf die Verkehrsvorausberechnung Bayern 2012 zurückgegriffen wurde, die ebenfalls bereits veraltet ist. Seit dem Jahr 2019 hat sich die verkehrliche Situation, insbesondere das Verkehrsaufkommen als solches als auch die Verteilung des Verkehrs auf die Tageszeiten sowie der Umfang des Lieferverkehrs, deutlich verändert. Daher können die herangezogenen Verkehrszahlen von 2019 sechs Jahre später nicht mehr als Planungsgrundlage verwendet werden.
- Fehlerhaft sind weiter die im Verkehrsgutachten zugrunde gelegten Ansätze für die tatsächliche Verkehrserzeugung. Hierbei hat das Gutachten etwa für den Vollsortimenter einen Anteil für den motorisierten Individualverkehr von 60 % und für den Kindergarten einen Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 50 % angenommen. Weiter hat das Gutachten für den Wohnungsbau einen Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 70 % angesetzt.

Offenbar beruhen sämtliche Ansätze - wie die Begründung zum Bebauungsplan ausführt - darauf, dass ein qualifiziertes Mobilitätskonzept durchgeführt wird, welches zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs führt. Nirgends im Bebauungsplan wird jedoch ausgeführt, wie das Mobilitätskonzept tatsächlich aussehen soll und welche konkrete Absenkung des motorisierten Individualverkehrs durch das Mobilitätskonzept möglich ist.

Das Mobilitätskonzept, welches als Power-Point-Präsentation angefügt ist, geht selbst davon aus, dass es sich etwa bei CarSharing-Plätzen um rechnerische Werte handelt, die tatsächlich nicht realistisch sind. Nachdem als Referenzprojekt für das Mobilitätskonzept auf die Prinz-Eugen-Kaserne München verwiesen wird, sollte erwähnt werden, dass das städtebauliche Umfeld in keiner Weise mit Gauting vergleichbar ist. Es fehlt in Gauting an einem qualifizierten ÖPNV, der den Verzicht auf das Auto ermöglicht. Die Wege des täglichen Lebens sind wegen der topografischen Lage nicht ohne Weiteres mit dem Fahrrad zu bewältigen. Somit bleibt vollkommen unklar, wie die im Gutachten angesetzten Anteile des motorisierten Individualverkehrs tatsächlich durchgesetzt werden sollen und wie das Mobilitätskonzept aufrechterhalten werden soll. Dies gilt erst recht dann, wenn der

>> siehe auch Grundsatzbeschluss 5

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 wurden östlich des Kreisverkehrs auf der Ammerseestraße ca. 5.850 Kfz/24h gezählt. Zwischen diesen beiden Zählstellen befinden sich lediglich die Einmündungen der Andechsstraße, Wessobrunner Straße, Forstweg und Ulmenstraße. Dies zeigt, dass die Belastung der Ammerseestraße auch im Jahr 2024 auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2019 liegt, trotz Zunahme der Einwohner.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens im Jahr 2020 war dies der letzte vorliegende Stand der Bevölkerungsvorausberechnung. Der Einwohnerstand ist aber selbstverständlich von 2019.

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. RMMSW Repräsentativbefragung

>> siehe Grundsatzbeschluss 3

Bereich des Bebauungsplans Nr. 189 „Am Patchway-Anger Süd“ nicht realisiert werden kann, da die Planung an zu beachtenden Umweltbelangen scheitert.

- Ebenso ist die Planung fehlerhaft, soweit für die Differenzabschätzung zwischen dem Ist-Fall und dem Plan-Fall auf den Ist Fall bei vollständiger Realisierung des Bebauungsplans Nr. 100 abgestellt wird. Dies berücksichtigt weder den Umstand, dass der Bebauungsplan Nr. 100 für den Wohnteil nie realisiert wurde und offensichtlich auch nicht realisierungsfähig ist, noch berücksichtigt dies den Umstand, dass der Gewerbebetrieb im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 190 schon seit mehr als zehn Jahren brachliegt und somit für eine Wiedernutzung des Grundstückes nach den Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur nachprägenden Wirkung nach fünf Jahren nicht mehr davon ausgegangen werden kann, dass die frühere Nutzung nochmals aufgenommen wird. Offensichtlich besteht keine Nachfrage nach Gewerbe an dieser Stelle.

Somit hätte richtigerweise als Ist-Situation die derzeit vorgefundene Situation berücksichtigt werden müssen und nicht ein hypothetischer Zustand, der nicht mehr realisierbar ist. Somit ist die Angabe der prozentualen Änderung der Verkehrsbeziehung auf den umgebenden Straßen, insbesondere der Ammerseestraße, in Relation zum Ist-Zustand überhaupt nicht untersucht worden und kann somit auch nicht zum Gegenstand der Abwägung gemacht werden. Das Verkehrsgutachten ist insoweit zu überarbeiten.

- Der Verkehrsgutachter weist darauf hin, dass das Plangebiet in der jetzigen Form nicht ausreichend an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden ist. Es wird daher im Gutachten (Seite 38) vorgeschlagen, eine weitere Haltestelle zu errichten. Die Bushaltestelle ist im Vorhaben- und Erschließungsplan verbindlich und konkret verortet. Die festgesetzte Lage der Haltestelle liegt auf voller Länge an der südlichen Grundstücksgrenze unserer Mandantinnen. Die Lage der Bushaltestelle berücksichtigt jedoch weder die im Bebauungsplan Nr. 105 für das Grundstück unserer Mandantinnen festgesetzte Garagenzufahrt noch das Bedürfnis, offene Stellplätze für die Bebauung des südlichen Baufensters zu errichten. Nachdem der Bebauungsplan Nr. 105 unter Ziffer 6.4 vorschreibt, dass Garagen nur innerhalb der hierfür vorgesehenen Bereiche zulässig sind, können unsere Mandantinnen auch nicht auf einen geeigneten Ersatzstandort für die Garage zurückgreifen. Gegen etwaige bauliche Maßnahmen oder Verkehrseinschränkungen durch die Errichtung der Haltestelle an der im Gutachten vorgesehenen Stelle werden sich unsere Mandantinnen somit zur Wehr setzen.

Es wird daher b e a t r a g t, für die Bushaltestelle einen alternativen Standort zu suchen. Aus unserer Sicht kommt hierzu der Bereich zwischen Ammerseestraße Haus Nr. 56 und Hildegardstraße Haus Nr. 36 oder vor dem Anwesen Gartenpromenade Haus Nr. 57 am besten in Frage, da hier jeweils über einen breiten Bereich hinweg die Haltestelle auch mit Hochborden errichtet werden kann, ohne dass hierfür eine Zufahrt zur Straße entschädigungspflichtig beseitigt werden müsste. Sowohl die Anwesen Gartenpromenade Haus Nr. 57 und Hildegardstraße Haus Nr. 36 haben ihre Erschließung von den jeweiligen Seitenstraßen her

Die Gegenüberstellung mit dem alten B-Plan zeigt auf, welcher Verkehr durch die Änderung des B-Plans entsteht. Bei Umsetzung des bestehenden B-Plans wäre dabei bereits im Bestand ein erhöhtes Verkehrsaufkommen möglich.

Der Bebauungsplan Nr. 100 ist im Jahr 2002 in Kraft getreten und nicht aufgehoben worden. Die Realisierung des Baurechtes aus dem Bebauungsplan Nr. 100 wäre damit jederzeit möglich und kann somit als Grundlage herangezogen werden. Maßgeblich ist insoweit auch nicht die Betriebsaufgabe des Gewerbebetriebes, sondern die Tatsache, dass ein in Kraft getretener Bebauungsplan Baurechte festsetzt, die von Eigentümer bzw. von Berechtigten ohne weiteres Zutun der Gemeinde genutzt werden könnten. Die Eigentümer haben gegenüber der Gemeinde zu erkennen gegeben, dass sie die auf Basis des Bebauungsplanes Nr. 100 zugeteilten Baurechte ausnutzen werden, sollte das Ergebnis des städtebaulichen Planungswettbewerbs nicht durch die Bebauungspläne Nr. 189 und 190 umgesetzt werden.

Das Staatliche Bauamt beabsichtigt, die Ammerseestraße zu erneuern, innerhalb der Straßenplanung ist die Bushaltestelle dort vorgesehen, auf vorhandene Einfahrten und planungsrechtlich zulässigen Einfahrten wurde Rücksicht genommen.

Der Antrag auf Verlegung der Bushaltestelle liegt dem gemeindlichen Tiefbau bereits vor. Im Rahmen der weiteren Planung und Ausführung der Straßenerneuerung der Ammerseestraße wird zusammen mit den Planungsbeteiligten die Lage der Bushaltestelle überprüft. Sofern rechtliche Anforderungen und sonstige öffentliche Belange eine Verlagerung zulassen, soll dies ermöglicht werden.

Bei der Verortung der Lage der Bushaltestelle im Verkehrsgutachten handelt es sich um eine symbolische Darstellung.

>> Siehe auch Grundsatzbeschluss 5

und nicht von der Ammerseestraße, auf die unsere Mandantinnen angewiesen sind. Der Supermarkt sowie die anliegend geplanten Nutzungen wie Kindergarten, Mobilitätszentrum und Tagescafé sind zudem von einer Haltestelle vor dem Anwesen Gartenpromenade Haus Nr. 57 schneller und einfacher zu erreichen.

c) Immissionsschutzgutachten

Auch das Immissionsschutzgutachten ist an mehreren Stellen defizitär.

- Der gravierendste Fehler des Gutachtens besteht darin, dass auf dem Grundstück unserer Mandantinnen kein Immissionsort für die Prüfung der Geräuschbelastung durch die Planung gesetzt wurde. Bei dem nicht bebauten Baufeld auf dem Grundstück Fl.Nr. 487/2 handelt es sich um den nächst gelegenen Immissionsort, da auf diesem unbebauten Grundstücksteil eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten ist (Nr. 2.3 TA Lärm). Der Anhang der TA Lärm bestimmt insoweit in Ziffer A.1.3, dass die maßgeblichen Immissionsorte bei unbebauten Flächen an dem am stärksten betroffenen Rand der Fläche, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen erstellt werden dürfen, zu berücksichtigen sind. Ziffer A.1.3 der TA Lärm enthält insoweit bewusst als Bezugspunkt die „Flächen“ und nicht etwa die Baugrundstücke, womit klargestellt ist, dass nicht auf den Bestand, sondern auf die bauplanungsrechtliche Ausweisung von Flächen für die Bewertung zurückzugreifen ist. Dies ist vorliegend nicht geschehen, obwohl der unbebaute Bereich des im Bebauungsplan Nr. 105 ausgewiesenen Bauraums näher am Plangebiet liegt als die im immissionsschutzrechtlichen Gutachten verwendeten Immissionsorte IO 1, IO 2, IO 3 und IO 4. Zudem sind an dem auf dem Grundstück unserer Mandantinnen zu setzenden Immissionsort auch am ehesten Schallreflexionen durch die Fassade des Vorhabengebäudes zu erwarten.

Nachdem an den Immissionsorten IO 1 bis IO 4 bereits Nachtpegel von bis zu 32 dB(A) allein durch die gewerbliche Nutzung innerhalb des Bebauungsplans Nr. 190 errechnet wurden, der zulässige Immissionsrichtwertanteil bei 35 dB(A) liegt und der Immissionsort auf dem Grundstück unserer Mandantinnen wesentlich näher an der Schallquelle liegt, ist davon auszugehen, dass die Immissionsrichtwerte auf dem Grundstück unserer Mandantinnen nicht eingehalten werden. Hinzu kommt insoweit, dass die Vorbelastungssituation nicht einmal untersucht wurde.

Nachdem unter Zugrundelegung des Vorhabenplans bereits von einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte auf dem Grundstück unserer Mandantinnen auszugehen ist, zeigt sich besonders deutlich, dass die Begrenzung der gewerblichen Nutzungen im Sondergebiet essenziell ist für die Beurteilung der Immissionsbelastung durch die Planung. Wegen der fehlenden Beschränkung der gewerblichen Nutzung innerhalb des Sondergebietes ist somit davon auszugehen, dass die Immissionsrichtwerte deutlich überschritten werden.

Auf dem Grundstück Flur-Nr. 487/2 ist gemäß bestehendem Bebauungsplan ein weiteres Baufeld für ein Wohngebäude ausgewiesen. Hierzu wird wie folgt Stellung genommen werden:

Gewerbegeräusche:

Die höchsten Geräuschimmissionen sind jeweils im Nahbereich der Zufahrt im Westen (mit Parkplatz etc.) und der Zufahrt zur Ladezone im Osten zu erwarten. Es wurden an der Südgrenze des Baufensters auf Flur-Nr. 487/2 zwei Immissionsorte betrachtet, einer am westlichen und einer am östlichen Rand. In einer ergänzenden Berechnung wurden für diese Immissionsorte die Beurteilungspegel der Gewerbegeräusche analog der Berechnungen in Bericht M154854/02 vom 09.01.2025 ermittelt mit folgendem Ergebnis:

Flur-Nr. 487/2 West: $L_{r,Tag/Nacht} = 41,7 \text{ dB(A) tags/ } 30,8 \text{ dB(A) nachts}$
Flur-Nr. 487/2 Ost: $L_{r,Tag/Nacht} = 41,6 \text{ dB(A) tags/ } 30,9 \text{ dB(A) nachts}$

Damit liegen die Werte unterhalb der für die Immissionsorte 1002 und 1003 ermittelten Beurteilungspegel und halten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm (50 dB(A) tags/ 35 dB(A) nachts) sicher ein. Eine gewerbliche Geräuschvorbelastung der Nachbarschaft ist nicht gegeben, da die umliegende Bebauung in Reinen Wohngebieten liegt, in denen keine geräuschrelevanten Betriebe zulässig sind.

Verkehrsgeräusche:

Die angesprochene, mögliche Pegelerhöhung der Verkehrsgeräusche durch Reflexion an den Plangebäuden wurde ergänzend berechnet. Die Pegelerhöhung zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall beträgt unter Berücksichtigung der Schallreflexionen am Plangebäude für das Baufenster auf Flur-Nr. 487/2 weniger als 1 dB. Es sind somit nach Kapitel 7.4 der TA Lärm keine organisatorischen Maßnahmen zur Geräuschreduzierung erforderlich.

