

Stadt

Grafring b. München

Lkr. Ebersberg

Bebauungsplan

„Berufsschulzentrum Grafring Bahnhof“

Planung

PV Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Arnulfstraße 60, 3. OG, 80335 München
Tel. +49 (0)89 53 98 02 - 0, Fax +49 (0)89 53 28 389
pvm@pv-muenchen.de www.pv-muenchen.de

Bearbeitung

Neudecker, Bazarganipour,
Beregovskaia

QS:

Aktenzeichen

GRA 2-132

Plandatum

25.07.2023

Begründung

Inhaltsverzeichnis

A) Allgemeiner Teil:

1.	Vorbemerkung	3
2.	Anlass und Ziele des Bebauungsplans.....	3
3.	Standortwahl.....	4
4.	Lage und Beschreibung des Planungsgebietes	4
5.	Planungsrechtliche Voraussetzungen	5
5.1	Landes- und Regionalplan.....	5
5.2	Flächennutzungsplan	6
6.	Übergeordnete Fachplanungen, sonstige Rechtsvorschriften	7
6.1	Fachplanungsvorbehalt P+R-Anlage	7
6.2	Denkmalschutz.....	8
6.3	Naturschutz	8
6.4	Hochwasserschutz	8
6.5	Brenner-Nordzulaufstrecke.....	8
7.	Städtebauliche Machbarkeitsstudie	10
8.	Planinhalte	10
8.1	Art der Nutzung	10
8.2	Verkehrliche Erschließung.....	13
8.3	Technische Erschließung	15
8.4	Baugrund und Niederschlagswasserbeseitigung	15
8.5	Schutz von Agrarland und Wald; Umwidmungssperre	17
9.	Immissionsschutz	18
10.	Naturschutz, Eingriffs-/Ausgleichsregelung.....	25
11.	Artenschutz.....	26
12.	Klimaschutz, Klimaanpassung	29

B) Besonderer Teil: Umweltbericht (siehe Anlage)

A) Allgemeiner Teil

1. Vorbemerkung

Die Stadt Grafing b.M. hat am 27.06.2023 beschlossen, einen qualifizierten Bebauungsplan aufzustellen, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Berufsschule und die Erweiterung des Bahnparkplatzes im Ortsteil Grafing-Bahnhof zu schaffen. Für die im Südosten angrenzende Außenbereichssiedlung „Pierstling“ wird ein einfacher Bebauungsplan aufgestellt

Der sich so ergebende Planungsumgriff ist Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans.

Die Stadt Grafing b. München ist Mitglied des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München. Sie hat der Geschäftsstelle die Ausarbeitung der Satzung und der Begründung, sowie des Umweltberichts übertragen.

2. Anlass und Ziele des Bebauungsplans

Geplant ist die Errichtung einer Berufsschule der Landkreise Ebersberg und München im Ortsteil Grafing-Bahnhof. Der Landkreis Ebersberg ist der einzige Landkreis Bayerns, der keine Berufsschule vorhält. Der Landkreis ist gemäß Art. 8 Abs. 1 Nr. 2 des Bayerischen Schulfinanzierungsgesetzes (BaySchFG) zuständiger Schulaufwandsträger.

Geplant ist die Errichtung einer Berufsschule für ca. 2.500 Schüler. Davon werden ca. 650 Schüler die Berufsschule in Vollzeit besuchen. Vorgesehen ist die Berufsschule vorerst für die Fächer Einzelhandel, Groß- und Außenhandel, Lagerlogistik, Kfz-Mechatronik, Zahnmedizin und Fachinformatik. Weitere Ausbildungsrichtungen und berufliche Fortbildungseinrichtungen können im Rahmen der künftigen Schulplanung dort untergebracht werden. Internatsräume (Wohn- / Schlafräume) und damit auch eine Unterbringung in der Nachtzeit ist vorgesehen.

Für die Schüler in Vollzeitunterricht ist auch Sportunterricht anzubieten. Dafür werden eine Schulturnhalle und Freisportflächen angeboten. Die Nutzung der Schulsporthalle für den Vereins- / Breitensport ist nur im üblichen Rahmen als Nebennutzung möglich. Ein Ausbau als Sportzentrum ist ausdrücklich nicht geplant und auch von den Nutzungsfestsetzungen nicht erfasst.

Der Bebauungsplan ist nicht auf die derzeitige Schulplanung beschränkt sondern schafft die Rechtsgrundlage für einen vielfältig gestaltbaren und erweiterbaren Schulcampus. Dessen Baupotential wird nach dem Raumprogramm für das aktuell beabsichtigte Schulangebot nur teilweise in Anspruch genommen werden. Es handelt sich aufgrund seiner Größe damit um einen zukunftsfähigen Schulstandort mit erheblichen Entwicklungspotenzial für weitere Ausbildungsberufe und ggf. auch andere Schularten.

Außerdem ist Planungsinhalt die Erweiterung des Bahnparkplatzes (P+R-Anlage) durch Errichtung eines Parkdecks (Überbau des bestehenden ebenerdigen Parkplatzes), in dem die notwendigen Stellplätze für die Berufsschule untergebracht werden. Damit kann in flächensparender Weise der zusätzliche Stellplatzbedarf erfüllt werden.

Ein vormals über den gesamten Bahnparkplatz geplantes Parkdeck wird jetzt auf den

westliche Hälfte beschränkt. Der Grund ist die aktuelle Planung der DB AG für eine Schienenneubaustrecke (Brenner-Nordzulauf) östlich der bestehenden Bahnstecke. Bis zum Abschluss dieser Fachplanung wird zur Vermeidung einer Planungskollision die ursprüngliche Planung eines Parkdecks auch auf der Osthälfte (dort zur Erweiterung der P+R-Anlage) vorerst zurückgestellt. Bei den verkehrs- und lärmtechnischen Untersuchungen wurde diese in einem späteren Planungsabschnitt vorgesehen Erweiterung des Parkdecks schon berücksichtigt.

Das Baugebiet für das Schulzentrum reicht im Südosten an die Außenbereichssiedlung „Pierstling“ heran. Hier gilt es zwingend auszuschließen, dass durch die Entwicklung des Schulzentrums eine Änderung der Bereichsqualität für diese Splittersiedlung eintritt. Dieser Siedlungsbereich ist hohen Lärmbelastungen durch die Bahnstrecke ausgesetzt, die teilweise über den Gesundheitsschwellenwert liegen. Eine über die bestehenden Möglichkeiten (§ 35 Abs. 2, 4 BauGB) hinausgehende Bebauung widerspricht einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und ist auszuschließen. Dafür wird für den Bereich der Splittersiedlung ein einfacher Bebauungsplan (§ 30 Abs. 3 BauGB) aufgestellt, der die Bebaubarkeit über den Bestand hinaus ausschließt.

3. Standortwahl

Im Rahmen der Standortfindung erfolgte landkreisweit eine Untersuchung von geeigneten Standortalternativen. Eine vormals im Gemeindegebiet Zorneding in Aussicht genommene Ansiedlung der Berufsschule wurde wegen der fehlenden Verfügbarkeit und auch der Grundstücksgröße, die dort keine perspektivischen Erweiterungsmöglichkeiten geboten hätte, wieder aufgegeben. Nach Prüfung verschiedener Standortalternativen ist der Standort Grafing-Bahnhof aufgrund der günstigen Lage an einem Bahnhofstempel und der besonders günstigen Erreichbarkeit auch aus dem Raum München als Vorzugsstandort erklärt worden.

Als Standortflächen wurden die Grundstücke Fl.Nrn. 236, 234/2, 234/9 und 233/6 der Gemarkung Nettelkofen (jetzt vereinigt zum Grundstück Fl.Nr. 236) mit einer Fläche von 51.014 m² von der Stadt Grafing erworben. Diese Flächen wurden anschließend an den Landkreis Ebersberg für den Schulbau weiterveräußert, jedoch mit einem Rücktrittsrecht im Falle des Scheiterns der dortigen Baulandausweisung.

Der Standort ist aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zum Bahn- und Bushaltestpunkt Grafing-Bahnhof (Regionalbahn, S-Bahn, ÖPNV-Buslinien) sehr günstig gelegen und damit auch aus dem Gebiet des gemeinsamen Schulsprengels der Landkreise Ebersberg und München gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Auch die Erreichbarkeit für den Autoverkehr ist günstig aufgrund der Lage an der dafür bereits ausgebauten EBE 8 mit dem kurzen Weg zur B 304 im Norden oder der St 2089 im Süden. Alle neuralgischen Kreuzungspunkte der EBE 8 wurden vor kurzem durch Kreisverkehrsplätze verkehrssicher ausgebaut. Der Zufahrtsverkehr kann über klassifizierte Straßen und ohne Belastung von Wohngebieten abgewickelt werden.

Der Standort ist auch in das Radwegenetz gut eingebunden; die noch bestehende Lücke zum Radweg in westlicher Richtung (Taglaching) ist in Vorbereitung.

4. Lage und Beschreibung des Planungsgebietes

Das Plangebiet „SO Berufsschulzentrum“ mit einer Fläche von etwa 8,56 ha umfasst einen Bereich westlich der Bahntrasse München – Rosenheim im Ortsteil Grafing

Bahnhof erfasst auch den bestehende Park+Ride-Anlage (Bahnparkplatz) mit ca. 500 ebenerdigen Stellplätzen. Die Fläche steigt nach Südwesten hin um ca. 6 m an.

Das Planungsgebiet wird im nordöstlichen Teilbereich als P+R-Anlage genutzt. Die westlichen Flächen werden landwirtschaftliche genutzt als Grünland oder Ackerland. Südöstlich finden sich einige Wohngebäude der Splittersiedlung Pierstling. Im Westen grenzt die Fläche direkt an das Gemeindegebiet der Gemeinde Bruck, die dort weitläufig unbebaut sind. Die Schulräume liegen damit an einer nach Westen offenen Landschaft, die bestmögliche Rahmenbedingungen für eine ruhige Atmosphäre der Bildungseinrichtung schafft.

Erschlossen ist der Umgriff durch die bestehende Straße „Am Oberholz“, die ihrerseits wiederum an die St 2351 und damit an den überörtlichen Verkehr angeschlossen ist. Im Osten liegt es unmittelbar am Bahnhaltelpunkt Grafing-Bahnhof an, der über eine Bahnsteigunterführung auf kurzem Weg erreichbar ist.

Das Plangebiet liegt in der Naturraum-Untereinheit „Jungmoränenlandschaft des Inn-Chiemsee-Hügellandes“ (038-A) im Naturraum „Voralpines Moor- und Hügelland“ (D66). Im Plangebiet bzw. dessen Umfeld existieren keine internationalen oder nationalen Schutzgebiete oder ausgewiesenen Wald- oder Wasserschutzgebiete.

5. Planungsrechtliche Voraussetzungen

5.1 Landes- und Regionalplan

Die landesplanerischen Zielvorgaben werden im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013, zuletzt geändert am 16.05.2023, von der Bayerischen Staatsregierung vorgegeben.

Die Stadt Grafing b. München liegt demnach im Münchner Verdichtungsraum und ist als Mittelzentrum eingestuft. Die Stadt Grafing b.M. ist aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion (Mittelzentrum) auch für die Ansiedlung einer Berufsschule als zentralörtliche Einrichtungen des gehobenen Bedarfs (vgl. LEP, Begründung zu 2.1.3) geeignet.

