

Telefon: 233-22571
Telefon: 233-22262
Telefax: 233-26410

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HA I/42 und I/11-V

**Änderung des Flächennutzungsplans
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich VI/41**

**Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich)
und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof**

Endgültiger Beschluss

Stadtbezirk 16 – Ramersdorf-Perlach
Stadtbezirk 17 – Obergiesing-Fasangarten

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15401

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.01.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>Das Planungsgebiet befindet sich im 16. Stadtbezirk Ramersdorf-Perlach, südlich der bestehenden Trambahn-Hauptwerkstatt der Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und des MVG-Museums. Es wurde bisher als SWM-Sportanlage genutzt, welche inzwischen verlagert und vollständig stillgelegt wurde und derzeit rückgebaut wird.</p> <p>Die notwendige Angebotsausweitung des Verkehrsmittels Tram und damit einhergehende, steigende Fahrzeugzahlen und Fahrzeuglängen erfordern die Realisierung eines zweiten Trambahn-Betriebshofes für deren Unterstellung, Wartung und Reparatur. Das Vorhaben ist nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu beurteilen und bedarf im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach dem PBefG der Genehmigung durch die Regierung von Oberbayern. Da die derzeitigen Darstellungen im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) einer positiven Beurteilung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt möglicherweise entgegenstehen, ist zur Realisierung des Vorhabens die vorliegende FNP-Änderung auch aus Gründen der Rechtssicherheit erforderlich. Damit wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.01.2021 „Planung zusätzlicher Betriebshof SWM/MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816) beauftragt. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13102) wurde die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) für den Bereich VI/41 Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) gebilligt.</p>
--------	--

Inhalt	Erläuterung der Planung und Würdigung der Anregungen im Zuge des Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	- / -
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja. Im Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung wurden durch die Umweltprüfung die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt.
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none">1. Den Äußerungen aus dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs.2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen in Ziffer 4 des Vortrags und der diesbezüglichen Anlage 3 entsprochen werden.2. Die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41, Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.12.2023 (Anlage 1) wird endgültig beschlossen.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Flächennutzungsplan, Trambahn-Betriebshof, Ständlerstraße 20, Ständlerstraße, Lauensteinstraße, Bahnlinie München Ost - Deisenhofen
Ortsangabe	Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich)

Telefon: 233-22571
Telefon: 233-22262
Telefax: 233-26410

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI/42 und I/11-V

**Änderung des Flächennutzungsplans
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich VI/41**

**Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich)
und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof**

Endgültiger Beschluss

Stadtbezirk 16 – Ramersdorf-Perlach
Stadtbezirk 17 – Obergiesing-Fasangarten

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15401

Anlagen: 1. Flächennutzungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht
 2. Lageplan
 3. Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB – Abwägungstabelle

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.01.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Gegenstand dieser Vorlage ist der endgültige Beschluss für die Erweiterung des Trambahn-Betriebshofes Ständlerstraße im 16. Stadtbezirk Ramersdorf-Perlach, angrenzend an den 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten.

1. Zuständigkeit

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 2 Nr. 13 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

2. Erläuterung der Planänderung

Das Planungsgebiet liegt im 16. Stadtbezirk Ramersdorf-Perlach, direkt westlich verläuft die Grenze zum 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten. Es befindet sich südlich der bestehenden Trambahn-Hauptwerkstatt der Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und des MVG-Museums an der Ständlerstraße 20 sowie östlich der Bahnlinie München Ost - Deisenhofen. Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) ist das Planungsgebiet größtenteils als besondere Grünfläche mit spezifischer Zweckbestimmung „Sportanlagen“ (SPOR) dargestellt und wurde bisher als SWM-Sportanlage genutzt. Die Bestandsnutzungen wurden verlagert, die Sportanlage ist seit Juli 2022 vollständig stillgelegt und wird rückgebaut.

Im nordwestlichen Planungsbereich schließen im geltenden FNP als Bahnanlagen

(BAHN) dargestellte Flächen an. An dieser Stelle sollte eine Eisenbahnbetriebswerkstatt mit Gleisanschluss entstehen, diese wird jedoch nicht mehr benötigt und die Darstellung ist somit überholt (endgültiger Beschluss: Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11854, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 05.06.2013). Entlang der Bahntrasse sowie der Lauensteinstraße verlaufen zwei sich kreuzende Übergeordnete Grünbeziehungen, die der Freiraumvernetzung dienen und als Verbundachse für Trockenstandorte eine wichtige Biotopvernetzungsfunktion erfüllen.

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München und die vorgesehene Stärkung des Modal Split Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Gesamtverkehr bedingen unter anderem eine notwendige Angebotsausweitung des Verkehrsmittels Tram. Damit einhergehende, steigende Fahrzeugzahlen und Fahrzeuglängen erfordern die Realisierung eines zweiten Trambahn-Betriebshofes zusätzlich zum Standort an der Einsteinstraße für deren Unterstellung, Wartung und Reparatur. Die geplante Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt in der Ständlerstraße birgt viele Vorteile und Synergieeffekte gegenüber anderen untersuchten Standorten, unter anderem einen vorhandenen Anschluss an das Trambahn-Netz.

Mit der vorliegenden FNP-Änderung werden die planungsrechtlichen Grundlagen für die o.g. Entwicklung geschaffen bzw. rechtliche Unsicherheiten ausgeschlossen.

Zur Begründung der FNP-Änderung wird auf die Anlage 1 verwiesen.

3. Verfahren

Das Verfahren zur Änderung des FNP wird als planungsrechtliche Voraussetzung des notwendigen Planfeststellungsverfahrens nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durchgeführt bzw. schließt rechtliche Unsicherheiten aus.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13102) wurde die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41 Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) gebilligt. Mit diesem Beschluss wurde die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den o.g. Bereich bereits unter dem Vorbehalt einer erneuten Beschlussfassung bei fristgerecht eingehenden Anregungen während der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) endgültig beschlossen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fand nach Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 20/2024 vom 19.07.2024 in der Zeit vom 30.07.2024 mit 10.09.2024 statt.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden Anregungen vorgebracht. Bei dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 03.07.2024 handelt es sich daher lediglich um einen Billigungsbeschluss und die Angelegenheit ist der Vollversammlung des Stadtrats zur endgültigen Beschlussfassung erneut vorzulegen.

4. Würdigung der vorgebrachten Äußerungen aus dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 2 BauGB gingen Anregungen ein. Soweit diese Anregungen die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) betreffen, wird in beiliegender Abwägungstabelle (Anlage 3) dazu Stellung genommen. Die eingereichten Äußerungen wurden thematisch aufgegliedert und dementsprechend sortiert. Jeder eingegangenen Gesamtstellungnahme wurde eine ID zugewiesen. Die einzelnen Textteile sind in der Tabelle jeweils mit dieser ID versehen.

Eine Stellungnahme zur FNP-Änderung wurde mit mehreren Anlagen eingereicht, unter anderem einer Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG für den Neubau des Trambahn-Betriebshofs in der Ständlerstraße. Aus diesen Unterlagen wurden die für die vorliegende FNP-Änderung einschlägigen Themen bzw. Textpassagen in der Anlage 3 zitiert und beantwortet. Da in den jeweiligen Anlagen der Stellungnahme einige der den FNP betreffenden Aussagen mehrfach getätigt wurden, werden diese in der beiliegenden Anlage 3 unter Umständen nur einmalig angeführt und insoweit zusammengefasst.

Die darüber hinaus zur Planung eingegangenen Anregungen und Forderungen wurden bzw. werden dem Antragsteller des darauffolgenden Planfeststellungsverfahrens zur Behandlung in diesem übermittelt.

Hierbei handelt es sich insbesondere um Themen wie:

- konkrete Lärmschutzmaßnahmen für die Nachbarschaft
- weitere Schutzmaßnahmen gegen Emissionen, wie Erschütterungen und elektromagnetische Felder
- Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für geschützte und gefährdete Arten
- Begrünungsmaßnahmen auf dem Gelände des Betriebshofes
- Erschließung für Trambahnen über umliegende Straßen
- zusätzliche Verkehrsmengen und erforderliche PKW-Stellplätze
- Gestaltung der Allgemeinen Grünfläche (AG) nördlich der Lauensteinstraße
- Kompensationsbedarf und Ausgleichsflächen
- Umgang mit im Boden vorhandenen Altlasten und Kampfmitteln

5. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach und des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 der Bezirksausschuss-Satzung (Ziffer 5 des Kataloges des Referates für Stadtplanung und Bauordnung) im Rahmen des Verfahrens nach § 3 Abs. 1 BauGB angehört. und ihre Stellungnahmen im Rahmen des Billigungsbeschlusses zur FNP-Änderung vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13102) behandelt. Den Bezirksausschüssen des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach und des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten wurde jeweils eine Zweitschrift dieses Billigungsbeschlusses zur FNP-Änderung übermittelt. Da sich die Grundzüge der Planung seit o. g. Billigungsbeschluss nicht geändert haben, ist eine erneute BA-Beteiligung nicht erforderlich. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 16

Ramersdorf-Perlach und des Stadtbezirks 17 Obergiesing-Fasangarten erhalten jeweils einen Abdruck der aktuellen Sitzungsvorlage zum endgültigen Beschluss über die FNP-Änderung für den Bereich VI/41 Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich).

Die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41 Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.12.2023 (Anlage 1) kann endgültig beschlossen werden.

Dem Korreferenten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtrat Paul Bickelbacher, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Stadträtin Heike Kainz, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Ziffer 4 des Vortrages und der diesbezüglichen Anlage 3 entsprochen werden.
2. Die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41 Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.12.2023 (Anlage 1) wird endgültig beschlossen.
3. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
An das Direktorium Dokumentationsstelle
An das Revisionsamt
An die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 16 und 17
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat - IS - KD – GV
5. An das Kommunalreferat – RV
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Kulturreferat
8. An das Mobilitätsreferat
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Referat für Bildung und Sport
11. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
12. An das Sozialreferat
13. An die Stadtkämmerei
14. An die Stadtwerke München GmbH
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA I/2, HA I/3, HA I/4
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA II, HA II/3, HA II/5
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA IV/1, HA IV/3, HA IV/5, HA IV/6
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

20. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I-11-V

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HAI-11-V



Begründung zur Flächennutzungsplanänderung VI/41

Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof

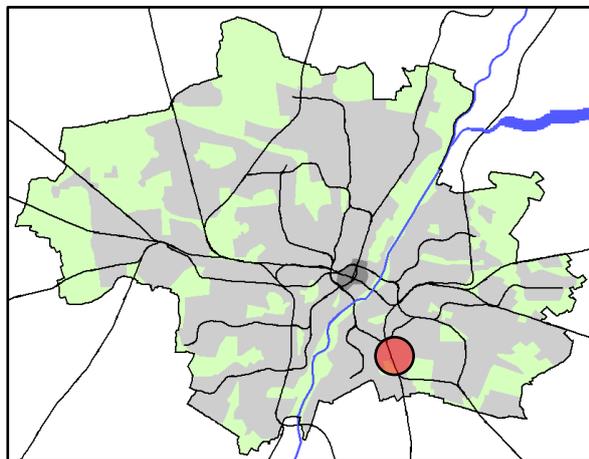


Abb. 1: Lage im Stadtgebiet (Quelle: LHM)

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung – Inhalte und Funktion

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) enthält gemäß § 5 BauGB die Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung und dient damit der Stadtverwaltung als Leitlinie für die räumliche Verteilung von Bauflächen und Grünflächen sowie die Verteilung der wichtigsten Standorte für öffentliche Einrichtungen, wie Schulen, Krankenhäuser oder Sportanlagen innerhalb des gesamten Stadtgebietes. Der integrierte Landschaftsplan stellt die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege dar. Der FNP ist das wichtigste formale Planungsinstrument zur langfristigen Steuerung der Stadtentwicklung.

Der FNP begründet keine Bauansprüche für die einzelnen Grundstückseigentümer*innen, sondern dient der Gemeinde und anderen öffentlichen Planungsträgern bei späteren Entscheidungen als Orientierung. Das bedeutet, dass nachfolgende Planungen (z. B. im Rahmen von Planfeststellungsverfahren, Bebauungsplänen oder Baugenehmigungen) aus den Zielen des Flächennutzungs- und des Landschaftsplanes entwickelt sein müssen und diese Entwicklungsziele konkretisieren sollen. Der FNP ist somit eine die Verwaltung bindende Plangrundlage mit übergeordneten inhaltlichen Vorgaben für nachfolgende, konkretisierende Planungen.

Im vorliegenden Verfahren zur Änderung des FNP wird daher – entsprechend der Funktion des FNP – die geplante Erweiterung des

bestehenden Trambahn-Betriebshofs auf seine grundsätzliche Eignung u. a. hinsichtlich verkehrs- und lärm-technischer, städtebaulicher, lufthygienischer und naturschutzfachlicher Aspekte und Auswirkungen sowie unter Berücksichtigung möglicher Alternativstandorte hin untersucht.

Detaillierte Aussagen und Festsetzungen zu beispielsweise Gebäudehöhen, genauen Betriebsabläufen und -zeiten können aufgrund der gesetzlichen Funktion des FNP als „vorbereitender Bauleitplan“ nicht Inhalt der Flächennutzungsplan-Änderung sein und werden daher im Rahmen nachfolgender Verfahren (im vorliegenden Fall im Rahmen eines „Planfeststellungsverfahrens“) geregelt. Im Rahmen dieses Verfahrens können in der Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zu den dann fortgeschriebenen, detaillierten Unterlagen wiederum von Bürger*innen Äußerungen zum Vorhaben vorgebracht werden.

Ausgangslage und Anlass der Planung

Das Planungsgebiet liegt im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach unmittelbar an der Grenze zum westlich angrenzenden 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten. Es umfasst den Bereich südlich und westlich der bestehenden Trambahn-Hauptwerkstatt der Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und des MVG Museums an der Ständlerstraße 20. Das Planungsgebiet hat eine Größe von ca. 4,5 ha.

Derzeit wird das Planungsgebiet als Lagerfläche genutzt. Die bisherige Sportanlage ist seit Juli 2022 vollständig stillgelegt und wird rückgebaut.

Die bestehende Tram-Hauptwerkstatt ist im geltenden FNP der Landeshauptstadt München (LHM) als Sondergebiet Gewerblicher Gemeinbedarf (SOGE) dargestellt und mit der landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ überlagert. Südlich und westlich davon sind Bahnanlagen (BAHN) dargestellt. An dieser Stelle sollte eine Eisenbahnbetriebswerkstatt mit Gleisanschluss entstehen, diese wird jedoch nicht mehr benötigt und die Darstellung ist somit überholt. Westlich davon befindet sich die Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (Darstellung im FNP als Bahnanlagen), welche von den S-Bahnlinien S3 und S7 genutzt wird. Westlich der

Bahntrasse ist ein Gewerbegebiet (GE) dargestellt, ebenfalls mit der Überlagerung der landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“. Östlich der vorhandenen Betriebswerkstatt sind von Nord nach Süd ein Gewerbegebiet (GE), eine Allgemeine Grünfläche (AG), ein Reines Wohngebiet (WR) sowie eine besondere Grünfläche mit spezifischer Zweckbestimmung „Kleingärten“ (KG) dargestellt. Zwischen der Betriebswerkstatt und dem Reinen Wohngebiet (WR) verläuft eine Örtliche Grünverbindung, welche das Gelände der Betriebswerkstatt weiter Richtung Norden bis zur Ständlerstraße quert. Südlich der Betriebswerkstatt befand sich eine SWM-Sportanlage, die als besondere Grünfläche mit spezifischer Zweckbestimmung „Sportanlagen“ (SPOR) dargestellt ist. Südlich der dargestellten Dauerkleingartenanlage SO7 und östlich der Sportfläche (SPOR) befindet sich eine Allgemeine Grünfläche (AG), die als Dauerkleingartenanlage SO6 genutzt wird.

Entlang der Bahntrasse sowie der Lauensteinstraße verlaufen zwei sich kreuzende Übergeordnete Grünbeziehungen, die der Freiraumvernetzung dienen und als Verbundachse für Trockenstandorte eine wichtige Biotopvernetzungsfunktion erfüllen. Gleichfalls dienen diese der Anbindung des innerstädtischen Grünsystems an den Regionalen Grünzug 10 „Gleißental / Hachinger Tal sowie flankierende Waldkomplexe“ im Süden Münchens.

Das Vorhaben ist nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu beurteilen und bedarf im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach dem PBefG der Genehmigung durch die Regierung von Oberbayern. Da die derzeitigen Darstellungen im Flächennutzungsplan einer positiven Beurteilung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt entgegenstehen, ist zur Realisierung des Vorhabens die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung erforderlich.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.01.2021 „Planung zusätzlicher Betriebshof SWM / MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816) wurde die geplante Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig wurde das

Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung einzuleiten.

Planungsziel und beabsichtigte Darstellung

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München und die vorgesehene Stärkung des Modal Split Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Gesamtverkehr erfordern netzweite Angebotsausweitungen bei den Verkehrsmitteln U-Bahn, Bus und Tram, um dem steigenden Fahrgastaufkommen gerecht zu werden.

Der zukünftige Bedarf an Trambahnzügen ist nicht nur durch die geplanten Angebotsverdichtungen bestimmt, sondern darüber hinaus auch abhängig von Umfang und zeitlichem Verlauf des geplanten Netzausbaus. Steigende Fahrzeugzahlen und Fahrzeuglängen erfordern nicht nur den Ausbau bestehender Betriebshöfe mit ihren Werkstatteinrichtungen, sondern auch die Errichtung zusätzlicher Betriebshöfe. Darüber hinaus müssen die nutzbaren Abstellanlagen für die Tram ausgebaut werden.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die SWM die Realisierung eines zweiten Trambahnbetriebshofs (der erste Trambahnbetriebshof befindet sich in der Einsteinstraße) als Erweiterung der bestehenden Tram-Hauptwerkstatt in der Ständlerstraße. Die Anlage soll die bisherige Hauptwerkstatt ergänzen. Gleisanlagen und Gebäude sollen so geplant werden, dass ein bedarfsgerechter Ausbau in mehreren Stufen möglich ist.

Mit dem kompletten Rückbau der SWM-eigenen Sportflächen und der Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt auf diesen Flächen kann der Bedarf für einen weiteren Betriebshof mittelfristig gedeckt werden. Ziel der Planung ist daher die planungsrechtliche Sicherung der Erweiterung der bestehenden Tram-Hauptwerkstatt als Trambahnbetriebshofs auf der Ebene des FNP.

Der unter Abwägung mehrerer Alternativstandorte (siehe unten) gefundene Standort südlich der bestehenden Betriebswerkstatt an der Ständlerstraße soll im FNP zukünftig in Fortführung des geltenden FNP als Sondergebiet

Gewerblicher Gemeinbedarf (SOG) dargestellt werden. Ebenso wird die landschaftsplanerische Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ auf diesen Bereich ausgedehnt.

Im Bereich der in Ost-West-Richtung verlaufenden Übergeordneten Grünbeziehung wird nördlich der Lauensteinstraße eine Allgemeine Grünfläche (AG) dargestellt. Auf dieser werden im westlichen Teilbereich artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen als Ersatz für die auf dem Betriebsgelände wegfallenden Lebensräume realisiert, daher ist hier die Schraffur „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ überlagert.

Erforderlichkeit für zusätzliche Werkstätten und Abstellkapazitäten

Die Erforderlichkeit für zusätzliche Werkstätten und Abstellkapazitäten begründet sich wie folgt:

- **Zusätzliche Flächenbedarfe für Werkstätten**
Die Werkstattkapazitäten im Trambahn-Betriebshof Einsteinstraße und der heutigen Tram-Betriebswerkstatt Ständlerstraße sind mit ihren unterschiedlichen Funktionen insgesamt auf einen Fuhrpark von maximal 120 Linienfahrzeugen ausgelegt. Die bereits heute geplanten Erweiterungen des Trambahnangebots im bestehenden Netz und die damit einhergehende Vergrößerung des Fahrzeugbestandes bedürfen schon ohne die o. g. Neubaustrecken zusätzlicher Werkstattkapazitäten. Mit der Realisierung dieser Neubaustrecken ergibt sich ein Mehrbedarf, der sich zusammen mit geplanten und prognostizierten Angebotsausweitungen auf weitere 80 bis 90 Fahrzeuge summiert, wobei mit der Modernisierung der Trambahnflotte von längeren Fahrzeugen auszugehen ist.

Basis hierfür sind die Beschlüsse der Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München vom 13.02.2019 „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13893) und vom 03.03.2021 „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlage Nr.20-26 / V 01848), die die

LHM u. a. zum Ausbau des ÖPNV-Netzes verpflichten.

Der Mobilitätsplan der LHM beinhaltet die übergeordneten Ziele und Strategien der Stadtentwicklung im Bereich Verkehr. Auch zum ÖPNV werden konkrete Aussagen getroffen. Danach wird der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs von der LHM weiter vorangetrieben und das Angebot u. a. durch neue Trambahnlinien erheblich verbessert.

Diese Angebotsausweitungen erfolgen – je nach Situation – durch Taktverdichtungen und Einrichtung von neuen Linien. Dafür ist jeweils ein Mehreinsatz von Fahrzeugen und damit zwingend auch eine Vergrößerung des Fahrzeugparks in den kommenden Jahren notwendig. Darüber hinaus wird zur Erhöhung der Fahrgastkapazität bei der Neubeschaffung von Trambahn-Fahrzeugen die Fahrzeug- bzw. Zuglänge teilweise erhöht. Die SWM / MVG beschaffen bereits Fahrzeuge, die – nach Abschluss des Zulassungsprozesses – gekuppelt werden können und somit eine Gesamtlänge bis zu rund 47 m erreichen.

- **Zusätzliche Flächenbedarfe für Abstellkapazitäten**

Der Trambahn-Betriebshof an der Einsteinstraße weist aktuell inkl. Arbeitsfahrzeuge eine Abstellkapazität von ca. 117 Fahrzeugen (Trambahnflotte bestehend aus den Typen T1, TZ, S1, R3, R2 und P) auf. Schon heute müssen die letzten einrückenden Trambahn-Fahrzeuge im Einfahrtsbereich der Abstellhalle abgestellt werden. Die betrieblichen Rangiervorgänge der nächtlichen Fahrzeugwartung werden so massiv erschwert.

Mit den geplanten Angebotsausweitungen im Bestandsnetz, der Realisierung von Trambahn-Neubaustrecken gemäß Nahverkehrsplan der LHM (Tram Nordtangente, Tram Münchner Norden und Tram Westtangente) und der damit einhergehenden weiteren Vergrößerung des Fuhrparks erhöht sich der Gesamt-Fahrzeugbestand bis Ende 2029 auf ca. 160 bis 170 Fahrzeuge (4-

teiler Äquivalent) und überschreitet dann die vorhandenen Abstellkapazitäten um ca. 92 Fahrzeuge. Bis zur Neuschaffung von Betriebshofkapazitäten sind daher für diese Fahrzeuge Provisorien (Netzabstellung) erforderlich. Die Provisorien liegen oftmals in nicht abgesperrten öffentlich zugänglichen Bereichen. Damit steigt das Vandalismusrisiko und die Wartung der dezentral abgestellten Fahrzeuge wird erheblich erschwert. In der Folge steigt das Risiko, den betroffenen Linienabschnitt nicht rechtzeitig freimachen zu können. Weitere Flächen werden benötigt, um für die Fahrer*innen vor Ort zumindest im Minimalstandard Aufenthaltsräume, WCs und Fahrerterminals bereitstellen zu können.

Begründung der Standortwahl

Ausschlaggebend für die Standortwahl von zusätzlichen Betriebshöfen und Abstellanlagen für die Tram sind neben dem Kapazitäts- und dem hieraus resultierenden Flächenbedarf auch die Lage zum Streckennetz, damit verbundene Ausrückwege und -zeiten sowie die Sicherstellung der Erreichbarkeit aus dem Netz im Falle von betrieblichen Störungen auf einzelnen Strecken.