Betriebskonzept/ Betriebszeiten:



- Weiter ist das Gutachten fehlerhaft, wenn es davon ausgeht, dass zur Nachtzeit keine aktive Nutzung der Gewerbebetriebe und keine Anlieferung stattfindet. Insoweit wird auf ein Betriebskonzept zurückgegriffen, dass jedoch inhaltlich im Bebauungsplan nicht verankert ist. Es ergibt sich weder durch Festsetzung im Bebauungsplan noch sonstige Reglementarien eine Einschränkung der Nachtnutzung. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass wegen der fehlenden Vorhabenbindung Nutzungen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig sind, die typischerweise auch zur Nachtzeit stattfinden. Hierfür hätte im vorhabenbezogenen Bebauungsplan auf die Festsetzung von konkreten Betriebszeiten zurückgegriffen werden können oder eine Kontingentierung nach DIN 45691.
- Als fehlerhaft erweist sich auch der Ansatz der geräuschverursachenden Nutzung in den Ruhezeiten. Von den angesetzten zehn Lieferfahrten wurden lediglich drei in die Ruhezeiten gelegt, obwohl zuvor beschrieben wurde, dass der meiste Anlieferverkehr zwischen 06:00 und 10:00 Uhr vormittags stattfindet. Im Sinne einer Worst-Case-Abschätzung hätten sämtliche Lieferfahrten, die in dem Zeitraum angesetzt sind, auch innerhalb der Ruhezeiten berechnet werden müssen. Aufgrund der voraussichtlichen Überschreitung der Immissionsrichtwerte wirkt sich der Fehler auch maßgeblich aus, weil hiermit eine weitere Lärmbelastung auf dem Grundstück unserer Mandantinnen zu erwarten ist.

In dem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Ansatz von zehn Lieferfahrten wohl nicht realistisch sein dürfte. Die Vertreter des Vorhabenträgers haben hierzu in der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom September 2024 ausgeführt, dass es sich tatsächlich um 20 Lieferfahrten handelt. Diese Unstimmigkeit wurde sogar in der Presseberichterstattung aufgenommen. Gleichwohl wurde der Ansatz von zehn Fahrten ohne weitere Begründung aufrechterhalten.

- Als fehlerhaft stellen sich die im Immissionsschutzgutachten verwendeten Flächen- und Linienschallquellen dar. Insbesondere der Rangierbereich für die Anlieferung durch LKW ist zu klein angesetzt.
- Zuletzt erweisen sich die angesetzten Verkehrszahlen als fehlerhaft, da das Immissionsschutzgutachten die Werte übernommen hat, die das Verkehrsgutachten hierfür geliefert hat. Wie oben bereits dargestellt, sind die Werte aus dem Verkehrsgutachten jedoch fehlerhaft ermittelt, womit dementsprechend auch die Berechnung des Straßenverkehrslärms fehlerhaft ist.

Regelungen dazu werden im Durchführungsvertrag getroffen.

Anzahl und zeitliche Verteilung der Anlieferungen:
Die angesetzte Anzahl sowie deren tageszeitliche Verteilung wurden uns von den Vorhabensträgern zur Verfügung gestellt, die Gemeinde hat im August 2025 nochmals eine aktuelle Abfrage durchgeführt, wonach mit 10 Anlieferungen zu rechnen ist. Auch nach den Erfahrungen des Schallgutachters an vergleichbaren Märkten liegen 10 Anlieferungen (Hinfahrt / Rückfahrt = 20 Fahrten) pro Tag an der obersten Grenze. Es wurden alle Anlieferungen, die nach den zur Verfügung gestellten Angaben ab 06:00 Uhr möglich sind, in der Ruhezeit von 06:00 bis 07:00 Uhr angesetzt. Es wurde somit eine worst-case- Situation zugrunde gelegt.

Angesetzte Flächen- und Linienschallquellen:
Die Lkw werden anhand der im VEP dargestellten Schleppkurven auf das Gelände einfahren, nach Süden an der Lade-Einfahrt vorbeifahren, rückwärts in diese hineinstoßen und nach der Entladung vorwärts wieder ausfahren ohne weiteres Rangieren bis auf die Ammerseestraße. Der angesetzte Rangierbereich umfasst annähernd die gesamte befahrbare Fläche. Die Zufahrt von der Ammerseestraße wurde zusätzlich als Linienschallquelle modelliert.

Das Gutachten geht zu Recht von einem realistischen Betrieb der im Plangebiet zulässigen Nutzungen aus. Hinzu kommt, dass für die Nachbarn unzumutbare Lärmauswirkungen im Baugenehmigungsverfahren nicht genehmigungsfähig sind.

d) Artenschutz

Der Artenschutz wurde im Rahmen der Planung durch die saP des Büros PAN vom 31.01.2021 bearbeitet. Hierbei wurde auf die Kartierung im Jahr 2020 zurückgegriffen. Diese Kartierung kann inzwischen nicht mehr verwendet werden, da sich der Umweltzustand kontinuierlich verändert und insbesondere die Eignung der vorhandenen Gebäudestrukturen für etwa Fledermäuse oder Reptilien mit zunehmendem Leerstand in den rückwärtigen Produktionsgebäuden und Lagern

Es ist richtig, dass der Artenschutz erst bei Umsetzung relevant wird – der Eingriff erfolgt mit Umsetzung der Maßnahme und nicht mit der Rechtskraft der den Eingriff zulassenden Planung.



<p>zunimmt. Somit ist nicht davon auszugehen, dass die Menge an nachgewiesenen Fledermäusen und Reptilien nach wie vor auf dem Stand von 2020 ist. Wegen der Überalterung der Planungsgrundlage ist eine neue artenschutzrechtliche Prüfung mit einer erneuten Kartierung durchzuführen.</p>	<p>Das Büro PAN hat im März 2025 eine erneute Standortüberprüfung vorgenommen und bestätigt, dass es im Gebiet keine relevanten Veränderungen gibt. Diese Aktualisierung war während der öffentlichen Auslegung einsehbar.</p>
<p>e) Hydrogeologische Untersuchung</p> <p>Die hydrogeologische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Versickerung im Planbereich aufgrund des vorhandenen Bodenaufbaus gut möglich ist. Die Untersuchung zur Ableitung des Regenwassers, welche offensichtlich nur zum Bebauungsplan Nr. 189 durchgeführt wurde, dem Ergebnis nach jedoch auch für den Bebauungsplan Nr. 190 anzuwenden ist, zeigt auf, dass eine valide Aussage zur Niederschlagswasserbeseitigung nicht getroffen werden kann, da in den Untersuchungen die mittlere Höhe des Grundwassers nicht ermittelt wurde.</p> <p>Zu Recht weist die Stellungnahme auf die Bedeutung des Grundwasserflurabstandes hin, da eine Versickerung auch bei geeignetem Bodenaufbau nur dann möglich ist, wenn die Bodenzone nicht gesättigt ist. Damit hängt auch der Einsatz der technischen Mittel wie etwa Rigolen davon ab, ob zwischen Geländeoberfläche und Grundwasser ausreichend Abstand vorhanden ist, um das Niederschlagswasser zu sammeln und geordnet abzugeben. Gerade für den Bereich des Bebauungsplans Nr. 190 stellt sich die Frage der Niederschlagswasserbeseitigung besonders, da hier ein sehr hoher Versiegelungsgrad von 0,85 erreicht wird und somit eine Versickerung über Mulden und Flächen nicht mehr möglich ist. Ohne die ausreichende Untersuchung der hydrogeologischen Verhältnisse ist somit eine Abschätzung der durch Niederschläge verursachten Gefahren und deren schadloser Beseitigung nicht möglich.</p> <p>Der defizitäre Umgang mit der Ermittlung der Niederschlagswasserbeseitigung trifft unsere Mandantinnen unmittelbar, da deren Grundstück tiefer liegt als das Vorhabengrundstück und damit ein Oberflächenwasserabfluss bei Starkregenereignissen über die Ammerseestraße auf das Grundstück unserer Mandantinnen stattfinden wird.</p>	<p>Das Wasserwirtschaftsamt, welches als Fachbehörde ebenfalls beteiligt wurde, hat hierzu keine Bedenken angemeldet.</p> <p>Für den B-Plan Nr. 190 wurde im Rahmen des VEP weitere Unterlagen zur Beseitigung des Niederschlagswassers vorgelegt.</p> <p>Die konkreten Berechnungen und technischen Maßnahmen sowie eine schadlose Beseitigung des Niederschlagswassers auf dem jeweiligen, eigenen Grundstück sind mit der Genehmigungsplanung nachzuweisen.</p> <p>Von anderen Vorhaben in diesem Ortsteil in etwas vergleichbarer Größe ist eine gute Sickerfähigkeit bekannt. Probleme bereitet die Geologie in anderen Ortsteilen, in denen ggf. eine Regenwasserkanalisation angelegt werden muss, mit Kosten für ein großes Erschließungsumfeld.</p> <p>Auf Grund der vorliegenden Konzepte zur Beseitigung des Niederschlagswassers und der guten Sickerfähigkeit des Bodens geht die Gemeinde auf Ebene des Bebauungsplans von einer Umsetzbarkeit der Versickerung innerhalb des Planungsgebiets aus.</p>
<p>f) Lufthygiene</p> <p>Im Bebauungsplan selbst fehlt jegliche Untersuchung zum Thema Lufthygiene.</p> <p>Dies betrifft einerseits die Exposition von Nutzungen gegenüber Feinstaub und NOx durch den Verkehr auf der Ammerseestraße als auch den Ausstoß von Luftschadstoffen durch die im Geltungsbereich des Bebauungsplans zugelassenen gewerblichen Nutzungen.</p> <p>Hierbei ist insbesondere auf die in der Planzeichnung vorgesehenen Abluftanlagen aus den Lagern, Kellern und Abfalllagern zu verweisen. Insoweit fehlt es im Bebauungsplan an jeglicher</p>	<p>Abluftanlagen aus Lagern, Kellern und Abfallanlagen, wie im Plangebiet, sind hinsichtlich der Luftschadstoffe i.d.R. nicht relevant.</p> <p>Abluftanlagen aus Tiefgaragen werden im Einzelfall betrachtet. Große Quartiersgaragen als Sammelgarage für mehrere Vorhaben in einem großen Quartier (der Patchway-Anger ist ein kleineres Quartier und es gibt keine Sammelgarage) sollten gutachterlich geprüft werden; dies würde allerdings die untere Immissionsschutzbehörde bereits in einem Beteiligungsverfahren mit Vorhabenplänen einwenden. Spätestens jedoch im</p>



<p>Untersuchung über die Quantität und Qualität solcher Luftschadstoffe und dementsprechend auch zur Frage einer ggf. notwendigen Begrenzung durch planerische Festsetzungen.</p>	<p>Genehmigungsverfahren würde ein solches Gutachten mit entsprechenden Maßnahmen bei entsprechender Relevanz gefordert werden.</p> <p>Verkehr: Die derzeitigen und prognostizierten Belastungen der Ammersee-straße mit dem geplanten Straßenquerschnitt als ortsverbindende Staats-straße, entsprechen einer eher dörflichen Belastung und nicht den Belastungen, die üblicherweise ein Gutachten in der Hinsicht erforderlich machen.</p> <p>Die untere Immissionsschutzbehörde war am Verfahren beteiligt und hat keine Einwände vorgebracht.</p>
<p>g) Klimaschutz</p> <p>Zuletzt fehlt es im Bebauungsplan an jeglichen Aussagen dazu, welche Auswirkungen die Planung auf das Klima hat. Hierbei sind sowohl der Verlust natürlicher Retentions- und Verdunstungsflächen für Niederschlagswasser, die Aufheizung der Umgebung durch bauliche Anlagen, die CO2-Bilanz durch Herstellung der baulichen Anlagen wie auch der Wärmeversorgung der Anlagen sowie die jeweiligen Minderungsmaßnahmen zu untersuchen.</p> <p>Hierzu möchten wir anregen, die festgesetzten Baumpflanzungen dahingehend abzuändern, dass Stammumfänge von 25 - 30 cm vorgegeben werden, damit die Begrünung der Fassaden schneller vollzogen wird als durch den Anwuchs.</p> <p>Ebenfalls ist festzusetzen, dass bei den Anpflanzungen von Bäumen, insbesondere entlang der Ammerseestraße, folgende Normen und technischen Anleitungen zu befolgen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DIN 18916 – Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Pflanzen und Pflanzarbeiten • DIN 18915 – Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten • DIN 18920 – Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen • FLL Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. – Empfehlungen für das Pflanzen von Bäumen • R SBB – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen <p>Es ist insbesondere bitte darauf zu achten, dass wegen der Erderwärmung das durchwurzelbare Bodenvolumen ausreichend bemessen ist und eine nachfolgende Pflege mit regelmäßiger ausreichender Bewässerung durch Festsetzung sicherzustellen ist. Um Wurzeldruck zu vermeiden, ist es zwingend erforderlich, für eine gute Wurzelbelüftung zu sorgen und Bodenverdichtung hier ebenfalls zuverlässig auszuschließen.</p>	<p>Die Gemeinde ist sich bewusst, dass es mit der Umsetzung der Bebauung Auswirkungen auf das Klima geben wird.</p> <p>Für das Gebiet besteht bereits Baurecht entsprechend des bestehenden Bebauungsplans Nr. 100.</p> <p>Mit der neuen Planung werden vielfältige ökologische Aspekte verfolgt, wie z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> – ein intensive Durchgrünung des Gebiets – die Freihaltung einer großen Grünfläche (Anger), welche sich als Grüninsel auf das Mikroklima auswirkt, – Gründächer, – Fassadenbegrünung, – versickerungsfähige Bodenbeläge <p>Über städtebauliche Verträge werden mit den Bauträgern nachhaltige Bauweisen vereinbart. In Abwägung aller Belange, insbesondere auf Grund der Notwendigkeit zur Schaffung von Wohnraum hält die Gemeinde am Konzept fest</p> <p>In den Festsetzungen sind bereits durchwurzelbare, spartenfreie Mindestflächen für die Pflanzung von Bäumen vorgesehen. Im Bereich des nördlichen B-Plans Nr. 190 wurden darüber hinaus im VEP Wurzelkammersysteme für Baumpflanzungen auf Tiefgaragen oder Flachdächern (Dachgartenhöfe) festgelegt. Die Baumarten wurden durch das Landschaftsarchitekturbüro Fischer Heumann konkret für das Gebiet und die damit verbundenen Standortbedingungen ausgewählt.</p> <p>Die Vorgaben zum Stammumfang werden als ausreichend angesehen.</p>