Mit einer Berufsschule auch für den Landkreis Ebersberg wird eine Lücke im beruflichen Bildungsangebot geschlossen. Damit wird das Ziel 8.3.1 LEP umgesetzt, wonach Berufliche Schulen in allen Teilräumen flächendeckend und bedarfsgerecht vorzuhalten sind.

Der Standort liegt in einem Teilraum, der vom Regionalplan als für die Siedlungsentwicklung besonders geeignet bezeichnet ist (RP14 2.3 Z – Hauptsiedlungsbereich) und entspricht dem Anbindegebot (LEP Z.3.3). Der im Regionalplan festgelegte regionale Grünzug im westlichen Anschluss ist dagegen nicht berührt.

Vorhandene Potentiale für einen Innentwicklung, die vorrangig zu nutzen sind, stehen nicht zur Verfügung. Das gilt aufgrund der Erkenntnisse der Untersuchung von Standortalternativen aufgrund des großen Flächenbedarfs und der Erschließungsanforderungen auch über den gegenständlichen Standort hinaus für den gesamten Betrachtungsraum.

Die Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung (§ 1 Abs. 4 BauGB, § 4 Abs. 1 ROG) wurde im vorausgegangenen Flächennutzungsplanverfahren geprüft und bestätigt.

der Schienenneubaustrecke widersprochen (§ 7 BauGB), die am östlichen Rand zwischen dem Bahnparkplatz und der Bahnstrecke innerhalb des Änderungsbereiches geplant wird. Der Widerspruch wurde im Flächennutzungsplan vermerkt (§ 5 Abs. 4 Satz 2 BauGB). Der Widerspruch im Sinne des § 7 BauGB stellt keinen Rechtsbehelf im Sinne des verwaltungsprozessrechtlichen Widerspruchs (§ 68 VwGO) dar. Er bewirkt lediglich, dass der Flächennutzungsplan keine Anpassungspflicht gegenüber den Plänen der Bahn zukommt.

6. Übergeordnete Fachplanungen, sonstige Rechtsvorschriften

6.1 Fachplanungsvorbehalt und Zweckbindung der P+R-Anlage West

Der bestehende Bahnparkplatz wurde gemäß § 18 AEG aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 04.09.2008, Az.: 61130Pap(5510-37,346-37,944) errichtet. Aufgrund dieser fachgesetzlichen Zulassung ist für die Fläche gemäß § 38 BauGB (Fachplanungsvorbehalt) das gemeindlichen Planungsrecht eingeschränkt (vgl. BVerwG 16.12.1988). Hat eine Fläche den rechtlichen Charakter einer Anlage der Bahn, so ist sie der - prinzipiell das gesamte Gemeindegebiet umfassenden - gemeindlichen Bauplanungshoheit zwar nicht - nach Art eines extrritorialen Gebietes - völlig entzogen. Sie ist planerischen Aussagen der Gemeinde aber nur insoweit zugänglich, als diese der besonderen Zweckbestimmung der Anlage, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht widersprechen. Gemeindliche Bauleitplanung und bahnrechtliche Fachplanung sind hiernach inhaltlicher aufeinander abzustimmen. Planerische Aussagen, insbesondere auch Festsetzungen eines Bebauungsplans, die inhaltlich der bestehenden Zweckbestimmung einer Fläche als Bahnanlage nicht zuwiderlaufen, sind zulässig.

Eine anfänglich von der Stadt beantragte bahnrechtliche Entwidmung (§ 23 AEG) wurde vom Eisenbahn-Bundesamt (Mitteilung vom 04.03.2020 und Bescheid vom 16.07.2020) abgelehnt, da die Fläche als Bahnparkplatz weiterhin Bahnzwecken dient.

Mit Schreiben vom 23.06.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt dann aber bestätigt, dass die Überplanung des Bahnparkplatzes zum Zweck der Errichtung eines Parkdecks eine bahnverträgliche Nutzung darstellt und damit dem Fachplanungsvorbehalt nicht entgegensteht. Damit steht die Fläche der Bahnanlage (Fl.Nr. 232/4 der Gemarkung Nettelkofen) der gemeindlichen Planung offen (vgl. dazu die o.g. Grundsatzentscheidung des BVerwG vom 16.12.1988, 4 C 48/86, wonach für Gemeinden das Recht zur Bauleitplanung auf Bahnflächen besteht, soweit die beabsichtigte Bebauung mit dem besonderen Charakter der betroffenen Bahnanlage vereinbar ist). Voraussetzung ist, dass ggf. entfallende vorhandene Bahnstellplätze dann auf dem Parkdeck in gleicher Zahl wieder ausgeglichen werden.

Insoweit besteht auch Übereinstimmung mit der förderrechtlichen Zweckbindung (25 Jahre) für die mit Staatszuwendungen errichteten Bahnparkplatzes (vgl. Zuwendungsbescheid der Regierung von Oberbayern vom 13.02.2006, 31.2-3524-113).

6.2 Denkmalschutz

Innerhalb des Planungsumgriffs oder daran angrenzend befinden sich weder Baudenkmäler noch Bodendenkmäler.

6.3 Naturschutz

Der Bahndamm bei Grafing-Bahnhof ist in der amtlichen Biotopkartierung Bayerns (Stand 27.09.1995) als „Komplex aufgeschotterter Sekundärstandorte, die zusammen mit verschiedenen naturnahen Kontaktbereichen am Dammfuß ein weites ökologisches Typenspektrum mit hohem Arten- und Struktureichtum abdecken“ beschrieben (7937-0143-003). Der als Biotop kartierte Bereich, der nur geringfügig im Plangebiet liegt (bestehende Zufahrt und bestehende seitliche Entwässerung), ist gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich im Bebauungsplan dargestellt.

6.4 Hochwasserschutz

Im Planungsumgriff oder daran angrenzend befinden sich keine festgesetzten Überschwemmungsgebiete.

Der sog. „Bahngraben“, ein an der Westseite der Bahnstrecke verlaufendes (öffentliches) Gewässer, mündet ca. 500 m weiter südlich in die Urtel ein. Um eine Verschärfung der bestehenden Überschwemmungsgefahren zu verhindern, erfolgt eine ausreichende Regenrückhaltung des aus dem Baugebiet ablaufenden Niederschlagswassers durch ein Auffangbecken am Nordrand, also vor Einlauf in den Bahngraben.

Für eine Reduzierung des Regenwasserabflusses werden extensiv begrünte Dächer für die Schulgebäude und (überdachte) Fahrradabstellanlagen festgesetzt.

6.5 Brenner-Nordzulaufstrecke

Die DB Netze plant im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Landkreis Ebersberg trassenunabhängig eine 2-gleisige Neubaustrecke zur Bestandsstrecke als Zulauf zum Brenner-Basis-tunnel.

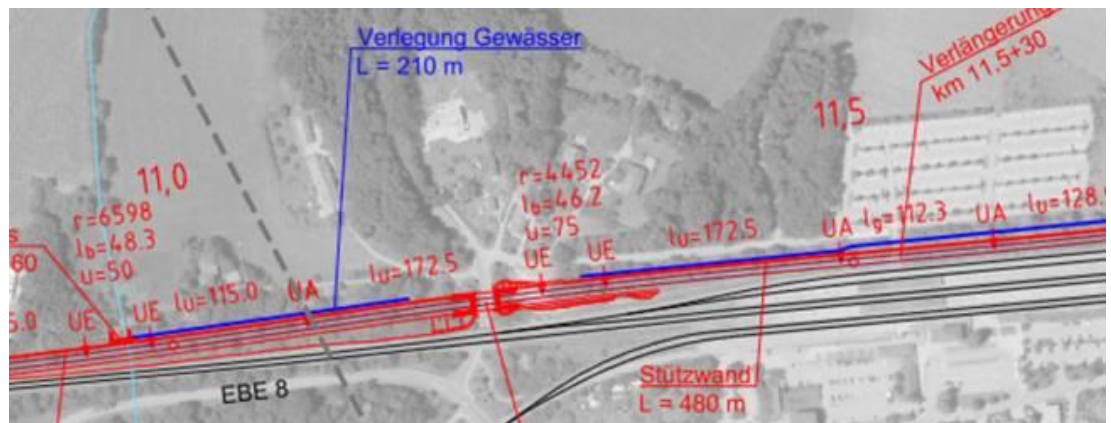
Nachdem der südliche Streckenabschnitt (Schaftenau bis Ostermünchen) mit dem dortigen Verknüpfungspunkt im April 2021 festgelegt und damit der Anschlusspunkt für die bis Grafing fortzusetzende Trassenführung bestimmt wurde, erfolgte ein Dialogverfahren (Planungsdialog) für die Anschlussstrecke bis Grafing.

Im Dialogverfahren wurden am 02.12.2021 die (Zwischen-)Ergebnisse der Trassenuntersuchung für diesen nördlichen Abschnitt veröffentlicht. Ergebnis sind 4 Grobtrassen, die allesamt südlich von Grafing-Bahnhof dann auf eine einheitliche Trasse (2 neue Gleise) unmittelbar westlich der Bahnstrecke 5510 zusammenlaufen. Im Abschnitt von Grafing-Bahnhof bestanden keine Trassenvarianten.

Am 13.07.2022 wurde jetzt das Trassenauswahlverfahren abgeschlossen. Dabei wurde die nachfolgend abgebildete Trasse (Limone) zur Auswahltrasse bestimmt. Damit steht der Gesamtverlauf der Neubaustrecke jetzt fest. Diese 2-gleisige Neubaustrecke verläuft ab dem Gewerbegebiet Schammach unmittelbar an der bestehenden Schienenstrecke. Im Bereich des Bahnhofes (Grafing-Bahnhof) werden 2 zusätzliche Gleise errichtet, die östlich des sog. Bahngrabens und damit außerhalb des Geltungsbereiches der Flächennutzungsplanänderung verlaufen.



Auswahltrasse „Limone“, ohne Maßstab



Trassenverlauf im Geltungsbereich, ohne Maßstab

Der exakte Verlauf der Schienenneubaustrecke wird nach Ankündigung der DB Netz AG im Rahmen der laufenden Vorplanung ermittelt, dessen Ergebnis im Oktober 2023 erwartet wird.

Kollisionspunkte zwischen dem Bebauungsplan und der Fachplanung bestehen nur in mittelbarer Weise.

- So wird die bestehende Bahnsteigunterführung von der Schienenplanung beeinträchtigt, jedoch gesichert wiedererrichtet. Damit ist weiterhin die Erreichbarkeit des Bahnhofpunktes gesichert, ebenso der Durchgang nach Grafing-Bahnhof.
- In welchem Umfang der Bahngraben nach Westen verlegt werden muss, ist noch nicht gesichert. Um hier den Planungskorridor offen zu halten, wurde von der Überplanung der östlichen Hälfte des Bahnparkplatzes mit einem Parkdeck abgesehen. Dieser Planung dient zur möglichen Erweiterung der Bahnparkplätze und ist deshalb für die Berufsschule bedeutungslos; hinsichtlich des Verkehrsbelastung und der Verkehrslärmbelastung wurde diese verschobene Planungsabschnitt aber mitberücksichtigt. Dieser weitere Planungsabschnitt wird später nachgeholt, sobald der genaue Flächenbedarf für die Bahn-Neubaustrecke vorliegt.
- Nach dem aktuellen Planungsstand (im Auswahlverfahren noch nicht enthalten) ist auch die Errichtung eines Überholbahnhofs (2 weitere Überholgleise) vorgesehen, und zwar beginnen im Norden des bestehenden Bahnparkplatzes. Damit

wird das festgesetzte Regenrückhaltebecken voraussichtlich im Osten entfallen müssen. Als Ersatz wird ein Ausbau (Verbreiterung) des Bahngrabens für die ausreichende Regenrückhalt erwogen. Alternativ ist eine Vergrößerung des Regenrückhaltebeckens durch Inanspruchnahme der vorgelagerten CEF-Fläche. Da auch noch weitere Flächen im Norden verfügbar sind, ist die Funktionstüchtigkeit des Entwässerungskonzeptes nicht in Frage gestellt.