Im Tramnetz ist derzeit nur eine Zulaufstrecke zum vorhandenen Trambahn-Betriebshof an der Einsteinstraße vorhanden. Die Kapazität dieser Zulaufstrecke für die Zahl der morgens ausrückenden Züge ist durch die begrenzten Zeitfenster in den Umläufen der Lichtsignalanlagen bereits ausgeschöpft. Bei der anstehenden Ausweitung des Fahrzeugeinsatzes ist es dringend erforderlich, dass ein zweiter Betriebshof an anderer Stelle im Netz zur Verfügung steht, um durch eine räumliche Aufteilung eine Entlastung der Zulaufstrecke zum Trambahn-Betriebshof Einsteinstraße zu ermöglichen. Ferner wird durch einen zweiten Standort mit Werkstatteinrichtungen die notwendige Redundanz geschaffen.

Ursprünglich wurden folgende Standortalternativen im Stadtgebiet München zur Unterbringung eines neuen Trambahn-Betriebshofs betrachtet:

- Flächen im Bereich der ehemaligen Bayernkaserne
- der ehemalige Bahnhof Hofmannstraße, Aidenbachstraße / Boschetsrieder Straße
- Flächen im Bereich Freiham

An den o. g. Standorten wurde mittlerweile Wohnungsbau entwickelt. Deshalb scheiden diese für die Situierung eines Trambahn-Betriebshofs aus.

Im Stadtgebiet von München kann der Standort der Tram-Hauptwerkstatt Ständlerstraße als bereits bestehende Betriebsanlage die betrieblichen Anforderungen für einen zweiten Trambahn-Betriebshof sehr gut erfüllen. Diese Betriebsanlage ist bereits heute über die Aschauer Straße an das vorhandene Trambahn-Netz angeschlossen. Zudem ist ein Anschluss über die Endhaltestelle Schwannseeplatz der Tramlinie 18 aufgrund der kurzen Distanz und mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich und geplant. An diesem Standort können länger andauernde Hauptuntersuchungen, größere Reparaturen, Instandsetzungen vorhandener und Inbetriebnahmen neuer Trambahnen durchgeführt werden.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 27.01.2021 im Rahmen des Beschlusses „Planung zusätzlicher Betriebshof SWM / MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816) die geplante Erweiterung der bestehenden Tram-Hauptwerkstatt bereits zur Kenntnis genommen. In weiterer Folge ist in der Vollversammlung des Stadtrats vom 19.01.2022 im Rahmen des Beschlusses „Erstes ÖPNV-Bauprogramm 2021 Finanzierung 2022 ff. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021-2025“ der Standort bestätigt und die Finanzierung gesichert worden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932).

Rückbau der vorhandenen SWM-eigenen Sportanlage

Mit der Umsetzung der Planung ist der komplette Rückbau der SWM-eigenen Sportanlage verbunden. In Kooperation mit dem Referat für Bildung und Sport haben die SWM ein Konzept für einen Wechsel der unterschiedlichen Abteilungen des

SV Stadtwerke München e.V. zu verschiedenen ortsnahen Alternativstandorten erarbeitet und zwischenzeitlich umgesetzt. Das Mietverhältnis zwischen den SWM und dem SV Stadtwerke München e.V. endete zum 31.12.2021. Der vollständige Auszug des Sportvereins erfolgte in gegenseitigem Einvernehmen im Juli 2022.



Abb. 2: Vorläufige Anordnung der Betriebsanlagen Trambahn-Betriebshof und Umgriff FNP-Änderung (rote Linie) (Quelle: SWM / MVG)

Derzeitiges Planungskonzept der SWM / MVG (nicht Gegenstand der FNP-Änderung, sondern des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens)

Um die Nachbarschaft schallschutztechnisch bestmöglich zu schützen, sieht die Planung der SWM / MVG ein geschlossenes Werkstattgebäude und eine Abstellanlage mit umfangreichen baulichen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und teilweise Schallschutzeinhausungen) vor. Im Nordosten ist nachzeitigem Planungsstand ein sogenannter Multifunktionsbereich für die Warenanlieferung, Pforte, PKW-Verkehre, Parkflächen, Spartenzentrale und Energieversorgung vorgesehen. Im Norden bleiben das MVG Museum und der denkmalgeschützte Bereich der bestehenden Hauptwerkstatt erhalten. Das Direktionsgebäude soll einer allgemeinen Nutzung als Gewerbebereich (z. B. Büros) zugeführt werden. Der innere Bereich des Grundstücks steht dem eigentlichen Betriebshof mit seinen Werkstätten und Abstellbereichen bzw. dem Logistikbereich zur Verfügung. Die Fläche der mittlerweile errichteten Interimswerkstätten wird im Nachgang zum Betriebshofbau als Logistikfläche dienen.

Auswirkungen der Planung

Die Darstellung der Erweiterungsflächen der Trambahn-Betriebswerkstatt als Sondergebiet Gewerblicher Gemeinbedarf (SOG) im FNP schafft die planungsrechtlichen Grundlagen für die nachfolgenden Verfahren. Die Genehmigung der Erweiterung der Trambahn-Betriebswerkstatt erfolgt im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach dem PBefG. Das landschaftsplanerische Ziel im FNP „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ ist in den nachfolgenden Verfahren (Planfeststellungsverfahren) im Rahmen der Gegebenheiten und weiteren Erfordernisse umzusetzen.

Öffentliche Verkehrsinfrastrukturprojekte sind unverzichtbare Bausteine für das Funktionieren der Stadt. Nur mit einer Bereitstellung zusätzlicher Flächen für Werkstätten und Abstellkapazitäten im erweiterten Trambahn-Betriebshof an

der Ständlerstraße kann auch zukünftig ein sicherer und störungsarmer Trambahn-Betrieb gewährleistet und abgewickelt werden. Der vorliegende Standort bietet die Möglichkeit, eine wirtschaftliche, stadtplanerisch sinnvolle, langfristig verträgliche und insgesamt nachhaltige sowie zukunftsorientierte Lösung aufzuzeigen und dabei insbesondere den verkehrlichen und lärm-schutzrechtlichen, aber auch den betrieblichen Belangen Rechnung zu tragen.

Durch das Vorhaben entsteht ein zusätzliches Aufkommen an Verkehr auf Schiene und Straße. Im Rahmen der nachfolgenden Verfahren ist dieses Zusatzaufkommen von der SWM / MVG in einem Verkehrsgutachten zu untersuchen und mit der LHM abzustimmen.

Durch die Verkehrszunahme sowie durch die anlagenbedingte Erweiterung des Betriebshofes entstehen neue Lärmquellen, die auf das Planungsgebiet selbst sowie auf die nähere Umgebung einwirken. Aufbauend auf dem Verkehrsgutachten (Straße und Schiene) sowie der bestehenden und geplanten Anlagenlärmsituation sind schalltechnische Untersuchungen zu erstellen, auf deren Basis Schallschutzmaßnahmen festzulegen sind. Dabei sind auch weiterhin für bestehende Nutzungen im näheren und weiteren Umfeld gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Mit dem Ausbau der Trambahn-Betriebswerkstatt Ständlerstraße zu einem vollwertigen Betriebshof werden zusätzliche Mitarbeiter*innen erforderlich. Während die Materialtransporte vom und zum Lager ausschließlich tagsüber an Werktagen geplant sind, werden die Instandhaltungsarbeiten zukünftig im Schichtbetrieb durchgeführt. Am Trambahn-Betriebshof im Endausbau werden ca. 260 Mitarbeiter*innen gleichzeitig beschäftigt sein. Nach derzeitigem Planungsstand sind ca. 200 PKW-Stellplätze vorgesehen. Die konkrete Anzahl der Mitarbeiter*innen sowie der Stellplatzschlüssel für erforderliche PKW-Stellplätze wird mit Abschluss der Entwurfsplanung vorliegen. Weiterhin sollen die

Verkehrsströme Tram, PKW, Lieferverkehr und Fußgänger*innen zur Vermeidung von Konflikten getrennt werden. Zu diesem Zweck wird eine neue Zufahrt über die Ständlerstraße / Traunreuter Straße eingerichtet. Eine Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs ausgehend vom Trambahn-Betriebshof ist absehbar, kann jedoch erst mit Abschluss der Entwurfsplanung konkret benannt werden (Menge und zeitlicher Verlauf PKW- und Lieferverkehr). Auf Grund der prognostizierten Verkehrsabnahme im motorisierten Individualverkehr (MIV) durch die umfangreichen Maßnahmen zur Verkehrswende ist das Straßennetz im Prognoseplanfall 2035 voraussichtlich leistungsfähig, trotz der zusätzlichen PKW-Fahrten der Mitarbeiter*innen des Betriebshofes.

Als positive Auswirkung auf grünplanerischer Ebene ist der Erhalt und der Ausbau einer öffentlichen Grünfläche (Darstellung im FNP als Allgemeine Grünfläche (AG)) nördlich der Lauensteinstraße zu benennen, die einerseits der Erholungsnutzung dient und andererseits eine landschaftsplanerische und optische Trennung zwischen dem Trambahn-Betriebshof und der südlich der Lauensteinstraße liegenden Wohnnutzung darstellt. Zudem wird auf dem westlichen Teilbereich eine neue artenschutzrechtliche Ausgleichsfläche gesichert, auf welche die auf dem Betriebsgelände vorkommenden Zauneidechsen vor Baubeginn umgesiedelt werden können.

Energie / Erfordernisse des Klimaschutzes

Bei Umsetzung der Planung sollen die Aspekte ressourcenschonendes Bauen, hohe energetische Gebäudestandards, energieeffiziente Bauformen und -konstruktionen sowie Nutzung umweltfreundlicher und regenerativer Energien Anwendung finden.

Nachhaltigkeit

Im Rahmen des Planungskonzepts soll die Umsetzung von Nachhaltigkeitsaspekten in unterschiedlichsten Bereichen erfolgen. Ein schonender Umgang mit Boden und Wasser (Berücksichtigung des Schwammstadt-Prinzips,

Regenwassernutzung, Minimierung der Versiegelung, kompakte Bauweise, flächensparende Erschließung) ist zu berücksichtigen. Des Weiteren sind bei Umsetzung der Planung eine Minimierung des Energieverbrauchs, die Verwendung ökologisch unbedenklicher, ressourcenschonender Materialien und Energiequellen sowie die Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels (z. B. Erhöhung der Verdunstung durch Dachbegrünung, Baumpflanzungen) anzustreben. Mit der Überlagerung der landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ im FNP wird die Durchgrünung des Planungsgebiets und dessen Einbindung in die Umgebung unterstrichen.

Umweltbericht

Zu Standort, Anlass, Art und Umfang sowie Auswirkungen der Planung wird auf die Ausführungen der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung verwiesen.

Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Regionalplan

Nach dem Regionalplan 14 für die Region München liegt das Plangebiet innerhalb eines Bereichs, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt. Lage und Abgrenzung der Bereiche, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen, bestimmen sich nach der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ im Maßstab 1:100.000, Tektur „Siedlung, Freiraum, Verkehr“, welche Bestandteil des Regionalplans ist. Dort ist gemäß Ziel 2.3 des Regionalplans (Textteil B II) eine verstärkte Siedlungsentwicklung zulässig. Gemäß dem Ziel 1.7 des Regionalplans (Textteil B II) sind bei der Siedlungsentwicklung die infrastrukturellen Erfordernisse und die verkehrliche Erreichbarkeit, möglichst durch den ÖPNV, zu beachten.

Arten- und Biotopschutzprogramm Landeshauptstadt München (ABSP)

Laut ABSP für die Landeshauptstadt München (Stand 2004) liegt das Plangebiet innerhalb keines Schwerpunktgebietes des Naturschutzes. Das Plangebiet befindet sich entlang einer Grünverbindung mit Schwerpunkt für Erhalt und Entwicklung von Gehölzen, Magerwiesen und anderen naturnahen Kleinstrukturen. Weitere hier relevante Aussagen sind im ABSP nicht enthalten.

Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB wurden im Rahmen der Scoping-Termine am 11.02.2016 sowie am 01.07.2021 / 14.07.2021 abgestimmt.

Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen auf der Ebene des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung

Schutzgut Mensch

Lärm

Das Untersuchungsgebiet ist gemäß Lärmkarten durch die angrenzende Bahnanlage und den Verkehr in der Ständlerstraße und der Traunreuter Straße mit Lärm vorbelastet. Auch aus dem aktuellen Betrieb des Trambahn-Betriebshofs sowie aus gewerblichen Nutzungen westlich des Betriebsgeländes ergeben sich laut einer im Rahmen der Planung erstellten schalltechnischen Untersuchung Vorbelastungen in Bezug auf Lärmimmissionen, welche in die Prognose Eingang fanden. Bei den Vorbelastungen handelt es sich um außer- und innerbetriebliche gewerbliche Vorbelastungen, wie etwa durch die westlich gelegenen Betriebe (Recycling und Abfallverwertung) sowie das MVG-Museum.

Die Ermittlung des Gewerbelärms erfolgt unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Hierbei berücksichtigt werden Fahrverkehre des Ein- und Ausrückens, innerbetriebliche Fahrverkehre der Trambahnen,

Art der verkehrenden Züge, Emissionen stationärer Anlagen (Waschhalle, UFD-Halle, Logistikaktivitäten auf dem Anlagengelände (LKW-Verkehr, Materialumschläge)), Parkverkehr und Geräusche der Haustechnik. Mit Hilfe von aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Einhausung), deren genaue Lage und Ausführung im Rahmen der Genehmigung im Planfeststellungsverfahren festzulegen ist, kann sichergestellt werden, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch in der Umgebung gewahrt bleiben.

Der mit der Realisierung des Trambahn-Betriebshofs einhergehende Bau einer neuen Abbiegespur in der Traunreuter Straße wurde nach der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung einer gesonderten Beurteilung unterzogen. Die Beurteilung kommt zu dem Schluss, dass der Bau einer neuen Abbiegespur in der Traunreuter Straße keine Schallschutzmaßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung auslöst, da eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV als Folge der Maßnahme aufgrund der vergleichsweise geringen erzeugten Verkehre auszuschließen ist.

Elektromagnetische Felder

Gemäß der im Rahmen der Planung erstellten Untersuchungen zu von den angrenzenden Bahnstromanlagen und deren Energieversorgungsanlagen sowie von den geplanten Straßenbahnstromanlagen (Gleisanlagen) und deren Energieversorgungsanlagen ausgehenden elektromagnetischen Feldern werden alle gesetzlichen Grenzwerte nach der 26. BImSchV – Verordnung über elektromagnetische Felder sicher eingehalten. Eine relevante Belastung durch elektromagnetische Felder ist im Untersuchungsgebiet und in der Wohnnachbarschaft demnach nicht gegeben.

Erschütterungen

Es bestehen bereits Erschütterungsvorbelastungen durch den Betrieb der Betriebswerkstätten. Die Anhaltswerte der hierbei zur Beurteilung heranzuziehenden DIN 4150-2 werden auch bei

Realisierung des Vorhabens im Endausbau (vgl. im Jahr 2035) für die angrenzende Wohnbebauung eingehalten. Die Immissionsrichtwerte für sekundären Luftschall der TA Lärm werden nach der vorliegenden Prognose auch bei Realisierung des Vorhabens für die angrenzende Wohnbebauung ebenfalls durchgängig eingehalten.

Erholung

Im Plangebiet befinden sich derzeit Sportanlagen, welche der Freizeitnutzung dienen. Diese gehen durch die Planung verloren. Zur Kompensation wurde in Kooperation mit dem Referat für Bildung und Sport ein Konzept erarbeitet, so dass – wenn auch an anderer Stelle im Stadtgebiet – eine Fortführung der Sportnutzungen gesichert ist. Zur zukünftigen Erholungsnutzung ist an der Lauensteinstraße eine neue öffentliche Grünfläche vorgesehen.

Beleuchtung

Für die Beleuchtung der geplanten Betriebsanlagen und zu Arbeitszwecken ist eine Linsentechnik vorgesehen, bei welcher ein Abstrahlen verhindert wird und die konzentrierte Beleuchtung ohne Umwege gezielt und kontrolliert auf die zu beleuchtenden Flächen möglich ist. Durch das exakte Abstrahlverhalten werden somit eine effiziente und exakte Ausleuchtung der Nutzungszonen ermöglicht und gleichzeitig Lichtimmissionen in angrenzenden Bereichen vermieden. In Bereichen, die nicht dauerhaft beleuchtet werden müssen, sind Bewegungsmelder vorgesehen.

Schutzgut Pflanzen, Tiere und Lebensräume

Eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Pflanzen

Das Planungsgebiet ist derzeit großflächig von Sportflächen mit teilweise hohem Versiegelungsgrad geprägt. Im Süden und Westen verlaufen Baumreihen. Es befinden sich gemäß der Biotop- und Nutzungstypenkartierung keine gesetzlich geschützten Biotope und hochwertigen

Biotop- und Nutzungstypen im Planungsgebiet. Auch sind keine Biotope der amtlichen Biotopkartierung im Planungsgebiet vorhanden. Gefährdete Pflanzenarten sind von der FNP-Änderung nicht betroffen. Die südlich verlaufende Baumreihe wird erhalten bleiben. Das Schutzgut Pflanzen ist nur geringfügig betroffen.

Das Vorhaben wird nach der Bayerischen Kompensationsverordnung ausgeglichen. Der Kompensationsbedarf wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens detailliert ermittelt und umgesetzt. Der Ausgleich erfolgt soweit wie möglich innerhalb des Planungsgebietes. Verbleibender Ausgleichsbedarf, der nicht im Planungsgebiet erbracht werden kann, wird über eine Ökokontramaßnahme der Bayerischen Staatsforsten kompensiert.

Tiere

Die faunistischen Untersuchungen umfassen:

- Fledermauskartierung (2021)
- Brutvogelkartierung (2016)
- Reptilienkartierung (2016)
- Kartierung von Wildbienen (2016)
- Kartierung von Heuschrecken und Tagfaltern (2016)
- Untersuchung von Raupenfutterpflanzen hinsichtlich Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers (2016)

Im Rahmen der faunistischen Bestandserfassungen wurden folgende Tierarten gefunden:

Vögel

Es haben großflächige, über das Planungsgebiet hinausgehende avifaunistische Untersuchungen stattgefunden. Hierbei wurden insgesamt 24 Arten nachgewiesen.

Durch den Wegfall von einzelnen Gehölzen und Rasenflächen (Fußballplatz) bei der Umsetzung der Planung gehen Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung für die Avifauna verloren, wodurch eine geringfügige Betroffenheit gegeben ist. Artenschutzrechtliche Verbotsbestände können durch Bauzeitenbeschränkungen, die im Rahmen des

Planfeststellungsverfahrens festzusetzen sind, vermieden werden.

Fledermäuse

Im Plangebiet wurden die Arten Zwergfledermaus, Großer Abendsegler und Flughautfledermaus und / oder Weißrandfledermaus sicher nachgewiesen. Zudem wurden die Artengruppen Pipistrellid, Myotis und Nyctaloid erfasst, welche nicht auf Artniveau differenzierbar waren. Ein Vorkommen von Alpenfledermaus, Mückenfledermaus, Wasserfledermaus, Große / Kleine Bartfledermaus, Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Wimperfledermaus, Nordfledermaus, Kleiner Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Zweifarbfledermaus kann daher nicht endgültig ausgeschlossen werden. Das Artenpaar Brandt- und Bartfledermaus (*Myotis mystacinus* / *brandtii*) ist aufgrund überlappender Rufcharakteristika anhand der Rufe nicht eindeutig unterscheidbar. Andere Arten der genannten Gruppen (Bulldoggfledermaus, Riesenabendsegler, Nymphenfledermaus, Teichfledermaus) können aufgrund ihrer Verbreitung ausgeschlossen werden.

Eine regelmäßige Nutzung des Untersuchungsgebietes als Jagdhabitat konnte nicht festgestellt werden. Jagdliches Verhalten wurde an einzelnen Durchgängen lediglich entlang der Gehölzreihe im Südwesten der Sportanlage sowie auf der Freifläche östlich der Automatenwerkstatt beobachtet. Die randlich gelegene Gehölzreihe im Westen und Süden der Sportanlage wird gelegentlich als Leitlinie genutzt. Die südliche Gehölzreihe bleibt als Leitlinie erhalten.

Insgesamt wurden keine Wochenstuben in den Gebäudekomplexen der Sportanlage festgestellt. Eine gelegentliche Nutzung der potenziellen Quartiere als Einzel- oder Zwischenquartier ist jedoch nicht auszuschließen. Aus diesem Grund sollten im Rahmen der nachfolgenden Planungsverfahren entsprechende Maßnahmen beim Abriss der Gebäude und als Ersatz für durch den Abriss verlorene Quartierpotenzial

(z. B. durch den Einbau von Fledermauskästen, Fledermauseinbausteinen) ergriffen werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Fledermäuse durch Lichtimmissionen sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Beleuchtung (s. o.) sowie der bestehenden Vorbelastung des städtischen Umfelds nicht zu erwarten.

Zauneidechsen

Zauneidechsenvorkommen wurden entlang der Bahnanlagen an der westlichen Grenze des Planungsgebiets sowie auf den Ruderaflächen südlich der bestehenden Betriebshallen der SWM nachgewiesen. Auf dem Sportplatz selbst befindet sich derzeit noch eine CEF-Maßnahmenfläche (continuous ecological functionality-measures = Maßnahmen für die dauerhafte ökologische Funktion), auf welche bereits Zauneidechsen umgesiedelt wurden. Da diese nach Umsetzung der Planung künftig nicht mehr zur Verfügung stehen wird, wird an der Lauensteinstraße eine neue CEF-Maßnahme für Zauneidechsen entwickelt, auf welche die Individuen vor Baubeginn umgesiedelt werden können. Durch den Verlust der CEF-Maßnahmenfläche ist eine Betroffenheit der Zauneidechse gegeben, welche jedoch durch die Entwicklung einer neuen CEF-Maßnahmenfläche und das Umsiedeln von Individuen auf diese ausgeglichen werden kann.

Insekten

Die Blauflügelige Ödlandschrecke und Tagfalter (Goldene Acht / Hufeisenklee-Gelbling, Idas-Bläuling) wurden entlang der Bahnstrecke an der westlichen Grenze des Planungsgebiets sowie im Bereich der ehemaligen Krananlage nachgewiesen.

Wildbienen wurden ebenfalls im Bereich der ehemaligen Krananlage im nordöstlichen Bereich des Planungsgebiets nachgewiesen und sind gleichfalls betroffen.

Für alle betroffenen Insekten können durch geeignete Maßnahmen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festzusetzen sind, die

bei Umsetzung der Planung verloren gehenden Lebensräume im Bereich der zukünftigen Ersatzmaßnahme für die Zauneidechse an der Lauensteinstraße wiederhergestellt werden. Eine Beeinträchtigung der Lebensräume durch Lichtverschmutzung wird durch die vorgesehene Beleuchtung (s. o.) und die Vermeidung tiergruppenschädigender Anlagen (Verwendung einer Beleuchtung mit geringem Anlockfaktor) minimiert. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch Lichtimmissionen, auch unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Vorbelastungen des städtischen Umfelds, ist daher nicht zu erwarten. Erhebliche negative Auswirkungen auf Insekten können somit insgesamt ausgeschlossen werden.

Lebensräume

Hinsichtlich seiner Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen ist das Planungsgebiet aufgrund seiner Nutzung als Sportplatz eingeschränkt. Lebensräume für mehrere Tierarten (Fledermäuse, Vögel) befinden sich in den Gehölzstreifen im Planungsgebiet.

Die Auswirkung der Planung auf die Lebensräume der einzelnen Artengruppen wurde bereits bei der jeweiligen Art dargestellt. Unter Berücksichtigung der dort genannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen ist kein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu erwarten. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind mit Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festzusetzen sind.

Schutzgut Boden und Fläche

Die Böden im Planungsgebiet sind weitestgehend bereits anthropogen stark überformt und teilweise versiegelt. Bei der Neuplanung sollte möglichst eine Entsiegelung stattfinden und bei einer Neuversiegelung auf Verwendung wasser-durchlässiger Beläge geachtet werden.