	<p>Zu DIN-Normen gibt es keine Festsetzungsmöglichkeiten, für die zur baulichen Umsetzung beauftragten Fachunternehmen ist davon auszugehen, dass die geltenden Normen und Vorschriften eingehalten werden.</p> <p>Für die Festsetzungen von Maßnahmen zur Bewässerung besteht keine Rechtsgrundlage.</p>
<p>h) Lichtimmissionen</p> <p>Durch das Vorhaben werden erhebliche Lichtimmissionen erzeugt. Aufgrund der Planung und der vorgesehenen baulichen Nutzung als Vollsortimenter ist davon auszugehen, dass einerseits Lichtwerbung an den Fassaden sowie Stehlen und Tafeln stattfindet.</p> <p>Andererseits besteht bei solchen Nutzungen typischerweise das Bedürfnis, die Fassaden und Parkplatzflächen aus Sicherheitsgründen nachts zu beleuchten. Daher bedarf es einer Regelung zur Beleuchtung im Bebauungsplan, um den erkennbaren Konflikt mit der Nachbarschaft auf Ebene des Bebauungsplans zu lösen.</p>	<p>Der Bebauungsplan trifft Regelungen zur Werbung und deren Beleuchtung. Dies führt dazu, dass von der Werbung keine unzumutbaren Auswirkungen ausgehen.</p> <p>Von der Unteren Immissionsschutzbehörde wurde hier keine Maßnahmen gewünscht. Wenn Maßnahmen erforderlich wären, sollten diese jedoch auf der Basis des Durchführungsvertrags geregelt werden und nicht im Bebauungsplan, um diese erleichtert zwischen Gemeinde und Vorhabenträger anpassen zu können.</p>
<p>Nach alledem ist festzuhalten, dass der Bebauungsplan unter erheblichen Fehlern leidet, die nach jetzigem Stand eine Realisierung unmöglich machen. Sollte der Bebauungsplan in der vorgelegten Form als Satzung beschlossen werden, werden unsere Mandantinnen Normenkontrolle gegen den Bebauungsplan einlegen.</p>	
<p>Beschluss:</p> <p>Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.</p>	

12.2 / 12.3 Stellungnahmen vom 30.06.2025

<p>in vorbezeichneter Angelegenheit hatten wir bereits mit Schriftsatz vom 11.03.2025 Stellungnahmen im Verfahren vorgebracht. Diese Stellungnahmen halten wir vollumfänglich aufrecht und machen sie zum Gegenstand unseres Vorbringens auch in dieser Öffentlichkeitsbeteiligung. Nachdem sich die Planung inhaltlich nicht geändert hat, gelten diese Einwände fort.</p> <p>Im Rahmen der erneuten Beteiligung wurden ausweislich der Standvermerke auf den Planköpfen und Gutachten lediglich die verkehrstechnische Untersuchung ausgetauscht, das Mobilitätskonzept angepasst und eine Zusatzuntersuchung zur saP durchgeführt. Aufgrund dessen wurde das bereits durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren wiederholt.</p>	
--	--



<p>I. Verfahren</p> <p>Die Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung widerspricht den gesetzlichen Vorgaben des § 3 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 4a Abs. 3 BauGB in der Fassung der Digitalisierungsnovelle.</p> <p>§ 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB schreibt vor, dass für den Fall, dass für einen Bebauungsplan bereits die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt wurde, eine erneute Beteiligung nur in Bezug auf die Änderung und Ergänzung zu erfolgen hat.</p> <p>Die bisherige Option, in diesem Fall auch eine erneute öffentliche Beteiligung durchzuführen, wurde vom Gesetzgeber bewusst gestrichen was durch die Verwendung des Wortes „ist“ bekräftigt wurde. Somit hätte die Beteiligung gar nicht wiederholt werden dürfen sondern nach § 4a Abs. 3 Satz 2 eine ergänzende Auslegung bezogen auf die jeweiligen Änderungen erfolgen müssen; dabei hätten die Änderungen hervorgehoben werden müssen. Letzteres ist gerade nicht geschehen.</p> <p>Somit weist das Bebauungsplanverfahren einen beachtlichen Mangel auf, da die wiederholte Auslegung Teil wegen § 4 Abs. 3 Satz 2 BauGB der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB ist.</p> <p>Sollte man entgegen dem Wortlaut des Gesetzes gleichwohl eine Wiederholung der Auslegung zulassen wollen, so wäre auch diese vorliegend fehlerhaft gewesen. Nach § 3 Abs. 2 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne für einen Zeitraum von 30 Tagen oder bei Vorlegen eines wichtigen Grundes für die Dauer einer angemessenen längeren Frist im Internet zu veröffentlichen. Die hier durchgeführte Auslegung bestand aus über 1000 Seiten Unterlagen und fiel in den Zeitraum vom 09.06.2025 bis zum 20.06.2025 in den zwei gesetzlichen Feiertage und in Bayern die Pfingstferien fallen, die bekanntlich im hohen Grad ausgenutzt werden. Somit war aufgrund der Ferienzeit die gesetzte Stellungnahmefrist zu kurz bemessen, da hier ein wichtiger Grund für eine Verlängerung vorlag. Geht man tatsächlich davon aus, dass es sich hier um eine Wiederholung der Durchführung des Verfahrens handeln sollte, muss dies auch zum Ausdruck kommen, in dem die Fristen so gewählt werden als ob nie eine Auslegung stattgefunden hat. Jede andere Herangehensweise wäre Rosinenpickerei und somit unzulässig.</p> <p>Es kann somit festgehalten werden, dass egal wie die Neuregelung des § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB nach der Digitalisierungswelle zu verstehen ist, die Auslegung hier fehlerhaft erfolgt ist und es sich hierbei um einen beachtlichen Fehler im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung handelt.</p>	<p>Es handelt sich nicht um eine erneute Beteiligung nach § 4a Abs. 3 BauGB. Vielmehr musste die Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB wiederholt werden wegen eines Bekanntmachungsfehlers. Es handelt sich also nach wie vor um die Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB.</p> <p>In der wiederholten öffentlichen Auslegung haben die Unterlagen in der Zeit vom 02.06.2025 bis einschließlich 02.07.2025 ausgelegt also 31 Tage.</p>
<p>II. Bebauungsplan</p>	
<p>1. Verkehrsgutachten</p> <p>Das überarbeitete Verkehrsgutachten dient dazu, den erzeugten Verkehr des Gebietes gegenüber dem Erstgutachten zu beschönigen. Dies zeigt sich insbesondere im Vergleich der angesetzten Daten für die Verkehrserzeugung. Ohne Änderung der Nutzung wurde für den Vollsortimenter das Verkehrsaufkommen von 1.170 Kfz-Fahrten pro Tag auf 830, für das Café von 70 auf 45, für das Wohnen AOA Gelände von 1.830 auf 1500, für die Entwicklungsfläche 1 von 400 auf 290, für die</p>	<p>Die Ansätze im aktualisierten Gutachten von 2025 entsprechen den am 04.05.2021 im Bauausschuss vorgestellten Ansätzen. Gegenüber dem Gutachten von 2020 haben sich zudem leichte Änderungen in den Nutzungen sowie den zugrunde gelegten Flächen ergeben.</p>

Entwicklungsfläche 2 von 400 auf 290 und für die Entwicklungsfläche der Gemeinde Gauting von 230 auf 170 Kfz-Fahrten pro Tag reduziert.

Trotz gleichbleibender Nutzung für die jeweiligen Nutzungsarten wurde die Absenkung dadurch geschafft, dass ein vollkommen unrealistischer MIV von ca. 60% für den Vollsortimenter und das Wohnen sowie noch abwegigere MIV von 50% für den Kindergarten angesetzt wurden. Das Verkehrsgutachten geht selbst davon aus, dass der durchschnittliche MIV in Gauting bei 89% bis 90% liegt, weshalb die hier angesetzte MIV wieder aus der Realität noch aus dem Mobilitätskonzept abzuleiten ist.

Die Feststellung, dass dem Mobilitätskonzept keine Effektivität zugeschrieben wird liefert die Verkehrsuntersuchung selbst, wenn es für das Mobilitätszentrum von einer BGF von 54 qm² und 15 Besuchern pro 100 qm², also ca. 7 Besucher pro Tag und 2 Fahrten der Besucher ausgeht. Wenn das Mobilitätszentrum nur von 7 Besuchern pro Tag benutzt wird, kann es gar nicht in der Lage sein eine Senkung des MIV von ca. 90% auf 60% zu bewirken. Damit wären nicht einmal 6 der 19 prognostizierten Carsharing ausgelastet da das Mobilitätszentrum nur 2 Kfz-Fahrten für Besucher pro Tag vorsieht. Daraus wird auch klar, dass die Paketannahme, die mit 0,025 Fahrten pro Tag geplant ist, tatsächlich gar nicht stattfinden wird.

Es zeigt sich, dass entweder das Mobilitätskonzept keine Wirkung hat, oder das Verkehrsgutachten schlichtweg falsch ist.

Hinzuweisen ist darüber hinaus auch auf die veränderten Eingangsdaten für den Güterverkehr bezogen auf den Vollsortimenter der von 0,8 Fahrten pro 100 qm² Verkaufsfläche vorangegangene Gutachten nunmehr auf unrealistische 0,3 Fahrten pro 100 qm² Verkehrsfläche fällt. Selbst im Café setzt der Gutachten einen höheren Güterverkehr mit 0,7 an.

Eine weitere Reduzierung des Verkehrs wird im Gutachten nunmehr dadurch erreicht, dass die Figur des sogenannten „gebrochenen Verkehrs“ neu eingeführt wird. Für Nutzungen für den Vollsortimenter mag diese Herangehensweise sogar zutreffend sein. Für die Nutzungen Büro und vor allem für Wohnnutzungen ist der Ansatz eines gebrochenen Verkehrs jedoch verfehlt. Selbst wenn neue Einwohner früher das Verkehrsnetz bereits benutzt haben heißt das nicht, dass deren Wohnnutzung anschließend wegfällt, da nicht davon auszugehen ist, dass an anderer Stelle freierwerdender Wohnraum nicht nachbesetzt wird. Auf die Weise kommt das Gutachten zu der irreführenden Aussage, dass ca. 30.000 qm² relevante Bruttogeschossfläche eine Verkehrszunahme von 390 Kfz-Fahrten pro Tag erzeugen.

Die Differenzbetrachtung geht fehlerhaft davon aus, dass die zulässige bauliche Nutzung gemäß Bebauungsplan Nr. 100 als Basis heranzuziehen ist. Dabei übersieht das Verkehrsgutachten, dass der Verkehr tatsächlich nicht vorhanden ist, weil der Bebauungsplan Nr. 100 nur zu einem Teil realisiert wurde und auch für den realisierten Teil keine Nutzung mehr vorhanden ist, weshalb der vorliegende Bebauungsplan überhaupt erforderlich wird. Der bestehende Bebauungsplan Nr. 100 aus dem Jahre 2002 muss in seiner Fassung mittlerweile als funktionslos eingestuft werden und kann damit nicht herangezogen werden um die Veränderung der Verkehrsbelastung herunterzurechnen.

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 den angesetzten Anteil für den Vollsortimenter deckt. RMMSW Repräsentativbefragung

Die für das Mobilitätszentrum abgeschätzten Wege beinhalten lediglich die erzeugten Wege außerhalb der Nutzung durch die zukünftigen Bewohner und Beschäftigten. Die Fahrten, die Einwohner z.B. mit den Carsharing Fahrzeugen zurücklegen, sind bereits in der Abschätzung der Einwohnerfahrten enthalten.

Die Ansätze zur Berechnung der Lkw-Fahrten wurden nochmals beim künftigen Betreiber/ beim Vorhabensträger abgefragt. Es wird mit 10 LKW-Anlieferungen / Tag gerechnet. Das Verkehrsgutachten wird entsprechend angepasst.

Gebrochener Verkehr wurde nur für die Nutzungen Büro (10%) und den Vollsortimenter (30%) angesetzt, da die Ammerseestraße von zukünftigen Beschäftigten oder Kunden u.U. bereits heute auf dem Weg zum derzeitigen Arbeitsplatz oder Einkaufsmöglichkeit durchfahren wird.

Die Gegenüberstellung mit dem alten B-Plan zeigt auf, welcher Verkehr durch die Änderung des B-Plans entsteht. Bei Umsetzung des bestehenden B-Plans wäre dabei bereits im Bestand ein erhöhtes Verkehrsaufkommen möglich. Die Erschließung des neuen B-Plans erfolgt über die Ammerseestraße und die Pötschnerstraße, was auch im B-Plan 100 so vorgesehen war.

Ursprünglich hatte die Gemeinde mit der Planung „Gautinger Feld“ westlich von Asklepios ein Gewerbegebiet geplant, das jedoch nach Darlegung der höheren Landesplanung nicht realisiert werden kann. Ersatz dafür ist der Gewerbepark südlich des Ammerseekreisels auf dem ehemaligen Golfabschlagplatz. Bei der Auslegung gab es noch kein Verkehrsgutachten dazu, so dass für die Verkehrsbetrachtung nur abgeschätzt werden konnte.