7. Städtebauliche Machbarkeitsstudie

Der Landkreis Ebersberg beabsichtigt die Errichtung eines Berufsschulzentrums mit einer zugehörigen Mehrfachsporthalle incl. Außensportanlagen in Grafring Bahnhof. In diesem Zusammenhang wurde ein städtebauliches Konzept erstellt, das Grundlage für die weiteren Planungen und Maßnahmen im Bereich der Bauleitplanung und im Hoch- und Tiefbau darstellt.

Das Konzept sollte die erforderlichen Bedarfe und Raumprogramme für die am Standort geplanten Schulen, die Frei- und Sportanlagen ebenso berücksichtigen wie die innere und äußere Erschließung und den ruhenden Verkehr. Besonderes Augenmerk liegt auf einer funktionellen Organisation des Standorts auch unter Berücksichtigung des städtebaulichen Umfeldes.

Ziel war es ein städtebauliches Konzept (bis Maßstabsebene 1:500) für die räumliche Situierung der künftigen Berufsschule mit Mehrfachturnhalle auf einer Fläche von ca. 5 ha westlich der P+R-Anlage Grafring Bahnhof zu erarbeiten. Diese wurde im Juli 2020 fertiggestellt.

Da sich zwischenzeitlich deutliche Änderungen in den Anforderungen und den geplanten Nutzungen ergeben haben, ist es erforderlich, das städtebauliche Konzept zu überarbeiten (Fortschreibung Machbarkeitsstudie). Es wird daher parallel zum Bebauungsplanverfahren ein neues Raumprogramm – und daraus abgeleitet – eine aktualisierte Machbarkeitsstudie erarbeitet. Diese Fortschreibung der Machbarkeitsstudie wird dann mit dem Ergebnis der frühzeitigen Bürger- und Behördenbeteiligung geprüft und bedarfsweise der Bebauungsplanentwurf dann angepasst.

Vor allem gilt es, die der Machbarkeitsstudie enthaltenen Kostenprognose zu erneuern. Zum einen sind die zwischenzeitlichen Baukostensteigerungen zu aktualisieren. Zum anderen wird aber die Kostenprognose auf den für die Ersterrichtung der Berufsschule aufzuwendenden Umfang angepasst und dabei auch auf bauliche / konzeptionelle Kostenreduzierungen hin untersucht. Die bisherige Kostenprognose erfasste dagegen den Gesamtausbau des Standortes, wie er aber erst langfristig entwickelt werden soll. Auch die Berufsfachschule für Kinderpflege und die Fachakademie für Sozialpädagogik (bisher unterstellter Raumbedarf (ca. 2.000 m²) werden nicht mehr in der "Berufsschule Grafring-Bahnhof" untergebracht, was in der Fortschreibung zu signifikanten Änderungen führen wird.

8. Planinhalte

8.1 Art der baulichen Nutzung

SO Schulzentrum:

Die Fläche für die Berufsschule wird als sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2

BauNVO mit der allgemeinen Zweckbestimmung „Schulzentrum“ festgesetzt. Es handelt sich bei einem Schulzentrum um eine themenartig besondere Nutzung, die zum Gegenstand eines Sondergebietes gemacht werden kann. Die nicht abschließende Aufzählung in § 11 Abs. 2 Satz 2 BauNVO mit dem dort genannten „Hochschulgebiet“ schließt die Ausweisung als Sondergebiet für andere Schularten nicht aus.

Entscheidend ist die Unterscheidung des Gebietscharakters von den gesetzlichen Gebietstypen (§§ 2-10 BauNVO). Das erklärt sich schon allein aufgrund der Größe des Gebietes mit ca. 5 ha, das allein und ausschließlich für diese Nutzungsart entwickelt werden soll. In diesem Zusammenhang ist auch ganz entscheidend, dass im dortigen Bereich eine Wohnbebauung bewusst ausgeschlossen werden soll. Eine Festsetzung als Wohnbaufläche, innerhalb derer dann die Schulnutzung ebenfalls zulässig wäre, widerspräche in grundsätzlicher Weise den Planungsabsichten der Stadt und gilt es zwingend auszuschließen. Ein Ausschluss der Hauptnutzungsart bei einem WA wäre aber als Verstoß gegen den gesetzlichen Typenzwang nicht möglich. Nur mit einem sonstigen Sondergebiet des § 11 BauNVO lässt sich sicherstellen, dass dieses Gebiet allein für diesen allgemeinen Zweck genutzt werden kann.

Innerhalb der allgemeinen Zweckbestimmung ist gemäß § 11 Abs. 2 Satz 1 BauNVO die Art der baulichen Nutzung gesondert festzusetzen. Hier wird die Nutzung weiter konkretisiert und für das „Schulzentrum“ auf die Schulart der Berufsschule festgelegt. Maßgebend für diese enge Beschränkung der Nutzungsart ist, dass der gewählte Standort streng vorhabensbezogen auf ein berufliches Bildungszentrum ist. Diese Schulart weist einen überregionalen Benutzerkreis auf, der in besonderer Weise auf eine optimale ÖPNV-Anbindung angewiesen ist. Anders als allgemeinbildende Schulen, deren Standort einen hohen Grad an fußläufiger Erreichbarkeit bzw. eine günstige Anfahrtbarkeit mit Schulbussen und mit dem Fahrrad verlangt, weisen Berufsschulzentren einen höheren Anteil an motorisierten Individualverkehr auf. Der Standort ist also allein für eine Nutzung durch ein Berufsschulzentrum festgesetzt und soll ausdrücklich andere Schularten ausschließen. Ander Schulkarten sollen möglichst zentrumsnah angesiedelt bleiben.

Auch wird mit dieser Festsetzung der Nutzungsart auch sichergestellt, dass die Turnhalle vorwiegend nur für Schulzwecke genutzt werden darf. Von einer gelegentlichen Mitbenutzung (untergeordnete Nebennutzung) für den Breitensport im üblichen Rahmen abgesehen, ist damit eine regelmäßige Nutzung als Veranstaltungsort für größere Sportveranstaltungen (z.B. Volleyball-Bundesliga) ausdrücklich für unzulässig erklärt.

Sondergebiet Parkplatz:

Die Stellplätze der Berufsschule sollen im Interesse des Flächenspargebots in einem Parkdeck (Überbau durch eine Parkebene - Stockwerksgarage) auf dem benachbarten Bahnparkplatz (P+R-Parkplatz West, 487 Parkplätze) untergebracht werden. Daneben soll auch der Bahnparkplatz selbst mittels Parkdeck erweitert werden, da er vor der Corona-Pandemie bereits über mehrere Jahre überfüllt war. Letztendlich soll ein Parkdeck für den gesamten Parkplatz entstehen, dessen Stellplätze dann im südwestlichen Teil (ca. 200 Parkplätze) für die Berufsschule und im Übrigen als Erweiterungsfläche für die P+R-Anlage genutzt werden sollen.

Für den Bau eines Parkdecks für die Berufsschule wird die westliche Fläche des bestehenden Bahnparkplatzes als Baufläche dargestellt und die Nutzung als „Sondergebiet Parkplatz“ gemäß § 11 BauNVO festgesetzt.

Die Darstellung als Sondergebiet mit eigener Nutzungsart (Parkfläche) ist zulässig, da die Nutzungsform sich keinem der in § 2 ff. BauNVO geregelten Baugebietstyp zurechnen lässt. Diese themenartige Besonderheit erklärt sich damit, dass es sich um eine Parkplatzfläche handelt, in der sich der Berufsschule zugehörige Stellplätze und die Bahnparkplätze vertikal überlagern (die Stellplätze der Berufsschule sollen in einem Parkdeck über den ebenerdigen Bahnparkplätzen entstehen). Damit schließt sich eine Festsetzung als „Gemeinbedarfsfläche“ oder „Fläche für den überörtlichen Verkehr“ ebenso an wie eine gemeinsame Festsetzung als „SO Schulzentrum“, da die Parkplätze verschiedenen Hauptnutzungen dient. Außerdem ist die bauliche Nutzung allein auf diesen Zweck (Parkplatzfläche) beschränkt; eine Bebauung für andere Zwecke ist ausgeschlossen und wäre auch bahnwidrig.

Diese besondere Zweckbestimmung erlaubt die Ausweisung eines „Sondergebietes Parkplatz“ (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.12.1990, 4NB19/90). Die vorgenannte Rechtsprechung verlangt aber bei einem entsprechenden „SO Parkplatz“ dann auch, dass diese Stellplätze einer Hauptnutzung zugeordnet werden müssen. Dafür braucht es aber (vgl. BVerwG aaO.) keiner gesonderten Festsetzung. Diese Zuordnung kann auch aus den übrigen Planunterlagen (hier der Begründung) hervorgehen. Das wird aus den vorgenannten Darlegungen deutlich gemacht, wonach

- a) die ebenerdigen Stellplätze als Bahnparkplatz dienen (487 Stpl. im Bestand)
- b) die Stellplätze im Parkdeck (Parkgeschoss) der Berufsschule; soweit durch den Bau des Parkdecks ebenerdige Stellplätze wegfallen, sind dieser in gleicher Zahl auch im Parkdeck als Ersatz zulässig).

Die Überplanung des Bahnparkplatzes mit einem zusätzlichen Parkgeschoss, wie es der Flächennutzungsplan noch für den gesamten Parkplatz darstellt, wird jetzt aber auf 2 Planungsabschnitte aufgeteilt. Grund ist die Vermeidung einer Planungskollision mit der geplanten Schienenneubaustrecke (Brenner Nordzulauf), weshalb die Planung für den östlichen Teil zurückgestellt wird. Dort belässt es der Bebauungsplan mit der Festsetzung von „Flächen für Stellplätze“ mit der Regelung für den vorhandenen Bestand. Für den westlichen Teil wird eine Baugrenze festgesetzt und damit die Errichtung einer Parkgarage (Parkdeck). Da der Gesetzgeber (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. Art. 2 Abs. 8 BayBO)) ausdrücklich zwischen Stellplätzen und Garagen unterscheidet (vgl. BVerwG 31.08.1989), ist mit dieser differenzierten Festsetzung sichergestellt, dass im östlichen Teil nur ebenerdige Stellplätze zulässig sind (selbst überdachte Stellplätze sind dort nicht zulässig, vgl. Stock in K/R/S, Rn 13 zu § 12 BauNVO). Mit der Festlegung einer Baugrenze im westlichen Teil ist dort sowohl eine Parkgarage (Parkgeschoss) als auch die Errichtung nur offener Stellplätze möglich (letztere sind auch – soweit nicht ausdrücklich ausgeschlossen – innerhalb der durch Baugrenzen festgesetzten Bauflächen zulässig, § 23 Abs. 5 BauNVO).