Im Bereich des ehemaligen Parkplatzes und angrenzender Flächen bei den Sportanlagen wurden mit Mineralkohlenwasserstoffen und

Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Schwermetallen belastete Altablagerungen angetroffen. Des Weiteren wurden bei Bodenuntersuchungen Auffüllungen mit Ziegel-, Asphalt- und Plastikresten angetroffen. Zum Teil waren auch Aschereste und Asphaltreste bzw. Betonbruch eingelagert. Im Zuge der Bauausführung sind die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich des Umgangs mit Altlasten einzuhalten. Es wird davon ausgegangen, dass keine Altlasten verbleiben oder mobilisiert werden.

Für das Planungsgebiet besteht aufgrund der vorliegenden Historischen Erkundung ein Anfangsverdacht für das Vorliegen von blindgegangener Abwurfmunition im Untergrund. Der Bereich der Interimswerkstätten wurde bereits auf Kampfmittel geophysikalisch sondiert, für diesen wurde nach der kampfmitteltechnischen Baubegleitung mit Identifizierung der Störkörper eine Kampfmittelfreigabe erteilt. Für die übrigen Flächen sind weitere Maßnahmen zur Kampfmittelerkundung bzw. -räumung in Abhängigkeit der geplanten Bodeneingriffe erforderlich. Die notwendigen Maßnahmen der Kampfmittelerkundung (baubegleitende Kampfmittelerkundung bzw. in Freiflächen punktuell bodeneingreifend) sind erprobt, verhältnismäßig und wirksam, den Kampfmittelverdacht auszuräumen, sodass sich keine zukünftigen Nutzungseinschränkungen für das Planungsgebiet ergeben.

Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer

Im Plangebiet oder in der Nähe befinden sich keine Oberflächengewässer. Auswirkungen auf Oberflächengewässer sind somit nicht erkennbar.

Niederschlagswasser

Bei Umsetzung der FNP-Änderung werden zusätzliche Flächenanteile bebaut und versiegelt. Niederschlagswasser kann hier somit nur noch in geringerem Maß flächig verdunsten oder

versickern. Gleichzeitig erhöht sich mit dem höheren Versiegelungsgrad auch der Oberflächenabfluss. Im Rahmen der nachfolgenden Verfahren und Planungen sind Maßnahmen, wie die Versickerung des Niederschlagswassers auf dem Grundstück, Zwischenspeicherung in begrünten Dachflächen und Gehölzpflanzungen festzusetzen, um die Verdunstung, eine verzögerte Versickerung bzw. Rückhalt anfallenden Niederschlagswassers und Grundwasserneubildung zu unterstützen (Schwammstadt-Prinzip). Bei der Dimensionierung der Maßnahmen sind auch Starkregenereignisse, die über den Bemessungsregen von 10 Jahren hinaus gehen, zu berücksichtigen. Erheblich negative Auswirkungen entstehen voraussichtlich nicht.

Grundwasser

Der Höchstgrundwasserspiegel liegt bei ca. 8 m unter Geländeoberkante. Aufgrund des hohen Grundwasserflurabstands erfolgen bei Umsetzung der Planung voraussichtlich keine Eingriffe in das Grundwasser. Gegebenenfalls sind im Rahmen des Bauvollzugs wasserrechtliche Genehmigungen erforderlich.

Insgesamt sind bei Umsetzung der FNP-Änderung keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu prognostizieren.

Schutzgut Luft / Luftqualität und Klima (Stadtklima)

Luft / Luftqualität

Derzeit ist davon auszugehen, dass im direkten und großräumigeren Planungsumfeld (Ständlerstraße, südliche Balanstraße, südliche Schwannseestraße) die derzeit gültigen, relevanten lufthygienischen Grenzwerte eingehalten werden können.

Zur Sicherstellung einer auch im Planfall ausreichenden Luftqualität wurden die lufthygienischen Verhältnisse im Umfeld des Vorhabens auf Basis des Verkehrsgutachtens, in welchem die verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz für den Prognose-Nullfall und zwei Prognose-Planfälle (unterschiedliche Zuwegung

zum Betriebshof) ermittelt wurden, dargestellt und auf Grundlage der gesetzlichen Grenzwerte der 39. BImSchV – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen bewertet. Da keiner der Planfälle gegenüber dem Prognose-Nullfall signifikante zusätzliche Verkehrsmengen des MIV erzeugt oder bauliche Hindernisse für die Verdünnung von Luftschadstoffen errichtet werden, bringt eine Umsetzung der Planung lufthygienisch geringe Auswirkungen mit sich. Die planbedingte Verschlechterung des Verkehrsflusses und der Wartezeiten an lichtsignalisierten Knotenpunkten (Straßenkreuzungen mit Ampeln) in den Spitzenstunden ist gegenüber dem Einfluss der sonstigen verkehrlichen Parameter – insbesondere die zunehmende Verringerung der Emissionswerte einer sich kontinuierlich verjüngenden Fahrzeugflotte – aus Sicht der Luftreinhaltung von untergeordneter Bedeutung. Selbst unter einer gesamtstädtisch erwartbaren Verkehrszunahme des MIV wird die Einhaltung der derzeit gültigen Immissionsgrenzwerte durch die Planung gemäß einer lufthygienisch gutachterlichen Stellungnahme nicht gefährdet. Es sind somit im Falle der Realisierung des Neubaus der Erweiterung des Trambahn-Betriebshofes in der Ständlerstraße keine relevanten negativen Wirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

Die vorliegenden Aussagen beruhen auf vereinfachenden Annahmen, die auf der Ebene der Flächennutzungsplanung ausreichend sind. Im Rahmen des Planungsfortschrittes ist daher eine weitere Beurteilung des Vorhabens, gegebenenfalls mit Hilfe eines mikroskaligen Detailmodells zur Ausbreitung von Luftschadstoffen, erforderlich.

Klima (Stadtklima)

Laut Klimafunktionskarte der Stadtklimaanalyse wird dem Planungsgebiet eine überwiegend günstige bioklimatische Situation zugeschrieben, die sich v. a. durch den hohen Anteil von Grünflächen im Umfeld des Planungsgebietes begründet. Die im südlichen Teil des Planungsgebietes bestehende Sportanlage hat aufgrund

ihres hohen Grün- bzw. Freiflächenanteils, ihrer Bedeutung für den West-Ost gerichteten Luftaustausch und ihres hohen Kaltluftliefervermögens eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung.

Durch die Überplanung ergeben sich gegenüber dem Status quo lokale stadtklimatische Auswirkungen aufgrund der zu erwartenden erhöhten Versiegelung und Bebauung sowie aufgrund der mit Schotter verfüllten Gleisbereiche. Gemäß einem stadtklimatischen Gutachten zur Erweiterung des Trambahn-Betriebshofes in der Ständlerstraße entspricht die Lufttemperatur der überplanten Sportanlage um 4 Uhr der Temperatur des aktuell bereits gewerblich genutzten Bereichs nördlich des Plangebietes. Die im Süden geplante Allgemeine Grünfläche (AG) ist von der Zunahme der Lufttemperatur nicht betroffen. Erhöhungen der Lufttemperatur von über 2°C im Planzustand im Vergleich zum Istzustand beschränken sich auf den Bereich der geplanten Neuversiegelung. Großflächige negative Auswirkungen auf angrenzende Wohnbauflächen und andere empfindliche Nutzungen sind nicht zu erwarten. Durch die geplante Bebauung kommt es insbesondere innerhalb des Planungsgebietes zu lokalen Ab- und Zunahmen der nächtlichen bodennahen Windgeschwindigkeit. Jedoch ist durch die Planänderung keine großflächige Beeinflussung bis in angrenzende Siedlungsbereiche zu erwarten.

Das Planungsgebiet ist Teil eines lokalen Bereichs mit einer sehr hohen Ausprägung des Kaltluftvolumenstroms. Dabei gehen die Kaltluftströme aber nicht von den Sportflächen des Planungsgebietes selbst aus, sondern insbesondere von der westlich gelegenen Grünfläche des Friedhofes am Perlacher Forst. Für das Planszenario erhöht sich die Ausprägung des Kaltluftvolumenstroms teilweise innerhalb des Planungsgebietes und auch insbesondere in der angrenzenden Kleingartensiedlung südöstlich des Planungsgebietes. Eine mäßige Abnahme des Kaltluftvolumenstroms außerhalb des Plangebietes beschränkt sich hauptsächlich auf die nordöstlich angrenzenden Wohngebiete, welche in der

Stadtklimaanalyse als bioklimatisch sehr günstige oder günstige Bereiche eingestuft werden und auch mit der Umsetzung des Planvorhabens nach wie vor über eine hohe bis sehr hohe Ausprägung des Kaltluftvolumenstroms verfügen. Da es nach der VDI 3787 Blatt 5 zu einer maximal nur mäßigen vorhabenbedingten Auswirkung in Bezug auf die Reduzierung des Kaltluftvolumenstroms mit Werten unter der Erheblichkeitsschwelle von 10 % kommt, ist die Nutzungsänderung innerhalb des Planszenarios in diesem konkreten Gebiet als vertretbar einzuordnen.

Durch die Änderung des FNP sind somit keine signifikanten Auswirkungen auf die Durchlüftungssituation und das Temperaturniveau angrenzender Wohnbauflächen in der Nacht zu erwarten. Für die Wärmebelastung am Tage sind ebenfalls keine nennenswerten Wechselwirkungen mit angrenzenden Siedlungsbereichen zu erwarten. Zum Erhalt möglichst günstiger stadtklimatischer Bedingungen (Durchlüftung, thermischer Komfort) im Planungsgebiet werden Baulücken in West-Ost-Richtung zwischen den Gebäudekörpern, das Pflanzen von Bäumen zur Beschattung von Aufenthaltsbereichen und Dach- sowie Fassadenbegrünungen zur Abschwächung der Erwärmung der Gebäude empfohlen.

Schutzgut Stadt- und Landschaftsbild

Das Stadt- und Landschaftsbild ist durch die bereits bestehenden Baulichkeiten der Trambahn-Betriebswerkstatt sowie die Grün- und Freiflächen der Sportanlagen geprägt und insgesamt als städtisch/urban einzustufen. Westlich an das Planungsgebiet schließt zunächst ein durch Schieneninfrastruktur geprägtes Landschaftsbild (Gleisanlagen mit Nebenflächen) an. Südöstlich befindet sich eine landschaftlich geprägte Kleingartenanlage.

Aufgrund der erforderlichen Baulichkeiten gehen mit der Umsetzung der Planung jedoch merkliche Veränderungen und technische Überprägungen im Landschaftsraum einher. Im Rahmen der Planung auf der nachgeordneten Planungs- und

Genehmigungsebene wird daher für die Dachbegrünung und Eingrünung der diversen Baulichkeiten ein Konzept erarbeitet, um so eine verträgliche visuelle Einbindung dieser in die Umgebung zu erreichen.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Plangebietes liegen gemäß des Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege weder Ensemble und Baudenkmäler noch Bodendenkmäler. Nördlich des Planungsgebietes befinden sich mehrere unter Denkmalschutz stehende Gebäude. Es handelt sich hierbei um die Haupthalle mit dem MVG-Museum, ein Wohngebäude und das südlich der Haupthalle gelegene Kesselhaus.

Sonstige Sachgüter innerhalb des Planungsgebietes sind nicht bekannt. Durch die geplante FNP-Änderung entstehen keine negativen Auswirkungen auf dieses Schutzgut.

Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie / Erfordernisse des Klimaschutzes

Die elektrische Energieversorgung erfolgt aus dem 10 kV-Netz der Stadtwerke München. Auf den Flachdächern und sonstigen geeigneten Flächen der Werkstatthallen ist eine Photovoltaik-Anlage geplant, die mit extensiver Dachbegrünung (Empfehlung 20 cm Substratschichtdicke oder alternativ mit Wasserretentionsboxen unterhalb des Substrats) kombiniert werden soll. Die Erzeugung erneuerbarer Energien wird damit gefördert.

Das Gelände soll über einen neuen Fernwärmeanschluss aus der Lauensteinstraße erschlossen werden. Die Nutzung von fossilen Brennstoffen wie Gas oder Öl ist damit in Zukunft auf dem Gelände nicht mehr nötig. Die Dämmstärken der Gebäudehüllen sind gemäß den einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorgaben, in diesem Fall nach dem Gebäudeenergiegesetz (GEG), auszuführen.

Das Vorhaben stellt einen Beitrag zum Ausbau der (schienengebundenen) Elektromobilität im

Stadtgebiet dar. Ein Ausbau des ÖPNV ist Voraussetzung für eine Stärkung des ÖPNV-Anteils am Modal Split und eine entsprechende Reduzierung des (größtenteils mit fossilen Kraftstoffen betriebenen) MIV.

Klimaneutralität im Bereich der Baustoffe ist bei Umsetzung des Vorhabens voraussichtlich nicht erreichbar. Weitergehende Aussagen zur Treibhausgasbilanz oder zu sonstigen umweltrelevanten Aspekten der verwendeten Baustoffe (Graue Energie, Dauerhaftigkeit, Recyclingfähigkeit etc.) sind auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht möglich.

Erheblich negative Auswirkungen im Hinblick auf den Umweltbelang Energie ergeben sich nicht. Der Planungsebene des FNP entsprechend wird den Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung getragen.

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern bzw. Umweltbelangen

Wechselwirkungen, die über die Darstellungen zu den jeweiligen Schutzgütern und Umweltbelangen hinausgehen, sind nicht erkennbar.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die bereits vorhandenen Umwelteinflüsse auf das Planungsgebiet und die Umgebung in ihrem heutigen Zustand bestehen bleiben. Die derzeit stattfindende Nutzung als Sportanlage gemäß geltendem FNP der Landeshauptstadt München würde beibehalten werden.

Geplante Maßnahmen auf Ebene des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Parallel zur Bahnstrecke und parallel zur Lauensteinstraße sind Übergeordnete Grünbeziehungen dargestellt. Diese bleiben auch nach der Änderung des FNP bestehen. Weitergehende Maßnahmen sowie eine detaillierte Bilanzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft werden im

Rahmen des nachgelagerten Planfeststellungsverfahrens festgesetzt.

Um bei Umsetzung der Planung dem Verlust an Freiflächen und der damit verbundenen Zunahme an Bodenversiegelung entgegenzuwirken, wird im integrierten Landschaftsplan die landschaftsplanerische Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ dargestellt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind daher entsprechende Maßnahmen festzusetzen, um dieses Planungsziel zu erreichen.

Mit der geplanten Darstellung einer Allgemeinen Grünfläche (AG) im südlichen Bereich des Planungsgebietes erfolgt eine Stärkung der hier in Ost-West-Richtung verlaufenden Übergeordneten Grünbeziehung. Entsprechende Maßnahmen u. a. in Richtung einer zukünftigen Erholungsnutzung sind im Rahmen der nachfolgenden Verfahren zu berücksichtigen und zu realisieren. Auf dem Teilbereich mit der überlagerten Schraffur „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ sollen Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden.

Alternative Planungsmöglichkeiten

Hierzu wird auf die Ausführungen unter „Begründung der Standortwahl“ auf Seite 4 verwiesen.

Methodisches Vorgehen und technische Schwierigkeiten

Die Umweltprüfung umfasst die beim Scopingtermin nach § 2 Abs. 4 Satz 2 Baugesetzbuch festgestellten Umweltbelange. Zur Prüfung der Umweltschutzbelange wurden die vorliegenden Fachgutachten herangezogen. Hinsichtlich des methodischen Vorgehens zur Bewertung der Auswirkungen wird auf die Fachgutachten verwiesen.

Die Datengrundlagen für die Umweltprüfung und diesen Umweltbericht waren ausreichend.

Maßnahmen zur Überwachung auf Ebene des Flächennutzungsplanes

Für das geplante Vorhaben wird im weiteren Genehmigungsverfahren die Planfeststellung beantragt. Auf dieser Ebene werden in den detaillierten Unterlagen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ggf. erforderliche Maßnahmen zur Überwachung festgesetzt. Auf die dort zu benennenden Maßnahmen wird an dieser Stelle verwiesen.

Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Im Rahmen des Umweltberichts wird die Betroffenheit der relevanten Schutzgüter und Umweltbelange durch die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans festgestellt.

Die Prüfung der Auswirkungen ergibt folgende Ergebnisse:

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist festzustellen, dass keine negativen Auswirkungen hinsichtlich Erschütterung oder Elektromagnetischer Felder zu erwarten sind. Durch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festzusetzende Lärmschutzmaßnahmen können weiterhin gesunde Lebens- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Der Änderung des Flächennutzungsplans stehen keine schalltechnischen Belange entgegen.

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keine hochwertigen Biotop- und Nutzungstypen oder gesetzlich geschützten Biotope. Für die innerhalb des Planungsgebietes nachgewiesenen Tierarten (u. a. Vögel, Fledermäuse, Zauneidechsen, Wildbienen) sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die erforderlichen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen festzusetzen. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist kein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu erwarten. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen können mit Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind nicht zu prognostizieren.

Im Bereich des Planungsgebietes sind Flächen mit Bodenbelastungen vorhanden. Im Zuge der Bauausführung sind diese gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu behandeln. Schutzwürdige Böden sind im Plangebiet nicht vorhanden, die Böden sind weitestgehend bereits anthropogen stark überformt und teilweise versiegelt. Für das Planungsgebiet besteht ein Anfangsverdacht für das Vorliegen von blindgegangener Abwurfmunition im Untergrund. Für den Bereich der Interimswerkstätten wurde bereits eine Kampfmittelfreigabe erteilt. Für die übrigen Flächen sind weitere Maßnahmen zur Kampfmittelerkundung bzw. -räumung in Abhängigkeit der geplanten Bodeneingriffe erforderlich. Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut sind nicht zu erwarten.

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Oberflächengewässer. Durch den zukünftig erhöhten Versiegelungsgrad erhöht sich auch der Oberflächenabfluss. Maßnahmen, wie die Versickerung des Niederschlagswassers auf dem Grundstück, Zwischenspeicherung in begrünten Dachflächen und Gehölzpflanzungen, wirken dem entgegen und sind im Rahmen der weiteren Verfahren entsprechend festzusetzen. Erheblich negative Auswirkungen entstehen somit nicht.

Gemäß einer gutachterlichen Stellungnahme zur Abschätzung der Luftschadstoffsituation im Umfeld des Planungsvorhabens sowie dessen lufthygienischen Auswirkungen sind im Falle der Realisierung des Neubaus des Trambahn-Betriebshofes Ständlerstraße keine relevanten negativen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

Durch die Änderung des Flächennutzungsplans sind keine signifikanten negativen Auswirkungen auf das Stadtklima gegeben. Die thermische Situation im nördlich angrenzenden Bereich des Plangebietes bzw. im angrenzenden Siedlungsraum verschlechtert sich durch den Verlust der Grünfläche (Sportplatz) nicht signifikant. Auch sind keine signifikanten Auswirkungen auf die Durchlüftungssituation und das

Temperaturniveau angrenzender Wohnbauflächen in der Nacht zu erwarten.

Der Charakter des Stadt- und Landschaftsbilds ist als städtisch/urban einzustufen. Aufgrund der erforderlichen Baulichkeiten gehen mit der Umsetzung der Planung jedoch merkliche Veränderungen und technische Überprägungen im Landschaftsraum einher. Im Rahmen der Planungen auf der nachgeordneten Planungs- und Genehmigungsebene wird daher ein Konzept erarbeitet, um so eine verträgliche visuelle Einbindung der erforderlichen Baulichkeiten in die Umgebung zu erreichen.

Innerhalb des Plangebietes liegen weder Ensemble und Baudenkmäler noch Bodendenkmäler. Auch sonstige Sachgüter sind im Planungsgebiet nicht enthalten. Eine Betroffenheit ist nicht gegeben. Durch die geplante Flächennutzungsplan-Änderung entstehen daher keine negativen Auswirkungen auf dieses Schutzgut.

Es ergeben sich für den Umweltbelang Energie keine erheblich negativen Auswirkungen. Die Realisierung von Photovoltaik-Dachanlagen ist vorgesehen. Das Gelände soll über einen neuen Fernwärmeanschluss an der Lauensteinstraße erschlossen werden, wodurch die bisherige Nutzung von fossilen Energieträgern zur Wärmeversorgung des Standortes entbehrlich wird. Das Vorhaben dient einer Angebotsverbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und kann daher zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. Aussagen zur Treibhausgasbilanz der verwendeten Baustoffe sind auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht möglich. Der Planungsebene des Flächennutzungsplanes entsprechend wird den Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung getragen.

Insgesamt stellt die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung eine geordnete städtebauliche Entwicklung bei gleichzeitiger Beachtung der Belange des Umweltschutzes dar. Es sind keine erheblichen oder nachhaltigen negativen

Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der einzelnen Umweltfachgesetzgebungen zu erwarten.