<p>Weiterhin wurde ohne jede Begründung die Verkehrsabschätzung im sonstigen Verkehrsraum herabgesetzt, in dem die Nettobaulandfläche für das Gewerbegebiet gegenüber dem Handwerkerhof um 13.650 qm² herabgesetzt wurde. Insoweit findet sich nur der Hinweis auf eine E-Mail der Verwaltung vom 20.03.2025, die dem Ersteller des Gutachtens dies offensichtlich vorgab. Inwieweit dies durch einen Beschluss des Rates oder des zuständigen Ausschusses legitimiert ist, lässt sich von unserer Position aus nicht feststellen.</p> <p>Insgesamt kann soweit festgehalten werden, dass das Gutachten in mehrerer Hinsicht fehlerhaft ist und mit der Überarbeitung offensichtlich das Ziel verfolgt wurde, dem zusätzlichen Verkehr rechnerisch nach unten zu korrigieren um dessen Verträglichkeit, insbesondere auch i Bezug auf die Schallentwicklung in die Leistungsfähigkeit des Verkehrsraums besser argumentieren zu können.</p>	<p>In die Überarbeitung des Verkehrsgutachtens für den Patchway-Anger wird die nunmehr vorliegende Verkehrsuntersuchung für den Gewerbepark am Ammerseekreisel berücksichtigt.</p> <p>>> siehe auch Grundsatzbeschluss 5</p>
<p>2. saP Aktualisierung</p> <p>Im Rahmen der wiederholten Auslegung wurde eine Aktualisierung der saP vorgelegt. Diese besteht in einer erneuten Begehung des Geländes am 14.03.2025, deren Ergebnisse festgehalten wurden. Deren Vorgehensweise ist nicht ausreichend um artenschutzrechtliche Anforderungen nach § 44 BNatSchG zu genügen. Nachdem die vorangegangene Prüfung bereits im Jahr 2021 stattfand sind deren Ergebnisse so veraltet, dass eine vollständige erneute Prüfung stattfinden muss, um den Anforderungen des § 44 BNatSchG zu genügen. Eine einzelne Stichtagssitzung kann nicht die notwendige Beobachtung über eine Vegetationsperiode hinweg erübrigen. Die saP ist somit im Ganzen zu wiederholen.</p>	<p>Es ist richtig, dass der Artenschutz erst bei Umsetzung relevant wird – der Eingriff erfolgt mit Umsetzung der Maßnahme und nicht mit der Rechtskraft der den Eingriff zulassenden Planung.</p> <p>Das Büro PAN hat im März 2025 eine erneute Standortüberprüfung vorgenommen und bestätigt, dass es im Gebiet keine relevanten Veränderungen gibt. Diese Aktualisierung war während der öffentlichen Auslegung einsehbar.</p>
<p>3. Niederschlagswasserableitung</p> <p>Auch wenn in unserer Stellungnahme vom 11.03.2025 die Entwässerung bereits angesprochen wurde, möchten wir darauf hinweisen, dass den Planunterlagen keinerlei Abflussprognosen zugrunde liegen, was jedoch erforderlich gewesen wäre, da der Bebauungsplan über einen sehr hohen Versiegelungsgrad aufweist und somit im Plangebiet selbst kaum Möglichkeiten zur Niederschlagswasserrückhaltung bestehen.</p> <p>Aufgrund der, gegenüber der umliegenden Bebauung - insbesondere auf dem Grundstück [REDACTED] - höheren Lage, des Baugebietes ist davon auszugehen, dass Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen vom Bebauungsplangebiet abläuft und in den angrenzenden Grundstücken entwässert und dabei zu Überflutungsschäden führt.</p> <p>Der Umgang mit Niederschlagswasser, gerade in Bezug auf des gesteigerten Vorkommens von Starkregenereignissen ist seit dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 100 erheblich gestiegen, weshalb sich die heutige Planung nicht darauf zurückziehen kann, dass auch bereits jetzt eine Versiegelung der Fläche grundsätzlich im Umfang des Bebauungsplans möglich wäre. Die gilt insbesondere deshalb, weil der Bebauungsplan Nr. 100 hierzu überhaupt keine Feststellungen getroffen hat.</p>	<p>Das Wasserwirtschaftsamt, welches als Fachbehörde ebenfalls beteiligt wurde, hat hierzu keine Bedenken angemeldet.</p> <p>Die konkreten Berechnungen und technischen Maßnahmen sowie eine schadlose Beseitigung des Niederschlagswassers auf dem jeweiligen, eigenen Grundstück sind mit der Genehmigungsplanung nachzuweisen.</p> <p>Von anderen Vorhaben in diesem Ortsteil in etwas vergleichbarer Größe sit eine gute Sickerfähigkeit bekannt. Probleme bereitet die Geologie in anderen Ortsteilen, in denen ggf. eine Regenwasserkanalisation angelegt werden muss, mit Kosten für ein großes Erschließungsumfeld.</p> <p>Auf Grund der vorliegenden Konzepte zur Beseitigung des Niederschlagswassers und der guten Sickerfähigkeit des Bodens geht die Gemeinde auf Ebene des Bebauungsplans von einer Umsetzbarkeit der Versickerung innerhalb des Planungsgebiets aus.</p>

4. Bushaltestelle

Nach wie vor geht die Planung davon aus, dass im Bereich der Grundstücke Fl.-Nr.: 587/6 und 487/2 ([REDACTED] ist dort bereits seit 1975 mit seiner Familie wohnhaft) eine Bushaltestelle errichtet werden soll. Damit wird die Zufahrbarkeit des Grundstücks von [REDACTED] und den Eigentümerinnen und somit für die im Bebauungsplan vorgesehene Bebauung unmöglich gemacht.

Nachdem die Bebauungsmöglichkeiten gemäß des Bebauungsplans Nr. 105 von der Gemeinde bislang nicht berücksichtigt wurden, haben die Grundstückseigentümer und [REDACTED] beschlossen, das Baurecht nunmehr vorzeitig umzusetzen und einen entsprechenden Vorbescheidsantrag gestellt. Die Bebauung wird somit gemäß den Vorgaben des Bebauungsplans hergestellt und muss als Bestand in die Abwägung aufgenommen werden. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass ein Entzug der Zufahrten entschädigungspflichtig ist, was im vorliegenden Fall der wegfallenden Bebauungsmöglichkeit entspricht.

Aufgrund dieses Ergebnisses regen wir nochmals nachdrücklich an, die Bushaltestelle so zu versetzen, dass sie die Bebauungsmöglichkeiten aus dem Bebauungsplan respektiert.

Das Staatliche Bauamt beabsichtigt, die Ammerseestraße zu erneuern, innerhalb der Straßenplanung ist die Bushaltestelle dort vorgesehen, auf vorhandene Einfahrten und planungsrechtlich zulässigen Einfahrten wurde Rücksicht genommen.

Ein Bauvorbescheidsantrag mit einer Ausfahrt an dieser Stelle wurde aufgrund einer Stellungnahme des staatlichen Bauamts abgelehnt.

Bei der Verortung der Lage der Bushaltestelle im Verkehrsgutachten handelt es sich um eine symbolische Darstellung.

III. Ergebnis

Da sich an den maßgeblichen Faktoren des Bebauungsplans, die unsere Mandanten maßgeblich beeinträchtigen, insbesondere in der Lage der Bushaltestelle, nichts geändert hat, müssen wir nach wie vor daran festhalten, gegen den Bebauungsplan im Falle seines Satzungsbeschlusses oder hierauf erlassener Baugenehmigungen gerichtlich vorzugehen.

Nachdem es unserer Mandantschaft nicht um eine generelle Verweigerungshaltung gegenüber jeglicher Planung auf den Flächen geht, sondern nur um die Wahrung ihrer eigenen Belange, appellieren wir an die Mitglieder des Gemeinderates, den Bebauungsplan so abzuändern, dass er die maßgeblichen Belange der Mandantschaft berücksichtigt, da keinem der Beteiligten an einem langwierigen Verwaltungsrechtstreit gelegen sein dürfte.

Gerne stehe wir für gegenseitige Gespräche zur Verfügung

Der Vortrag wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

16 Stellungnahme vom 03.03.2025

Die geplante Wandhöhe ist zu hoch und fügt sich nicht in die Umgebung ein. Zudem sind zu wenig Stellplätze vorgesehen, die einen Parksuchverkehr in der Umgebung befürchten lassen.

>> Siehe Grundsatzbeschlüsse 1, 2, 3,5

Beschluss:

Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

32 Stellungnahme vom 01. 07. 2025

Wir befürchten eine Wertminderung meines Hauses. Wegen des gestiegenen Lärms zu der künftig verkehrsbelasteten Ammerseestraße und dem damit verbundenen Anstieg der Lärmimmissionen werden wir unser Haus nur noch mit einer Wertminderung von mehr als 1% pro durch Neubau angestiegenen dB-Messwert verkaufen können. Dadurch fühle ich mich in meinem Recht auf Eigentum beeinträchtigt.

Eine detaillierte Aussage zu künftigen Belastungsveränderungen auf den uns betreffenden Straßenabschnitten ist in dem verkehrstechnischen Gutachten für den Bebauungsplan 189/190 ausdrücklich nicht enthalten und aus den Angaben nicht zu entnehmen, daher fehlen diese Daten auch als Grundlagen für die schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung.

Darüber hinaus ist die Wechselwirkung mit dem Bebauungsplan Nr. 203/GAUTING durch Staubildung und Verkehrsflüsse nicht einkalkuliert worden.

Aus diesem Grund ist der Bebauungsplan nicht ausreichend, um eine geschuldete Kostenübernahme durch die Kommunen für Lärmschuttmittel wegen Verkehrslärm durch Neubau zu ermitteln und somit ist auch eine Abwägung nicht möglich. Deshalb ist der Bebauungsplan in der vorliegenden Form abzulehnen.

Wir möchten Sie bitten, unsere oben angeführten Bedenken zu berücksichtigen und behalten uns vor, weitere Stellungnahmen abzugeben.

Wir bitten um eine Eingangsbestätigung und darum, den vollständigen Text unserer Einwendungen den Ratsgremien der Stadt für ihre Stellungnahme zuzuleiten. Darüber hinaus beantragen wir die Erörterung und Beantwortung meiner Stellungnahme im weiteren Verfahren sowie die Aufnahme meiner Bedenken in die Stellungnahme der Stadt. Wir halten uns offen, weitere Stellungnahmen einzureichen und im Laufe des Verfahrens ggf. neue Erkenntnisse oder Gutachten einzubringen.

Das Recht auf Eigentum schützt das Eigentum in seiner Substanz, nicht in seinem Wert. Die Gemeinde geht hier davon aus, dass sich kaum Wertänderungen der Grundstücke ergeben werden, die sich kausal auf das Vorhaben in der Nachbarschaft der Einwender zurückführen lassen. Selbst wenn sich die befürchtete Wertminderung einstellen würde, wäre dies hinzunehmen, da die Gemeinde die für die Planung sprechenden Belange hier höher gewichtet. Ein Eigentumsentzug oder eine Baurechtseinschränkung findet auf dem einwenderischen Grundstück nicht statt.

Nach Nr. 7.4 Abs. 2 bis 4 der TA Lärm sind Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen bis zu einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück zu berücksichtigen. Das betroffene Grundstück liegt in einer Entfernung von ca. 650 m.

Der Sachverhalt wird jedoch gutachterlich ergänzt und die Ergebnisse der erneuten Auslegung beigelegt.

Beschluss:

Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen. Der Sachverhalt zu den Veränderungen im betroffenen Straßenabschnitt wird gutachterlich ergänzt und die Ergebnisse der erneuten Auslegung beigelegt.



13 Stellungnahme vom 11.03.2025

<p>1. Einleitung Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Patchway-Anger wurden verschiedene verkehrsplanerische Untersuchungen durchgeführt, darunter eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020, sowie ein Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2022. Nach Durchsicht dieser Unterlagen bestehen erhebliche Zweifel an der Vollständigkeit und an der methodischen Belastbarkeit der vorgenommenen Abwägung durch die Gemeinde Gauting. Die nachfolgende Stellungnahme fasst die wesentlichen Abwägungsmängel zusammen und betont die Notwendigkeit zur Nachbesserung.</p>	
<p>2. Methodische Schwächen der Verkehrsuntersuchung 2020</p> <p>2.1 Veraltete Datengrundlage</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrsuntersuchung basiert auf Verkehrszählungen aus den Jahren 2017 und 2020. • Wesentliche strukturelle Entwicklungen der letzten Jahre (z. B. Veränderungen im Mobilitätsverhalten, verstärkter Radverkehr, E-Mobilität, ect) wurden nicht berücksichtigt. • Die Prognosen zur Verkehrsbelastung basieren auf Annahmen, die nicht mehr dem aktuellen oder zukünftigen Mobilitätsverhalten entsprechen bzw. die Annahmen sind unvollständig bzw. falsch. 	<p>>> Siehe auch Grundsatzbeschluss Nr. 5</p> <p>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 wurden östlich des Kreisverkehrs auf der Ammerseestraße ca. 5.850 Kfz/24h gezählt. Zwischen diesen beiden Zählstellen befinden sich lediglich die Einmündungen der Andechsstraße, Wessobrunner Straße, Forstweg und Ulmenstraße. Dies zeigt, dass die Belastung der Ammerseestraße auch im Jahr 2024 auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2019 liegt, trotz Zunahme der Einwohner.</p>
<p>2.2 Fehlende Berücksichtigung neuer Bau- und Gewerbeentwicklungen in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 05.03.2020</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der mittlerweile fertiggestellte Handwerkerhof Gauting wurde nicht in die Verkehrsprognose einbezogen. • Die großflächigen Gewerbeentwicklungen im ASTO- und Galileo-Park am Flughafen Oberpaffenhofen mit erheblichen Pendlerströmen fehlen in der Prognose. • Die geplante Erweiterung der Asklepios Klinik Gauting mit zusätzlichem Personal- und Patientenverkehr wurde nicht berücksichtigt. • In Ziffer 9.2 der verkehrstechnischen Untersuchung (im Vorabzug vom 05.03.2020) ist die VERKEHRSSABSCHÄTZUNG GEWERBEGEBIET WESTLICH DES ASKLEPIOS KLINIKGELÄNDES fehlerhaft ermittelt. Denn die Ausweisung der Gewerbeflächen gemäß 52. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Gauting für das Gautinger Feld und den westlichen Teilbereich des Asklepios-Klinikgeländes Gauting bleibt unberücksichtigt. Lediglich ein alter Planungsstand mit einer sehr viel geringeren Nettobaulandfläche ist in der verkehrstechnischen Untersuchung herangezogen worden. Lediglich die Ammerseestraße mit ihrer Haupteinführungsfunktion für die geplanten 	<p>>> Siehe auch Grundsatzbeschluss Nr. 5</p> <p>Bei den Entwicklungen ASTO- und Galileo-Park handelt es sich um planerische Vorüberlegungen. Sollten sich diese konkretisieren, können sie in kommende Betrachtungen großräumiger Verkehre aufgenommen werden. Es sind durch diese Entwicklungen keine nennenswerte Pendlerströme auf der Ammerseestraße zu befürchten.</p>