Die vorgenannte Festsetzung von Stellplätzen widerspricht auch nicht dem Fachplanungsvorbehalt (§ 38 BauGB). Das gilt auch für den östlichen Teil, in dem die planfestgestellte Nutzung (Bahnparkplätze) als ebenerdige Stellplätze nur wiederholend erfolgt. Insoweit wird aber auch klargestellt, dass die Stadt Grafing b.M. dieser wiederholenden Regelung auch rechtsbegründende Bedeutung beimisst. Mit der Festsetzung als Stellplätze und deren Zuordnung (siehe oben) als Bahnflächen wird ausgeschlossen, dass die DB AG diese Flächen z.B. für Stellplätze i.S.d. Art. 47 BayBO einbringt, etwa für die aktuelle geplanten Bahnwohnungen über dem P+R-Platz Ost. Es ist im ausdrücklichen Interesse der Stadt, dass die P+R-Plätze West dauerhaft für diesen Zweck (Pendlerparkplatz) vorgehalten werden. (Über die Rechtmäßigkeit einer Bestandsfestschreibung von Stellplätzen für Bahnzwecke mit konstitutiver Wirkung: BVerwG 16.12.1988).

8.2 Verkehrliche Erschließung

Haupteerschließungsstraße (Am Oberholz):

Die Erschließung der Berufsschule und der P+R-Anlage erfolgt ausschließlich über die Straße „Am Oberholz“. Der Bebauungsplan sieht die Verbreiterung der derzeit 5,30 m breiten Fahrbahn um einen 2,5 m breiten Geh- und Radweg auf der Westseite vor. Die dafür notwendigen Flächen stehen zur Verfügung. Die Fl.Nr. 234/7 zur Straßenverbreiterung wurde erworben. Die Benutzung des Bahngrundstücks Fl.Nr. 556/64 wurde durch einen Gestattungsvertrag geregelt (12.08.2021, Lw_MÜN_1654_2021).

Für den üblichen Erschließungsverkehr ist die vorhandene Fahrbahnbreite von 5,30 m auch künftig ausreichend. So genügt für den Begegnungsverkehr PKW/PKW bei unverminderter Geschwindigkeit eine Breite von 4,75 m (RAST 06, Seite 27, Nr. 4.3, Bild 17). Selbst eine Begegnung LKW/PKW ist bei verminderter Geschwindigkeit möglich bis zu einer Fahrbahnbreite von 5,35 m noch möglich. Gleiches gilt auch für den üblichen landwirtschaftlichen Verkehr, der in geringem Umfang über diese Zufahrt abgewickelt wird.

Es muss aber auch für Notfälle die uneingeschränkte Erreichbarkeit gesichert werden, da es sich um eine Stichzufahrt handelt und das Schulzentrum bzw. der Bahnparkplatz allein über diese Zufahrt erreicht werden kann. Um das sicherzustellen, wird der Geh- und Radweg mit einem Tiefbord ausgeführt und ermöglicht damit auch das Überfahren für Rettungsfahrzeuge in Notfällen. Ein dann mit Seitenflächen ca. 8,5 m breiter Straßenraum schafft die notwendige Leistungsfähigkeit auch für Notfallsituationen.

Außerdem ist die Grundstückszufahrt zur Fl.Nr. 238/2 aufzulösen. Die bestehende Zufahrt ist schon jetzt nur bedingt verkehrssicher. Sichtbehinderungen im Bereich der Engstelle (Linde an Südostecke Fl.Nr. 237), überhöhte Geschwindigkeiten und auch regelwidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer (vor allem beim Linkseinbiegen des aus Westen von der St 2351 zufahrenden Verkehrs) belasten die Verkehrssituation beträchtlich. Die aus der Grundstückszufahrt ausfahrenden Fahrzeuge sind nur sehr spät erkennen. Derzeit behilft sich der Eigentümer, mit einem dauerhaft abgestellten PKW den Verkehr zu bremsen und zu lenken. Mit der zusätzlichen Verkehrszunahme wird sich die Unfallgefahr aber weiter verstärken.

Man hat sich deshalb für die Verlegung der Zufahrt mit dem Eigentümer geeinigt. Das schafft dann auch die Möglichkeit zur Errichtung einer Lärmschutzwand (aktiver Schallschutz) an der verkehrszugewandten Ostseite. Die Grundstückszufahrt wird auf die Nordseite des Grundstücks Fl.Nr. 238/2 verlegt. Dafür wurde die erforderliche dingliche Sicherung der Mitbenutzung des Privatweges (Fl.Nr. 237 Gemarkung Nettelkofen) bewilligt (URNr. A897/2020 vom 08.07.2020 des Notars Tobias Aigner aus Ebersberg). Der Abstellplatz (Carport) wurde dafür bereits vom Grundstückseigentümer verlegt. Der Umbau der Zufahrt und die Errichtung der Lärmschutzwand erfolgt durch die Stadt Grafing b.M. und auf gemeindliche Kosten.

Entlang der Grundstücke Fl.Nr. 237 und 238/2 ist eine Lärmschutzwand (2,5 m Höhe) geplant und im Bebauungsplan zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Lärmschutzwand) festgesetzt.

Die Straßenbaumaßnahmen einschließlich der Lärmschutzeinrichtungen und die Anpassung der Grundstückszufahrten lösen keine Erschließungsbeiträge aus (Art. 5a BayKAG, §§ 123 ff. BauGB), da der Straße aufgrund der Lage im bauplanungsrechtlichen Außenbereich keine Anbaufunktion zukommt.

Einmündung in die St 2351 und Knotenpunktbelastung

Für die verkehrssichere Abwicklung des künftigen Verkehrs (Berufsschule, Erweiterung Bahnparkplatz) ist auch der Einmündungsbereich in die St 2351 umzubauen.

Um den Geh- und Radweg an der Westseite der Straße „Oberholz“ verkehrssicher erreichen zu können, wird eine Querungshilfe (Mittelinsel) an der Einmündung errichtet, bis zur St. 2351 anzulegen. Damit wird auch verhindert, dass der von Taglaching (Westen) her einfahrende Verkehr hier unter Missachtung des Rechtsfahrgebotes die ausfahrende Fahrbahnspur regelwidrig „schneidet“.

Für den nach Taglaching geplanten Geh- und Radweg (an der Südseite der St 2351) ist ebenfalls ein gesichertes Queren der Fahrbahn zu ermöglichen. Hier ist das abschließende Ergebnis dieser vom Landkreis Ebersberg durchgeführten Planung noch abzuwarten.



Auf der Grundlage des oben dargestellten und vom Staatlichen Bauamt auch fachlich für geeignet erklärten Vorentwurf wird die Einmündung in die St 2351 umgebaut.

Die Stadt Grafing b.M. hat auch die ausreichende Leistungsfähigkeit der betroffenen Einmündungen überprüft. Untersucht wurde die Einmündung der Zufahrt (Straße „Am Oberholz“) in die St 2351 (K2) und die Einmündung der St 2351 in die

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

Bei der o.g. Untersuchung wurde ein größtmögliches Verkehrsaufkommen unterstellt und die in Aussicht gestellte Erweiterung der P+R-Anlage West (Parkdeck - BA 2) bereits berücksichtigt. Die derzeitigen Planungen hinsichtlich der Ausbaugröße der Berufsschule bleiben hinter den dortigen Annahmen deutlich zurück.

Zufahrt zur Berufsschule, Verkehrsregelung

Für die Berufsschule ist eine Zufahrt durch den westlich der Straße angrenzenden Wald vorgesehen. Die Straßenführung orientiert sich an einem dort bereits vorhandenen ca. 5 m breiten Feldweg. Diese Fläche wurde für den Straßenbau erworben in einer Breite von 8,5 m (Fl.Nr. 234/7 der Gemarkung Nettelkofen). Um die Barrierewirkung hinsichtlich des Vorkommens der Haselmaus zu minimieren, wurde die Straßenbreite auf 5,5 m reduziert. Damit ist eine Mindestbreite erreicht, die ein Nebeneinander von Radfahrern und PKW (im Einrichtungsverkehr) noch gefahrlos ermöglicht.

Der Verkehr soll über diese Straße dann ringartig nach Norden zum Parkdeck geleitet werden. Dort soll eine nur über diese Straße erreichbare Zufahrtsrampe für das Parkdeck entstehen, um eine strenge Trennung mit dem Bahnparkplatz-Verkehr zu schaffen. Damit ist die Parkraumüberwachung (Entgelterhebung bei P+R) und das Parkleitsystem (Belegungsanzeige für Bahnparkplätze) einfacher zu organisieren. Für das Ausfahren stehen die Fahrspuren des Bahnparkplatzes zur Verfügung.

Die verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen nördlich des Schulbaugrundstücks können über den Bahnparkplatz bzw. über die Verlängerung der Hauptzufahrt angefahren werden.

8.3 Technische Erschließung

Die ausreichende Versorgung mit Trink- und Löschwassers wird über die gemeindliche Trinkwasserversorgung und (Löschwasserversorgung) über Löschwasserzisternen sichergestellt.

Die Wärmeversorgung soll nachzeitigem Stand durch ein Nahwärmenetz erfolgen. Möglichkeiten bieten sich durch einen Anschluss an die Biogasanlage im westlich benachbarten Taglaching (Entfernung ca. 750 m) oder auch durch eine gesonderte Heizzentrale (Hackschnitzel), die auf dem Grundstück nördlich des Schulzentrums errichtet werden kann. Das Grundstück Fl.Nr. 233 im südöstlichen Teilbereich (unmittelbar neben Bahnparkplatz) wird daher als Fläche für die Energieversorgung (§ 5 Abs. 2 Nr. 2 lit. b BauGB) dargestellt.

8.4 Baugrund und Niederschlagswasserbeseitigung

Baugrund

Für den Planungsbereich der Berufsschule wurde eine Baugrunduntersuchung

durchgeführt. Der Bericht (Nr. B205112 vom 03.03.2021) dokumentiert vergleichsweise ungünstige Bodenverhältnisse. Eine Bebauung des Geländes ist aber möglich. Für kleinere Gebäude (2-geschossig) sind begrenzte Zusatzmaßnahmen regelmäßig ausreichend. Für größere Gebäude (z.B. 2-5-geschossig) sind umfangreiche Untergrundverbesserungen notwendig. Setzungsempfindliche Gebäude mit hohen Stützlasten können mit Tiefengründung voraussichtlich realisiert werden. Die ungünstigeren Bodenbeschaffenheiten befinden sich im nördlichen Teilbereich des Grundstücks.

Dort wird im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren dann zu prüfen sein, ob die ansonsten dort günstig gelegene Schulsporthalle (Turnhalle) auch bodentechnisch realisierbar ist. Die allgemeine Eignung des Baugrundes (zur Aufgabe der Bauleitplanung: vgl. BayVG 21.12.2012) für die geplante Bebauung ist jedoch ausreichend ermittelt worden und ist gewährleistet.

Niederschlagswasserbeseitigung

Durch die Bodenuntersuchungen wurde festgestellt, dass bis zu einer Tiefe von ca. 4 m nur bindige, überwiegend gering durchlässige Moränenböden anstehen. Diese sind für eine Versickerung von Niederschlagswasser nicht geeignet. Durchlässigere Böden werden erst in einer Tiefe ab 10 m erwartet. Dadurch wird es notwendig werden, auf dem Gelände entsprechende Rückhalteeinrichtungen für Oberflächenwasser vorzusehen und eine gedrosselte Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers über vorhandene Gräben vorzunehmen.

Es besteht die Verpflichtung, bereits im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ein Erschließungskonzept darzulegen. Hier ist der Nachweis über die schadlose Beseitigung des im Plangebiet anfallenden Niederschlagswassers schon auf der Ebene der Bauleitplanung zu führen (vgl. BVerwG 21.03.2002).