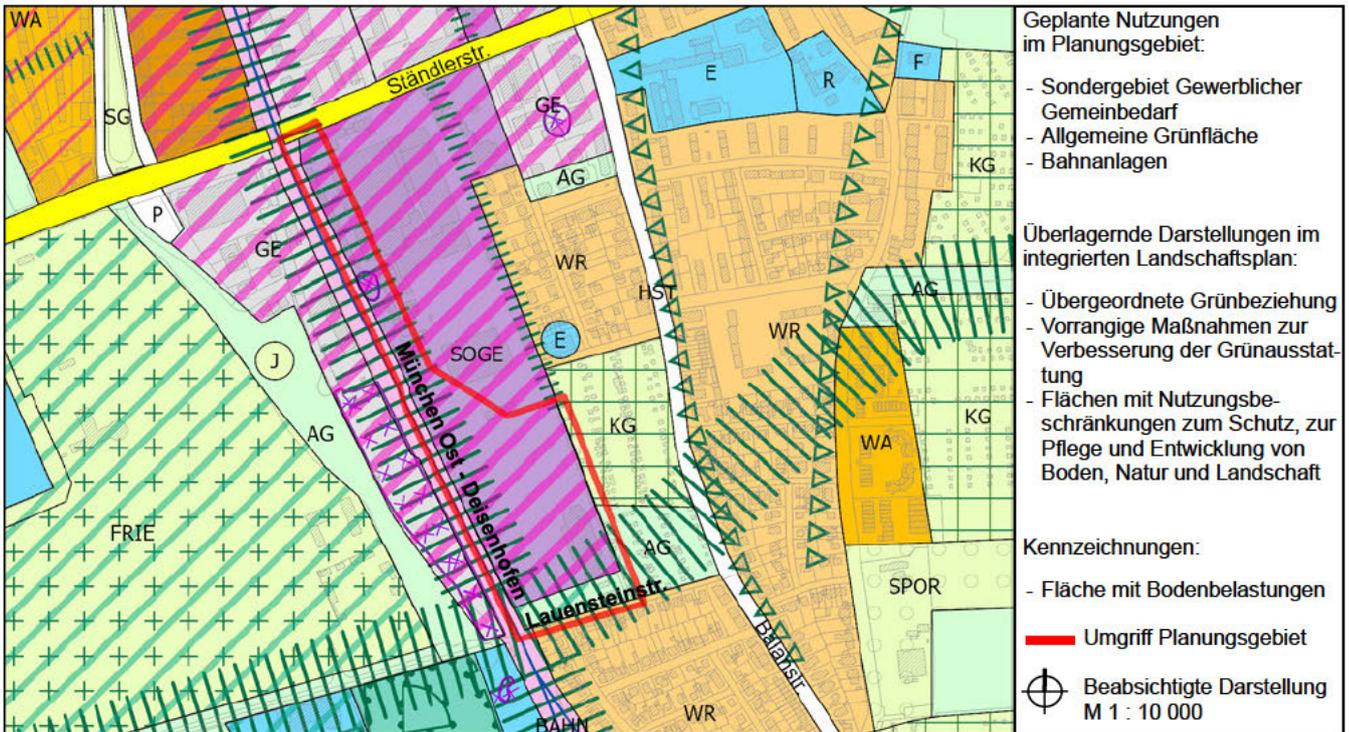
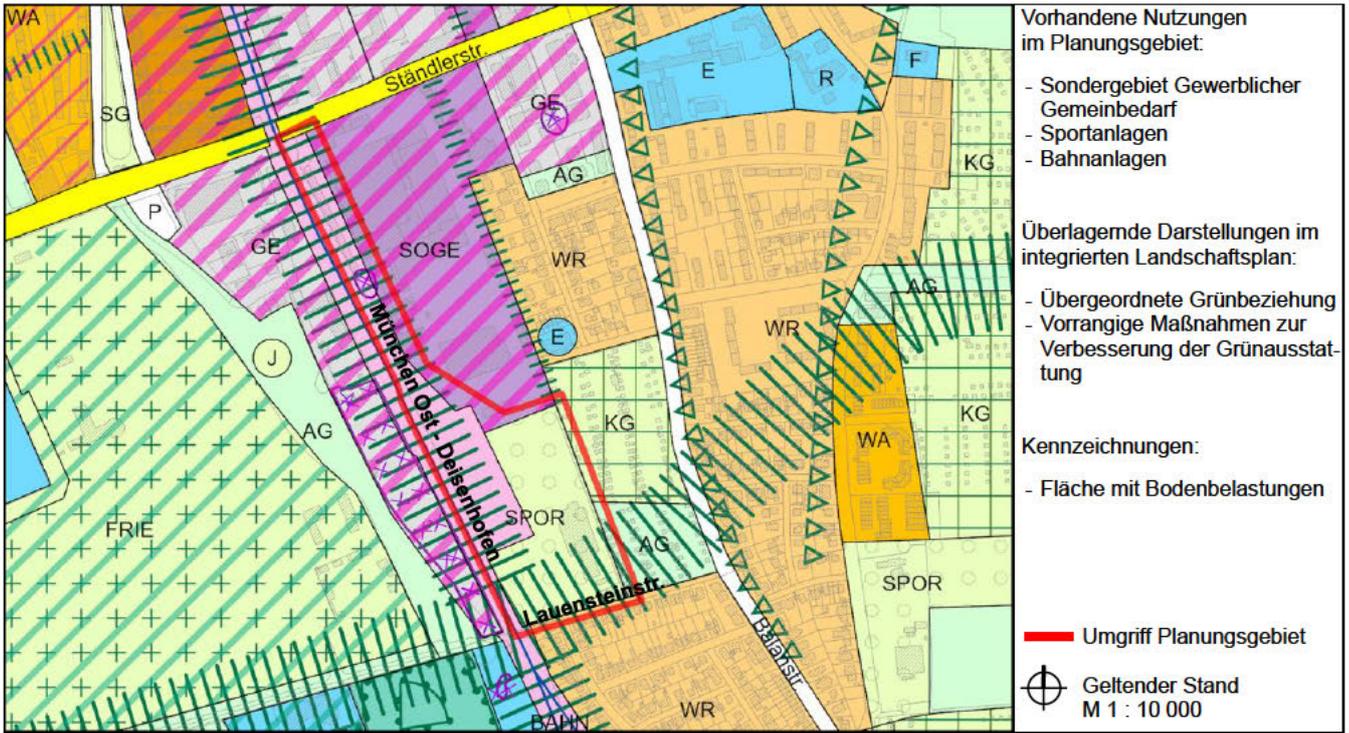
Quellenverzeichnis

- Altlastendetailuntersuchung der Verdachtsfläche Parkplatz der Sportanlage der Stadtwerke München GmbH an der Lauensteinstraße 9 in München, Blasy + Mader GmbH, vom 18.03.2014.
- Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern – Stadt München, Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Oktober 2004.
- Bayerischer Denkmal-Atlas, Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, <https://geoportal.bayern.de/denkmalatlas/>, abgerufen am 13.07.2022.
- Gutachterliche Stellungnahme zu Ausfüllstärken im Randbereich Sportanlage Lauensteinstraße, KD GEO - Czeslik Hofmeier + Partner, Ingenieurgesellschaft für Geotechnik mbH, Institut für Erd- und Grundbau, vom 13.07.2022.
- Kampfmitteluntersuchungsbericht im Zusammenhang mit den geplanten Erdarbeiten auf dem Betriebsgelände an der Ständlerstraße 20 in München, Bericht Nr. 001, Besel-KMB e.K., vom 08.10.2020.
- Lufthygienische Situation im Bereich des Trambetriebshofes Ständlerstraße. Gutachterliche Stellungnahme zur Abschätzung der Luftschadstoffsituation im Umfeld des geplanten Neubaus des Trambetriebshofes an der Ständlerstraße in München, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, vom 18.07.2022.
- Neubau Tram-Betriebshof Ständlerstraße. Anbindung des Betriebshofs über die Aschauer Straße. Vössing Ingenieurgesellschaft mbH, vom 17.08.2022.
- Neubau Tram-Betriebshof Ständlerstraße. Anbindung des Betriebshofs über die Ständlerstraße. Vössing Ingenieurgesellschaft mbH, vom 17.08.2022.
- Regionalplan München, Karte 2 „Siedlung und Versorgung“, Regionaler Planungsverband München, 01.04.2019.

- Schalltechnische Untersuchung. Vorhaben: Neubau Betriebshof Tram – Ständlerstraße, emplan, vom 20.07.2023.
- Schalltechnische Untersuchung. Vorhaben: Neubau Betriebshof Tram Ständlerstraße – Kurzzusammenfassung, emplan, vom 05.06.2023.
- Stadtklimatisches Gutachten zum Neubau Betriebshof Tram Ständlerstraße, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, vom Juni 2022.
- Stadtwerke München – Neubau Betriebshof Tram Ständlerstraße, Messung und Beurteilung der magnetischen Felder der DB-Bahnstromanlage, Müller-BBM GmbH, vom 27.03.2018.
- Stellungnahme zur Aktualität des Müller-BBM-Berichtes M 140260/01 „Stadtwerke München – Neubau Betriebshof Tram Ständlerstraße, Messung und Beurteilung der magnetischen Felder der DB-Bahnstromanlagen“ vom 27. März 2018, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, vom 09.12.2022.
- Stadtwerke München – Neubau Betriebshof Tram Ständlerstraße. Berechnung und Beurteilung der magnetischen Felder der Straßenbahnstromanlagen und deren Energieversorgungsanlagen, Bericht Nr. M140260/05, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, vom 14.03.2023.
- Ständlerstraße - Automatenwerkstatt und Sportanlagen: Faunistische Untersuchung, Naturgutachter, vom 26.02.2021.
- Zoologische Kartierungen im Zusammenhang mit dem Neubau des Betriebshofes in der Ständlerstraße - Endbericht, GFN - Umweltplanung, vom 14.10.2016.
- Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans - Neubau Betriebshof Tram Ständlerstraße: Themenschwerpunkt „Erschütterungen aus dem Betrieb der Anlage“, emplan, vom 05.06.2023.

Planentwurf zur Flächennutzungsplan-Änderung VI/41

Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof



Planentwurf zur Flächennutzungsplan-Änderung VI/41

Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof

Legende

- Wohnbauflächen
- Kleinsiedlungsgebiete
- Reine Wohngebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Besondere Wohngebiete
- Gemischte Bauflächen
- Dorfgebiete
- Mischgebiete
- Urbane Gebiete
- Kerngebiete
- Gewerbliche Bauflächen
- Gewerbegebiete
- Industriegebiete

- Sondergebiete
- SOGE SO Gewerblicher Gemeinbedarf
- SOGI SO Industrieller Gemeinbedarf
- SOEZ SO Einzelhandel
- SOFM SO Fachmarkt
- SOGH SO Großhandel
- SOM SO Messe
- SOH SO Hochschule
- SOK SO Kultur
- SOLV SO Landesverteidigung
- SOF SO Forschung
- SOBV SO Brauereiverlagerung

- oder nach Beschriftung im Plan

- Gemeinbedarfsflächen
- E GB Erziehung
- F GB Fürsorge
- GS GB Gesundheit
- K GB Kultur
- R GB Religion
- SP GB Sport
- S GB Sicherheit
- V GB Verwaltung
- WISS GB Wissenschaft

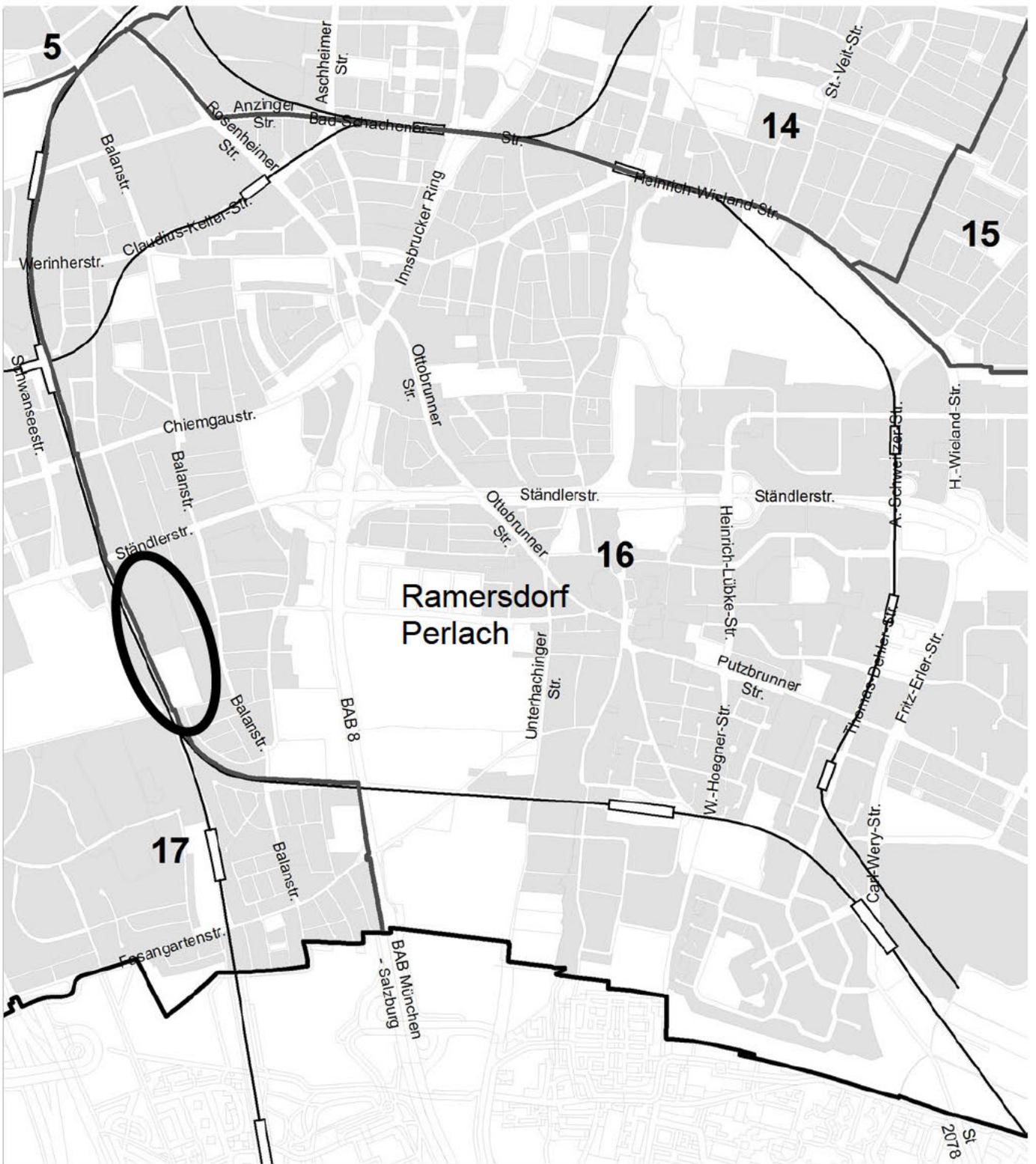
- Ver- und Entsorgungsflächen
- Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen

- Öffentliche Parkplätze
- Fußgängerbereiche (begrünt)
- Bahnanlagen
- Allgemeine Grünflächen
- Sportanlagen
- Friedhöfe
- Kleingärten
- Campingplätze
- Sondergrünflächen
- Intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche

- Sonstige Grünflächen
- Ökologische Vorrangflächen
- Waldflächen
- Flächen für die Landwirtschaft
- Flächen für den Gartenbau
- Wasserflächen
- Überschwemmungsgebiete
- Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
- Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
- Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
- Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
- Übergeordnete Grünbeziehung
- Örtliche Grünverbindung

Nachrichtliche Übernahmen*, Kennzeichnungen** und Sonstige

- Regionaler Grünzug*
- FFH-Gebiet*
- Vorrangfläche für Kiesabbau*
- Vorbehaltsgebiet Kies und Sand*
- Naturschutzgebiet*
- Landschaftsschutzgebiet*
- Landschaftsbestandteil*
- Wasserschutzgebiet*
- Bannwald*
- Hangkante**
- Alleen**
- Naturdenkmal*
- Gesetzlich geschützte Biotop*
- Ermittelte Überschwemmungsgebiete
- Festgesetzte Überschwemmungsgebiete*
- Ensemblebereich*
- Flächen mit Bodenbelastungen**
- Aufschüttung
- Flughafen-Bauschutzbereich*
- Hochspannungsleitung
- U- und S-Bahn
- Stadt- und Teilbereichsgrenze
- Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
- Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)



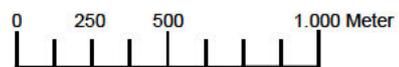
Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41

Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof



Planungsgebiet

Lageplan



M 1 : 25.000



Datum: 07.11.2024
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung HA I/42

Anlage 3

Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB

**Änderung des Flächennutzungsplans
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich VI/41**

**Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich)
und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof**

Nr.	ID	Schlagwort	Stellungnahme	Berücksichtigung
1	M1001	Abwägung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 65-66:</p> <p>d) Notwendigkeit der Prüfung von Planungsalternativen</p> <p>aa) Schranke der planerischen Gestaltungsfreiheit ist das Abwägungsgebot. Das Gebot folgt aus dem Wesen einer rechtsstaatlichen Planung, hat Verfassungsrang und gilt auch, wenn ein spezialgesetzliche Norm fehlt. Es gebietet, die von einer Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (vgl. grundlegend BVerwGE 34, 301, 309) und zielt auf einen Ausgleich der von der der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ab. Der Sache nach konkretisiert es den verfassungsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und passt ihn den Besonderheiten einer planerischen Entscheidung an. Das Abwägungsgebot verlangt, dass eine Abwägung stattfindet, die in die Abwägung und an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sich gestellt werden muss, die Bedeutung der betroffenen privaten und öffentlichen Belange nicht verkannt wird und der Ausgleich zwischen den betroffenen Belangen nicht in einer Weise vorgenommen wird, die zu Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. umfassend zu Abwägungslehre Erguth in UPR 2010, 281).</p> <p>bb) Das Abwägungsgebot verlangt die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, NVwZ 2009, 986). Wird das Vorhaben so, wie es beantragt ist, voraussichtlich nachteilig auf rechtlich geschützte Belange Dritter oder öffentliche Belange einwirken, hat die Behörde der Frage nachzugehen, ob sich das Vorhaben an anderer Stelle (an einem anderen Standort oder mit einer anderen Trasse oder in einer ganz anderen Gestalt) verwirklichen lässt. Dabei bedarf es nicht, alle denkbaren Alternativen zu prüfen, allerdings solche zu beurteilen, die sich nach Lage der konkreten Verhältnisse aufdrängen oder im Rahmen der Prüfung zumindest naheliegen (vgl. hierzu auch Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG-Kommentar, § 74, Rn. 125 m. w. N.).</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der hier vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung (kurz: FNP-Änderung) wurde das Abwägungsgebot in der Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ausreichend beachtet. Die Betroffenheit der privaten und öffentlichen Belange durch die vorliegende Planung, das sogenannte Abwägungsmaterial, wurde mittels der Umweltprüfung und dafür angefertigter Fachgutachten ermittelt und bewertet. Dies kann im Umweltbericht nachvollzogen werden (siehe Anlage 1). Dem voraus ging das Scoping mit den Fachstellen, in welchem der Umfang und Detaillierungsgrad der Ermittlung der Belange für die Abwägung der FNP-Änderung festgelegt wurde. Im Rahmen des Verfahrens wurden zudem die diesbezüglichen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und anerkannten Naturschutzverbände gesichtet, abgewogen und wo notwendig in die Planung integriert.</p> <p>So wurden die von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander und untereinander abgewogen, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bleibt gewahrt. Den privaten Belangen der Anwohner*innen ist insbesondere durch Emissionsschutzmaßnahmen in den nachfolgenden Verfahren Rechnung zu tragen.</p> <p>Zum Thema Alternativenbetrachtung wird auf die Ausführungen unter Nrn. 2-11 verwiesen. Dabei stellte sich keiner der im Einwand genannten Alternativstandorte und auch keine weiteren als in Summe besser geeignet heraus. Es wurden dabei auch die geplante Erweiterung des Netzes sowie diesbezügliche Zeitpläne und deren Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Bedarf geprüft.</p> <p>Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit wurden nicht überschritten, da der geplante Standort sich nach Prüfung und Abwägung gegenüber den anderen Standorten als bessere Alternative darstellt. Gründe, dass alternative Standorte gleich oder besser geeignet wären, liegen nicht vor, siehe unter Nr. 2.</p>

			<p>Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Rahmen der Abwägung hindert die Behörde regelmäßig daran, eine von der Sache her naheliegende Alternativlösung zu verwerfen, wenn dadurch die Ziele der Planung dem Grunde nach erreicht werden, wenngleich unter Modifikationen, aber geringere Opfer gerade im Rahmen der privaten Belange zu erwarten sind (vgl. BVerwG, NVwZ 2006, 1170).</p> <p>Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind überschritten, wenn eine andere Alternative sich unter Berücksichtigung aller zutreffend ermittelten und bewerteten abwägungserheblichen Belange als die bessere, weil öffentlich und private Belange insgesamt schonendere Alternative darstellen würde, sich die Lösung der Behörde also hätte quasi aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, NVwZ 2025, 949).</p>	
2	M1001	Alternativenprüfung	<p>B. Fehlende Erforderlichkeit, unzureichende Alternativprüfung</p> <p>1. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB regelt anknüpfend an die allgemeine Aufgabenbestimmung der Bauleitplanung, die Erforderlichkeit der Bauleitplanung. Die Erforderlichkeit Bauleitpläne aufzustellen beinhaltet eine zeitliche und eine inhaltliche Komponente: § 1 Abs. 3 BauGB gilt auch für die Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Bauleitplänen (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 07.05.1971, Az. 4 C 76.68).</p> <p>2. Bereits das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner ständigen Rechtsprechung darauf abgestellt, dass Bauleitpläne und insofern auch Flächennutzungspläne erforderlich im Sinn des § 1 Abs. 3 BauGB sind, soweit sie nach der planerischen Konzeption der Gemeinde erforderlich sind (vgl. beispielhaft Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27.03.2013, Az. 4 C 13.11). In diesem Zusammenhang ist eine Bedarfsanalyse durch die jeweils planende Gemeinde notwendig, die insofern der Erforderlichkeitsprüfung vorausgeht und für diese eine Grundlage darstellt. Mit anderen Worten: Es bedarf einer Bedarfsanalyse die im Rahmen eines planerischen Konzepts darstellt, dass die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich ist. Dieses Erforderlichkeitskriterium ist sowohl inhaltlich als auch flächenmäßig zu verstehen. Die Gemeinde muss darstellen, weshalb es im</p>	<p>Die durchgeführte Bedarfsanalyse und Prüfung von Standortalternativen im vorliegenden Flächennutzungsplanänderungsverfahren für den Trambahn-Betriebshof Ständlerstraße genügt den rechtlichen Anforderungen. Sie beschränkte sich auf die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen. Alternativen, die nach einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, dürfen schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Die Alternativenprüfung ist nur dann unzureichend, wenn sich ein anderer als der gewählte Standort unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als der bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, d.h. wenn sich dieser Alternativstandort der Behörde hätte aufdrängen müssen. Dies war hier nicht der Fall. Insbesondere die im Einwendungsschreiben genannten Standorte scheiden auch unter Berücksichtigung der folgenden grundlegenden Anforderungen aus (s. Nrn. 3 bis 8):</p> <ul style="list-style-type: none"> - ausreichende Flächengröße, geeigneter Flächenzuschnitt zur Gewährleistung der betrieblichen Anforderungen - bestehender Anschluss an das Trambahn-Netz oder Nähe dazu - Flächeneigentum Stadtwerke München GmbH (SWM) oder Landeshauptstadt München - Integration in die bestehende städtebauliche Struktur

			<p>Rahmen des planerischen Gesamtkonzepts zu einer entsprechenden Bauleitplanung an der betroffenen Stelle kommen muss (Erforderlichkeit) und andererseits in welchem Umgriff bzw. Umfang die jeweilige Bauleitplanung durchzuführen ist (vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGBKomm. § 1, Rn. 30 ff.).</p> <p>3. Im vorliegenden Verfahren wurde im Rahmen des streitgegenständlichen Planfeststellungsverfahrens sowie dem nun vorliegenden Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan eine unzureichende Alternativenprüfung vorgenommen, wie sie auch in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans unzutreffend aufgegriffen werden:</p>	<p>Konkret wurde die Bedarfsanalyse und Alternativenprüfung wie folgt durchgeführt:</p> <p>Die Landeshauptstadt München hat (zusammen mit den Verkehrsexpert*innen der SWM) eine langfristige Bedarfsanalyse für den Ausbau des Trambahnnetzes und der Fahrzeugflotte auf Grundlage des statistisch berechneten, zu erwartenden Bevölkerungszuwachses als auch der verkehrsplanerischen und klimabezogenen städtischen Zielsetzungen (Steigerung der Wege im ÖPNV auf 30 % bis 2030) erstellt (Grundsatzbeschluss Abstellanlagen, dauerhafte Betriebshöfe für U-Bahn, Tram und Bus der SWM / MVG; Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06185 vom 27.07.2022). Darauf aufbauend wurden die Bedarfe für weitere Betriebshöfe sowie weiterer Werkstattkapazitäten ermittelt. Da die Kapazitäten am derzeit einzigen Trambahn-Betriebshof Münchens in der Einsteinstraße sowohl bezüglich Unterstellung als auch Wartung und Reparatur bereits vollkommen ausgeschöpft sind, ist dringend die Realisierung eines 2. Trambahn-Betriebshofes notwendig. Weitere Ausführungen dazu sind der Begründung im Kapitel „Erforderlichkeit für zusätzliche Werkstätten und Abstellkapazitäten“ ab Seite 3 zu entnehmen (siehe Anlage 1).</p> <p>Darüber hinaus würde unter Berücksichtigung des Beschlusses vom März 2021 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848), also unter Annahme von Taktverdichtungen im Bestandsnetz sowie dem Bau von bis zu fünf weiteren Tram-Neubaustrecken aus der Ziel-Kategorie A mit einer Länge von jeweils rund 7 km der Fahrzeugbestand bis 2040 auf insgesamt ca. 270 Fahrzeuge ansteigen. Dies würde eine Zunahme von rund 100 Fahrzeugen gegenüber der Prognose bis 2030 bedeuten. Hierfür wird ein 3. Trambahn-Betriebshof mit einer Abstellkapazität von mind. 60 Tramfahrzeugen entsprechend dem im o.g. Beschluss beiliegenden Szenario in Anlage 2 benötigt. Sollten weitere Tramstrecken der Kategorie B und C realisiert werden, ist ein 4. Trambetriebshof erforderlich.</p> <p>Seit dem Jahr 2018 wurden in enger Abstimmung zwischen der Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung (jetzt im Mobilitätsreferat angesiedelt) und den SWM ca. 85 Standorte in bzw. außerhalb des Gebietes der Landeshauptstadt München auf ihre Eignung für Betriebshöfe für Bus und Tram sowie Abstellanlagen für die U-Bahn überprüft. Betrachtet wurden sowohl städtische und Grundstücke im Eigentum der SWM als auch Grundstücke in Privatbesitz. (Grundsatzbeschluss</p>
--	--	--	--	---