<p>Nutzungen wird – so die verkehrstechnische Untersuchung selbst - eine signifikante Belastungserhöhung aufweisen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsuntersuchung geht fälschlicherweise davon aus, dass das Verkehrsaufkommen auf der Ammerseestraße in den kommenden Jahren nur moderat steigt, was angesichts der mannigfaltig geplanten Bau- und Gewerbeprojekte der Gemeinde Gauting unrealistisch erscheint und im Widerspruch zu der voranstehenden Aussage der verkehrstechnischen Untersuchung steht. Zum anderen kann die verkehrstechnische Untersuchung – so kommt die Untersuchung selbst zu diesem Schluss - keine detaillierte Aussage zu künftigen Belastungsveränderungen auf ausgewählten Straßenabschnitten des Gemeindestraßennetzes machen. Dies sei nur durch eine Betrachtung / Berechnung in einem Verkehrsmodell möglich, welches die in der Untersuchung erwähnten stattfindenden Verkehrsverlagerungen bzw. Fahrtroutenänderungen auf Grundlage einer differenzierten Verkehrszelleneinteilung von Gauting exakt darstellt. Insofern hat zu der Mehrbelastung aus Verkehr keine ausreichende Abwägung stattgefunden. Eine entsprechende Modellierung hat nicht stattgefunden. Nicht berücksichtigte Entwicklung des Gewerbeparks Gauting: Südlich des Kreisels an der Ammerseestraße, östlich der Robert-Koch-Allee und nördlich der Klinik-Parkplätze plant die Gemeinde Gauting die Ausweisung eines neuen Gewerbegebiets mit einer Fläche von ca. 5 ha. Dieses Projekt wird zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung führen, die in der Verkehrsuntersuchung 2020 nicht berücksichtigt wurde. Insbesondere wird der Pendler- und Lieferverkehr durch dieses Gewerbegebiet zunehmen, was die bereits stark frequentierte Ammerseestraße und angrenzende Knotenpunkte weiter belasten wird. 	
<p>2.3 Fehlende Netzbetrachtung über das Planungsgebiet hinaus</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Untersuchung beschränkt sich auf den direkten Planbereich und ignoriert die Auswirkungen auf das regionale Verkehrsnetz. Die Wechselwirkungen mit benachbarten Gemeinden und deren Infrastruktur wurden nicht untersucht. Kritische Knotenpunkte wie der Hauptplatz Gauting, der Kreisverkehr Pippinplatz oder die Bahnhofstraße wurden nicht mit Blick auf eine zu erwartende Verkehrsmehrbelastung modelliert. 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 5</p>
<p>2.4 Unzureichende Knotenpunktanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> Nur wenige Knotenpunkte wurden in die Untersuchung einbezogen, darunter einige an der Ammerseestraße und einzelne Kreuzungen. Wichtige neuralgische Punkte wie Münchener Straße / Hauser Straße, Hauptplatz Gauting / Bahnhofstraße, Germeringer Straße / Buchendorfer Straße wurden nicht ausreichend analysiert. 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 5</p>



<ul style="list-style-type: none"> • Der Kreisverkehr an der Ammerseestraße in Nähe der neu erstellten Polizeistation (sogenannter Penny-Kreisel) wird durch das Bauvorhaben i. V. m. den geplanten Gewerbeentwicklungen erheblich stärker belastet. Ein Rückstau in Stoßzeiten ist zu erwarten, wurde jedoch nicht modelliert. • Die Kapazitätsanalysen enthalten keine Simulationsmodelle für Spitzenverkehrszeiten, Engpässe oder alternative Verkehrssteuerung. 	
<p>2.5 Unterschätzte Lärmbelastung durch Verkehrszunahme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Bauvorhaben ansteigen werden. Dennoch fehlen detaillierte Maßnahmen zur aktiven Lärminderung wie lärmindernde Fahrbahnbeläge oder alternative Verkehrsführungen. 	<p>Die Untersuchung der Geräuschzunahme durch den planinduzierten Verkehr wurde entsprechend den geltenden Richtlinien und eingeführten technischen Regelwerke nach Nr. 7.4 Abs. 2 bis 4 der TA Lärm durchgeführt. Es ergab sich daraus keine Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen.</p>
<p>2.6 Fazit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der durch die Planung zu erwartende zusätzliche Verkehr und Verkehrslärm ist unzureichend ermittelt, das Gleiche gilt für bestehende Vorbelastungen. Zudem wurde keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und es sind auch keine baubedingten Schallimmissionen geprüft worden. 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss Nr. 5</p> <p>Im Schallgutachten sind Emissionskenngrößen für das Jahr 2040 enthalten.</p> <p>Baubedingte Schallimmissionen sind nach den Regelungen der AVV Baulärm hinzunehmen und nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan regelbar.</p>
<p>3.Fehlende Berücksichtigung der aktuellen Nutzung der Bestandsgebäude</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Begründung der Gemeinde Gauting gibt an, dass das bestehende Gebäude nur "zwischen genutzt" wurde. Tatsächlich wird es jedoch bis heute als Asylunterkunft genutzt, wie aus öffentlich zugänglichen Berichten und lokalen Verwaltungsdokumenten hervorgeht. Insofern ist die Begründung der Gemeinde nicht richtig bzw. irreführend. • Es fehlt eine Aussage darüber, was mit den derzeit untergebrachten Geflüchteten geschehen soll, wenn das Projekt umgesetzt wird. • Es ist nicht erkennbar, ob eine Integration dieser Menschen in das geplante Wohnquartier vorgesehen ist, obwohl dies eine sinnvolle Strategie wäre und ein gutes Zeichen der Integration von Migranten. • Das Fehlen jeglicher Berücksichtigung dieser Thematik stellt einen erheblichen Abwägungsfehler dar, da soziale Aspekte im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen sind 	<p>Die Asylunterkunft war eine Zwischennutzung. Die Asylbewerber wurden in andere Unterkünfte verlegt. Der Einwand ist von daher obsolet.</p> <p>Der Bebauungsplan Nr 190 ist ein vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Durchführungsverpflichtung, so dass das Ende auch sonstiger Zwischennutzung absehbar ist.</p>

Beschluss:
Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.



13.1 Stellungnahme vom 28.06.2025

<p>1. Einleitung</p> <p>Die nachfolgende Stellungnahme fasst die wesentlichen Abwägungsmängel zusammen und betont die Notwendigkeit zur Nachbesserung</p>	
<p>2. Methodische Schwächen der Verkehrsuntersuchung 2020</p> <p>2.1 Veraltete Datengrundlage</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung basiert auf Verkehrszählungen aus den Jahren 2017 und 2020. Wesentliche strukturelle Entwicklungen der letzten Jahre (z. B. Veränderungen im Mobilitätsverhalten, verstärkter Radverkehr, E-Mobilität, ect) wurden nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Prognosen zur Verkehrsbelastung basieren auf Annahmen, die nicht mehr dem aktuellen oder zukünftigen Mobilitätsverhalten entsprechen bzw. die Annahmen sind unvollständig bzw. falsch.</p>	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss Nr. 5</p>
<p>2.2 Fehlende Berücksichtigung neuer Bau- und Gewerbeentwicklungen in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 05.03.2020 bzw. vom 22.05.2025</p> <ul style="list-style-type: none"> Die großflächigen Gewerbeentwicklungen im ASTO- und Galileo-Park am Flughafen Oberpfaffenhofen mit erheblichen Pendlerströmen fehlen in der Prognose zur Gänze. Die geplante Erweiterung der Asklepios Klinik Gauting mit zusätzlichem Personal- und Patientenverkehr wurde nicht berücksichtigt. In Ziffer 9.2 der verkehrstechnischen Untersuchung (im Vorabzug vom 05.03.2020) ist die VERKEHRSSABSCHÄTZUNG GEWERBEGEBIET WESTLICH DES ASKLEPIOS-KLINIKGELÄNDES fehlerhaft ermittelt. Denn die Ausweisung der Gewerbeflächen gemäß 52. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Gauting für das Gautinger Feld und den westlichen Teilbereich des Asklepios-Klinikgeländes Gauting bleibt unberücksichtigt. Lediglich ein alter Planungsstand mit einer sehr viel geringeren Nettobaulandfläche ist in der verkehrstechnischen Untersuchung herangezogen worden. Lediglich die Ammerseestraße mit ihrer Haupterschließungsfunktion für die geplanten Nutzungen wird – so die verkehrstechnische Untersuchung selbst - eine signifikante Belastungserhöhung aufweisen. Die verkehrstechnische Untersuchung mit Stand 22.05.2025 erwähnt unter Ziffer 10, dass westlich des Asklepios-Klinikgeländes ein Gewerbegebiet angedacht ist. Im weiteren wird dies unter Ziffer 10.2 nochmals textlich erwähnt, führt aber bei der Öffentlichkeit dahingehend zu der Verwirrung, als dass unter vorgenannter Ziffer 10.2 von einem Gewerbegebiet gegenüber des Handwerkerhofes die Rede ist. Hierzu bitte ich um Aufklärung. 	<p>>> Siehe auch Grundsatzbeschluss 5</p> <p>Im Einleitungstext von Kapitel 10 war fälschlicherweise noch von dem Gewerbegebiet westlich des Asklepios-Klinikgeländes die Rede, dies wird jedoch nicht weiterverfolgt und damit auch nicht berücksichtigt.</p>

- Die Verkehrsuntersuchung geht fälschlicherweise davon aus, dass das Verkehrsaufkommen auf der Ammerseestraße in den kommenden Jahren nur moderat steigt, was angesichts der mannigfaltig geplanten Bau- und Gewerbeprojekte der Gemeinde Gauting unrealistisch erscheint und im Widerspruch zu der voranstehenden Aussage der verkehrstechnischen Untersuchung steht.
- Zum anderen kann die verkehrstechnische Untersuchung – so kommt die Untersuchung selbst zu diesem Schluss - keine detaillierte Aussage zu künftigen Belastungsveränderungen auf ausgewählten Straßenabschnitten des Gemeindestraßennetzes machen. (ebenso in der neuen Fassung Stand 22.05.2025). Dies sei nur durch eine Betrachtung / Berechnung in einem Verkehrsmodell möglich, welches die in der Untersuchung erwähnten stattfindenden Verkehrsverlagerungen bzw. Fahrtroutenänderungen auf Grundlage einer differenzierten Verkehrszelleneinteilung von Gauting exakt darstellt. Insofern hat zu der Mehrbelastung aus Verkehr keine ausreichende Abwägung stattgefunden. Eine entsprechende Modellierung hat nicht stattgefunden.
- Insbesondere bleiben wesentliche geplante Entwicklungen (die laut Gemeindevertretung nur für den Moment planerisch ausgesetzt sind) wie z. B. der angedachte Bebauungsplan Nr. 22/Unterbrunn für ein Teilgebiet westlich des Asklepios-Klinikgeländes Gauting.
- Nicht berücksichtigte Entwicklung des Gewerbebereichs Gauting: Südlich des Kreisels an der Ammerseestraße, östlich der Robert-Koch-Allee und nördlich der Klinik-Parkplätze plant die Gemeinde Gauting die Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes mit einer Fläche von ca. 5 ha. Dieses Projekt wird zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung führen, die in der Verkehrsuntersuchung 2020 nicht berücksichtigt wurde. Insbesondere wird der Pendler- und Lieferverkehr durch dieses Gewerbegebiet zunehmen, was die bereits stark frequentierte Ammerseestraße und angrenzende Knotenpunkte weiter belasten wird.
- Die verkehrstechnische Untersuchung mit Stand 22.05.2025 erwähnt unter Ziffer 10, dass westlich des Asklepios-Klinikgeländes ein Gewerbegebiet angedacht ist. Im weiteren wird dies unter Ziffer 10.2 nochmals textlich erwähnt, führt aber dahingehend zu Verwirrung, als dass unter 10.2 von einem Gewerbegebiet gegenüber des Handwerkerhofes die Rede ist. Ungeachtet ob es sich bei Ziffer 10.2 um den sogenannten Gewerbebereich handeln sollte oder nicht, sind die 710 Kfz-Fahrten/Tag (sind rechnerisch mehr als 1.000) auf Basis der in der Untersuchung genannten Parameter falsch errechnet.

Die verkehrstechnische Untersuchung mit Stand 22.05.2025 ist insofern unschlüssig und nicht plausibel. Ferner verwendet die verkehrstechnische Untersuchung zumindest unter Ziffer 10.2 nicht korrekte Eingangsparameter (anstelle 80 Beschäftigte pro ha müssten mind. 100 Beschäftigte pro ha herangezogen werden).
- Die verkehrstechnische Untersuchung lässt unberücksichtigt, dass an der Ammerseestraße (Staatsstraße St 2349) östlich des sogenannten Pennykreisels gemäß neuesten Erkenntnissen (Ende 2024) etwa 5.850 Kfz-Fahrten/24 Stunden nachgewiesen worden

Im Einleitungstext von Kapitel war fälschlicherweise noch von dem Gewerbegebiet westlich des Asklepios-Klinikgeländes die Rede, dies wird jedoch nicht weiterverfolgt und damit auch nicht berücksichtigt.

Für den Handwerkerhof ist tatsächlich ein Fehler in der Berechnung untergekommen, statt 710 Kfz/24h ergeben sich ca. 1.030 Kfz/24h. Dieser Fehler wird in der Überarbeitung des Gutachtens zur erneuten Auslegung korrigiert.

80 Beschäftigte/ha ist der Mittelwert eines Gewerbebereichs gem. den 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))

Siehe Grundsatzbeschluss Nr.5

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.