Zur Klärung der gesicherten Beseitigung des Niederschlagswassers wurde die Umsetzung der erforderlichen Rückhalteeinrichtungen untersucht. Mit Bericht vom 04.08.2021 - ergänzt durch den Bericht vom 21.06.2022 - des Ing.-Büros Gruber-Buchecker, Ebersberg, wurde auf der Grundlage eines 5-jährigen Regenereignisses ein Rückhaltecken mit einem Volumen von ca. 2400 m³ ermittelt. Damit kann die Einleitungsmenge in den Bahngraben auf max. 10 l/s gedrosselt werden, was der Abflussleistung des Bahngrabens entspricht. Dieses Becken kann auf dem Grundstück Fl.Nr. 232 der Gemarkung Nettelkofen errichtet werden, das geländebedingt im natürlichen Abflussbereich (nach Nordosten abfallendes Gelände) liegt und damit im freien Ablauf erschlossen werden kann. Von dort erfolgt ein Ablauf in den östlich anliegenden Bahngraben.

Die Fläche wird daher für das Regenrückhaltebecken als Fläche für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses dargestellt (§ 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB).

Das Grundstück Fl.Nr. 232 der Gemarkung steht im Eigentum der Stadt Grafing b.M. und damit für die Umsetzung der Regenrückhaltung zur Verfügung. Die Leitungsführung ist über das städtische Grundstück Fl.Nr. 232/4 möglich, sollte ein Leitungsrecht über das Grundstück Fl.Nr. 233 nicht erreicht werden.

Der Ablauf erfolgt in den „Bahngraben“, der an der Westseite des erhöht verlaufenden Bahndamms verläuft und der Ableitung des gesamten dorthin abfließenden Regenwassers der nach Westen hin ansteigenden Flächen dient. Dieser Bahngraben mündet nach ca. 750 m in den Urtelbach. Bei dem Bahngraben handelt es sich nach der

Feststellung des Landratsamtes Ebersberg (aufgrund fachlicher Ermittlung durch das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim) um ein öffentliches Gewässer gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 WHG. Dort kann unter Nachweis der ausreichend bemessenen Rückhalteeinrichtung die wasserrechtliche Genehmigung der Regenwassereinleitung erwartet werden. Für den Grundstückseigentümer (Deutsche Bahn) des Bahngrabens besteht eine gesetzliche Duldungspflicht für die (behördlich genehmigte) Gewässereinleitung. Die Duldungspflicht erstreckt sich nicht nur auf die „reine Gewässernutzung“ sondern erfasst auch den Bau und die Unterhaltung des Einleitungsbauwerks (Chzychowski / Reinhardt, Rn 26 zu § 10 WHG, § 4 Abs. 4 WHG).

Die Beseitigung des Schmutzwassers erfolgt durch Anschluss an den gemeindlichen Abwasserkanal, der bereits bis zum Siedlungsende von Pierstling (Straße am Oberholz) vorhanden ist. Soweit der dortige Abwasserkanal (DN 150) nicht ausreichend dimensioniert ist, ist der notwendige Anschlusskanal bis zur St 2351 zu verlängern und an den dort ausreichend großen Sammelkanal (DN 200) anzuschließen.

8.5 Schutz von Agrarland und Wald; Umwidmungssperre

Hinsichtlich des Entzugs von landwirtschaftlichen Produktionsflächen und Wald kommt deren Bedeutung und Erhaltung besondere Bedeutung zu. Die sog. Umwidmungssperre (§ 1a Abs. 2 Satz 2 ff. BauGB) schließt jedoch die Inanspruchnahme von Agrarland für den Siedlungsbau nicht grundsätzlich aus. Sie misst diesen Belangen aber besonderes Gewicht zu (Abwägungsdirektive). In Anerkennung der besonderen Bedeutung von Agrarland (auch dabei der Nahrungsmittelversorgung) und Wald ist aber der Entzug dieser Flächen zu rechtfertigen – und zwar auch in der beachtlichen Größe von ca. 6 ha. Hier misst die Stadt dem Planungsziel, eine Schulbaufläche an einem strategisch äußerst günstigen Standort zu schaffen, ein höheres Gewicht bei. Standorte dieser Art sind ohnehin kaum mehr verfügbar, wenn man die dafür notwendige Lage- und Infrastrukturanforderungen betrachtet. Es ist ein Glücksfall, dass hier ein unmittelbar an einem S-Bahn und Regionalbahn-Haltepunkt überhaupt noch unbebaute Flächen bestehen und diese auch für diesen Zweck verfügbar gemacht werden können.

Für Siedlungsvorhaben dieser Größe stehen auch keine Potentiale innerhalb des bebauten Bereiches zur Verfügung, erst Recht nicht im Nahbereich von Bahnhofshaltepunkten als unverzichtbare Standortvoraussetzung. Betrachtet man auch, dass die Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung zwar eine gute, aber keine herausragende Eignung aufweisen, dann ist in angesichts der Funktion der Bebauung (Schulzwecke) und der dafür notwendigen besonderen Lagevoraussetzungen der Entzug von Agrarland und Wald noch zu rechtfertigen.

8.6 Außenbereichssiedlung „Pierstling“ (einfacher Bebauungsplan)

Ein Planungsbedürfnis besteht auch für die vorhandene Außenbereichssiedlung „Pierstling“, die im Südosten an das Plangebiet der Berufsschule angrenzt. Hier ist vorzulegen, dass sich mit der Realisierung des Schulzentrum ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil entwickelt und damit in der Folge diese Bebauung einen Bauanspruch (§ 34 BauGB) zugeführt wird. Eine Verfestigung oder Erweiterung dieser Splittersiedlung ist für eine städtebauliche Entwicklung nicht geeignet. Allein schon der dadurch entstehende und nicht lösbare Lärmkonflikt mit der nahegelegene Bahnstrecke (teilweise über dem Schwellenwert für Gesundheitsgefahren) verlangt, dass eine bauliche Erweiterung als Folgewirkung der Berufsschul-Planung verhindert

wird. Hierfür wird für diese Siedlung - und auch das zwischen der Siedlung und der Berufsschule liegende Grundstück Fl.Nr. 236/1 der Gemarkung Nettelkofen - ein einfacher Bebauungsplan aufgestellt zur Beschränkung der Bebauung auf den vorhandenen Bestand. Hierfür werden Bauflächen für die im dortigen planungsrechtlichen Außenbereich in zulässiger Weise errichteten Gebäude festgesetzt. Für sehr kleine Gebäude wird eine geringfügige Erweiterung vorgesehen, um die Inanspruchnahme einer Begünstigung nach § 35 Abs. 4 Nr. 5 BauGB zu ermöglichen. Soweit die Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen im Einzelfall nicht ausreichend sind, um ein im Außenbereich zulässiges Vorhaben umzusetzen, liegt eine unbillige Härte vor. In diesen Fällen ist eine Befreiung zu erwarten (§ 31 Abs. 2 Nr. 3 BauGB).

Die wertvollen Grünstrukturen innerhalb oder am Rande dieser Siedlung werden ebenfalls für deren Erhaltung festgesetzt.

9. Immissionsschutz

Die Berufsschule liegt im Einwirkungsbereich (Abstand ca. 150 m bis 300 m) zur stark lärmbelasteten Bahnstrecke München-Rosenheim (5510) sowie im Einwirkungsbereich der P+R-Anlage (Bahnparkplatz) und deren mit dem Bebauungsplan festgesetzten Erweiterung.

Weiter wurde für die Bebauung an der Hauptzufahrt (Splittersiedlung Pierstling) die mögliche Belastung durch die (Bahn)Parkplätze (Erweiterung für Berufsschule und geplante Erweiterung der Bahnparkplätze) untersucht, ebenso die planungsbedingte Verkehrszunahme.

Aufgrund der hohen Verkehrslärmvorbelastung wurden auch eine planbedingte Verkehrslärmzunahme im weiteren Umfeld untersucht, insbesondere an der Hauptstraße (Grafing-Bahnhof) und in Nettelkofen. Für diese Betrachtung wurde die von der Stadt Grafing b.M. im Jahr 2022 beschlossene Gesamtverkehrsuntersuchung zu Grunde gelegt, da bis zum Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung der schon durchgeführten Straßenbaumaßnahmen und der bis dahin noch beabsichtigten Maßnahmen eine spürbare Verkehrszunahme auf der EBE 8 (OD Grafing-Bahnhof und Nettelkofen) entsteht.

Für die Beurteilung der Lärmbelastung auf diesen Grundlagen wurde eine Schallgutachten beauftragt (Bericht vom 28.07.2023, Nr. M174083/01, Müller BBM, Planegg).

Für die geplante Berufsschule wurde entsprechend der Schutzwürdigkeit die Einhaltung des schalltechnischen Orientierungswertes für WA-Gebiete von tagsüber 55 dB(A) als Beurteilungsmaßstab herangezogen (DIN 18005 Nr. 1.1 Buchstabe g).

a) Anlagengeräusche (Bahnparkplätze)

Für die geplante Berufsschule werden die Orientierungswertes von tagsüber 55 dB(A) um mindestens 11 dB(A) und an der Sporthalle um 6 dB(A) unterschritten.

Für die Splittersiedlung Pierstling (Schutzbedarf wie MD / MI) werden die Orientierungswerte von 60 dB(A) um mindestens 20 dB(A) tagsüber unterschritten.

b) Verkehrsgeräusche: Berufsschule

Durch den gesamten öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr werden die Orientierungswerte (DIN 18005) überwiegend eingehalten. Höhere Beurteilungspegel zwi-

schen 57 und 62 dB(A) treten am künftigen Schulgebäude nur an der (bahnzugewandten) Ostseite auf; der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wird um 3 dB(A) überschritten.

Ein ungestörter Schulbetrieb lässt sich an dieser Fassadenseite nur dann rechtfertigen, wenn bauliche / technische Schutzvorkehrungen getroffen werden. Das ist aber aufgrund der Lage des Schulgebäudes allein schon mit einer lärmausgerichteten Gebäudeanordnung erreichbar.

Im Bewusstsein der Vorbelastung wurde aber von Anfang an auf eine lärmorientierte Planung geachtet. Durch einen durchgehenden Baukörper im östlichen Bereich (möglichst um ein Geschoss höher als die nach Westen folgende Bebauung) lässt sich eine erhebliche Lärmabschirmung erreichen. In idealer Weise setzt das z.B. die unten dargestellte Lösungsvariante um, die als unverbindliches Bebauungskonzept im Rahmen einer vorausgegangenen Machbarkeitsuntersuchung erarbeitet wurde.



Damit wird beispielhaft aufgezeigt werden, dass mit einem durchgehenden Längsbau an der Ostseite eine Abschirmung vom Parkplatz und Bahnlärm erreicht wird, die günstige Immissionsverhältnisse für dann dahinter (Westseite) angeordnete Schulräume schafft. Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen ermöglichen gerade diese Baukörperstellung (und eine größere Wandhöhe für das östliche Gebäude), die dann in einer lärmorientierten Objektplanung umgesetzt werden kann.

So liegen die Beurteilungspegel auf der lärmabgewandten Seite diese „vorgestellten Quertraktes“ bei bis zu 49 dB(A) und für die dahinter (Richtung Westen) liegenden Gebäude bei 51-54 dB(A). Dort und in den abgeschirmten Freibereichen wird der Orientierungswert damit eingehalten.