				<p>Abstellanlagen, dauerhafte Betriebshöfe für U-Bahn, Tram und Bus der SWM / MVG; Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06185)</p> <p>Im Ergebnis sind von den geprüften Standorten nur die Ständlerstraße und die Maria-Goeppert-Mayer-Straße für Trambahn-Betriebshöfe geeignet. Daher werden unter Berücksichtigung der vorherigen Ausführungen zum langfristigen Bedarf der Abstellkapazitäten für die Tram beide ermittelten Standorte langfristig für den Ausbau des Verkehrsmittels Tram benötigt. In einem weiteren Schritt werden für den weiteren Ausbaubedarf darüber hinaus Standorte in den großen Entwicklungsgebieten im Münchner Norden und Nordosten eingeplant werden.</p>
3	M1001	Alternativenprüfung	<p>a) Standort Bayernkaserne: Die Landeshauptstadt München, hat es in der Hand, durch Festlegung der städtebaulichen Entwicklung einen Straßenbahnbetriebshof im Bereich der Bayernkaserne zu schaffen, genauso wie das Areal an der Ständlerstraße einer Wohnnutzung zugeführt werden könnte. Die Behauptung, dass der Realisierungszeitpunkt eines möglichen Straßenbahnbetriebshofes zu spät sei, da zunächst die Nordanbindung der Straßenbahn erfolgen müsse, ist fehlerhaft. Nichts anderes gilt nämlich für den Straßenbahnbetriebshof Ständlerstraße. Auch hier muss zunächst die Anbindung durch die Zufahrtstrecke, deren Planfeststellungsverfahren noch nicht einmal eingeleitet wurde, erfolgen.</p>	<p>Die LHM hat sich bereits sehr frühzeitig dafür entschieden, die ehemalige Bayernkaserne bzw. Neufreimann zu einem Standort für Wohnen zu entwickeln, mit der Folge, dass dieser Standort für einen Trambahn-Betriebshof nicht mehr zur Verfügung stand.</p> <p>Das Areal der Bayernkaserne wird schon seit 1992 als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach Aufgabe der militärischen Nutzung geprüft. Am 25.10.2006 wurde ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1989 Heidemannstraße (südlich), Helene-Wessel-Bogen (nördlich) mit paralleler Änderung des FNP gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 08591). Als Planungsziele wurden eine überwiegende Wohnnutzung mit den daraus resultierenden Freiraum- und Infrastrukturbedarfen, einschließlich Nahversorgung beschlossen. Zu diesem Zeitpunkt im Jahr 2006 bestand noch kein Bedarf an neuen Abstell- und Werkstattkapazitäten, da der bestehende Trambetriebshof Einsteinstraße ausreichende Kapazitäten aufwies.</p> <p>Am 18.07.2014 wurde der städtebauliche und landschaftsplanerische Wettbewerb prämiert. Der von den Siegern erstellte Masterplan für das Gesamtareal stellt die Grundlage für den Bebauungsplan mit Grünordnung dar, der am 19.12.2018 als Satzung durch den Stadtrat beschlossen wurde (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V13449) und am 10.04.2019 in Kraft trat.</p> <p>Zum Zeitpunkt des Beginns der Planungsüberlegungen zum Ausbau des Trambahn-Betriebshofs Ständlerstraße mit entsprechenden Abstellflächen waren die Planungen zur Bayernkaserne also bereits so weit fortgeschritten, dass die Fläche nicht mehr als Alternativstandort für einen</p>

				<p>Trambahn-Betriebshof in Frage kam. Mittlerweile ist die Gesamtfläche freigeräumt, Infrastruktur und Wohngebäude werden bereits gebaut oder es werden Realisierungswettbewerbe durchgeführt. Ein Großteil der Grundstücke ist bereits an die Münchner Wohnen GmbH oder Genossenschaften vergeben. Hier wird dringend benötigter Wohnraum für ca. 15.000 Bewohner*innen geschaffen, für welche auch in ausreichender Größe öffentliche Grünflächen bereitgestellt werden müssen.</p> <p>Im Übrigen ist entgegen den Ausführungen des Einwenders die Anbindung an das Trambahnnetz an der Ständlerstraße bereits über die Aschauer Straße gegeben, wie unter Nr. 19 erläutert; dies trifft für den Standort Neufreimann nicht zu.</p>
4	M1001	Alternativenprüfung	<p>b) Standort Freiham: Die Standortalternative wird mit dem Argument abgelehnt, dass die Landeshauptstadt eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 nach Freiham bevorzugen würde. Diese Behauptung steht jedoch im Widerspruch zur Beschlusslage des Münchner Stadtrats. In der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 08.12.2021, Az. 20-26/V 05005, wurde unter Gliederungspunkt 1.1.8, Seite 6, ausdrücklich die Verlängerung der Linie 17 von der Amalienburgstraße nach Freiham als zu verfolgende Linienführung herausgestellt: „Die Verlängerung der Tram L17 entlang der Verdstraße, über Aubing bis hin zum Siedlungsgebiet Freiham würde 4 S-Bahn-Stationen (Obermenzing, Langwied, Aubing und Bahnhof Freiham) miteinander verbinden. Somit entsteht eine attraktive ÖPNV-Verbindung nordwestlich von Pasing und dient zur besseren Verteilung der Fahrgäste an die 4 SBahn-Achsen.“ Es ist mithin fehlerhaft, wenn behauptet wird, dass eine Straßenbahn nach Freiham nicht gebaut werden solle.</p>	<p>Der Standort Freiham ist kein geeigneter Alternativstandort. Die Planung und Realisierung des neuen Stadtteils Freiham Nord ist schon sehr weit fortgeschritten. Das Stadterweiterungsgebiet Freiham zählt zu den wichtigsten strategischen Vorhaben der Stadtentwicklung und Wohnraumbereitstellung in München und wird seit 2016 baulich umgesetzt (1. Realisierungsabschnitt). Das Gewerbegebiet Freiham Süd ist auch bereits in weiten Teilen umgesetzt. Die für einen Trambahn-Betriebshof erforderlichen Flächen stehen dort nicht mehr in ausreichendem Maß zur Verfügung. Hinzu kommt, dass die verkehrliche Anbindung des neuen Stadtteils primär über die bereits im Bau befindliche U-Bahnlinie 5 (über Pasing) erfolgen soll.</p> <p>Gemäß Beschluss zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) wurde die Tram Freiham in die Kategorie „in Planung/Bau“ des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München aufgenommen. Die Planungen zu dieser Tramstrecke haben bislang noch nicht begonnen. Auch die als erster Schritt erforderliche Machbarkeitsstudie konnte aufgrund fehlender Ressourcen noch nicht begonnen werden. Eine Realisierung bis 2035 kann – auch aufgrund der aktuellen Haushaltslage – nicht als realistisch angesehen werden.</p> <p>Insofern konnte man zum Beginn der Bauleitplanungen für den neuen Stadtteil im Jahr 2012, aber auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht davon ausgehen, dass tatsächlich eine Tramlinie bis nach Freiham geführt wird. Eine gesicherte Anbindung an das Trambahn-Netz wird auf absehbare Zeit nicht vorhanden sein, auch nicht für den derzeit in Planung befindlichen 2. Realisierungsabschnitt, 1. Bauabschnitt (Bebauungsplan mit</p>

				Grünordnung Nr. 2154). Somit ist die wichtigste Voraussetzung für die Planung des dringend benötigten 2. Trambahn-Betriebshofes nicht gegeben.
5	M1001	Alternativenprüfung	<p>c) Standort ehemaliger Bahnhof [sic] 6 Hofmann/Aidenbachstraße: Die Behauptung, dass Betriebshofflächen kurzfristig nicht verlegbar seien, wird nicht belegt, im Übrigen ist auch der Standort Ständlerstraße nicht kurzfristig nutzbar, sondern erst ab 2035, weil erst dann die Kreuzung Chiemgaustraße/Schwannseestraße ohne Zusammenbruch des Knotens mit Leistungsstufe F nutzbar ist. Zum Widerspruch gegen eine geplante städtebauliche Entwicklung ist zu den Ausführungen zur Bayernkaserne Bezug zu nehmen. Im Hinblick auf den Realisierungszeitpunkt gilt oben Gesagtes entsprechend, vor 2035 kann der Straßenbahnbetriebshof Ständlerstraße nicht in Betrieb gehen. Die am Busbahnhof Aidenbachstraße vorhandenen Kapazitäten können in die Ständlerstraße verlegt werden, um nur einen möglichen Standort zu nennen. Zu verweisen ist auf die mannigfaltigen Alternativstandort für Busbahnhöfe gemäß Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 20.07.2022, Az. 20-26/V 06185. Mit keinem einzigen dieser Standorte setzt sich der Erläuterungsbericht auseinander.</p>	<p>Aufgrund einer Größe von nur 3,6 ha – etwa ein Viertel der an der Ständlerstraße verfügbaren Fläche – stellt der Standort keine sinnvolle Alternative für einen Trambahn-Betriebshof dar und wurde daher frühzeitig ausgeschlossen.</p> <p>Im Übrigen verfolgt die Landeshauptstadt München am Standort andere städtebauliche Ziele. Der Standort befindet sich im Planungsumgriff der Neugestaltung des Ratzingerplatzes, der zu einem Quartierszentrum aufgewertet werden soll. Ein Bebauungsplan mit Grünordnung (Nr. 1769a) befindet sich seit dem 25.02.2016 in Aufstellung (Stadtratsbeschluss Nr. 14-20 / V 04366). Nördlich und südlich der im FNP dargestellten Gemischten Baufläche (M) wurden eine dringend benötigte Grundschule und ein Neubau für das Thomas-Mann-Gymnasium realisiert. Per Stadtratsbeschluss (Nr. 20-26 / V 04155 vom 28.10.2021) wurde die Umplanung des Flurstückes Nr. 296/0, Gemarkung Thalkirchen beschlossen: Die Weiternutzung der überwiegenden Fläche als städtisches Betriebszentrum Winterdienst und Straßenreinigung wurde bestätigt, da keine Ersatzstandorte hierfür gefunden werden konnten. Auf der westlichen Teilfläche und dem Flurstück Nr. 296/1 soll die Wendeschleife der Tram-Westtangente unter der Park-and-Ride-Anlage Aidenbachstraße realisiert werden. Zudem soll eine Durchwegung in Nord-Süd-Ausrichtung die Erreichbarkeit des benachbarten Schulzentrums verbessern. Die Flächen wurden bisher als Busbahnhof genutzt, der jedoch nicht die Funktion eines Betriebshofes hat, sondern lediglich als Haltestelle und zum Umstieg dient.</p> <p>Der erwähnte „Grundsatzbeschluss Abstellanlagen, dauerhafte Betriebshöfe für U-Bahn, Tram und Bus der SWM / MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06185) stellt fest, dass der Bedarf die Anzahl der grundsätzlich geeigneten Standorte für kurz- bis mittelfristig umsetzbare Betriebshöfe Tram/Bus bereits übersteigt. Insofern sind dies keinesfalls Alternativstandorte, sondern <u>zusätzliche</u> Standorte, die zudem teilweise nur für einige Jahrzehnte angemietet werden können. Dem Beschluss sind auch die Gründe zu entnehmen, warum von den fünf grundsätzlich geeigneten</p>

				Standorten lediglich der Standort Maria-Goeppert-Mayer-Straße für eine Trambahn Abstellung geeignet ist.
6	M1001	Alternativenprüfung	d) Nicht berücksichtigte Alternativen: Das Verfahren leidet an grundlegenden Mängeln in der Alternativenprüfung, denn in oben genannten Beschluss des Stadtrates vom 20.07.2022 wurden insbesondere die Standorte Langwied und Maria-Goeppert-Mayer-Straße als mögliche Standorte für einen Straßenbahnbetriebshof genannt. Mit nicht einem setzt sich die derzeitige Planung auseinander.	<p>Der Standort Langwied befindet sich in Dritteigentum und ist mit einer Größe von 4,5 ha deutlich zu klein. Außerdem sind in der näheren Umgebung keine Tramstrecken vorhanden bzw. geplant. Daher wird dieser Standort derzeit für eine dringend benötigte (E-)Busabstellung geprüft.</p> <p>Der Standort Maria-Goeppert-Mayer-Straße ist mit einer Größe von 5 ha ebenfalls zu klein, ein Anschluss an das Trambahn-Netz ist bisher nicht vorhanden. Im Übrigen ist die städtische Fläche vermietet.</p> <p>Unter Berücksichtigung des Beschlusses vom März 2021 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird für die weitere Fuhrparkentwicklung der Tram (Neubaustrecken Kategorie A) bis 2040 ein 3. Trambetriebshof etwa in Endausbaugröße des Standortes Ständlerstraße bereits ab Mitte der 2030er Jahre benötigt. Gemäß des im Einwand erwähnten „Grundsatzbeschluss Abstellanlagen, dauerhafte Betriebshöfe für U-Bahn, Tram und Bus der SWM / MVG“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06185 vom 27.07.2022) ist von den geprüften Standorten nur die Maria-Goeppert-Mayer-Straße als städtisches Grundstück für einen weiteren Trambetriebshof grundsätzlich geeignet. Der notwendige Gleisanschluss ist abhängig von der Realisierung der Tram Münchner Norden, welche vsl. Ende der 2020er Jahre in Betrieb gehen soll. Von der Endhaltestelle Kieferngrundgarten könnte ein Betriebsgleis bis zur Maria-Goeppert-Mayer-Straße weitergeführt werden.</p>
7	M1001	Alternativenprüfung	Es fehlt zudem eine Auseinandersetzung mit einer möglichen Ertüchtigung des Standortes Einsteinstraße. Im Rahmen der Sanierung wäre es möglich, den Betriebshof auf 2 Ebenen unter Verwendung einer Ständerbauweise zu ertüchtigen und damit eine nahezu doppelt nutzbare Fläche zu schaffen. Die Tatsache, dass Bahnanlagen in zweistöckiger Bauweise errichtet werden können, wird in München durch zahlreiche U- und S-Bahn-Bauwerke dokumentiert. In der Schweiz ist es gängige Praxis, Bahnanlagen oberirdisch doppelstöckig unterzubringen.	<p>Der Trambetriebshof in der Einsteinstraße ist bereit jetzt an der Kapazitätsgrenze für die Abstellung in Fahrzeuginstandhaltung und Instandsetzung. Der bestehende Betriebshof wird derzeit in einer umfangreichen Erneuerung und Erweiterung modernisiert. Die erforderlichen, geplanten Funktionsbereiche aus dem Projekt in der Ständlerstraße lassen sich auf dem Betriebshofgelände in der Einsteinstraße nicht zusätzlich realisieren.</p> <p>Eine zweigeschoßige Ausführung eines Betriebshofes erfordert eine ausgeprägte Rampe zur Erreichung der Höhen- und Tieflagen der Trams. Mit der bestehenden Grundrisskonfiguration in der Einsteinstraße ist die Realisierung einer oder mehrerer Rampen mit einem sehr hohen technischen Aufwand verbunden. Wegen der erforderlichen Rampenflächen würden</p>

				<p>sich zudem die funktionellen Betriebsflächen des Grundstückes weiter reduzieren. Auch wegen des laufenden Betriebes und der Bestandsgebäude ist eine Planung und Realisierung eines zweistöckigen Betriebshofes wirtschaftlich verhältnismäßig nicht möglich.</p> <p>Neben der nicht gegebenen Wirtschaftlichkeit eines doppelstöckigen Betriebshofes ist nicht nur das Raumangebot an der Einsteinstraße der begrenzende Faktor für die Anzahl der unterzubringenden Trambahnen, sondern auch die Kapazität der Zulaufstrecke im Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden. Die Kapazität dieser Zulaufstrecke für die Zahl der morgens ausrückenden Züge ist durch die begrenzten Zeitfenster in den Umläufen der Lichtsignalanlagen bereits ausgeschöpft. Ferner wird durch einen zweiten Standort mit Werkstatteinrichtungen die notwendige Redundanz geschaffen, falls es zu Störungen an einem Betriebshof oder auf dessen Zulaufstrecke kommt.</p>
8	M1001	Alternativenprüfung	<p>e) Aufgabe des Alternativstandortes Westendstraße/Betriebshof 3: Der Betriebshof 3 (neu) Westendstraße 200 war bis zum 20.11.1993 in Betrieb und wurde erst mit Satzungsbeschluss vom 01.07.2015, Bebauungsplan Nr. 2027, einer neuen, nämlich Wohn- und Gewerbenutzung zugeführt. Dies war nur möglich, weil die Landeshauptstadt München die Flächen veräußert und damit ihren Zugriff entzogen hatte. Dies geschah im Wissen um die Notwendigkeit eines neuen Straßenbahnbetriebshofes, denn nach der Projektdarstellung der LH München begannen bereits 2015 die Vorplanungen für einen neuen Straßenbahnbetriebshof. Die Fläche des ehemaligen Betriebshofs 3 umfasst knapp 7,7 ha, sie entspricht damit der nutzbaren Fläche an der Ständlerstraße. In Fachkreisen wird deshalb die Veräußerung der Flächen des früheren Trambetriebshofs 3 an der Westendstraße als „gewaltiger verkehrspolitischer Fehler“ bezeichnet.</p>	<p>Auf dem genannten Standort befanden sich im Norden ein Trambahn-Betriebshof und im Süden ein Busbetriebshof der SWM. Mit Beschluss des Stadtrates vom 11.05.1994 wurde festgelegt, dass zum damaligen Zeitpunkt kein Bedarf an einer weiteren Nutzung des ehemaligen Trambahn-Betriebshofs bestand. Aufgrund des hohen Bedarfs an Wohnraum wurde einer Nutzungsänderung Vorrang gegeben. Mit Beschluss des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.10.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 00981) wurde die Erstellung eines Bebauungsplans für den nördlichen Teil des Planungsgebietes (ehemaliger Trambahn-Betriebshof) festgelegt. Mit der Planungsgenehmigung des Busbetriebshofs in Moosach im Jahr 2013 stand die Auflösung aller Betriebshoffunktionen an der Westendstraße fest. Dazu wurde im Stadtrat am 18.12.2013 die Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2087 am Georg-Brauchle-Ring (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13432) zur Verlagerung des Busbetriebshofs von Laim nach Moosach beschlossen (Bauungsplan mit Grünordnung Nr. 2087a, am 10.03.2017 in Kraft getreten). Nach Erweiterung des Bebauungsplan-Umgriffs um das Gelände des Busbetriebshofs und das Grundstück Westendstraße 210 wurde am 01.07.2015 die Ergänzung zum Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2027 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03072) mit dem Planungsziel eines qualitätvollen Wohnquartiers durch die Vollversammlung des Stadtrates beschlossen. Der Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2027 erstreckt sich somit wie folgt: Zschokkestraße (südlich),</p>

				<p>Westendstraße (westlich), Barmer Straße und Hans-Thonauer-Straße (östlich).</p> <p>Die Flächenanforderung für Tramabstellungen und Werkstattkapazitäten mussten aufgrund der Umsetzung der Mobilitätswende neu ermittelt werden. Der Flächenmehrbedarf unter Berücksichtigung des nunmehr geplanten Netzausbaus und der Angebotsausweitung der Tram wurde 2019 ermittelt.</p> <p>Zu diesem Zeitpunkt war das Verfahren des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2027 schon weit fortgeschritten, der Billigungs- und vorbehaltliche Satzungsbeschluss erfolgte am 18.07.2019 vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15567) und trat mit der Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 3 vom 30.01.2020 in Kraft. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB gingen keine Einwände oder Anmerkungen ein. Somit wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein Wohnquartier mit ca. 1.000 Wohneinheiten, einem öffentlichen Park, einer Grundschule, Kindertageseinrichtungen sowie Einrichtung für Kinder, Jugendliche und Senior*innen geschaffen. Im Kerngebiet sollen überwiegend Nahversorgungseinrichtungen und kleinere Geschäfte sowie Flächen für Büros und Dienstleistungen entstehen.</p> <p>Die Eigentümer*innen blieben unverändert (u.a. Landeshauptstadt München und SWM), jedoch wurde ein Umlegungsverfahren im Sinne des § 47 BauGB durchgeführt, der Umlegungsplan wurde am 30.12.2022 bekannt gegeben. Die Landeshauptstadt München wird dort eine neue Grundschule mit Kindertagesstätte bauen, die Münchner Wohnen GmbH plant derzeit ca. 200 bezahlbare Mietwohnungen, u.a. für Mieter*innen mit Mangelberufen, mit geringem Einkommen sowie spezifischen Bedarfen. Ein Teilbereich des städtischen Grundstücks soll an Genossenschaften bzw. genossenschaftsähnliche Wohnprojekte vergeben werden. Auf den Grundstücken der SWM werden u.a. ca. 630 Werkwohnungen inklusive Kindertagesstätten für Mitarbeitende der Daseinsvorsorge gebaut.</p> <p>Zudem umfasst der Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2027 einschließlich der umgebenden Straßenteilflächen nur eine Größe von ca. 9,5 ha, der geplante Trambahn-Betriebshof in der Ständlerstraße wird jedoch im Endausbau eine Flächengröße von ca. 13 ha einnehmen.</p>
--	--	--	--	---