<p>sind. Die Einschätzungen der verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.05.2025 bleiben damit weit unter den tatsächlichen Werten, die Untersuchung ist insofern unschlüssig und nicht plausibel.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Prognosehorizont für den Verkehr ist mit dem Jahr 2035 als zu kurzfristig angesetzt. Es wäre mind. das Jahr 2040 zu wählen. 	
<p>2.3 Fehlende Netzbetrachtung über das Planungsgebiet hinaus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Untersuchung beschränkt sich auf den direkten Planbereich und ignoriert die Auswirkungen auf das regionale Verkehrsnetz. • Die Wechselwirkungen mit benachbarten Gemeinden und deren Infrastruktur wurden nicht untersucht. • Kritische Knotenpunkte wie der Hauptplatz Gauting, der Kreisverkehr Pippinplatz oder die Bahnhofstraße wurden nicht mit Blick auf eine zu erwartende Verkehrsmehrbelastung modelliert 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 5</p>
<p>2.4 Unzureichende Knotenpunktanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nur wenige Knotenpunkte wurden in die Untersuchung einbezogen, darunter einige an der Ammerseestraße und einzelne Kreuzungen. • Wichtige neuralgische Punkte wie Münchener Straße / Hauser Straße, Hauptplatz Gauting / Bahnhofstraße, Germeringer Straße / Buchendorfer Straße wurden nicht ausreichend analysiert. • Der Kreisverkehr an der Ammerseestraße in Nähe der neu erstellten Polizeistation (sogenannter Penny-Kreisel) wird durch das Bauvorhaben i. V. m. den geplanten Gewerbeentwicklungen erheblich stärker belastet. Ein Rückstau in Stoßzeiten ist zu erwarten, wurde jedoch nicht modelliert. • Die Kapazitätsanalysen enthalten keine Simulationsmodelle für Spitzenverkehrszeiten, Engpässe oder alternative Verkehrssteuerung. 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss 5</p>
<p>2.5 Unterschätzte Lärmbelastung durch Verkehrszunahme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Bauvorhaben ansteigen werden. Dennoch fehlen detaillierte Maßnahmen zur aktiven Lärminderung wie lärmindernde Fahrbahnbeläge oder alternative Verkehrsführungen. 	<p>Die Untersuchung der Geräuschzunahme durch den planinduzierten Verkehr wurde entsprechend den geltenden Richtlinien und eingeführten technischen Regelwerke nach Nr. 7.4 Abs. 2 bis 4 der TA Lärm durchgeführt. Es ergab sich daraus keine Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen.</p>
<p>2.6 Fazit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der durch die Planung zu erwartende zusätzliche Verkehr und Verkehrslärm ist unzureichend ermittelt, das Gleiche gilt für bestehende Vorbelastungen. Zudem wurde 	<p>>> Siehe Grundsatzbeschluss Nr. 5</p>



<p>keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und es sind auch keine baubedingten Schallimmissionen geprüft worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere die verkehrstechnische Untersuchung ist trotz Nachbesserung weiterhin in Teilen unvollständig, falsch und/oder durch Verwendung unklarer Begrifflichkeiten nicht nachvollziehbar bzw. irreführend. • Desweiteren ist die Prognose für die Verkehrsentwicklung dahingehend falsch, als dass lediglich pauschale Annahmen getroffen werden und zum erheblichen Teil nicht die konkreten geplanten Entwicklungen in die Prognose einbezogen werden. 	<p>Im Schallgutachten sind Emissionskenngrößen für das Jahr 2040 enthalten.</p> <p>Baubedingte Schallimmissionen sind nach den Regelungen der AVV Baulärm hinzunehmen und nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan regelbar.</p>
--	--

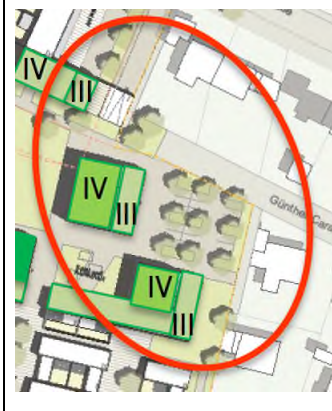
Beschluss:
Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

15 Stellungnahme vom 12.03.2025

Leider hat sich seit den Planungen des Architekturbüros Hebensberger-Hüther aus den Jahren 2018/19 im Wesentlichen nicht viel geändert. Ein riesiger Baukörper mit 9,8 m Höhe wird uns mit Minimalabstand an die Westseite unseres Hauses gesetzt.

Die Abstandsflächen nach BayBO sind eingehalten, ebenso wie die Abstandsflächen nach gemeindlicher Satzung unter Anwendung H/2 und der Tatsache, dass Zufahrt ein tatsächlich nicht überbaubarer Grundstücksteil ist, auf dem Abstandsflächen liegen dürfen.

2019 wurde der ursprünglich in Teilen 4-geschossige Baukörper auf 3 Geschosse reduziert. (siehe ursprüngliche Planung vor 2019 unten)



Was uns jedoch am meisten verunsichert bzw. in Besorgnis versetzt, ist die geringe Anzahl an Parkplätzen. Heutzutage ist davon auszugehen, dass ein 2-3-Personen-Haushalt im Durchschnitt 2 Autos besitzt. Dies ist für viele Menschen Standard, gehört zur Lebensqualität, ja ist einfach ein Statussymbol. Wo sollen diese Fahrzeuge abgestellt werden, wenn nicht genügend Tiefgaragenplätze oder sonstige Parkplätze angeboten werden?

Die Günther-Caracciola-Straße wird also aller Wahrscheinlichkeit nach unpassierbar sein, da sie unweigerlich nach allen Richtungen zugeparkt werden wird. Man kann nur hoffen, dass nie ein Feuer ausbrechen oder ein sonstiger Notfall eintreten wird, denn für Feuerwehr-, Notarzt - oder Polizeifahrzeuge wird ein Durchkommen schlicht und ergreifend nicht mehr gewährleistet sein. An dieser Stelle sei auch noch einmal an die chaotische Parksituation zu Zeiten des AOA erinnert, die schon damals die verschiedenen Einsatzfahrzeuge am Durchkommen hinderte; aber durch die Neuansiedlung so vieler Menschen ohne ausreichende Parkmöglichkeiten wird es in Zukunft noch weitaus schlimmer kommen.

Ganz zu schweigen von der Lärm- und Schadstoffemissionsbelastung. Werden durch die Ansiedlung so vieler Menschen auf einem vergleichsweise so kleinen Areal die zulässigen Grenzwerte nicht deutlich überschritten? In heutiger Zeit, da der Ökologie erfreulicherweise immer mehr Beachtung geschenkt wird, sind diese Fragestellungen aber hier leider nicht im ausreichenden Maß berücksichtigt worden

>> Siehe Grundsatzbeschluss 3

Die Lärmimmissionsbelastung, die durch den Verkehrslärm entstehen kann, wurde im Schallgutachten betrachtet.

Schadstoffbelastungen:

Abluftanlagen aus Lagern, Kellern und Abfallanlagen, wie im Plangebiet, sind hinsichtlich der Luftschadstoffe i.d.R. nicht relevant.

Abluftanlagen aus Tiefgaragen werden im Einzelfall betrachtet. Große Quartiersgaragen als Sammelgarage für mehrere Vorhaben in einem großen Quartier (der Patchway-Anger ist ein kleineres Quartier und es gibt keine Sammelgarage) sollten gutachterlich geprüft werden; dies würde allerdings die untere Immissionsschutzbehörde bereits in einem Beteiligungsverfahren mit Vorhabenplänen einwenden. Spätestens jedoch im Genehmigungsverfahren würde ein solches Gutachten mit entsprechenden Maßnahmen bei entsprechender Relevanz gefordert werden.

Verkehr: Die derzeitigen und prognostizierten Belastungen der Ammerseestraße mit dem geplanten Straßenquerschnitt als ortsverbindende Staatsstraße, entsprechen einer eher dörflichen Belastung und nicht den Belastungen, die üblicherweise ein Gutachten in der Hinsicht erforderlich machen.

Die untere Immissionsschutzbehörde war am Verfahren beteiligt und hat keine Einwände vorgebracht.

Darüber hinaus scheint uns das ganze Verkehrskonzept nur ungenügend durchdacht: Die Unterführung an der Ammerseestraße beispielsweise, die noch aus grauer Vorzeit stammt, ist dem erhöhten Verkehrsaufkommen schon in der Bauphase, da täglich Dutzende LKWs die Großbaustelle anfahren, nicht einmal ansatzweise gewachsen.

>> Siehe Grundsatzbeschluss 5

Probleme sehen wir auch in Bezug auf die Kanalisierung in der Günther-Caracciola-Straße. Können die alten Rohrleitungen die enormen Mengen an Abwasser und Brauchwasser, die für so viele Menschen benötigt werden, überhaupt bewältigen oder kommen da nicht erhebliche Kosten zur Neugestaltung der Wasserversorgung auf die jetzigen Anwohner zu?

Und wie sieht es aus bezüglich des Heizkonzeptes, da ja die Fernwärme in Gauting erst einmal in weite Ferne gerückt ist?

Der Würmtal-Zweckverband hat in seinem Email vom 30.Juni 2025 folgendes zur Wasserversorgung ausgesagt:

„Zu dem vorgelegten Bebauungsplan (BP 189 sowie BP 190) bestehen von Seiten der Abteilung Wasserversorgung keine Einwendungen. Das Baugebiet ist bereits voll erschlossen. Die Versorgungsleitungen sind verlegt. Das Hydrantennetz entspricht dem DVGW-Arbeitsblatt W 405. Die Versorgung mit Trink- und Löschwasser ist sichergestellt.“

(BP 189 SÜD) Der Würmtal-Zweckverband hat im Rahmen der Beteiligung zur Schmutzwasserbeseitigung ausgesagt, dass die Abwasserentsorgung über das öffentliche Kanalnetz zu erfolgen hat. Die Ableitung des anfallenden Schmutzwassers kann über die bereits vorhandenen und unmittelbar



	<p>angrenzenden Kanäle entlang der Pötschener Straße, Günther-Caracciola-Straße und Ammerseestraße erfolgen. Entsprechende Anschlusspunkte sind vorzusehen.“</p> <p>(BP 190 NORD) Der Würmtal-Zweckverband hat im Rahmen der Beteiligung zur Schmutzwasserbeseitigung folgendes ausgesagt: „Das Plangebiet ist, wie aus dem beigefügten Katasterauszug ersichtlich, bereits über vier bestehende Grundstücksanschlüsse nördlich über die Ammerseestraße an das öffentliche Schmutzwasserkanalnetz des Würmtal-Zweckverbandes angebunden. Diese sollen zur Ableitung des anfallenden Schmutzwassers weiterhin Verwendung finden. Die vorhandenen Dimensionierungen der Grundstücksanschlüsse sind durch hydraulische Abflussberechnungen nachzuweisen.“</p> <p>Das Plangebiet sollte an die Fernwärme angeschlossen werden, leider kann diese nicht zum geplanten Baubeginn bereitgestellt werden. Die Bauherren werden nun auf eigene Alternativplanungen zurückgreifen.</p> <p>Die Kommunen sind verpflichtet, ein kommunales Wärmekonzept zu erstellen. Dies ist derzeit in Arbeit, beinhaltet allerdings nicht die konkrete Wärmeplanung für einzelne Plangebiete.</p>
<p>Fragen über Fragen treten auf, die unserer Ansicht nach nicht genügend berücksichtigt bzw. durchdacht wurden und die wir hier noch einmal in den Raum stellen wollen.</p> <p>Natürlich ist es verständlich, dass auch in Gauting genügend Wohnraum zu erschwinglichen Preisen geschaffen werden soll, aber dies darf nicht zu Lasten der alteingesessenen Anwohner gehen und vor allem sollte man nicht an der Realität vorbeiplanen.</p>	<p>Die Gemeinde hat sich mit diesen Fragen im Rahmen der vorangegangenen Planungen sowie den eingegangenen Stellungnahmen intensiv beschäftigt und hält im Rahmen der Abwägung aller Belange an der Planung unter Einbeziehung der sonstigen Beschlüsse zu diesem Verfahrensschritt fest.</p>
<p>Beschluss: Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.</p>	

17 Stellungnahme vom 06.06.2025

<p>Ich befürchte eine Wertminderung meines Hauses!</p> <p>Wegen des gestiegenen Lärms zu der künftig verkehrsbelasteten Ammerseestraße und dem damit verbundenen Anstieg der Lärmimmissionen werde ich mein Haus nur noch mit einer Wertminderung von mehr als 10% pro durch Neubau angestiegenen dB-Messwert verkaufen können. Dadurch fühle ich mich in meinem Recht auf Eigentum beeinträchtigt.</p> <p>Eine detaillierte Aussage zu künftigen Belastungsveränderungen auf den uns betreffenden Straßenabschnitten ist in dem verkehrstechnischen Gutachten für den Bebauungsplan</p>	<p>Das Recht auf Eigentum schützt das Eigentum in seiner Substanz, nicht in seinem Wert. Die Gemeinde geht hier davon aus, dass sich kaum Wertänderungen der Grundstücke ergeben werden, die sich kausal auf das Vorhaben in der Nachbarschaft der Einwender zurückführen lassen. Selbst wenn sich die befürchtete Wertminderung einstellen würde, wäre dies hinzunehmen, da die Gemeinde die für die Planung sprechenden Belange hier höher</p>
---	--



<p>189/190 ausdrücklich nicht enthalten und aus den Angaben nicht zu entnehmen, daher fehlen diese Daten auch als Grundlagen für die schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung.</p> <p>Darüber hinaus ist die Wechselwirkung mit dem Bebauungsplan Nr. 203/GAUTING durch Stau- bildung und Verkehrsflüsse nicht einkalkuliert worden.</p> <p>Aus diesem Grund ist der Bebauungsplan nicht ausreichend, um eine geschuldete Kosten- übernahme durch die Kommunen für Lärmschutzmittel wegen Verkehrslärm durch Neubau zu ermitteln und somit ist auch eine Abwägung nicht möglich.</p> <p>Deshalb ist der Bebauungsplan in der vorliegenden Form abzulehnen.</p> <p>Ich möchte Sie bitten, meine oben angeführten Bedenken zu berücksichtigen und behalte mir vor, weitere Stellungnahmen abzugeben.</p>	<p>gewichtet. Ein Eigentumsentzug oder eine Baurechtseinschränkung findet auf dem einwenderischen Grundstück nicht statt.</p>
<p>Ich bitte um eine Eingangsbestätigung und darum, den vollständigen Text meiner Einwendungen den Ratsgremien der Stadt für ihre Stellungnahme zuzuleiten. Darüber hinaus beantrage ich die Erör- terung und Beantwortung meiner Stellungnahme im weiteren Verfahren sowie die Aufnahme meiner Bedenken in die Stellungnahme der Stadt. Ich halte mir offen, weitere Stellungnahmen einzureichen und im Laufe des Verfahrens ggf. neue Erkenntnisse oder Gutachten einzubrin- gen.</p>	<p>Der Vortrag wird zur Kenntnis genommen. Die Erörterung und Stellungnahme erfolgt gem. den Vorgaben des § 3 BauGB.</p>
<p>Beschluss: Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte angenommen.</p>	