Im Schallgutachten wird bestätigt (Kapitel 3.4.1), dass das o.g. dargestellte städtebauliche Konzept (Abschirmungsbauwerk) aus schalltechnischer Sicht als sehr gute Planung für eine Berufsschule anzusehen ist!

An den lärmzugewandten Seiten sind möglichst weniger lärmsensible Räume (z.B. Werkräume, Verwaltung, Aula, Erschließungsbereiche, Toiletten, Flure und Treppen, Archiv) anzuordnen. Schutzwürdige Räume an dieser Fassadenseite sind dann mit technischen Vorkehrungen auszustatten.

Da Übernachtungsmöglichkeiten nicht zulässig sind, wird die Belastung in der Nachtzeit nicht betrachtet.

c) Verkehrsgeräusche: Außenbereichssiedlung Pierstling

Anders als in den entfernten Zufahrtsstraßen (Hauptstraße, OD Nettelkofen; siehe unten Buchstabe d), an denen sich allein das Verkehrsaufkommen erhöht, wird die Straße „Am Oberholz“ baulich geändert (Verbreiterung und Umbau des Einmündungsbereiches). In diesen Fällen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dann anwendbar, wenn diese Änderung erheblich ist. Das ist der Fall bei einer Erhöhung der Verkehrslärmbelastung um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 / 60 dB(A) (Tag/Nacht). Nach den Lärmgutachten erhöht sich die Verkehrslärmbelastung um bis zu 4 dB(A) und ist damit wesentlich. Jedoch werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV für Wohnen im Außenbereich (64/54 dB(A)) gesichert eingehalten.

Nach Ansicht der Stadt Grafing b.M. ist aber in der hier vorliegenden Fallgestaltung für die Lärmbetrachtung nicht die 16. BImSchV, sondern die DIN 18005 maßgeblich. So liegt die Bebauung am Oberholz im Plangebiet. Das erfordert hier zum einen – anders als bei der planbedingten Verkehrslärmzunahme außerhalb des Plangebietes – eine uneingeschränkte Konfliktlösung innerhalb der Planabwägung. Zum anderen erfolgt die Beurteilung der Belange der gesunden Wohnverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) hier anhand der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) und nicht nach der 16. BImSchV. So muss der Straßenlärm (auch wenn durch die öffentliche Straße „Am Oberholz“ ausgelöst wird) unmittelbar dem Planungsvorhaben zugerechnet werden, da er innerhalb von 500 m zum Vorhaben liegt (vgl. Nr. 6.7 TA-Lärm und ausdrücklich BVerwG 27.08.1998 „Kurhaus Bad Aibling“). Das gilt vor allem auch deshalb, da die Straße allein der Zufahrt zum Bahnparkplatz und der geplanten Berufsschule dient. Im Rahmen der DIN 18005 ist dabei der für Gewerbe Geräusche niedrigere Orientierungswert (Nachtzeit) maßgeblich.

Im Außenbereich (Schutzwürdigkeit wie Dorfgebiet) ist in der Planabwägung für den vorhabenbezogenen Lärm deshalb auf einen Orientierungswert von 45 dB(A) abzustellen. Dieser Orientierungswert wird durch die Verkehrszunahme auf der Straße „Am Oberholz“ beim Anwesen Nr. 5 deutlich überschritten (48,7 dB(A)).

Hier ist es aber mit einer aktiven Lärmschutzmaßnahme (Schutzwand) möglich, die Verkehrslärmzunahme zu kompensieren. Durch die Lärmschutzwand an der Westseite der Straße kann der Straßenlärm dort um bis zu 4 dB(A) reduziert werden. Damit wird an allen Immissionsorten ein Orientierungswert für Wohngebäude im Außenbereich von 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts eingehalten.

In dieser Lärmbetrachtung mit zu berücksichtigen ist, dass nach der Realisierung der Berufsschule nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Siedlungssplitter „Pierstling“ gemeinsam mit der Schule dann die Eigenschaft eines Ortsteiles erfüllt und dann Innenbereichsqualität entsteht. Zwar wird für diesen Fall vorgesorgt, und durch eine Einbeziehung in das Plangebiet die Bebauung auf den Bestand festgesetzt. Im

Hinblick auf die hohe Verkehrslärmvorbelastung zu erwartende Verfestigungen der Bebauung kann zwar eine weitere Bebauung ausgeschlossen werden. Ungeachtet dessen würde sich der Schutzanspruch für die vorhandenen Wohnungen verändern. Jedoch kann der dann beachtliche Orientierungswert von 55 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Im Rahmen der Abwägung wäre diese erhöhte Lärmbelastung aber dennoch zu rechtfertigen, da durch die Lärmschutzwand jedenfalls eine Verschlechterung der vorhandenen Lärmbelastung ausgeschlossen ist (vgl. dazu BVerwG 27.08.1998, 4C5/98 im Hinblick auf eine vorhandene Lärmvorbelastung)

Weiter wurde der Nachweis erbracht, dass auch an keinem Immissionsort durch die Zufahrtsstraße (mit Lärmschutzwand) eine Erhöhung der Gesamtlärmbelastung (Straße und Schiene) eintritt.

Mit der Betroffenheit der Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit und des Eigentumsschutzes, die jedenfalls für Wohngebiete bei einer Geräuschbelastung von ca. 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts anzunehmen ist (BVerwG 17.11.2016), wird eine absolute Schranke für die Bauleitplanung erreicht. Bei dieser Betrachtung wird auf die Summenbelastung aller Lärmeinwirkungen abgestellt (Gesamtlärmbelastung, vgl. BVerwG 25.06.2013), also unabhängig der Lärmquelle (Gewerbe oder Verkehr) und auch losgelöst von der ansonsten maßgeblichen Einzelbetrachtung des jeweiligen (zu ändernden) Verkehrsweges.

Durch die festgestellte hohe Verkehrsvorbelastung in der Nachtzeit (> 60 dB(A)) bei den dortigen (Wohn)Gebäuden ist hier jede nur rechnerische Zusatzbelastung auszuschließen. Um diese Anforderungen zu erfüllen, wurde von Anfang an die Errichtung einer Lärmschutzwand an der Westseite der HAUPTerschließungsstraße geplant. Gerade für das am stärksten betroffenen Anwesen Oberholz 1 bestand hier die Problematik, das aufgrund der dort vorhandenen Grundstückszufahrt die Schutzwand wirkungslos wäre. Aus diesem Grunde wird diese Zufahrt aufgelöst und an die Nordseite verlegt (die Durchführung erfolgt bereits vorab im Herbst 2023 und der Bau der Lärmschutzwand im 1. Halbjahr 2024). Mit der Lärmschutzwand kann der Straßenlärm an diesem Wohnhaus um bis zu 2,9 dB(A) reduziert werden. Das Schallgutachten zeigt, dass damit keine auch nur rechnerische Lärmzunahme durch die Planung der Berufsschule und die Erweiterung der P+R-Anlage entsteht. Damit ist die Planung rechtmäßig.

Anmerkung: Der Bau zusätzlicher Bahngleise als Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel ist eine wesentliche bauliche Veränderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16.BImSchV und macht Verkehrslärmschutzmaßnahmen notwendig, um die dabei maßgeblichen gesetzlichen Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Zumindest werden dafür auch aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die eine grundlegende Veränderung der Lärmkulisse für die Siedlung Pierstling zur Folge haben wird. Ungeachtet dessen kann der Bebauungsplan noch nicht auf diese rechtlich noch ungesicherten Veränderungen der Sach- und Rechtslage abstellen. Allein schon der erhebliche zeitliche Abstand der in Aussicht stehenden Realisierung der Bahnstrecke (ca. im Jahren 2038) rechtfertigt keine Vorwegnahme der dann zu erwartender Veränderungen (z.B. Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Bahnstreckenbaus) bei der Betrachtung des Schutzanspruches der betroffenen Anlieger. Maßgeblich für die Planungsentscheidung (Abwägung und Konfliktbewältigung) sind gemäß § 214 Abs. 3 BauGB allein die (gesicherten) Verhältnisse zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses. Das bedeutet, dass der durch die Berufsschule ausgelöste Lärmkonflikt ungeachtet möglicher späterer Verbesserungen im laufenden Bebauungsplanverfahren gelöst werden muss.

d) Verkehrsgeräusche: Bestandsgebäude im weiteren Umfeld:

Angesichts der von der Stadt Grafing b.M. beabsichtigte Umverlagerung der bisherigen Ortsdurchfahrt von Grafing im Zuge der St 2089 künftig auf die EBE 8 und der im Gesamtverkehrsgutachten 2022 für das Prognosejahr 2035 ermittelte Verkehrsbelastung ergeben sich allein schon durch den Straßenlärm (ohne Schienenlärm) eine Verkehrslärmbelastung an den in Grafing-Bahnhof unmittelbar an der Hauptstraße liegenden Gebäude von mehr als 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts.

Es ist ständige Rechtsprechung, dass eine planbedingte (durch den Bebauungsplan ausgelöste) Zunahme des Verkehrslärms an Grundstücken außerhalb des Bebauungsplangebietes grundsätzlich ein der Bauleitplanung zuzurechnender Konflikt ist. Er ist in die Abwägung einzubeziehen (BVerwG 06.03.2013, BayVG 24.11.17), soweit er nicht wegen Geringfügigkeit abwägungsunbeachtlich ist.

Eine planbedingte Verkehrszunahme ist abwägungsunbeachtlich, wenn sie nur geringfügig (unterhalb 3 dB(A) ist bzw. wenn die maßgeblichen Orientierungswerte (DIN 18005) unterschritten bleiben. Sie sind aber stets abwägungsrelevant, wenn sie die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten und erst recht, wenn sie zu einer Erhöhung einer bereits gesundheitsschädlichen Lärmbelastung führen (vgl. VGH BW 10.11.2010).

Hinsichtlich dieser für die Rechtmäßigkeit der Planung grundentscheidenden Anforderungen an den Lärmschutz wurde die planbedingte Verkehrslärmzunahme durch die Ansiedlung der Berufsschule / Erweiterung der P+R-Anlage ermittelt. Die Untersuchung wurde nicht nur auf den Bereich der unmittelbaren Zufahrtsstraße (Oberholz) beschränkt, sondern auch auf die weiteren Straßenzügen ausgeweitet. Zwar ist dort die Verkehrszunahme völlig untergeordnet und grundsätzlich in Ihrer Wirkung vernachlässigbar. Anders verhält es sich aber in der örtlichen Planungssituation aufgrund der hohen Lärmvorbelastung durch die bestehenden Straßen und die Bahnstrecke. Hier bestand eine weitergehende Untersuchungspflicht.

Zur Untersuchung der Verkehrslärmzunahme wurde vorab die planbedingte Verkehrszunahme durch eine Verkehrsuntersuchung ermittelt. Der Untersuchungsbericht OBERMEYER Infrastruktur vom 15.03.2023 wurde aufgrund einer vorab (zwischen 2017 und 2022) durchgeführten Gesamtverkehrsuntersuchung erstellt (Gesamtverkehrsuntersuchung vom 15.09.2022). Wegen des grundlegenden Umbaus des örtlichen Verkehrsnetzes (Bau der Ostumfahrung und der Westumfahrung) waren die Verlagerungen der Verkehre zu erfassen und für einen ausreichenden Planungshorizont (Jahr 2035) zu prognostizieren. Dabei wurden auch künftig zu erwartende Verkehrsänderungen bereits berücksichtigt, wie sie mit der Umlegung der bisherigen Ortsdurchfahrten (St 2089, EBE 9, EBE 13) auf die West- und Ostumfahrung zu erwarten sind. Das gilt vor allem für die Kreisstraße EBE 8, der Hauptzufahrt für die geplante Berufsschule / P+R-Anlage Bereich. Diese Straße erhält durch die geplante Umlegung der Ortsdurchfahrten eine sprunghafte Verkehrsmehrung, die es bei der Belastungsprognose zu berücksichtigen war. Im Bereich von Grafing-Bahnhof erhöht sich die Verkehrsbelastung von derzeit 6.700 Kfz/Tag (Analyse 2019) auf künftig (Prognosejahr 2035) von 11.600 Kfz/Jahr.