9	M1001	Alternativenprüfung	<p>f) Fehlerhaftigkeit der Alternativprüfung bei treuwidriger Verhinderung einer Alternativplanung: Im Rahmen der Alternativprüfung ist dabei auch der Rechtsgedanke des § 162 BGB, relevant. § 162 lautet wie folgt: „Wird der Eintritt der Bedingung von der Partei, zu deren Nachteil er gereichen würde, wider Treu und Glauben verhindert, so gilt die Bedingung als eingetreten. Wird der Eintritt der Bedingung von der Partei, zu deren Vorteil er gereicht, wider Treu und Glauben herbeigeführt, so gilt der Eintritt als nicht erfolgt.“ § 162 BGB konkretisiert dabei den Grundsatz von Treu und Glauben. Eine Partei, die den Eintritt einer Bedingung verhindert oder deren Eintritt herbeiführt, indem sie treuwidrig auf das vertraglich zur Bedingung erhobene Ergebnis einwirkt, muss sich Kraft Rechtsfiktion so behandeln lassen, als sei die Bedingung eingetreten bzw. ausgefallen (vgl. hierzu ebenfalls Münchner Kommentar, BGB-Kommentar, § 162, Rn. 2 ff.). Mit anderen Worten: § 162 BGB regelt, entwickelt aus dem Grundsatz von Treu und Glauben im Sinne von § 242 BGB, dass niemand aus seinem eigenen treuwidrigen Verhalten Vorteile ziehen darf. Die öffentlich-rechtliche Rechtsprechung greift den Rechtsgedanken des § 162 BGB auf, dass niemand auf seinem treuwidrigen Verhalten Vorteile für sich herleiten darf und wendet daher § 162 BGB insofern regelmäßig analog an. § 162 BGB enthält somit den allgemeinen Rechtsgedanken, dass niemand aus eigenem treuwidrigen Verhalten Vorteile herleiten darf (vgl. BGH, NJWRR 1991, 177; ebenso Beck-online-Kommentar, § 162 BGB, Rn. 10). Das Bundesverwaltungsgericht hat unmissverständlich klargestellt, dass auch im öffentlichen Recht der Rechtsgedanke des § 162 BGB umfassend zur Anwendung kommt (vgl. hierzu grundlegend BVerwG, Urteil vom 25.10.1996, Az. 8 C 24/96; ebenso BVerwG, Urteil vom 28.10.1983, Az. 8 C 39/82). Bekräftigt wird dies auch durch den VGH Mannheim (Beschluss vom 27.07.2017; Az 4 S 1764/16), oder vom OVG Münster, welches zur analogen Anwendung des § 162 BGB ausführt: „Der Rechtsgedanke des § 242 BGB und der aus ersterem folgende Rechtsgedanke des § 162 BGB beanspruchen auch im öffentlichen Recht Geltung und sind auf Tatbestände ähnlicher Art entsprechend anwendbar.“ (OVG Münster Urt. v. 16.5.2014 – 12 A 1085/13, BeckRS 2014, 55038 Rn. 32, beck-online). Die analoge Anwendung des § 162 BGB im öffentlichen Recht und</p>	<p>Weder die Vorhabenträgerin noch die Landeshauptstadt München haben einen Alternativstandort zum Trambahn-Betriebshof Ständlerstraße im Sinne des § 162 BGB wider Treu und Glauben verhindert. Es wird auf die vorangegangenen Ausführungen zur Alternativenbetrachtung verwiesen (s. Nrn. 2-8 und Nr. 11).</p> <p>Es kann offenbleiben, inwieweit der in § 162 und § 242 BGB zum Ausdruck kommende Rechtsgedanke der unzulässigen Rechtsausübung im öffentlichen Recht Anwendung findet. Er würde jedenfalls nur dann eingreifen, wenn ein rechtsmissbräuchliches oder willkürliches Verhalten mit direkter Schädigungsabsicht vorliegen würde. Dafür gibt es keine Anhaltspunkte. Sie werden vom Einwender auch nicht vorgetragen.</p>
---	-------	---------------------	--	--

			somit auch gerade im Rahmen der Planungsalternativen ist insofern auch konsequent: Die Prüfung nach Planungsalternativen ist Ausfluss des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, der sich wiederum im Erforderlichkeitsgebot konkretisiert. Zur detaillierten Ausführung darf auf die bereits vorgelegte Anlage 1 verwiesen werden.	
10	M1001	Alternativenprüfung	4. Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass obige Ausführungen unmissverständlich aufzeigen, dass es bereits an der Planerforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB in Bezug auf den konkreten Standort fehlt. Die Landeshauptstadt München hat nicht in hinreichender Art und Weise sich mit den Alternativstandorten auseinandergesetzt und im Rahmen der Erforderlichkeitsermittlung der Bauleitplanung (§ 1 Abs. 3 BauGB) fehlerhaft gehandelt. Allein dieser Gesichtspunkt führt bereits dazu, dass die derzeitige Bauleitplanung aufzugeben ist.	Es wird auf die vorangegangenen Ausführungen unter Nrn. 2 bis 9 verwiesen.
11	M1001	Alternativenprüfung	(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren) Seite 67-68: Die analoge Anwendung des § 162 BGB im öffentlichen Recht und somit auch gerade im Planfeststellungsrecht im Rahmen der Planungsalternativen ist insofern auch konsequent: Die Prüfung nach Planungsalternativen ist Ausfluss des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, der sich wiederum im Abwägungsgebot konkretisiert. Danach sind öffentlich und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Durch Planfeststellungsvorhaben wird (überwiegend) in private Belange eingegriffen. Sofern solche Planungsprozesse einer gerechten Abwägung Stand halten wollen, muss sichergestellt werden, dass im Rahmen der Planungsalternativen durch den jeweiligen Vorhabenträger keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die sich durch sein Zutun für diesen positiv dahingehend geändert haben, dass denkbare Alternativen nur deshalb ausscheiden, weil sich der Vorhabenträger durch aktives Handeln dieser Planungsalternative entkleidet hat. Die Alternativenprüfung erfolgte hier fehlerhaft, der Antrag auf Planfeststellung ist	Im Rahmen der hier vorliegenden FNP-Änderung wurde das Abwägungsgebot in der Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ausreichend beachtet. So wurden die von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander und untereinander abgewogen, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bleibt gewahrt. Den privaten Belangen der Anwohner*innen ist insbesondere durch Emissionsschutzmaßnahmen in den nachfolgenden Verfahren Rechnung zu tragen. Zum Thema Alternativenbetrachtung wird auf die Ausführungen unter Nrn. 2-10 verwiesen, insbesondere auf die Erläuterungen zum vermeintlichen Alternativstandort Westendstraße/Betriebshof 3 unter Nr. 8. Die dort dargestellten Voraussetzungen und zeitlichen Abläufe der Aufgabe des Betriebshofes 3 auf der einen Seite und der Planung des zweiten Trambahn-Betriebshofes auf der anderen Seite zeigen auf, dass weder die Vorhabenträgerin noch die Landeshauptstadt München diesen vermeintlichen Alternativstandort vorsätzlich aufgegeben haben. Zum Zeitpunkt der Aufgabe des Betriebshofes 3 war der zukünftig hohe Bedarf – auch durch politische Entscheidungen in Richtung Angebots- und Netzausweitung des ÖPNV hervorgerufen – nicht absehbar. Es bestand damals keine Kenntnis der Notwendigkeit den Standort als Betriebshof zu erhalten. Hingegen war der hohe Bedarf an Wohnraum Auslöser, eine

			<p>abzuweisen, dies resultiert insbesondere aus folgendem Gesichtspunkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antragstellerin und ihre Alleingeschafterin die Landeshauptstadt München kannten im Jahre 2015 die Notwendigkeit zur Schaffung eines weiteren Straßenbetriebshofs neben dem Standort Einsteinstraße. • Der ehemalige Betriebshof 3 an der Westendstraße stand als möglicher Standort zur Verfügung. Er war sogar besonders gut geeignet, da er bis in die 1990er Jahre dieselbe Funktion hatte. • In Kenntnis der Notwendigkeit eines weiteren Betriebshofes hat die Antragstellerin dennoch die Entscheidung getroffen den Betriebshof 3 endgültig aufzugeben, anderweitig überplanen zu lassen und zu veräußern. • Damit hat sie sich vorsätzlich in eine (vermeintlich) alternativlose Lage gebracht. <p>Unter dem Rechtsgedanken des § 162 BGB ist es ihr jedoch versagt sich auf die „Alternativlosigkeit“ zu berufen. Wenn die öffentliche Hand vorsätzlich in Kenntnis der Notwendigkeit eines Standorts eine Alternative – hier den Betriebshof 3 - aufgibt, kann sie sich später nicht auf den Wegfall dieses Standorts berufen.</p>	<p>Umnutzung und damit einhergehende Bauleitplanung durchzuführen. Somit liegt kein treuwidriges Verhalten zum Vorteil der Vorhabenträgerin oder der Kommune vor, §§ 162 und 242 BGB sind nicht berührt.</p>
12	M1001	Art der baulichen Nutzung	<p>A. Fehlerhafte Gebietstypisierung</p> <p>Zunächst ist festzuhalten, dass bereits eine unzutreffende Klassifizierung als „Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf“ vorliegt.</p> <p>1. Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplans ist seitens der Landeshauptstadt München vorgesehen die betroffene Teilfläche als „Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf“ im Flächennutzungsplan festzusetzen.</p> <p>2. Grundsätzlich ist es in diesem Zusammenhang möglich, Gemeinbedarfsflächen vorzusehen. § 5 Abs. 2 Nr. 2 a BauGB sieht vor, dass Flächen zur Ausstattung des Gemeindegebiets</p>	<p>Die Darstellung der geplanten Nutzungen im Planungsgebiet als „Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf“ (SOGE) ist rechtlich nach § 1 Abs. 1 Nr. 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in einem Flächennutzungsplan zulässig. Sie scheidet auch nicht an den Anforderungen des § 11 Abs. 1 BauNVO, wonach sonstige Sondergebiete sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 BauNVO wesentlich unterscheiden müssen.</p> <p>Ob die Gemeinde durch die Festsetzung eines Sondergebietes gem. § 11 Abs. 1 BauNVO von den Baugebietstypen der §§ 2 bis 10 BauNVO wesentlich abweicht, ist anhand der normierten allgemeinen Zwecksetzung dieser Baugebietstypen „abstrakt“ zu beurteilen. Nicht entscheidend ist, in welcher Weise die Gemeinde – in dem sie die ihr in § 1 Abs. 5 ff. BauNVO eröffneten Gliederungsmöglichkeiten nutzt – einen in den §§ 2</p>

		<p>mit Anlagen für die Errichtung des Gemeinbedarfs im Flächennutzungsplan als Inhalt festzusetzen sind. Beispielhaft führt § 5 Abs. 2 Nr. 2 a BauGB sodann Schulen und Kirchen sowie sonstige soziale Einrichtungen auf. Diese Gemeinbedarfsflächen sind gekennzeichnet durch die Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe, Zugänglichkeit für die Allgemeinheit, Fehlen oder nur untergeordnete Bedeutung privatwirtschaftlichen Gewinnerstrebens. Insofern wäre eine Darstellung unabhängig von obigen Ausführungen grundsätzlich als Gemeinbedarfsinfrastruktur o. ä. denkbar.</p> <p>3. Nicht zulässig ist allerdings die im vorliegenden Fall vorgesehene Darstellung als Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf. Eine solche Sondergebietskonstellation existiert nicht:</p> <p>a) § 11 Abs. 1 BauNVO stellt klar, dass Sondergebiete solche Gebiete sind, die sich von den Baugebieten nach §§ 2 – 10 BauGB wesentlich unterscheiden. Mit dieser Vorgabe will der Gesetzgeber die Gemeinden an die ihnen nach § 1 Abs. 2 BauNVO vorgegebene Typik der Baugebiete binden. Der Gemeinde soll damit nämlich versagt werden, selbst neue Typen von Baugebieten zu erfinden. Bereits in seiner Entscheidung vom 29.09.1978 hat das Bundesverwaltungsgericht dargelegt (vgl. Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung 56, 283 ff.), dass ein wesentlicher Unterschied i. S. d. § 11 Abs. 1 dann vorliegt, wenn ein Festsetzungsgehalt gewollt ist, der sich keinem der in §§ 2 ff. BauNVO geregelten Gebietstypen zuordnen und der sich deshalb sachgerecht auch mit einer auf sie geschützten Festsetzung nicht erreichen lässt. Diese Auslegung des § 11 BauNVO, so das Bundesverwaltungsgericht, entspreche dem Verhältnis, in dem sich die Vorschrift der BauNVO und die durch sie gleichsam kanalisierte gemeindliche Planungshoheit allgemein zueinander stehen.</p> <p>b) Bei der Prüfung, ob sich das angestrebte Planungsziel über eine Sondergebietsfestsetzung erreichen lässt, ist also zusammenfassend unter Bewertung der bisherigen Rechtsprechung danach zu fragen, ob es sich bei wertender Gesamtbetrachtung so durch die jeweilige allgemeine Zweckbestimmung bestimmten typischen Erscheinungsbild vom normierten Baugebiete abhebt, dass die Annahme eines wesentlichen Unterschieds</p>	<p>ff. BauNVO vorgesehenen Gebietstyp verändern kann (BVerwG, B. v. 07.07.1997 – 4 BN 11.97, juris Rn. 8 ff.).</p> <p>Insoweit besteht zum einen ein wesentlicher Unterschied zwischen dem geplanten Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf und der allgemeinen Zwecksetzung eines Gewerbegebiets nach § 8 BauNVO. Gewerbegebiete dienen nach § 8 Abs. 1 BauNVO vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben. Der Gebietscharakter des Gewerbegebiets wird demnach durch solche nicht erheblich belästigenden Gewerbebetriebe bestimmt, die in § 8 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO als Gewerbebetriebe „aller Art“ bezeichnet sind. Auch Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Tankstellen und Anlagen für sportliche Zwecke nehmen gewerbliche Nutzungen auf und stehen damit der Kernfunktion des Gewerbegebiets nahe (Stock, in: König/Roeser/Stock, BauNVO, 5. Aufl. 2022, § 8 Rn. 6 ff.).</p> <p>Nach diesen Maßgaben besteht ein wesentlicher Unterschied zwischen einem Gewerbegebiet und einem Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf. Anders als in einem Gewerbegebiet sollen in dem Sondergebiet gerade nicht Gewerbebetriebe aller Art zulässig sein, sondern nur Anlagen für einen gewerblichen <u>Gemeinbedarf</u>. Rein gewinnorientierte Gewerbebetriebe, die für ein Gewerbegebiet im Sinne des § 8 BauNVO typisch sind, können in dem Gebiet gerade nicht angesiedelt werden. Die Zweckbestimmung des Gebiets ist auf gewerblichen <u>Gemeinbedarf</u> beschränkt. Näher konkretisiert wird der Planentwurf außerdem durch die zugehörige Begründung. Danach dient das Gebiet als Trambahn-Betriebshofs. Das Gebiet erhält dadurch ein „eigenes Gesicht“. Diese eng zugeschnittene Zweckbestimmung ist mit einem Gewerbegebiet im Sinne des § 8 BauNVO nicht im Ansatz vergleichbar, sie weicht von diesem Baugebietstyp wesentlich ab.</p> <p>Der Darstellung eines sonstigen Sondergebiets gewerblicher Gemeinbedarf steht auch nicht entgegen, dass die Fläche möglicherweise auch als Gemeinbedarfsfläche für den Verkehr dargestellt werden könnte. Der in § 11 Abs. 1 BauNVO geregelte Vorrang bezieht sich nur auf die Baugebietstypen nach den §§ 2 bis 10 BauNVO, nicht auf sonstige zulässige Festsetzungen in einem Bebauungsplan wie etwa die Festsetzung von Gemeinbedarfsflächen für den Verkehr (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 bzw. Nr. 5 BauGB). Der BauNVO kann nichts dafür entnommen werden, dass die Möglichkeit, die Art der baulichen Nutzung durch eine auf § 9 Abs. 1 BauGB gestützte Festsetzung zu regeln, Vorrang vor der Festsetzung</p>
--	--	--	---

			<p>gerechtfertigt ist (vgl. hierzu Bönker/Bischopink, BauNVO, § 12, Rn. 17).</p> <p>c) Bezogen auf den konkreten Fall bedeutet dies: Im vorliegenden Planumgriff soll ein Betriebshof für die Stadtwerke München vollzogen werden. Entweder wird im Flächennutzungsplan die Fläche somit als Gemeinbedarfsfläche Verkehr vorgesehen, oder als Gewerbefläche. Eine Statuierung als Sondergebiet Gewerbebedarfs existiert nicht und würde gegen die Vorgaben des § 11 BauNVO verstoßen. Es bedarf keiner eigenen Festsetzung, nachdem hinreichende Gestaltungsmöglichkeiten gegeben sind, die es ausschließen, dass seitens der Landeshauptstadt München auf § 11 BauNVO und die Festlegung eines eigenen Sondergebiets zurückgegriffen werden muss.</p>	<p>eines Sondergebiets nach der BauNVO besitzen würde. Die in § 9 Abs. 1 BauGB eröffnete Möglichkeit, die Art der baulichen Nutzung durch die Festsetzung einer Gemeinbedarfsfläche zu regeln, hat demnach keinen Vorrang vor der Festsetzung eines Sondergebiets nach § 11 BauNVO (VGH Mannheim, U. v. 24.07.1998 – 8 S 2952/97, juris Rn. 20 unter Verweis auf BVerwG, B. v. 23.12.1997 – 4 BN 23.97, juris Rn. 6 ff.).</p> <p>Die Gemeinde ist im Rahmen ihrer grundgesetzlichen, kommunalen Planungshoheit ermächtigt, sich für eine dieser Darstellungsarten zu entscheiden. Die Landeshauptstadt München hat sich bei dieser FNP-Änderung für die Darstellung (nicht Festsetzung) eines Sondergebiets für Einrichtungen des <u>gewerblichen</u> Gemeinbedarfs, wie Bau- und Betriebshöfe, entschieden, um diese wegen ihrer spezifischen Standortbedingungen und Emissionen von den sonstigen öffentlichen Einrichtungen des Gemeinbedarfs, wie Schulen, Krankenhäuser und Verwaltung, deutlich zu unterscheiden.</p>
13	M1001	Artenschutz	<p>C. Beeinträchtigung des Habitats der Lacerta Agilis (Zauneidechse) sowie des Großen Abendseglers und weiterer Fledermausarten</p> <p>Darüber hinaus ist im Rahmen der Abwägung des § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen, dass eine nicht überwindbare Beeinträchtigung der Zauneidechse streitgegenständlich dazu führt, dass ein Abwägungsfehler im Rahmen einer Abwägungsfehlschätzung vorliegt. Ferner werden auch Habitate mehrerer geschützter Fledermausarten, darunter der Große Abendsegler, erfolgen, wobei die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung hierfür nicht vorliegen:</p> <p>I. Lacerta Agilis</p> <p>1. Im Detail ist hierzu auszuführen, dass auf dem Vorhabengrundstück Population der vorbezeichneter Zauneidechse heimisch sind. Bereits im Jahr 2019 erfolgten auf dem Werksgebäude Umbauten. Zum damaligen Vorhaben ergingen unter dem 09.03.2020 zum Az. 23.2-3623.4-2-19 ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss. Der damals erstellte landschaftspflegerische Begleitplan ging ebenfalls bereits davon aus, dass die Zauneidechse erheblich beeinträchtigt wird und Verstöße gegen</p>	<p>Es wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter Nr. 14 und 15 verwiesen.</p> <p>Erst durch die spätere Realisierung des Trambahn-Betriebshofes, die durch die vorliegende FNP-Änderung nur vorbereitet wird, kommt es voraussichtlich zu Eingriffen in Lebensräume der gesetzlich geschützten Zauneidechse. Diese sind im Umweltbericht auf Seite 10 bereits beschrieben (siehe Anlage 1). Um die Eingriffe in die Lebensräume der Zauneidechse auszugleichen, ist entlang der Lauensteinstraße die Anlage eines Ersatzhabitats (CEF-Maßnahme) vorgesehen. Das Ersatzhabitat soll gemäß Planentwurf zur vorliegenden FNP-Änderung (siehe Anlage 1) auf der Allgemeinen Grünfläche (AG) mit der Schraffur „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ im Süden verortet werden. Die aus der Änderung des FNP resultierenden Auswirkungen auf die Zauneidechse sind somit, wie im Umweltbericht dargestellt, bewältigbar.</p>

			<p>die Verbotstatbestände nicht auszuschließen sind. Das damalige Gutachten wurde von denselben Gutachten erstellt, wie der im hiesigen Vorhaben beigefügte landschaftspflegerische Begleitplan.</p> <p>2. Im damaligen Planfeststellungsverfahren wurde als Ersatzmaßnahme für die erfolgenden Eingriffe die Einrichtung von Ersatzhabitaten vorgesehen. Im damals eingereichten Konfliktplan ist zu ersehen, dass Habitate insbesondere im Bereich nordwestlich des Fußballplatzes verloren gingen. Im Maßnahmenplan, der damals erstellt wurde, ist die Einrichtung von Ersatzhabitaten im Bereich westlich des Fußballplatzes vorgesehen. Die Ersatzhabitats sind in der Grünfläche westlich des Fußballplatzes, etwa auf halber Höhe zwischen nördlicher Bebauung und südlicher Grundstücksgrenze angeordnet, des Weiteren entlang der westlichen Grundstücksgrenze, beginnend in der Südwestecke des Grundstücks und nach Norden verlaufend bis etwa auf Höhe der Mittellinie des Fußballplatzes.</p> <p>3. Die so geschaffenen Ersatzhabitats werden nunmehr ihrerseits wieder überbaut. Vorgesehen ist in diesem Bereich die Einrichtung von Stellplätzen und die Errichtung der Werkstatt Durchlaufwartung WD, ferner wohl teilweise auch des Betriebsdienstgebäude BD II.</p> <p>(... Grafiken)</p>	
14	M1001	Artenschutz	<p>III. Keine Ausnahmeerlaubnis nach § 45 Abs. 7 BNatSchG</p> <p>Es wird zunächst Bezug genommen auf unseren Einwendungsschriftsatz, Anlage 1, betreffend das Planfeststellungsverfahren, dort Gliederungspunkt II.6. Dort ist im Einzelnen dargestellt, dass bei Vorliegen eines Tatbestands nach § 44 BNatSchG zwingend eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich ist. Diese wiederum kann nur erteilt werden, wenn eine hinreichende Alternativenprüfung stattgefunden hat, § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG. Dies ist vorliegend nicht der Fall, siehe hierzu bereits oben bzgl. Standortalternativen. Vor allem aber unterbleibt jegliche Alternativenprüfung im Detail, d.h. eine Prüfung, ob der Abriss (sic!) der als Habitate</p>	<p>Bezüglich der Standortalternativen innerhalb der Landeshauptstadt München wird auf die Nrn. 2-11 verwiesen. Zumutbare Alternativen sind nicht gegeben, ein Abwägungsfehler liegt diesbezüglich nicht vor. Die konkrete Anordnung der Gebäude und Anlagen auf dem Grundstück bzw. innerhalb des Sondergebietes gewerblicher Gemeinbedarf (SOGE) ist durch die FNP-Änderung nicht vorgegeben, dies gilt es durch die Fachbehörde (Höhere Naturschutzbehörde) im Rahmen des Antrags auf Ausnahmegenehmigung zu prüfen. Die dafür erforderliche Alternativenprüfung gemäß § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG muss nicht bereits im Rahmen der FNP-Änderung erfolgen.</p> <p>Die Voraussetzungen für die Erfüllung des Tatbestands gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG liegen wegen des überwiegenden öffentlichen</p>

			<p>identifizierten Gebäude (bzgl. der Fledermäuse) und die Entfernung der Gehölze (Fledermäuse und Zauneidechse) notwendig ist, oder nicht hierauf auch innerhalb des Vorhabens verzichtet werden könnte. Dazu ist insbesondere nochmals festzuhalten, dass die Vorhabensträgerin auch Flächen in den vorhandenen Gebäuden fremd vermietet – diese Drittnutzung könnte und müsste vorrangig beendet werden, bevor in den Gebäude und Baumbestand eingegriffen wird. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung liegen nicht vor. Unabhängig von etwaig möglichen oder angedachten Ausgleichsmaßnahmen ist die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nur zulässig, wenn einer der Voraussetzungstatbestände der Nr. 1 – 5 vorliegt und ein in diesem Sinne wichtiger Grund bzw. überwiegendes Interesse an dem Eingriff besteht und wenn, § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG, zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Eine Nichtbeachtung dieses Umstands führt zu einem Abwägungsfehler im Rahmen der Abwägungsfehlerschätzung des § 1 Abs. 7 BauGB. Die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes insbesondere die Auswirkungen auf Tiere sind in der Bauleitplanung besonders geschützt und in § 1 Abs. 6 Nr. 7 a BauGB in umfassend erwähnt. Bei § 1 Abs. 6 BauGB, insbesondere der Nr. 7 a BauGB handelt es sich um einen öffentlichen Belang der hinreichend zu berücksichtigen ist. Im Rahmen der eigenständigen Ermittlung hat der Planaufsteller die unter § 1 Abs. 6 BauGB aufgeführten Belange umfassend zu würdigen und im Rahmen einer eigenen Abwägung hinsichtlich der Ziele und des Schutzstatus zu bewerten (vgl. umfassend Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB-Kommentar, § 1, Rn. 194). Diesem Umstand ist die Landeshauptstadt München mit der vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplans nicht nachgekommen.</p>	<p>Interesses vor, da der Trambetriebshof – wie bereits unter Nr. 2 dargestellt – für den bedarfsgerechten Ausbau der klimaverträglichen, öffentlichen Verkehrsinfrastruktur nicht nur für wirtschaftliche und soziale Zwecke erforderlich ist, sondern auch den Zielen der Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 7 Nr. 9 BauGB (Mobilität der Bevölkerung) entspricht.</p> <p>Bezüglich der Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 a) BauGB wird auf den Umweltbericht in der Anlage 1 verwiesen, insbesondere auf das Kapitel "Schutzgut Pflanzen, Tiere und Lebensräume" auf den Seiten 8-10. Somit wird der Artenschutz auf FNP-Ebene im Umweltbericht berücksichtigt. Die Verbote des § 44 BNatSchG sind auf die Vornahme von Handlungen bezogen und kommen daher erst im Rahmen des Planvollzugs zum Tragen. In der Bauleitplanung muss vorab lediglich gewährleistet werden, dass artenschutzrechtliche Probleme beim späteren Planvollzug bewältigt werden können.</p> <p>Für die Zauneidechsen liegen die fachlichen Voraussetzungen für die Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor, da durch die vorgezogenen CEF-Maßnahmen (Schaffung von Ersatzhabitaten) und die FCS-Maßnahmen (Schaffung von Nahrungshabitaten) eine nachhaltige Verschlechterung des Erhaltungszustandes ausgeschlossen werden kann. Eine Vernetzung und ein genetischer Austausch mit benachbarten Populationen sind möglich. Die Flächen für diese Maßnahmen werden in der vorliegenden FNP-Änderung durch die Darstellung einer Allgemeinen Grünfläche (AG) überlagert mit „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ gesichert.</p>
15	M1001	Artenschutz	<p>II. Großer Abendsegler, Braunes Langohr und Rauhaufledermaus</p> <p>Im betroffenen Gebiet wurden die Fledermausarten Großer Abendsegler, Braunes Langohr und Rauhaufledermaus nachgewiesen, welche sämtlich nach Anhang IV der FFH Richtlinie</p>	<p>Der Umweltbericht kommt auf Seite 9-10 zu folgendem Fazit: „Insgesamt wurden keine Wochenstuben in den Gebäudekomplexen der Sportanlage festgestellt. Eine gelegentliche Nutzung der potenziellen Quartiere als Einzel- oder Zwischenquartier ist jedoch nicht auszuschließen. Aus diesem Grund sollten im Rahmen der nachfolgenden Planungsverfahren entsprechende Maßnahmen beim Abriss der Gebäude und als Ersatz für</p>