<h2 style="margin: 0;">18 Stellungnahme vom 04.06.2025</h2>	
<p>Als Anwohner Ammerseeestr. erhebe ich gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fristgerecht die nachfolgenden Einwände gegen die Planung des neuen Patchway-Anger (Bebauungsplan Nr. 189 und 190 / Gau- ting), da eine Wertminderung meines Hauses befürchte.</p> <p>Wegen der künftig mehr verkehrsbelasteten Ammerseestraße und dem damit verbundenen Anstieg der Lärmimmissionen werde ich mein Haus nur noch mit einer Wertminderung von mehr als 1% pro durch den Neubau des Patchway-Anger- Projekts angestiegenen dB-Messwert verkaufen können. Dadurch sehe ich mich in meinem Recht auf Eigentum beeinträchtigt.</p>	<p>Das Recht auf Eigentum schützt das Eigentum in seiner Substanz, nicht in seinem Wert. Die Gemeinde geht hier davon aus, dass sich kaum Wertände- rungen der Grundstücke ergeben werden, die sich kausal auf das Vorhaben in der Nachbarschaft der Einwender zurückführen lassen. Selbst wenn sich die befürchtete Wertminderung einstellen würde, wäre dies hinzunehmen, da die Gemeinde die für die Planung sprechenden Belange hier höher gewich- tet. Ein Eigentumsentzug oder eine Baurechtseinschränkung findet auf dem einwenderischen Grundstück nicht statt.</p>
<p>1. Verkehrsaufkommen: 1.1 Das Verkehrsgutachten enthält keine detaillierte Aussage zu künftigen Belastungsverände- rungen auf den uns betreffenden Straßenabschnitten und ist in dem verkehrstechnischen Gut- achten für den Bebauungsplan 189/190 ausdrücklich nicht enthalten. Die Steigerung des</p>	<p>>> siehe auch Grundsatzbeschluss 5</p> <p>Verkehrslenkende Maßnahmen werden mit der Ausweisung</p>



Verkehrsaufkommens wird aber definitiv vorhanden sein und daher fehlen diese Daten als Grundlagen für die schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung.

Wir fordern ein aussagekräftiges Verkehrsgutachten.

1.2 Außerdem ist die Annahme der zukünftigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Ammerseestr. in keinerlei Zusammenhang zu weiteren geplanten Projekten wie dem neuen Gewerbegebiet am Penny-Kreisel (Bebauungsplan Nr.203 / Gauting) gebracht. Daher ist das Verkehrsgutachten nicht aussagekräftig.

Die Gemeinde muss das Verkehrsaufkommen auch in Kontext zu bekannten neuen Projekten wie dem neuen Gewerbegebiet oder auch möglichen bekannten Erweiterung der Asklepios-Klinik bringen und die gesamte Verkehrsbelastung der umgebenden Straßen betrachten.

1.3 Es werden keinerlei Maßnahmen geplant, um das gesteigerte Verkehrsaufkommen zu lenken. Das ist aber wichtig und notwendig, um die Verkehrsbelastung für alle Anwohner und in ganz Gauting erträglich zu halten. Auch an der Kreuzung am Kriegerdenkmal werden sich sonst die Auswirkung zeigen und die Verkehrslage weiter verschlechtern. Der Schutz der Schüler/innen bei der oberen Grundschule sei hier auch erwähnt - z.B. am Straßenübergang Rafael-Katz-Strasse und alle anderen notwendigen Querungen der Ammerseestr. durch Schüler.

So müsste man überlegen, z.B. einen Kreisverkehr von Ammerseestr. und Unterbrunnerstr. zu bilden und die komplizierte Ampelanlage am Kriegerdenkmal zu vereinfachen oder ganz zu entfernen. Dadurch würde auch mehr Platz am Straßenrand an der Ammerseestr. entstehen, um durch Begrünung Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner zu realisieren.

Wir fordern die Gemeinde auf, Maßnahmen zu ergreifen, die das gesteigerte Verkehrsaufkommen lenken.

verkehrsberuhigter Bereiche entwickelt zur Vermeidung von Schleich- und Abkürzungsverkehr durch bestehende Wohnstraßen.

Von der Gemeinde Gauting wurde ein Gesamtverkehrsmodell für Gauting beauftragt. Daraus ergeben sich Empfehlungen zur Verbesserung des Verkehrs, die die Gemeinde prüft und ggfs. umsetzt. Solche Modelle enthalten eine Verkehrsprognose und Handlungsspielraum für einen Zeitraum von 10 – 15 Jahren.

Empfohlen wird aus verkehrstechnischer Sicht eine regelmäßig erneute Überprüfung, da sich Verkehre auch maßgeblich ändern z.B. durch home-office.

1.4 Schallschutz vor Verkehrsaufkommen

Auf Basis des nicht aussagekräftigen Verkehrsgutachtens wird der Schallschutz auf den uns betreffenden Straßenabschnitten nicht beurteilt. Das Schallimmissionsgutachten für den Bebauungsplan Nr.203 / Gauting geht aber schon von einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) an den schallzugewandten Fassaden der nördlichen Wohngebäude aus.

die Pegelsteigerung von maximal 0,7 dB (A) als unwesentlich abgetan, da die sowieso schon überschritten sind.

Die Gemeinde muss seine Bürger gemäß BImSchG vor weiter Schallimmission schützen oder diese sogar auf die zulässigen Grenzwerte reduzieren.

Wir fordern die Gemeinde auf gemäß BImSchG Maßnahmen zu ergreifen, um keinerlei Steigerung der Lärmbelastigung für die Anwohner/ Wohnbebauung entlang der Ammerseestr. - speziell bei den uns betreffenden Straßenabschnitten - zuzulassen und die Schallimmissionen auf die zulässigen Grenzwerte zu senken. Z.B. durch Lärmschutzwände entlang der Straße,

>> Zum Verkehrsgutachten siehe Grundsatzbeschluss Nr. 5

Die Untersuchung der Geräuschzunahme durch den planinduzierten Verkehr wurde entsprechend den geltenden Richtlinien und eingeführten technischen Regelwerke nach Nr. 7.4 Abs. 2 bis 4 der TA Lärm durchgeführt.

Es ergab sich daraus keine Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen.

Pegelerhöhungen unter 1 dB sind vom menschlichen Gehör nicht wahrnehmbar; eine Pegelerhöhung um 3 dB kann von den meisten Menschen deutlich wahrgenommen werden, eine Pegelerhöhung um 10 dB entspricht subjektiv einer Verdoppelung der empfundenen Lautstärke.



<p>Begrünung mit Bäumen entlang der Straße und speziellen ruhigen Asphalt, Tempolimit auf 30km/h, Forderung nach Einsatz von Elektrobussen, Lenkung des Anlieferverkehrs, etc.</p> <p>Auch wenn die Gemeinde für die Staatsstraße und den öffentlichen Nahverkehr wieder „nicht zuständig“ ist, muss die Gemeinde bei solchen von ihr veranlassten Projekten sinnvolle Maßnahmen mit dem Landkreis veranlassen, organisieren und nachhalten, um seine Bewohner vor sich steigenden Schallimmissionen zu schützen. Es kann nicht sein, dass auch kleine Steigerungen der Schallimmissionen dann dadurch abgetan werden, dass Grenzwerte sowieso schon überschritten sind.</p> <p>Die Grenzwerte sind schon überschritten, weil die Gemeinde weiteres Verkehrsaufkommen und dadurch steigenden Schallimmissionen seit Jahren hinnimmt, z.B. durch die Ansiedlung des Handwerkerhofs und der Polizeistation, steigende Einwohnerzahl in Gauting (vor allem durch den geplanten Patchway-Anger) und das neue Gewerbegebiet am Penny-Kreisel.</p> <p>Auch wenn kurzfristig betrachtet die Steigerungen immer „vernachlässigbar“ sind, in Summe sind diese über die Jahre aber relevant und zu hoch. Es fehlt die Einbeziehung der alten (verpflichtenden) Schallimmissionsmessungen der mindestens letzten 10 Jahre und damit die Entwicklung der Schallimmissionen im Gesamtkontext zu betrachten und für die Zukunft zu bewerten.</p> <p>Wir fordern die Gemeinde auf, die Schallimmissionsentwicklung der mindestens letzten 10 Jahre aufzuzeigen und die neue zusätzlichen Schallimmissionen durch das Projekte Patchway-Anger (Bebauungsplan 189/190) sowie die ebenfalls bekannten Projekte Gewerbegebiet Penny-Kreisel (Bebauungsplan 203) und mögliche Projekte wie die Erweiterung der Asklepios-Klinik, etc. in Kontext zu bringen. Es kann nicht sein, dass Schallimmissionen schrittweise immer gesteigert und kleingeredet werden, die Summe der Steigerungen aber erheblich ist.</p>	<p>Durch den planinduzierten Verkehr auf der Ammerseestraße kommt es zu keinen Lärmwerten oder Lärmwertsteigerungen, die nach der 16. BImSchV Lärmschutzmaßnahmen erfordern würden. Auch eine Überschreitung von Werten der DIN 18005 liegt hier nicht vor bzw. wäre aufgrund der Lage der Grundstücke an einer jetzt schon viel befahrenen Staatsstraße hinzunehmen.</p>
<p>Aus genannten Gründen ist der Bebauungsplan nicht ausreichend, um eine geschuldete Kostenübernahme durch die Kommunen für Lärmschutzmittel wegen Verkehrslärm durch Neubau zu ermitteln und somit ist auch eine Abwägung nicht möglich. Deshalb ist der Bebauungsplan in der vorliegenden Form abzulehnen.</p> <p>Ich bitte um eine Eingangsbestätigung und darum, den vollständigen Text meiner Einwendungen den Ratsgremien der Gemeinde für ihre Stellungnahme weiterzuleiten. Darüber hinaus beantrage ich die Erörterung und Beantwortung meiner Stellungnahme im weiteren Verfahren sowie die Aufnahme meiner Bedenken in die Stellungnahme der Gemeinde. Ich halte mir offen, weitere Stellungnahmen einzureichen und im Laufe des Verfahrens ggf. neue Erkenntnisse oder Gutachten einzubringen.</p>	

Beschluss:
Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte mit Verweis auf die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse angenommen.

22 Stellungnahme vom 30.06.2025

Nachfolgend erheben wir namens und im Auftrag unserer Mandanten Einwendungen gegen den ausgelegten Entwurf des Bebauungsplans Nr. 189 "Am Patchway-Anger Süd", Gemarkung Gauting. Diese betreffen neben den im Rahmen der ersten Auslegung mit Herrn Rechtsanwalt Beisse erörterten und in unserem Schreiben vom 01. 04. 2025 (Anlage 1) bereits angesprochenen Punkten insbesondere die unterbliebene Berücksichtigung der Neuregelung der Bayerischen Bauordnung.

Die Neuregelungen der Bayerischen Bauordnung werden in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.

Festsetzungen

Hierzu im Einzelnen:

Festsetzung Nr. 7. 6 - PKW- und Fahrradstellplätze

Die Festsetzung von 0, 8 bzw. 1, 0 Stellplätzen je Wohneinheit verstößt gegen das mit der Neufassung der Bayerischen Bauordnung verbundene neue Stellplatzrecht.

Die Festsetzung notwendiger Stellplätze kann nicht nach § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB erfolgen. Die Funktion von § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB beschränkt sich auf die Bestimmung des Standorts der Gemeinschaftsanlagen ("Flächen", vgl. Gierke in: Brügelmann, BauGB, § 9 Rn. 851). Sofern die Gemeinde die Anzahl von erforderlichen Stellplätzen festsetzen möchte, handelt es sich um eine sog. inkorporierte Stellplatzsatzung nach § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. Art. 81 Abs. 2 BayBO. Konsequenterweise wird daher im Wortlaut der Festsetzung auf die Stellplatzsatzung der Gemeinde Gauting vom 29. 02. 2024 (mit verschiedenen Abweichungen) abgestellt.

Stellplatzsatzungen, die nicht mit den neuen landesrechtlichen Vorgaben übereinstimmen, treten allerdings aufgrund der Vorschrift des Art. 83 Abs. 5 S. 3 BayBO mit Ablauf des 30. 09. 2025 außer Kraft. Maßgeblich sollte daher die kommunale Satzungsermächtigung des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO in ihrer bereits beschlossenen Neufassung sein. Nach dem neuen Stellplatzrecht sind die in der Anlage 1 zur GaStellV enthaltenen Ansätze als Obergrenzen zu berücksichtigen. Für Gebäude mit Wohnungen ist die Zahl der Stellplätze in der ab 01. 10. 2025 geltenden Fassung des Anhangs 1 zur GaStellV, welche nach den Ausführungen des BayStMWBV bereits ab sofort Anwendung finden soll (vgl. Fragen und Antworten Katalog zur Änderung im gemeindlichen Satzungsrecht durch die Änderung der BayBO - Stand: 20. 02. 2025) begrenzt auf:

2 Stellplätze je Wohnung, bei Mietwohnungen, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz besteht, 0, 5 Stellplätze

Für einen Bauherrn, der - wie der Verband Wohnen aufgrund seines satzungsmäßigen Auftrags - ausschließlich geförderten Wohnraum zur Vermietung herstellen möchte bzw. muss, verletzt die Festsetzung von einem Stellplatz je Wohneinheit die insoweit maßgebliche Obergrenze und ist daher unwirksam.

>> siehe Grundsatzbeschluss 3

Eine Regelung zur Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze erfolgt auf Grundlage von Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 iVm. Abs. 2 im Bebauungsplan. Die kommunale Stellplatzsatzung wurde der geänderten BayBO angepasst und ist zum 30.09.2025 in Kraft getreten. Der Verweis wird entsprechend angepasst (Datum der Satzung) bzw. im Bebauungsplan selbst eine Regelung getroffen, die dem neuen Landesrecht entspricht.