Die Verkehrszunahme durch die Berufsschule mit ca. 200 Parkplätzen wurde mit 700 Fahrten am Tag ermittelt. Einbezogen wurde auch die Verkehrszunahme durch die

geplante Erweiterung der P+R-Anlage, wie sie im Flächennutzungsplan (16.Änderung) bereits vorbereitet wurde.

Aufgrund dieser Verkehrsprognose wurde die planbedingte Verkehrslärmzunahme ermittelt (Lärmgutachten Müller BBM vom 28.07.2023, Bericht Nr. M174083/01). Das Lärmgutachten bestätigt die erwartete Einschätzung der hohen Vorbelastung. So wurde für den Prognosenullfall (2035) eine Vorbelastung durch den Straßenlärm von

- tagsüber 70,7 dB(A) und
- nachts 62,8 dB(A) ermittelt.

Damit werden die maßgeblichen Schwellenwerte für eine Gesundheitsgefahr (70 / 60 dB(A) bereits ohne die planbedingte Verkehrszunahme überschritten.

Die planbedingte Verkehrszunahme führt dabei zu einer weiteren, wenn auch nur äußerst geringfügigen Lärmzunahme. An den am stärksten lärmbeeinträchtigten Anwesen

- a) Hauptstraße 20 (Stadt: Seminarhaus / Kindertageseinrichtung) und
 - b) Hauptstraße 8 (Bauer: Gästehaus / Boardingwohnen / Wohnen im OG)
- wurde eine Lärmzunahme von bis zu 0,2 dB(A) tagsüber festgestellt.

Die Grundrechte (Art. 2 Abs. 2 GG) und des Eigentumsschutzes (Art. 4 GG), die bei Belastungswerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts verletzt werden (vgl. BayVG 14.02.2018), stellen die äußerste Grenze der bauleitplanerischen Gestaltungsfreiheit dar. Aus diesem Grunde besteht hier eine besondere Belastungssituation (vgl. BayVG 05.10.2004), die trotz einer nur rechnerischen und marginalen Lärmzunahme von 0,2 dB(A) in der Planabwägung zu berücksichtigen ist.

Anders als bei der isolierten Planung von Straßen (hier gilt die 16. BImSchV), bei der bei Überschreitung dieser äußersten Grenze die Planung aufgegeben werden muss (vgl. BVerwG 30.11.2006), entsteht bei einer planbedingten Verkehrszunahme kein absolutes Planungsverbot. Diese Belange sind in dieser Planungssituation unter den gebotenen Anforderungen durch die Abwägung grundsätzlich lösbar (vgl. Petz, Lärmschutz Bauleitplanung, KommP 1/2020). Bei der Konfliktlösung ist das für den Straßenbau gesetzlich geregelt Schutzkonzept der §§ 41 ff. BImSchG zu beachten (mittelbare Anwendbarkeit).

Es gilt also folgenden Rechtssatz zu beachten

(vgl. VG Mannheim, 10.11.2020; OVG Rheinland-Pfalz, 25.03.1999) :

Eine Bauleitplanung, die eine bereits vorhandene Lärmbelastung in gesundheitsschädlichem Ausmaß (mind. 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) weiter erhöht, entspricht nur dann dem im Abwägungsgebot verankerten Gebot der Konfliktbewältigung, wenn sie die zusätzliche Verkehrslärmerhöhung durch entsprechende Maßnahmen, z.B. des aktiven und passiven Schallschutzes, kompensiert. Darauf, ob sich die Lärmzunahme im hörbaren bzw. geringfügigen Bereich bewegt, kommt es in diesem Fall nicht entscheidend an.

Die nach § 41 Abs. 1 BImSchG vorrangige Prüfung von aktiven Schutzmaßnahmen, die auch dem Schutz der Außenwohnbereiche dienen und eine natürliche Belüftung der Wohnräume (offene / gekippte Fenster) ermöglichen, scheidet aus. Weder ist es hier (anders als in Pierstling) möglich, wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände) an der Kreisstraße zu errichten. So liegen die Gebäude in nur sehr kurzer Entfernung (ca. 5 m) zum Straßenrand. Schallschutzwände würden zu einer massiven Beeinträchtigung der Belüftung führen und des Luftaustausches.

Hinzu kommen die aktuellen Planungen zum Brenner-Nordzulauf, für den die künftige Verkehrslärmzunahme und der Lärmschutz noch nicht abgeschätzt werden kann, der aber die Errichtung von Schutzwänden an der Schiene zwingend erwarten lässt.

Weiter hinzu kommt, dass aufgrund der hohen Vorbelastung eine angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche als auch der Räume im Gebäude bei (gelegentlich) geöffnetem Fenster schon bisher nicht (gesundheitsunschädlich) möglich ist. Hier ist in der vorgefundenen Belastungssituation allein mit passivem Lärmschutz eine Nutzung der Gebäude für Wohnzwecke möglich. Auf diesen Schutzanspruch des passiven Schutzes reduziert sich hier das Ergebnis der Abwägung (vgl. OVG NW 13.03.1980, 7D34/07). Damit können zumindest in den Innenräumen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits bei allen Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden da diese im Maßnahmengebiet des im Jahr 2005 abgewickelten Programms zur freiwilligen Lärmsanierung an besonders belastenden Schienenwegen des Bundes liegen. In dieser Situation ist es sachgerecht, die Notwendigen Anforderungen hinsichtlich der Wohngesundheits auf die Innenräume abzustellen, also auf die Gewährleistung von passiven Schallschutz. Soweit dieser bereits existiert, kann hierauf abgestellt werden und besteht kein weiterer Schutzanspruch der Betroffenen (vgl. dazu auch OVG Münster, Urt. 22.02.2010)

Ergebnis:

Eine planbedingte Verkehrslärmzunahme an den Wohngebäuden in der Hauptstraße, die bereits mit Lärmimmissionen über dem gesundheitsschädlichen Ausmaß (70 / 60 dB(A)) hinaus belastet werden, führt nicht zur Undurchführbarkeit der Bauleitplanung. Der Lärmkonflikt kann im Rahmen der Abwägung überwunden werden, verlangt aber konkrete Schutzmaßnahmen, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen.

In der Abwägung des Anspruches auf eine gesundheitsverträgliche Nutzung der Gebäude erfolgt die Bewältigung des Lärmkonfliktes unter Beachtung des Schutzkonzeptes (§§ 41 ff. BImSchG) durch **passive** Lärmschutzmaßnahmen.

Das ist bei schon massiv lärmvorbelasteten Gebäuden, bei denen schon jetzt die Außenwohnbereiche nicht mehr nutzbar sind bzw. ein Wohnen bei teilweise geöffnetem Fenster nicht mehr möglich ist, angesichts des hohen Vorbelastungsgrades einerseits und der äußerst geringen planbedingten Verkehrslärmzunahme (max. 0,2 dB(A)) zu rechtfertigen. Vor allem sind aktive Schallschutzmaßnahmen nur im Rahmen einer Sanierung der Bahnstrecke wirksam, die außerhalb der Einflussphäre der Bauleitplanung liegt. Aktive Schutzmaßnahmen an der Straße sind wiederum wegen der dort notwendigen Grundstückszufahren (Lücken) nicht wirkungsvoll.

Vor allem wurden bereits Lärmsanierungsmaßnahmen an diesen Wohngebäuden durch die DB AG (Bundesprogramm) durch passiven Lärmschutz durchgeführt. Auf dieses Schutzmodell kann sich die Stadt Grafing b.M. in der Planabwägung berufen.

Eine Regelung (Festsetzung) für die Umsetzung des passiven Lärmschutzes ist mangels Ermächtigung nicht möglich. Auch vertragliche (§ 11 BauGB) Sicherungen für die Umsetzung des passiven Lärmschutzes sind nicht Voraussetzung für diese Konfliktlösung. So entsteht aus dem Erlass des Bebauungsplanes ein durchsetzbarer Entschädigungsanspruch, der in einem der Planung nachgeordneten Verfahren umzusetzen ist (vgl. BayVG 29.06.2006).

10. Naturschutz, Eingriffs-/Ausgleichsregelung

Gemäß §§ 14, 18 BNatSchG ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz von durch die Bauleitplanung zu erwartenden Eingriffen in Natur und Landschaft nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (§§ 1a Abs. 3, 200a BauGB) zu entscheiden.

Das Planungsgebiet wird derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt als Ackerland bzw. Grünland. Das gilt für den Bereich des Schulgrundstücks und des Regenrückhaltebeckens.

Im Interesse des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden ist geplant, die Stellplätze größtmöglich durch ein Parkdeck über dem bestehenden Bahnparkplatz zu realisieren. Hierfür ist zu erwarten, dass die 2008 angelegte Randeingrünung des Bahnparkplatzes, jedenfalls aber die dort ca. 60 Bäume im Parkplatzbereich, beseitigt werden müssen.

Im Bereich der Zufahrt ist ein Großbaum (Linde) an der Südostecke des Grundstücks Fl.Nr. 237 zu beseitigen.

Im Bereich der südlichen Schulzufahrt (Waldzufahrt) wurde die Planung aufgegeben, dort eine 8,5 m breite Straße (mit Geh- und Radweg) anzulegen. Diese Zufahrt soll auf ca. 5,5 m Breite reduziert werden. Damit ist die dortige Beseitigung von Großbäumen voraussichtlich nicht mehr notwendig, da der Platzbedarf über die Breite der dort schon bestehenden Feldzufahrt nicht hinausgeht. Auf dieser Fläche (Waldzufahrt) von ca. 1000 m² erfährt der Wald dadurch eine geänderte Nutzungsart (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Ggf. können bestehende Großbäume auch durch Ausbildung von Pflanzbuchten in den Straßenraum integriert werden.

Im Bereich der Waldfläche des vormals selbständigen Grundstücks Fl.Nr. 234/9 der Gemarkung Nettelkofen (jetzt vereinigt mit Fl.Nr. 236) war die Anlegung der Fahrradabstellplätze geplant. Diese Fläche soll jetzt als naturnaher Vorplatz zur Schule umgestaltet werden. Damit können zumindest die dortigen Großbäume erhalten werden. Entlang des Waldrandes wird eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche festgesetzt, die in Verlängerung bis zum südlichen aufzuforstenden Waldrand – einen Strauchgürtel (mit einem hohen Anteil von Haselnusssträucher) als Verbindungsfunktion für die Haselmaus schafft. Die Nutzungsänderung (Entfall der Waldfunktion) für diese ca. 2000 m² große Fläche bedarf der Rodungserlaubnis (Art. 9 BayStrWG).