			<p>besonders geschützt sind. Die drei genannten Arten bewohnen sowohl Gebäude als auch Bäume. Im Zuge der Maßnahme Ausbau Betriebshof der SWM werden sowohl Gebäudealtbestände abgerissen als auch Bäume gefällt. Der Artenschutzbericht der Vorhabenträgerin stellt daher fest, dass eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und eine Tötung einzelner Individuen durch Baumfällungen und Gebäudeabriss nicht ausgeschlossen werden kann.</p>	<p>durch den Abriss verlorengehendes Quartierpotenzial (z. B. durch den Einbau von Fledermauskästen, Fledermauseinbausteinen) ergriffen werden.“</p> <p>Somit wurden die mit der Erweiterung des Trambahn-Betriebshofes verbundenen Folgen für den Artenschutz, konkret der Verlust von Quartierpotenzial für die Artgruppe der Fledermäuse, im Umweltbericht vollumfänglich erkannt und Maßnahmen zur Folgenbewältigung geprüft. Eine verbindliche Festlegung der konkretisierten konfliktvermeidenden Maßnahmen kann hingegen nicht auf FNP-Ebene als vorbereitende Bauleitplanung erfolgen, sondern erst im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren. Dies betrifft insbesondere die erneuten Kontrollen der Gebäude vor Abriss und Ausgleichsmaßnahmen als Ersatz für durch den Abriss und die Fällung verlorengehendes Quartierpotenzial. Das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen ist voraussichtlich bei Einhaltung der vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entgegen der Stellungnahme nicht zu befürchten.</p>
16	1000	Einfügen	<p>Durch die geplante Änderung des Flächennutzungsplans entsteht ein Areal, das in seiner Größe einem Industriegebiet gleichkommt direkt angrenzend an Gebiete, die im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München als sog. Reines Wohngebiet dargestellt sind.</p>	<p>Die Art der baulichen Nutzung entspricht nicht einem Industriegebiet gemäß § 9 BauNVO, sondern es handelt sich um ein Sondergebiet <u>gewerblicher</u> Gemeinbedarf (SOGE), in welchem ein Trambetriebshof realisiert werden soll. Dabei lässt sich mit Verweis auf die Größe des Bereichs der FNP-Änderung kein Rückschluss auf die Art der Nutzung ziehen. Weitere Ausführung zur Art der Nutzung „Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf“ siehe unter Nr. 12. Die angrenzenden Reinen Wohngebiete (WR) können durch Lärmschutzmaßnahmen ausreichend vor schädlichen Emissionen geschützt werden. Diese sind in nachfolgenden Verfahren zu konkretisieren und festzulegen.</p>
17	1000	Einfügen	<p>in dem Planentwurf des Flächennutzungsplanes soll direkt angrenzend an zwei reine Wohngebiete, im Süden angrenzend an die Lauensteinstraße und im Osten angrenzend an die Traunreuter Straße, das bereits vorhandene Sondergebiet, SO Gewerblicher Gemeinbedarf, um ca. 75%-100% erweitert werden, so dass ein zusammenhängendes Sondergebiet, SO Gewerblicher Gemeinbedarf, von schätzungsweise 77.490 m² entsteht. Hiergegen erheben wir Widerspruch.</p>	<p>Der gesamte Bereich des geplanten Trambahn-Betriebshofes im Endausbau, der zukünftig als zusammenhängendes „Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf“ im FNP dargestellt sein soll, wird ca. 13 ha betragen. Bisher sind ca. 8 ha als Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf (SOGE) im geltenden FNP dargestellt, welches im Osten bereits an das Reine Wohngebiet (WR) entlang der Traunreuter Straße angrenzt. Im Süden wird zukünftig zwischen dem Reinen Wohngebiet (WR) an der Lauensteinstraße und dem Trambahn-Betriebshof eine ca. 40 m tiefe Allgemeine Grünfläche (AG) liegen.</p>

18	M1001	Erschließung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 34:</p> <p>II. Fehlende Planrechtfertigung und Konfliktbewältigung unmittelbar und mittelbar durch das Vorhaben ausgelöster Konflikte: Keine Berücksichtigung der Erschließung im Verfahren, Überlastung vorgesehener Erschließungswege und Behinderung des Verkehrs</p> <p>Ein Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben in seiner jetzigen Gestalt wäre in erheblicher Weise abwägungsfehlerhaft, da die Planung sich nicht mit der künftigen Erschließung des Betriebshofs auseinandersetzt, obwohl nach den Ausführungen des Erläuterungsberichts erheblich mehr Zu- und Abfahrten von Straßenbahnen zum Betriebshof erfolgen werden, als im aktuellen Zustand der Fall.</p> <p>Gestaltung, Planung und Ausführung der auch nach dem Erläuterungsbericht notwendigen neuen Zulaufstrecken für den Betriebshof werden auf ein noch nicht eingeleitetes, eigenes Planfeststellungsverfahren ausgelagert. Die somit derzeit nur in groben Zügen feststehende Ausführung der Zulaufstrecke wird indes ihrerseits nicht planfestgestellt werden können, da durch das Projekt Neubau Trambetriebshof die hiermit einhergehende erhöhte Frequenz von Zu- und Abfahrten von Straßenbahnen sowie die Errichtung der neuen Zulaufstrecke bereits im Ausgangszustand überlasteter und nicht mehr funktionsfähiger Verkehrsknoten in die Erschließung einbezogen und weiter belastet wird.</p> <p>Konsequenz der Umsetzung wäre jedenfalls bis ins Jahr 2035 eine weitere Überlastung des Knotenpunkts und damit ein Zusammenbruch des Verkehrs am mittleren Ring.</p>	<p>Auf Ebene des FNP ist die Erschließung sowohl mit der bestehenden Zulaufstrecke über die Aschauer Straße als auch der geplanten Zulaufstrecke über die Schwansee- und Ständlerstraße sichergestellt, da die ausreichende Verkehrsqualität der betroffenen Knotenpunkte zum Endausbau des Trambahn-Betriebshofes 2035 gutachterlich festgestellt wurde. Damit liegen diesbezüglich keine Abwägungsfehler bei der FNP-Änderung vor.</p>
19	M1001	Erschließung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 35:</p>	<p>Der vom Einwender beschriebene Verlauf der derzeitigen Zulaufstrecke ist korrekt. Der genaue Verlauf und die neuen Straßenquerschnitte der geplanten Zulaufstrecke über die Schwanseestraße und dann nach links abbiegend in die Ständlerstraße bis zum Knotenpunkt Aschauer-</p>

			<p>a) Aktuelle und geplante Zulaufstrecke</p> <p>Der Erläuterungsbericht führt in Ziffer 5.2.1 ausdrücklich aus, dass die derzeit vorhandene Erschließung des neuen Betriebshofs für Straßenbahnen bzw. schienengebundenen Verkehr nicht mehr über die aktuelle Zulaufstrecke erfolgen kann, sondern eine neue Zulaufstrecke wegen erhöhter Zugzahlen benötigt wird, wobei eine neue erweiterte Trasse ausgeführt werden soll. Diese Zulaufstrecke ist ausdrücklich nicht Gegenstand des Planfeststellungsantrags.</p> <p>(... Grafik)</p> <p>Die Zulaufstrecke für schienengebundenen Verkehr verläuft aktuell von der Nordseite des Grundstücks entlang der Aschauer Straße nach Norden, bis die Aschauer Straße auf die Chiemgaustraße trifft, und von dort sodann nach Westen zur Tramvolllinie, welche sie auf der Straßenkreuzung Chiemgaustraße/Schwannseeerstraße trifft.</p>	<p>/Ständlerstraße, an dem die Zufahrt auf den Trambetriebshof erfolgt, kann dem Stadtratsbeschluss "Tram-Neubaustrecke 'Betriebshofzulaufstrecke Ständlerstraße' und Verbesserung des anliegenden Straßenraums - Trassierungsbeschluss" (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10621, vom 20.12.2023) entnommen werden. In diesem heißt es weiter auf Seite 2: "Der Zustand dieser aus dem Jahr 1975 stammenden Bestandsstrecke ist schlecht. Sie wäre für einen weiteren Betrieb mit höheren Zugzahlen vollständig zu erneuern. Ein vollständiger Ausbau der bestehenden Zulaufstrecke über die Aschauer Straße ist gemäß einer Machbarkeitsstudie der LHM in Abstimmung mit den SWM von 2012 aus technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht weiter zu verfolgen. Ein weiteres Argument, das gegen einen Ausbau der Zulaufstrecke spricht, ist das Vorhaben der DB Netz AG (DB), die Eisenbahn-überführung über die Chiemgaustraße zu erneuern. Dies würde auch im Fall eines Ausbaus der Zulaufstrecke erhebliche betriebliche Einschränkungen zur Folge haben. Ein Ausbau der Betriebsstrecke im Bereich der Chiemgaustraße ist aufgrund der sehr starken Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) nur unter erschwerten Bedingungen möglich."</p> <p>Somit wäre auch eine Beibehaltung der derzeitigen Streckenführung für die Erschließung des Erweiterten Trambahn-Betriebshofes Ständlerstraße über die Chiemgau- und Aschauer Straße grundsätzlich möglich, die genannten Vorteile sprechen jedoch für einen Neubau mit neuer Streckenführung ab der bestehenden Wendeschleife Schwannseeerstraße über die Ständlerstraße.</p> <p>Ob die neue Zulaufstrecke Bestandteil des Antrags auf Planfeststellung für die Erweiterung des Trambahn-Betriebshofes hätte sein müssen, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, das der FNP-Änderung nachgelagert ist, von der zuständigen Genehmigungsbehörde (Regierung von Oberbayern) zu klären.</p>
20	M1001	Erschließung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 39-40:</p> <p>Diesem Interesse des Vorhabenträgers und der Öffentlichkeit sind die Auswirkungen des Vorhabens in der Abwägung</p>	<p>Die Berechnungen des Verkehrsgutachtens erfolgten auf Grundlage der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Planungsunterlagen zur Zulaufstrecke über die Ständlerstraße, welche bspw. bereits eine Reduzierung der Fahrspuren unterstellen. Auch unter dieser Prämisse konnte die Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßenabschnitte und Knotenpunkte nachgewiesen werden. Die konkreten durch den Ausbau der Zulaufstrecke entstehenden zusätzlichen Emissionen können erst nach Abschluss der Planungen ermittelt werden. Je nach Ergebnis sind ggf. dem Schutz</p>

			<p>gegenüberzustellen. Straßenbahnvorhaben haben ersichtlich erhebliche Auswirkungen auf das Planungsgebiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es sind in aller Regel erhebliche Eingriffe in den Verkehrsraum notwendig, da Schienen verlegt und entsprechende Umbauten in Straßen-/Verkehrskörpern erfolgen müssen. - Es fallen erhebliche Auswirkungen auf andere Verkehrsträger an, zumal sich die Straßenbahn anders als überregionale Züge oder U-Bahnen den Straßenkörper mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere dem motorisierten Individualverkehr und auch Omnibussen zu teilen hat. - Durch Straßenbahnvorhaben werden in der Regel erhebliche Lärmimmissionen und Erschütterungen bedingt. <p>Diese Auswirkungen sind mithin zu ermitteln und bei der Abwägung zu berücksichtigen.</p>	<p>der betroffenen Anwohnenden dienende Schutzmaßnahmen in Planungs- und Genehmigungsverfahren verbindlich festzulegen.</p>
21	M1001	Erschließung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 40-41:</p> <p>dd) Vorliegend bedingt gerade das Vorhaben Aus- und Neubau des Betriebshofes, die laut der Antragsunterlagen zwingende Folge, dass die Zulaufstrecken zu ändern, auszubauen und anzupassen sind. Der Erläuterungsbericht führt dies in Ziffer 5.2.1 ausdrücklich so aus. Es ist dort bereits festgehalten, dass die vorhandene Erschließung mit dem Zulaufstrecke über Chiemgau- und Aschauer Straße nicht geeignet ist, die Erschließung des neuen Betriebshofes abzubilden. Der Erläuterungsbericht selbst legt zugrunde, dass das gesonderte Projekte neue Zulaufstrecke von Betriebshof Ständlerstraße zwingend erfolgen muss und auch wird. Die vorstehend beschriebenen Auswirkungen des Projekts, welche Eingriffe in den Verkehrsraum und Auswirkungen auf die Verkehrsführung haben werden, gehen mithin letztlich unmittelbar auf das Projekt Betriebshof Ständlerstraße selbst zurück, denn der untrennbare Zusammenhang</p>	<p>Da die Erschließung des Trambahn-Betriebshofes Ständlerstraße auch über die derzeitige Zulaufstrecke grundsätzlich gegeben ist und dem vorbereitenden FNP-Verfahren weitere verbindliche Planungsverfahren für die Realisierung des Projektes Erweiterung Trambahn-Betriebshof für dessen planungsrechtliche Zulässigkeit folgen müssen, ist der Zeitplan und die Abfolge dieser Teilprojekte für die vorbereitende FNP-Änderung unerheblich.</p> <p>Daher wird auch bei der Erhebung der für die Abwägung relevanten Daten zur Erschließung vom Endausbau im Jahr 2035 und der zu diesem Zeitpunkt höchsten Nutzungsintensität (worst-case) von ca. 170 bzw. ca. 140 (Langfahrzeuge) Ein- und Ausrückfahrten ausgegangen, Details siehe Nr. 19.</p>

		<p>zwischen Betriebshof und neuer Zulaufstrecke wird von der Vorhabenträgerin selbst hergestellt. Dadurch verursacht der neue Betriebshof, wie er hier der Planung zugrunde liegt, in zweierlei Hinsicht erhebliche Auswirkungen auf Belange des Verkehrs, was die Erschließung angeht:</p> <p>(1) Zum einen ist völlig unklar, wann und zu welchen genauen Bedingungen und in welchem Zeithorizont ein Ausbau der Zulaufstrecke erfolgen soll. Der Neubau des Betriebshofes soll aber nach dem Willen des Vorhabenträgers sehr zeitnah nach Planfeststellung erfolgen. Die Antragstellerin möchte nach ihren eigenen Angaben bereits Mitte diesen Jahres mit der Umsetzung des Vorhabens (Errichtung von Schallschutzwänden) beginnen, wie u.a. der Münchner Merkur in der Ausgabe vom 12.01.2024 berichtet.</p> <p>Für die Einwendungsführer nicht genau ersichtlich, in welcher Frequenz, zu welchen Zeitpunkten die Nutzung intensiviert werden soll, da, auf obige Ausführungen darf Bezug genommen werden, das Betriebskonzept, das wohl entsprechende Ausführungen machen würde, nicht mitausgelegt wurde. Es ist den Einwendungsführern nicht bekannt. Der Erläuterungsbericht stellt auch nicht näher dar, in welchen Schritten mit jeweils welchem Umfang sich die Nutzung intensivieren wird.</p> <p>Feststeht aber, wie auch vom Erläuterungsbericht zugrunde gelegt, dass von Anfang an der neue Betriebshof eine erhöhte Frequentierung erfahren wird im Vergleich zum Status quo. Damit entstehen bereits im Status quo vor Bau der neuen Zulaufstrecke erhebliche Konflikte, in dem derzeit vorhandene und genutzte Zulaufstrecken in der Nutzung potenziell erheblich intensiviert werden. Dieser Konflikt wird vom Erläuterungsbericht und den weiteren Verfahrensunterlagen an keiner Stelle adressiert, geschweige denn die Behörde durch entsprechenden Vortrag in die Lage versetzt, diesbezüglich eine ordnungsgemäße Abwägung vorzunehmen.</p> <p>(2) Auch die Notwendigkeit, die Zulaufstrecke auszubauen und zu ertüchtigen, ist indessen unmittelbare Folge des Projekts neuer Betriebshof. Der neue Betriebshof und die Zulaufstrecke</p>	
--	--	---	--

			sind, wie der Erläuterungsbericht in Ziffer 5.2.1 selbst ausführt, gegenseitige Ratio für die Durchführung des Projekts. Es ist unzweifelhaft, dass die neue Zulaufstrecke gerade wegen dem Ausbau des Betriebshofes realisiert werden muss.	
22	M1001	Erschließung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 54-57:</p> <p>e) Ergänzend: Keine taugliche Prognose für künftige Entlastung</p> <p>Die vorstehende Problemlage ist dem Mobilitätsreferat durchaus bewusst, wie sich aus den Ausführungen in der Sitzungsvorlage ergibt. Nur am Rande darf diesbezüglich festgehalten werden, dass nach ständiger Verwaltungspraxis Stadtratsanträge zu Straßenbahnprojekten mit der Vorhabenträgerin selbstredend abgestimmt werden. Dementsprechend ist auch der Vorhabenträgerin das Problem sehr deutlich bewusst. Über die fehlende Leistungsfähigkeit des Knotens Chiemgau-/Schwanseestraße gehen das Mobilitätsreferat und somit auch die Vorhabenträgerin hinweg, indem sie auf eine angenommene Entlastung des Knotens durch Abnahme des motorisierten Individualverkehrs aufgrund von "geplanten Maßnahmen zur Verkehrswende" ausgehen. Auch hierzu hat sich bereits das Gutachten W. vom Januar 2022 geäußert, ferner wird die Thematik im Gutachten D. III ausführlich bearbeitet.</p> <p>aa) Zunächst ist festzuhalten, dass die verkehrstechnische Untersuchung, welche an den Knotenpunkten durchgeführt wurde, von der Sitzungsvorlage ausdrücklich in Bezug genommen wird. Eine konkrete Prognoseuntersuchung für die Verkehrsentwicklung gerade am konkreten Knoten Chiemgau-/Schwanseestraße gibt es jedoch offenbar nicht, da eine solche nicht konkret zitiert oder in Bezug genommen wird, es wird vielmehr allgemein von Maßnahmen zur Verkehrswende gesprochen. Es liegt keine konkret für die gegebene Verkehrssituation und den konkret betroffenen Knoten erstellte Verkehrsprognose vor, sondern es wird aufgrund allgemeiner Annahmen – die freilich teilweise</p>	<p>Für das Verkehrsgutachten hat das Mobilitätsreferat Ausschnitte aus dem gesamtstädtischen Verkehrsmodell für den Analysefall 2018 und den Prognosenußfall 2035 für das Untersuchungsgebiet bereitgestellt. Im Prognosenußfall 2035 sind allgemeine Entwicklungen, wie das Bevölkerungswachstum in der Metropolregion München und als fertiggestellt voraussetzbare Infrastrukturprojekte, z. B. die zweite S-Bahn-Stammstrecke, enthalten.</p> <p>Wichtig für die Bewertung des Vorhabens ist jedoch vor allem, dass die Ein- und Ausrückzeiten der Trambahnen außerhalb der Verkehrs-Spitzenzeiten des MIV liegen werden und somit das allgemeine Verkehrsaufkommen deutlich geringer ist.</p> <p>Zudem ist darauf hinzuweisen, dass aktuell bereits – auf Basis der vorhandenen Verkehrszählungen – tendenziell abnehmende MIV-Belastungen zu verzeichnen sind. Am Beispiel des Knotenpunkts Chiemgaustraße / Schwanseestraße ergaben die Verkehrszählungen für den östlichen Bereich der Chiemgaustraße beispielsweise folgende Belastungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2002: ca. 46.000 Kfz/24h • 2007: ca. 43.000 Kfz/24h • 2016: ca. 40.000 Kfz/24h • 2021: ca. 38.000 Kfz/24h • 2023: ca. 35.000 Kfz/24h

		<p>auch eher politische Hoffnungen sein dürften – davon ausgegangen, dass gerade auch im betroffenen Bereich der motorisierte Individualverkehr abnehmen wird.</p> <p>bb) Ohne eine konkrete und belastbare Prognose ist die behauptete Entlastung des Knotens zunächst einmal nicht plausibel nachvollziehbar. Die Sitzungsvorlage, deren Argumentation sich sicherlich auch die Vorhabenträgerin zu eigen machen wird, stellt auf geplante Maßnahmen zur Verkehrswende ab. Gemeint sein dürfte die Mobilitätstrategie 2035 der Landeshauptstadt München, von der Landeshauptstadt selbst bezeichnet als "Münchens Fahrplan für die Verkehrswende". Diese Mobilitätstrategie enthält ausweislich der Projektwebsite Muenchenunterwegs.de verschiedene Zielsetzungen, so durchaus eine Zunahme des öffentlichen Personennahverkehrs, daneben aber auch einen erheblichen Ausbau der shared Mobility durch "2.500 stationäre Sharing-Stellplätze" und die Einrichtung von "200 Mobilitätsstützpunkten", mithin geht es hier maßgeblich um die Einführung von zahlreichen Car-sharing-Angeboten. Daneben ist auch ein Ausbau der Elektromobilität i. S. d. Emissionsreduzierung vorgesehen. Die Mobilitätsstrategie beinhaltet also keineswegs per se hauptsächlich Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs, sie beinhaltet auch Maßnahmen zu einer attraktiven Elektrifizierung des Verkehrs und der Einführung von Car-Sharing-Alternativen. (Anlage 8: Magazin der Mobilitätsstrategie 2035, im Auszug) vorgesehen ist eine Zunahme des Radverkehrs und der Ausbau von Radwegen. Bei all diesen Maßnahmen handelt es sich aber nicht per se um Maßnahmen, die zu einer Reduzierung des Individualverkehrs führen müssen. Schon gar nicht handelt es sich zwingend um Maßnahmen, die Knotenpunkte, insbesondere den hier betroffenen, automatisch entlasten. Der Umstieg auf Elektroautos ändert an der Verkehrssituation nichts, für den Fluss des Verkehrs ist es unerheblich, ob an den Knotenpunkt Elektro- oder Verbrennermotoren auffahren. Auch die Einführung von Car-sharing-Angeboten ändert zumindest in Spitzenzeiten nichts an der Verkehrsbelastung. Jemand der auf die Anschaffung eines eigenen Autos verzichtet, aber Car-sharing-Angebote nutzt, wird dies gerade in Spitzenzeiten, z. B. für Dienstreisen oder seinen Weg zur Arbeit nutzen, sodass auch diese Maßnahmen nicht</p>	
--	--	--	--

		<p>zwingend zu einer Reduzierung der anfallenden Fahrtenverkehrs führen.</p> <p>cc) Ebenfalls gegen die Annahme einer grundsätzlichen Entlastung des Verkehrs spricht die Tatsache, dass nach den Bevölkerungsprognosen der Landeshauptstadt München die Stadt München mit einem weiteren erheblichen Bevölkerungszuwachs zu rechnen hat (Anlage 9: Bevölkerungsprognose 2023 – 2035 – Demografieberichte München, Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung). Die Landeshauptstadt München hat hiernach auf Basis der letzten gesicherten, nicht prognostischen Erhebung aus 2022 1,588 Millionen Einwohner. Die Einwohnerzahl soll prognostisch im Jahr 2025 auf 1,626, 2027 auf 1,651 und 2035 auf 1,748 Millionen ansteigen. Das entspricht einem Zuwachs von 160.000 Einwohnern bis zum Planfalljahr 2035. Die Vorhabenträgerin legt in einer von ihr zum Projekt veröffentlichten Broschüre aus Oktober 2022 sogar eine Zunahme der Einwohner um 167.000 bis bereits 2030 zugrunde. Ebenso soll die Zahl der Erwerbstätigen bis 2030 um 18 % zunehmen.</p> <p>(... Grafiken)</p> <p>Die Vorhabenträgerin stellt in ihrer Projektbroschüre im Übrigen auch dar, dass sie in den nächsten Jahren mit einer ganz erheblichen Vergrößerung ihrer Straßenbahnflotte rechnet. Waren 2022 110 Fahrzeuge im Einsatz, plant die Vorhabenträgerin für 2035 mit ca. 250 Fahrzeugen. Dies stellt sie in der vorbezeichneten Projektbroschüre selbst so dar.</p> <p>Nach alledem spricht zunächst einmal nichts für die Annahme, dass Maßnahmen zur Mobilitätswende an sich und per se zu einer Reduzierung des Verkehrs und einer Entlastung von Knotenpunkten führen. Stattdessen ist, selbst wenn einmal ein Verzicht von Bürgern auf individuelle motorisierte Mobilität unterstellt wird, korrigierend mit einer Zunahme von Car-sharing-Angeboten und einem Ausbau des ÖPNV zu rechnen, was alles begrüßenswert sein mag, an der Tatsache einer Überlastung von Verkehrsadern aber zunächst einmal nichts ändert. Auch der Ausbau des ÖPNV bedingt ja speziell auf den hier</p>	
--	--	--	--

			gegebenen Knotenpunkt eine erhöhte Frequenz der Nutzung des Knotens durch Trambahnen und Omnibusse, da dieses Angebot korrelierend zur Zunahme der Einwohnerzahl und auch korrelierend zu einer hier einmal angenommenen Abnahme von individualisiertem Personenverkehr führen muss.	
23	M1001	Erschließung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 58:</p> <p>dd) In den Gutachten W ■■■ und D ■■■ III ist ebenfalls herausgearbeitet, dass eine Prognose über abnehmenden Verkehr nur dann einer Abwägung zugrunde gelegt werden kann, wenn künftige Änderungen sich schon konkretisiert haben und mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen ist, dass diese Entlastung eintreten wird (W ■■■, Rn. 55). Prof. D ■■■ verweist unter Einbezug von BVerwG, 17.01.1986 – IV C 6 und 7.84 darauf hin, dass eine Reduzierung von Verkehr nur dann der Abschätzung zugrunde gelegt werden kann, wenn eine hinreichend fundierte Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung vorliegt. Prognoseentscheidungen sind sicherlich zwingend notwendiger Bestandteil von Planungsentscheidungen (D ■■■ III, Rn. 45 und 47, 48). Ein Prognosespielraum wird den planenden Körperschaften auch einzuräumen sein. Voraussetzung ist aber, dass der Sachverhalt zutreffend ermittelt und auf Prognosebasis fehlerfrei dargestellt wird (BVerwG, 17.01.1986 – 4 C 6 U 7.84; OVG Bremen, 21.11.2006 – 1 D 79/06; D ■■■ III Rn. 48). Wie auch Prof. D ■■■ herausarbeitet, vgl. D ■■■ III Rn. 50 ff., fehlt es an diesen Voraussetzungen vorliegend evident. Es ist noch nicht einmal ersichtlich, dass eine konkrete Prognosebetrachtung angestellt wurde. Die Sitzungsvorlage des Mobilitätsreferats legt nahe, dass einfach eine allgemeine Erwartung an eine Reduzierung Individualverkehrs geäußert und den eigenen Erwägungen zugrunde gelegt wurde. Eine konkrete Berechnung und Herleitungen dieser Prognose ist nicht erfolgt, es spricht auch die Tatsachenbasis aus den vorbezeichneten Gründen dagegen. Vorliegend kommt es mithin noch gar nicht auf die</p>	Es wird auf die vorangegangenen Ausführungen unter Nr. 22 verwiesen.