Die Aussage, dass bisher 1 St /WE gefordert wurden ist falsch, es wurden bisher 0,8 St/ WE gefordert



<p>Zudem enthält die Festsetzung zahlreiche Vorgaben zur Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen, insbesondere für Fahrräder. Entsprechende Vorgaben sind in der ab 01. 10. 2025 geltenden Fassung des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO ebenfalls nicht mehr zulässig.</p>	
<p>Festsetzung Nr. 10. 1 und 10.2 - Pflanzgebote Die Begründung lässt auf S. 36 erkennen, dass die Pflanzgebote u. a. zur "Einbindung in das Ortsbild" erfolgen. Insofern ist zumindest nicht auszuschließen, dass es sich um eine gestalterische Festsetzung nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 5 BayBO und nicht um eine bodenrechtliche Festsetzung handeln soll. Eine solche Festsetzung wäre nach aktueller Rechtslage über § 9 Abs. 4 BayBO i.V. m. Art. 81 Abs. 2 BayBO zwar noch zulässig. Der bayerische Gesetzgeber hat die in Art. 81 Abs. 1 Nr. 5 BayBO enthaltene Satzungsermächtigung zu Gestaltungs- und Bepflanzungsvorgaben der unbebauten Flächen allerdings zum 01. 10. 2025 gestrichen bzw. die Vorschrift auf ein Verbot von Schottergärten reduziert. Eine Überleitungsvorschrift für in Bebauungspläne inkorporierte Freiflächengestattungssatzungen existiert nicht. Insofern dürfte die Festsetzung auch nicht zulässig sein bzw. unzulässig werden.</p>	<p>FS 10.1 und 10.2 beziehen sich auf zu pflanzende Bäume. In der Begründung wird klargestellt, dass die Pflanzgebote Teil des städtebaulichen Konzepts sind und ebenso aus Gründen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, Vermeidung Aufheizung etc. erfolgen.</p>
<p>Festsetzung Nr. 10.8 - Hecken Die Festsetzung verpflichtet dazu, "heimische, standortgerechte Gehölze" zu pflanzen. Nähere Angaben zu den Anforderungen an die Merkmale "standortgerecht" und "heimisch" enthält die Festsetzung nicht. Insofern geht aus der Festsetzung nicht hervor, wie die Anforderungen zu erfüllen sind. Die Festsetzung erscheint daher unbestimmt.</p>	<p>Zur Klarstellung wird in Festsetzung 10.8 auf Information der Unteren Naturschutzbehörde „Heimische Gehölze im Landkreis Starnberg“ in der jeweils gültigen Fassung verwiesen.</p>
<p>Begründung</p>	
<p>Abstandsflächen: Der Bebauungsplan verkürzt die Abstandsflächen des nördlichen Gebäudes im Teilbereich A auf die Grundstücksgrenze. Die Begründung führt auf S. 31 u.a. aus, dass bei einem Nichtzustandekommen des Bebauungsplans Nr. 190 die Umsetzung des nördlichen Gebäudes im Teilbereich A abstandsflächenrechtlich gleichwohl möglich sei, "da sich der Eigentümer des Grundstückes bereit erklärt hat in diesem Falle die Abstandsflächen zu übernehmen". Weitere Ausführungen zur Art dieser Erklärung fehlen. Wir hatte bereits in verschiedenen Gesprächen und zuletzt in unserem Schreiben vom 01. 04. 2025 um Mitteilung gebeten, in welcher Form diese Erklärung abgegeben wurde, um auch im Falle einer nicht auszuschließenden Normenkontrolle auf der sicheren Seite zu sein.</p> <p>Grundstücksabtretung/Erschließung: Die Begründung führt auf S. 26 aus, dass "soweit im Bereich der TGA im Norden des Plangebiets Flächen überplant und für die Erschließung benötigt werden, die auf dem Grundstück Fl. Nr. 464/4 (sic!) liegen und damit im Eigentum eines Dritten stehen", dieser sich bereit erklärt habe, die Flächen einem der Plangebietseigentümer zu veräußern, damit auch in diesem kleinen Teilbereich die Umsetzung sichergestellt sei. In der Vergangenheit haben wir bereits darauf hingewiesen, dass es sich nicht um eine Teilfläche der Fl. Nr. 464/4 handeln kann, sondern wohl das Grundstück Fl. Nr. 464/6 gemeint ist. Zwar</p>	<p>Der Vorhabenträger hat mehrfach zugesichert, dass die erforderlichen Abstandsflächenübernahmen erfolgen. Ein Nachweis hierzu muss vor Satzungsbeschluss vorgelegt werden. Die erforderlichen Baulastenübernahmen können nach Lehrmeinung mit dem Durchführungsvertrag geregelt werden – auch zugunsten Dritter. Der Durchführungsvertrag muss vor Satzungsbeschluss abgeschlossen worden sein.</p> <p>Es ist richtig, dass das Grundstück Fl.Nr. 464/6 gemeint war. Die Begründung wird entsprechend korrigiert.</p>



<p>gehen wir davon aus, dass es sich lediglich um einen redaktionellen Fehler handelt. Gleichwohl könnte bei einem Angriff von dritter Seite hierdurch ein Abwägungsfehler geltend gemacht werden. Ebenso hatten wir bereits mehrfach auch zu diesem Punkt um Mitteilung gebeten, in welcher Form diese Erklärung abgegeben wurde. Um die Anforderungen an die öffentliche Erschließung zu erfüllen, ist hier ein Mindestmaß an rechtlicher Sicherheit erforderlich.</p> <p>Angaben zur Bewohnerdichte:</p> <p>Die Begründung führt an mehreren Stellen aus, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 189 ca. 210 Wohnungen für 380 Bewohner entstehen sollen.</p> <p>Die im Verkehrsgutachten der Fa. Obermeyer für die Verkehrsabschätzung zugrundeliegenden Parameter (vgl. dort S. 26f.) gehen von einer wesentlich höheren Einwohnerdichte und damit Gesamtbewohnerzahl aus. So beträgt die Einwohnerdichte lt. Verkehrsgutachten ca. 2,4 EW/WE, der Begründung des Bebauungsplans ist hingegen eine Einwohnerdichte von ca. 1, 8 EW/WE zu entnehmen.</p> <p>Auch hier hatten wir bereits darauf hingewiesen, bei der in Auftrag zu gebenden Überarbeitung der Gutachten eine Vereinheitlichung der Ausgangsbedingungen sicherzustellen, um den Vorwurf eines Abwägungsmangels bzw. der Unbestimmtheit der jeweiligen Festsetzungen auszuschließen.</p> <p>Für unsere Mandanten ist ein zeitnaher Baubeginn von herausgehobener Bedeutung. Aufgrund des nach den Ergebnissen der ersten Auslegung nicht auszuschließenden Widerstands benachbarter Grundstückseigentümer ist es daher zwingend notwendig, solche Genehmigungsvoraussetzungen zu schaffen, dass eine zu erteilende Baugenehmigung auch einer Anfechtung von Nachbarn standhält. Leider wurde trotz unserer insbesondere auch im Schreiben vom 01. 04. 2025 dokumentierten Hinweise, die Ungenauigkeiten und Unklarheiten in der Begründung nicht beseitigt. Daher erscheint nach unserer Auffassung nach wie vor eine Behebung der aufgezeigten Mängel und eine erneute Auslegung des Bebauungsplans unumgänglich.</p>	<p>Die Anzahl der Bewohner wurde auf Basis einer durchschnittlichen Wohnfläche pro Kopf (37 qm/ Einwohner) ermittelt.</p> <p>Im Verkehrsgutachten stand bei der vorausgegangenen Auslegung unter Kapitel 3.4 fälschlicherweise noch 2,3 EW/WE bei 90 qm/WE. Berechnet wurden die Fahrten jedoch korrekt unter Zugrundelegung der gleichen Annahme wie für die anderen Wohnnutzungen, mit 37 qm/EW.</p> <p>Sowohl in der Begründung als auch im Verkehrsgutachten wurde die künftige Anzahl der Einwohner wie folgt geschätzt: Zulässige GF > hiervon 75% (= Wohnfläche) > geteilt durch 37 (37 qm Wohnfläche / Kopf) > ergibt die Anzahl an Bewohnern.</p>
<p>Anlage 1 (Schreiben vom 01.04.2025)</p>	
<p>unsere Mandanten haben uns Ihre E-Mail vom 13.03.2025 zum Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange mitgeteilt.</p> <p>So bedauerlich eine erneute Auslegung und der damit verbundene Zeitverlust auch ist, teilen wir die Ansicht des Kollegen Beisse, dass die (zeitweise) fehlende Verfügbarkeit der Unterlagen auf der Homepage der Gemeinde eine Wiederholung unumgänglich macht. Für die erneute Bekanntmachung der Auslegung bitten wir dann auch zu berücksichtigen, dass es sich beim Bebauungsplan Nr. 189, anders als bei seinem Pendant Nr. 190, nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt.</p> <p>Die in Ihrem Schreiben genannten Lösungsvorschläge, zu denen wir uns teilweise bereits vorab mit Herrn Beisse ausgetauscht hatten, halten wir für zielführend. Bei einer Aktualisierung von Gutachten und Stellungnahmen sollte zudem darauf geachtet werden, dass die gutachterlichen Grundannahmen (beispielsweise zu GF-Ansätzen und Bewohnern je Wohneinheit) mit der Begründung des Bebauungsplans übereinstimmen. Hier bestanden in den ausgelegten Unterlagen z.T. nicht ganz unerhebliche</p>	<p>Die Auslegung wurde wiederholt.</p> <p>Der Abgleich der Aussagen in der Begründung und den Gutachten erfolgt nochmals mit der anstehenden erneuten Auslegung.</p>



<p>Abweichungen. Im Rahmen einer erneuten Auslegung ist es dann auch möglich, kleinere redaktionelle Korrekturen in der Begründung des Bauungsplans vorzunehmen (z.B. zu den für eine Flächenabtretung benötigten Flurstücken - vgl. S. 26 der Begründung). Zu den Einzelheiten können wir uns gerne noch einmal auf Arbeitsebene austauschen.</p>	
<p>In diesem Zusammenhang wäre ebenfalls von Interesse, in welcher Form und zu welchen Konditionen sich der Eigentümer der nördlich angrenzenden Grundstücke bereit erklärt hat, Flächen abzutreten bzw. Abstandsflächen zu übernehmen, wie es in der Entwurfsbegründung ausgeführt wurde. Gibt es hierzu bereits rechtssichere Zusagen? Für einen kurzen Abriss zum Verlauf Ihres Gesprächs mit dem Eigentümer wären wir dankbar.</p>	<p>Der Eigentümer hat sich dazu bekannt, mitzuwirken. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in den Verträgen, welche vor Satzungsbeschluss geschlossen werden.</p>
<p>Die Frage nach den Konditionen und Modalitäten einer Vereinbarung mit dem nördlichen Grundstücksnachbarn leitet über zu einem für uns eminent wichtigen Thema: Wir hatten bereits in unseren Schreiben aus dem letzten Jahr und unseren gemeinsamen Gesprächen im Rathaus betont, dass der Abschluss des Bauungsplanverfahrens nicht unabhängig von einer Lösung zum Ausgleich der planungsbedingten Wertsteigerungen gedacht werden kann.</p> <p>Von den im Laufe des Verfahrens erfolgten Anpassungen profitiert die Gemeinde Gauting in erheblich stärkerem Maße als unsere Mandanten.</p> <p>Zu den Einzelheiten verweisen wir auf unser Schreiben vom 14.05.2024. In unserem letzten Gespräch im Dezember hatten Sie uns mitgeteilt, dass die Gemeinde den Ausgleich nicht über eine Anpassung der Grundstückszuschnitte oder des Baurechts, sondern durch eine Abschlagszahlung an unsere Mandanten leisten möchte. In einem darauf folgenden Abstimmungstermin am 12.12.2024 waren wir uns mit Herrn Beisse einig, dass eine Folgebeauftragung von Herrn Kollmann sinnvoll sein könnte, um die Höhe des notwendigen Ausgleichsbetrags wertmäßig zu fassen. Neben reinen Bodenwertsteigerungen sind in einem Ausgleichsbetrag allerdings weiterhin die unterschiedliche Verteilung von planungsbedingten Nutzen und Lasten (z.B. Sozialanteil, Erschließungslasten und -kosten, Einrichtungen des Quartiersmanagements usw.) zu berücksichtigen. Auch hier entfallen auf unsere Mandanten prima facie deutlich höhere Lasten als auf die Gemeinde. Für eine gutachterliche Bewertung müssen hierfür freilich zunächst verbindliche Detailregelungen getroffen werden.</p> <p>Es könnte sich daher anbieten, Herrn Kollmann in einem ersten Schritt zunächst mit der Ermittlung von Ausgangswerten zum Bodenwert zu beauftragen. Nach Erarbeitung der ausgleichsbedürftigen weiteren Kosten und deren Verteilung ;:- diesen Punkt sollten wir nun unverzüglich angehen - könnte der Gutachter sodann in einer weiteren Stellungnahme die unterschiedliche Lastentragung einwerten.</p>	<p>Diese Punkte sind Teil des privaten Umlegungsverfahrens, Wertsteigerungen werden in diesem Zusammenhang geklärt.</p>
<p>Die rechtliche Umsetzung der og. Detailregelungen zur Tragung von Nutzen und Lasten, wie auch Einzelheiten zum Ausgleichsbetrag kann im Rahmen des städtebaulichen Vertrags erfolgen. Für einen zeitnahen und erfolgreichen Abschluss des Bauungsplanverfahrens erscheint es daher sinnvoll, dass wir - wie zuletzt einvernehmlich beschlossen – nun auch zügig mit der Erarbeitung des städtebaulichen Vertrags beginnen.</p>	<p>Die städtebaulichen Verträge werden gemeinsam erarbeitet.</p>

Wir bitten daher um die Zusendung eines Entwurfs auf Basis der mit Herrn Beisse am 12.12.2024 abgestimmten Inhalte einschließlich der benötigten Anlagen.

Der Entwurf und die gutachterlichen Stellungnahmen lagen aus.

Beschluss:

Es wird der Abwägungsvorschlag aus der rechten Spalte angenommen.

Die Regelungen zu KFZ-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen werden angepasst.

In Festsetzung 10.8 wird auf Information der Unteren Naturschutzbehörde „Heimische Gehölze im Landkreis Starnberg“ i. d. jeweils gültigen Fassung verwiesen.