Die entfallende Funktion als Waldfläche (zusammen 0,3 ha) wird trotz des hohen öffentlichen Interesses an der Nutzung für ein Schulbauvorhaben flächengleich ausgeglichen. Hierfür wird entlang der südlichen Grundstücksgrenze auf einer Länge von 200 m ein mindestens 15 m breiter Waldsaum festgesetzt mit einer Gesamtfläche von ca. 4.000 m². Diese dient auch als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für die Haselmaus. Diese Fläche wird als Waldfläche festgesetzt.

Für die Minimierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist eine angemessene Randeingrünung auch an der Westseite des Schulgrundstückes vorgesehen. Unter Einbeziehung des dortigen Entwässerungsgrabens, der auch für die Ableitung des Oberflächenwassers eingesetzt werden soll, kann dort ein naturnaher Übergang in den nach Westen weithin freien Landschaftsraum geschaffen werden.

Die Ausgleichsflächen werden im Rahmen der Möglichkeiten auf dem Schulbaugrundstück selbst (Randflächen) angeordnet. Dort kann auch der Ersatz für die 60 entfallenden Bäume des Bahnparkplatzes erreicht werden. Auch die ca. 3.500 m²

große Regenrückhaltebecken im Norden (Fl.Nr. 232) soll naturnah angelegt werden und kann mit der anschließenden CEF-Fläche (Zauneidechse / Gelbbauchunke; Dreiecksfläche am Nordwestrand des Bahnparkplatzes Fl.Nr. 232/4) dann eine wichtige Verbindungsfunktion zum Bahndamm (Biotop Nr. 7937-0143) schaffen.

Die übrigen Ausgleichsflächen werden auf gemeindeeigenen Grundstücken außerhalb des Plangebietes angelegt. Hierfür wurden die Grundstücke Fl.Nr. 863, 867, 742 der Gemarkung Elkofen mit zusammen 42.000 m² von der Stadt erworben. Diese Grundstücke sind ausreichend groß bemessen, um den zu erwartenden Kompensationsbedarf umzusetzen (vgl. Anlage Umweltbericht). Diese Flächen liegen im Landschaftsschutzgebiet Dobelgebiet-Attetal und im Anschluss von Biotopflächen. Sie ergänzen die im dortigen Nahbereich schon geschaffenen städtischen Ausgleichsflächen.

Die Ermittlung des konkreten Umfangs der notwendigen Ausgleichsflächen (nach dem Leitfaden „Bauen im Einklang von Natur und Landschaft“ vom 15.12.2021), die Zuordnung der Ausgleichsflächen (§ 9 Abs. 1 a Satz 2 BauGB) und die konkrete Bestimmung der Ausgleichsmaßnahmen wird im Umweltbericht erläutert.

Die Sicherung auf gemeindeeigenen Grundstücken außerhalb des Plangebietes erfolgt dann durch Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten des Freistaates Bayern und einer Umsetzungsentscheidung beim abschließenden Satzungsbeschluss.

11. Artenschutz

Für die Betroffenheit des Planungsraumes hinsichtlich der geschützten Tier- und Pflanzenarten wurde 2019 eine artenschutzrechtliche Voruntersuchung durchgeführt. Aufgabenstellung war, schon frühzeitig für die Ebene des Flächennutzungsplanes (vorbereitender Bauleitplan) ein mögliches relevantes Artenvorkommen und mögliche Planungshindernisse (Verstöße gegen die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG) festzustellen.

Gerade bei Siedlungsvorhaben dieser Größe und deren Lage in einem sensiblen Naturraum ist eine frühzeitige Ermittlung und Bewertung des Artenschutzes unverzichtbar. Zwar stehen die gesetzlichen Verbotstatbestände des §§ 44 BNatSchG erst bei der tatsächlichen Umsetzung (also: Baugenehmigung) zur Beurteilung an. Da es sich aber zwingend beachtliches materielles Recht handelt, das nicht der Planungsabwägung zugänglich ist, führt ein erkennbarer Verstoß zur Undurchführbarkeit der Planung; der Bauleitplan ist dann nicht erforderlich (§ 1 Abs. 3 BauGB). Hinzu kommen die Auswirkungen auf Tier- und Pflanzenarten als Planungsbelang (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB).

Aus diesem Grunde hat sich die Stadt Grafing b.M. schon im Frühstadium der Bauleitplanung mit den Folgewirkungen des Artenschutzes auseinanderzusetzen.

a) Beeinträchtigung des Vorkommens der Haselmaus:

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden innerhalb des engeren Planungsraumes (Standort Berufsschule und Parkplatzflächen) kein Vorkommen geschützter Arten festgestellt werden. Eine unmittelbare Betroffenheit besteht jedoch hinsichtlich der strauchreichen und naturnahen Waldfläche unmittelbar südlich des Bahnparkplatzes, der als Lebensraum der Haselmaus (Schwerpunkt-vorkommen) ermittelt worden ist. Auswirkungen werden durch die Hauptzufahrt (Waldzufahrt) festgestellt, die eine

Trennungswirkung zu den südlich sich anschließenden Waldflächen schafft. Es wurde eine Verlegung der Zufahrt als Vermeidungsmaßnahme empfohlen zur Vermeidung der Zerschneidungswirkung.

2020 wurde eine Folgekartierung durchgeführt. Dort wurde das Haselmausvorkommen wiederum in dem Waldbereich und darüber hinaus auch im Strauchbereich zwischen der Straße „Am Oberholz“ und der Bahnstrecke festgestellt werden. Im Bereich der Randbegrünung um den Bahnparkplatz konnte kein Artenvorkommen festgestellt werden. Ebenso wenig konnten Reptilien in der nordwestlichen CEF-Maßnahme (errichtet für den Ausbau des Bahnparkplatzes) festgestellt werden.

Das lässt Rückschlüsse darauf zu, dass der Lebensraum durch Straßen der vorhandenen Breite (Hauptzufahrt) nicht vollständig abgeschnitten wird und von den Tieren überwunden wird (begrenzte Zerschneidungswirkung). Dennoch hat die Stadt Grafing aufgrund dieser Erkenntnisse die Planung zum Schutz des artenrelevanten Lebensraums modifiziert. Dafür wurde die ursprüngliche Nutzung der Waldzufahrt als Hauptzufahrt aufgegeben. Die Waldzufahrt wurde dafür auf 5,5 m Breite reduziert (bisherige Breite als Waldweg: 5 m), um die Barrierewirkung zu minimieren.

Der völlige Verzicht auf diese Zufahrtsstraße (Waldzufahrt), die an der Stelle der bestehenden aber nur selten benutzten Feldzufahrt liegt, ist nicht möglich. Aus Gründen der Rettungssicherheit und den Anforderungen einer Evakuierung In Notfällen ist eine zweite Zufahrt unverzichtbar.

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

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG werden dafür vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahme) geschaffen. Diese werden jetzt Bebauungsplan festgesetzt mit der Anlegung eines Waldgürtels im Süden des Planungsgebiets. Angrenzend an den dortigen Mischwald entsteht dort ein ca. 15 m breiter Strauch- und Baumgürtel zur Waldrandgestaltung sowie weitere Gehölzpflanzungen im Randbereich als Ausgleich. Bestandteile dieser Pflanzungen sind vorrangig auch Haselnusssträucher. Durch einen Gehölzgürtel (wiederum mit hohem Anteil Haselsträucher) auch an der Ostgrenze kann auch der Verbund zu den nördlichen Waldfläche hergestellt werden. Ergänzende Heckenpflanzungen, Totholzbestände sowie nicht bepflanzte Magerwiesen ergänzen, sichern und verbessern diesen Lebensraum. Mit diesen Maßnahmen auf dem Baugrundstück kann die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt werden.

Für die Wirksamkeit dieser CEF-Maßnahme sind mindestens 5 Jahre Entwicklungszeit anzusetzen. Da die Flächen bereits im Eigentum der Stadt Grafing b.M. bzw. des Landkreises sind, soll die Bepflanzung schon unmittelbar nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens vorgenommen werden.

Aufgrund des festgestellten artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes hinsichtlich des Lebensraumverlustes der Haselmaus ist es Aufgabe der Bauleitplanung, sich

angesichts dieser Folgewirkungen mit der Umsetzbarkeit (Planungserfordernis § 1 Abs. 3 BauGB) auseinanderzusetzen. Mit der Festsetzung einer neu zu schaffenden Waldfläche mit der künftigen Funktion als CEF-Maßnahme kann damit den Anforderungen der Planung an den Artenschutz entsprochen werden.

b) Sonstige Auswirkungen auf Lebensräume geschützter Arten:

Untersucht wurden aber auch der Umgriff des Planungsraums, um eine Bewertung der ökologischen Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im weiteren räumlichen Zusammenhang zu beurteilen:

- Hier wurden 15 Biotopbäume im umliegenden Gehölzbereich ermittelt, die aber durch die Planung nicht berührt werden.
- Ein Vorkommen der Fledermäuse kann im Umfeldbereich unterstellt werden.
- Weiter wurde das Vorkommen von 32 Vogelarten im Untersuchungsbereich festgestellt. Die Brutplätze finden sich vollständig außerhalb des Planungsraumes.
- Ein Reptilienvorkommen konnte nicht ermittelt werden, wird aber im Randbereich vermutet (freigestellte Gehölzfläche am Rand der südlichen Zufahrt und Randfläche des Bahnparkplatzes)
- Ein Vorkommen der Feldgrille wurde am westlichen Grabenbereich (entspricht dem Grenzverlauf des Planungsgebietes) festgestellt. Dieser Bereich liegt innerhalb der Randeingrünung und bleibt bauliche unberührt.

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

Die Lebensräume der weiteren Artenvorkommen (Reptilien, Feldgrille, Fledermäuse) werden durch die Planung nicht berührt.

Eine Beurteilung der bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen erfolgt jetzt erst im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren anhand der konkreten Planungsinhalte (Lage und Höhe der Gebäude, Ausgestaltung der Zufahrten und der Gebäudefassaden, Beleuchtung usw.) bewertet werden. Das erfolgt nach Durchführung der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB mit Scopingverfahren.

c) Ergebnis:

Aufgrund der umfangreichen Erkenntnisse aus artenschutzrechtlichen Vorabschätzung, die neben einer Relevanzprüfung und der Bestandserfassung auch eine Beurteilung der absehbaren betroffenen Verbotstatbestände vorgenommen hat, kann davon ausgegangen werden, dass artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben offenkundig nicht entgegenstehen. Die ökologischen Funktionen der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im weiteren räumlichen Zusammenhang können erhalten werden.

Hinsichtlich der konkreten artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens – vor allem auch hinsichtlich des Artenvorkommens der Haselmaus – wird im Verlauf des Bebauungsplanverfahren eine vorhabenbezogene Prüfung der Verbotstatbestände

des § 44 Abs. 5 BNatSchG durchgeführt (spezielle arten-schutzrechtliche Prüfung). Die Festsetzungen über die Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG werden dann auf der Grundlage des Ergebnisses konkret getroffen.

12. Klimaschutz, Klimaanpassung

Mit der Planung werden keine Flächen in Anspruch genommen, die im Hinblick auf den Klimawandel und den damit einhergehenden Risiken durch eine Mehrung von Extremwetterereignissen (Trockenheit, Sturm, Überschwemmungen) oder im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Klimaanpassung als sensibel oder wertvoll einzustufen sind.

In Änderungsbereich wird darüber hinaus eine ausgewogene Grünstruktur angelegt, die als Beitrag zur Klimaanpassung (Beschattung, Verringerung der Versiegelung) dient.

Stadt

Grafing b. München, den

.....
Christian Bauer, Erster Bürgermeister