			Frage, ob die Prognose korrekt erfolgt ist, an, da eine hinreichend belastungsfähige Herleitung der Prognose schon nicht vorliegt, sondern eine bloße Abschätzung. Solange nicht eine entsprechend belastbare Prognose für den konkret betroffenen Verkehrsbereich aufgestellt wird, welche auch die oben angeführten Punkte adressiert, liegt eine Prognosebetrachtung im eigentlichen Spielraum gar nicht vor, sondern eine bloße Vermutung künftiger Entwicklungen, bei denen – um es salopp zu formulieren – stellenweise auch der Wunsch der Vater des Gedankens sein mag.	
24	1000	Erschließung	<p>5. Keine Genehmigung für den Neubau Zulaufstrecke Tram-betriebshof Ständlerstraße: Aktuell gibt es noch keine genaue Planung und keine Genehmigung für die Änderung der Zulaufstrecke zum Trambetriebshof Ständlerstraße, die für den Betrieb des Trambetriebshofes dieser Größenordnung erforderlich ist.</p> <p>Ich bitte um eine erneute Überprüfung der Flächennutzungsplan-Änderung.</p>	<p>Wie unter Nr. 19 erläutert, ist die Erschließung für den erweiterten Trambahn-Betriebshof auf Ebene des FNP bereits mit der derzeitigen Zulaufstrecke über die Aschauer Straße grundsätzlich gesichert.</p> <p>Die Planung der neuen Zulaufstrecke wurde mit Beschluss des Stadtrats vom 20.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10621) beschlossen, eine Genehmigung durch die Regierung von Oberbayern steht noch aus.</p>
25	M1001	Gebot der Konfliktbewältigung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 38-39:</p> <p>b) Rechtsgutachten D [REDACTED] II: fehlende Planrechtfertigung und Verstoß gegen Gebot der Konfliktbewältigung durch Ausklammerung der Zulaufstrecke</p> <p>Die von uns vertretenen Einwendungsführerinnen haben bezüglich der Rechtsfrage, ob ein Planfeststellungsbeschluss rechtmäßig ergehen kann, wenn die Erschließung für das Projekt ihrerseits nicht im Verfahren mitbehandelt, sondern in ein gesondertes, noch durchzuführendes Planfeststellungsverfahren verlagert wird, ein weiteres Rechtsgutachten des Herrn Prof. Dr. [REDACTED] D [REDACTED] eingeholt. Anlage 5: Rechtsgutachten Prof. Dr. D [REDACTED] zur Erschließungssituation, 11.12.2023, nachfolgend als „D [REDACTED] II“ bezeichnet. Prof. Dr. D [REDACTED]</p>	<p>Das Gebot der Konfliktbewältigung wurde auf Ebene des FNP auch in Bezug auf die Erschließung sowie die Leichtgängigkeit und Sicherheit des Verkehrs ausreichend beachtet. Mittels zweier Verkehrsgutachten wurden die Auswirkungen der Planung und dadurch induzierte Verkehre auf Straße und Schiene (Tram) für beide Zulaufstrecken - die bestehende über die Aschauer Straße als auch die geplanten über die Schwansee- und Ständlerstraße - für den Endausbau des Trambetriebshofes im Jahr 2035 ermittelt und bewertet.</p> <p>Wichtige für die Bewertung ist, dass die Ein- und Ausrückzeiten der Trambahnen außerhalb der Verkehrs-Spitzenzeiten des MIV (morgens 7:15 bis 8:45 Uhr bzw. abends 15:30 bis 17:45 Uhr) liegen werden und somit das allgemeine Verkehrsaufkommen deutlich geringer ist. Es wurden für den Prognoseplanfall die für das Ein- und Ausrücken der Trambahnen relevanten Zeiträumen vor der Morgenspitze (05:00 bis 07:00 Uhr) und nach der Abendspitze (19:00 bis 20:00 Uhr) berechnet.</p> <p>Sowohl für den Zeitraum der morgendlichen sowie für den Zeitraum der abendlichen Ein- und Ausrückfahrten ergeben die Leistungsfähigkeitsbe-</p>

			<p>gelangt nach umfassender Untersuchung zu dem Ergebnis, dass ein Planfeststellungsbeschluss zu dem Projekt, wie es in das Verfahren eingeführt ist, das heißt ohne Mitbetrachtung der verkehrsmäßigen Erschließung, bereits auf fragwürdiger Planrechtfertigung gefasst würde, jedenfalls aber rechtsfehlerhaft wäre, da gegen die Pflicht zur Konfliktbewältigung der durch das Verfahren unmittelbar und mittelbar ausgelösten Konfliktlagen verstoßen würde. Auf das Gutachten D [REDACTED] II zur Begründung der Einwendungen wird ergänzend Bezug genommen. Die Verlagerung der Erschließung in ein gesondertes Planfeststellungsverfahren (Zulaufstrecke) stellt die Rechtfertigung der Aufstellung des hiesigen Verfahrens zum neuen Betriebshof in Frage und wird dem Gebot der Konfliktbewältigung nicht gerecht.</p> <p>(...)</p> <p>bb) Besondere Ausprägung des Abwägungsgebotes ist das Gebot der Problem-/Konfliktbewältigung, welches ebenfalls bei jeder Planungsentscheidung zu berücksichtigen ist und statuiert, dass der plan- und zurechenbare, vorhandene, wie auch neu entstehende Konflikte in die Abwägung eingestellt, adressiert und bewältigt werden (statt aller BVerwG 12.09.2013- 4 C 8.12; Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, § 1 Rn. 115; D [REDACTED] II, S. 11 m. w. N.). Dieses Gebot der Konfliktbewältigung gilt für sämtliche Konflikte, die dem Planungsvorhaben zuzurechnen sind, dies bezieht sich, wie im Gutachten D [REDACTED] II, Rn. 43 ff. herausgearbeitet, sowohl auf unmittelbar durch das Vorhaben selbst hervorgerufene Konflikte als auch mittelbar sich ergebende Folgekonflikte, welche in einem Zurechnungszusammenhang zum Projekt stehen.</p>	<p>rechnungen im Prognoseplanfall 2035, dass alle durch die Ein- und Ausrückfahrten betroffenen Knotenpunkte leistungsfähig abwickelbar sind.</p> <p>Durch die hier vorliegende FNP-Änderung entstehen keine (neuen) Konflikte und es sind auf der FNP-Ebene keine Maßnahmen vorzusehen.</p> <p>Da der FNP nur die Grundzüge der sich aus den Bedürfnissen der Gemeinde ergebenden Art der Bodennutzung darstellt und die betroffenen Straßen (Ständlerstraße, Schwanseestraße) dort als Hauptverkehrsstraßen dargestellt sind, ist die Erschließung auch mit der geplanten geänderten Zulaufstrecke gesichert und deren Neuaufteilung des Straßenraums generell möglich. Im Übrigen ist die Erschließung bereits über die derzeitige Zulaufstrecke über die Aschauer Straße auf Ebene der FNP-Änderung ausreichend sichergestellt.</p> <p>Weitere unmittelbar durch das Vorhaben selbst hervorgerufene Verkehrskonflikte als auch mittelbar sich dadurch ergebende Folgekonflikte sind auf der Ebene des FNP bzw. im Zusammenhang mit der hier abzuwägenden FNP-Änderung nicht erkennbar. Die detailliertere Ermittlung der zukünftigen Verkehrssituation sowie möglicher Konflikte und deren Abwägung kann erst auf nachfolgenden, detaillierteren Planungsebenen erfolgen, welche zudem dann erst eine Bindungswirkung gegenüber Dritten entfalten.</p>
26	M1001	Gebot der Konfliktbewältigung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 51:</p> <p>aa) Wie oben bereits ausgeführt, sind Belange der Erschließung und des Verkehrs, in Gestalt der verkehrlichen</p>	<p>Gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 3 BauGB sind im Flächennutzungsplan „die Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge“ darzustellen. Das Planungsgebiet ist als Teil des Flurstücks Nr. 16218/0 (Gemarkung München, Sektion 8) über die als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellte Ständlerstraße ausreichend</p>

			<p>Erschließung, dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis durch Verkehrsplanung, den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus, sowie der Auswirkungen eines Projekts auf den Verkehr im Allgemeinen bedeutsame, in die Abwägung einzustellende Belange. Unter Verweis auf die entsprechende umfassende Kasuistik ist dies ausführlich dargestellt im Gutachten D [REDACTED] II, Rn. 34 – 39, D [REDACTED] III Rn. 30 – 31 und W [REDACTED] Rn. 19 – 26. Auf die dahingehenden Ausführungen darf Bezug genommen werden, die Frage von der grundlegenden Abwägungsrelevanz und der hohen Bedeutung der Belange des Verkehrs ist - wie in den Gutachten an vorbezeichneter Stelle aufgearbeitet - höchstrichterlich ausführlich geklärt.</p> <p>bb) Werden die Belange des Verkehrs insgesamt und die Belange der verkehrstechnischen Erschließung bei der Abwägung verkannt, fehlerhaft bewertet oder fehlerhaft gewichtet, liegt ein schwerwiegender Abwägungsmangel vor. Vorliegend litte eine Planfeststellung unter mehreren Aspekten unter erheblichen Abwägungsmängeln wegen einer fehlerhaften Abwägung zu den Belangen der verkehrstechnischen Erschließung und der Belange des Verkehrs insgesamt. Dies gilt sowohl für die Bestandssituation des Betriebshofes Ständerstraße an sich, als auch für eine etwaige künftige Planfeststellung der Zulaufstrecke.</p>	<p>erschlossen. Zudem besteht über die Aschauer Straße bereits ein Gleisanschluss für Trambahnen.</p> <p>Als Abwägungsmaterial bezüglich des Belangs Verkehr wurden zwei Verkehrsgutachten erstellt, welche die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes für je eine Zulaufstrecke – über die Aschauer Straße und über die Schwannseestraße – nachweisen konnten. Geringe Verminderungen der Leistungsfähigkeit konnten gegen die Belange des ÖPNV sowie des Boden- und Klimaschutzes abgewogen werden.</p> <p>Weitere unmittelbar durch das Vorhaben selbst hervorgerufene Verkehrskonflikte als auch mittelbar sich dadurch ergebende Folgekonflikte sind auf der Ebene des FNP bzw. im Zusammenhang mit der hier abzuwägenden FNP-Änderung nicht erkennbar. Die detailliertere Ermittlung der zukünftigen Verkehrssituation sowie möglicher Konflikte und deren Abwägung kann erst auf nachfolgenden, detaillierteren Planungsebenen erfolgen, welche zudem dann erst eine Bindungswirkung gegenüber Dritten entfalten.</p>
27	M1001	Gebot der Konfliktbewältigung	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Einwand zur Planfeststellung)</p> <p>Seite 61:</p> <p>b) Fehlende Leistungsfähigkeitsrechnungen: R [REDACTED] befasst sich weiter mit dem oben bereits dargelegten Aspekt der fehlenden Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Chiemgau - /Schwannseestraße. Auch aus technischer Sicht von [REDACTED] hätte eine Mikrosimulation durchgeführt werden müssen, um gerade die Leistungsfähigkeit der Ständerstraße bei der neuen Zulaufstrecke und des Knotens Chiemgau- /Schwannseestraße nachzuweisen.</p>	<p>Eine Mikrosimulation wird bei Bauleitplanverfahren nicht standardmäßig durchgeführt. Für die Verkehrsgutachten wurde das makroskopische Verkehrsmodell der LHM herangezogen. Insbesondere auf Ebene des FNP mit einem Maßstab von 1:10.000, der lediglich die Grundzüge der kommunalen Planungen darstellt, ist dies ausreichend.</p>

28	M 1001	Lärmschutz	<p>D. Abwägung lärmrelevanter Umstände</p> <p>Auch hinsichtlich der Abwägung des § 1 Abs. 7 BauGB in Bezug auf Lärmimmissionen auf das Grundstück des Einwendungsführers liegt ein Abwägungsfehler vor, der zur Aufgabe der Änderung des Flächennutzungsplans führt: Zunächst darf auch in diesem Zusammenhang erneut auf Anlage 1 verwiesen werden, dort ist auf Seite 92 ff. umfassend zur Lärmthematik Stellung genommen. Lediglich in der gebotenen Kürze wird im vorliegenden Verfahren die Thematik wie folgt aufgezeigt:</p> <p>1. Das beantragte Vorhaben ist rücksichtslos gegenüber den Einwendungsführern, insbesondere hat es eine deutliche Überschreitung der Lärmrichtwerte nach TA Lärm an der Nord- und Westfassade der Gebäude Traunreuter Straße 1b, 3 und 5 zur Folge.</p> <p>2. Im Rahmen einer umfassenden bauplanungsrechtlichen Analyse (vgl. Anlage1 Seite 98 bis 103) sowie unter Vorlage eines entsprechenden Rechtsgutachtens von Prof. Dr. D. [REDACTED] zur bauplanungsrechtlichen Einordnung des Quartiers ist davon auszugehen, dass die im Eigentum der Einwendungsführer stehenden baulichen Anlagen als reines Wohngebiet (WR) im Sinne der BauNVO zu klassifizieren sind.</p> <p>3. Dies führte dazu, dass der Gewerbelärm nach der TA Lärm mindestens die Richtwerte eines WR mithin 45 dB tagsüber und 40 dB nachts an West- und Nordfassade der Gebäude der Einwendungsführer einhalten muss.</p>	<p>Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zur FNP-Änderung wurden die gegebenen Schutzbedürftigkeiten an der Traunreuter Straße 1b, 3 und 5 in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München als Gemengelage zwischen Gewerbegebiet und Wohngebiet eingestuft. Dies führt im Ergebnis zu einer Einstufung der Schutzbedürftigkeit als Mischgebiet (MI) mit Immissionsrichtwerten gemäß TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Die Gemengelage nach TA Lärm bezieht sich nicht auf einzelne Gebäude oder Wohnanlagen, sondern ist auf einen baulichen Zusammenhang, hier das Geviert zwischen Ständler-/Traunreuter-/Puechberger-/Balanstraße, anzuwenden.</p> <p>Die Schalltechnische Untersuchung stellt unter Zugrundelegung dieser Grenzwerte fest, dass keine Überschreitungen an den Gebäuden der Traunreuter Straße 1b, 3, 5 und 7 vorliegen, das Vorhaben Trambahn-Betriebshof damit diesbezüglich nicht rücksichtslos ist.</p> <p>Bezüglich des Lärmschutzes wurde das Abwägungsmaterial mittels einer Schalltechnischen Untersuchung korrekt erhoben und bewertet, die Abwägung erfolgte unter Berücksichtigung der vom Vorhabenträger zu realisierenden und in nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsverfahren festzulegenden Lärmschutzmaßnahmen und Auflagen. Es liegt somit kein Abwägungsfehler vor.</p> <p>Zudem wird darauf hingewiesen, dass die TA Lärm für Reine Wohngebiete (WR) Immissionsrichtwerte von 50 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts festlegt (vgl. 6.1, Buchstabe f).</p>
29	M1001	Lärmschutz	<p>a) Aufgrund bestehender bestandskräftiger Vorbescheide die zugunsten der Ständlerstraße 38 bestehen, wonach eine Nutzung umgesetzt werden darf, welche Immissionen an der Traunreuter Straße 1 b bis 5, Nord- und Westfassade, entsprechend einem WA von tagsüber 55 dB und nachts 40 dB auslösen, steht allein aufgrund der insoweit bestandskräftigen für die Einwendungsführer schutzbedürftige Rechtsposition fest, dass das verfügbare Lärmkontingent in Gestalt von den Bereich der Traunreuter Straße 1 b bis 5 ausgelöster Immissionen bereits</p>	<p>Der genannte Vorbescheid, der durch die Lokalbaukommission (LBK) als zuständige Genehmigungsbehörde am 07.12.2023 erteilt wurde, stellt fest, dass es sich bei dem Geviert der Ständler-, Balan-, Puechberger- und der Traunreuterstraße um eine bestehende Gemengelage zwischen Wohnen und Gewerbe handelt. Aufgrund dieser gewachsenen Gemengelage gelten gemäß Vorbescheid die <u>Mindest</u>lärmrichtwerte nach TA Lärm für ein Allgemeines Wohngebiet (WA), daher sind an der Traunreuter Straße Lärmwerte nach TA Lärm von mindestens 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts von der geplanten Logistikknutzung einzuhalten. Die</p>

		<p>belegt ist. Das Vorhaben hinsichtlich des Trambahn-Betriebshofs darf somit überhaupt keine Immissionen mehr in diesem Bereich auslösen, da es ansonsten in eine begründete und geschützte Rechtsposition eingreifen würde. Die bestandskräftigen Vorbescheide entfalten entsprechend eine umfassende Rechtswirkung (vgl. Bundesverwaltungsgericht vom 03.02.1984, NJW 1984, 1473), die durch etwaige eintretende spätere Änderungen mittels Bauleitplanung oder Planfeststellung auch keiner Änderung widerfahren. Die bestandskräftigen Vorbescheide vermitteln mithin den Einwendungsführern eine bezüglich der entscheidenden Teilfrage (hier zulässige Immissionen) geschützte Rechtsposition, wie es auch einer Baugenehmigung zu Gute kommt.</p>	<p>Anwendung darüberhinausgehender, höherer Immissionsrichtwerte kann erst im Genehmigungsverfahren im Gesamtkontext der bestehenden Gemengelage gutachterlich geklärt werden. Damit ist auch klargestellt, dass keine Immissionsrichtwerte nach TA Lärm für ein Reines Wohngebiet (WR) anzusetzen sind.</p> <p>Die Belange, die auf der Ebene der Flächennutzungsplanung noch nicht zu berücksichtigen sind, werden, soweit gesetzlich vorgesehen, im späteren Verfahren (Bebauungsplan oder Planfeststellungsverfahren) berücksichtigt. Auf diesen Planungsstufen wird die Planung nochmals konkretisiert, was sich auf die Belange insgesamt auswirkt. In diesen Verfahren werden alle Belange untereinander und gegeneinander allumfänglich abgewogen. Zwar mag es sein, dass der Logistikhub im Planungsprozess in eine zu berücksichtigende verfestigte Planungsphase gelangen wird und sich hieraus künftig weitere zu beachtende Belange ergeben. Dies betrifft jedoch nicht die Ebene der Flächennutzungsplanung. Überdies liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch keine vertiefte Planung vor, geschweige denn ein Baurecht für das im Vorbescheid genannten Vorhaben.</p> <p>Ein bestandskräftiger Vorbescheid nimmt eine konkrete Beurteilung eines Vorhabens nach TA Lärm nicht vorweg oder ersetzt diese. Allenfalls kann hieraus hergeleitet werden, welcher Immissionsrichtwertanteil einem neuen Vorhaben grundsätzlich zugebilligt werden könnte, für den Fall, dass eine Würdigung aller Belange im Kontext der TA Lärm nicht zu einem anderen Ergebnis führt.</p> <p>Es wird mit der vorgebrachten Argumentation auch verkannt, dass die TA Lärm durchaus Möglichkeiten zur Errichtung von Anlagen auch dann eröffnet, wenn in einer definierten Umgebung bereits die Immissionsrichtwerte ausgeschöpft sind.</p> <p>In jedem Fall kann der Vorbescheid nicht dahingehend interpretiert werden, dass hierdurch eine Vorbelastungsermittlung obsolet wäre, noch dass diese Pegelwerte umfänglich ausgeschöpft werden dürften.</p> <p>Der im Vorbescheid abgefragte Logistik Hub muss auf FNP-Ebene nicht als Vorbelastung in das Schallgutachten einfließen.</p> <p>Im Ergebnis wird die durch den Vorbescheid gegebene Sachlage durch die Änderung des Flächennutzungsplans nicht angetastet, da die</p>
--	--	---	--

				Änderung als solche die mit dem Bescheid gegebene Rechtsposition nicht in Frage stellt.
30	M1001	Lärmschutz	In der Konsequenz ergibt sich ein Verstoß gegen die Abwägung im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB bereits dadurch, dass auf Basis des im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplans vorgelegten Schallgutachtens der neue Betriebshof durch den im Nordosten des Vorhabengrundstücks situierten Parkplatz und die dortigen Zu- und Abfahrten Lärmimmissionen an der Nord- und Westfassade der Traunreuter Straße 1 b bis 5 verursachen, die nicht einer gerechten Abwägung zugeführt werden könnten.	<p>Der genannte, geplante Parkplatz liegt innerhalb eines Sondergebietes Gewerblicher Gemeinbedarf (SOG) nordöstlich der hier vorliegenden FNP-Änderung. Die gegenständliche FNP-Änderung findet im Bereich der bisherigen Sportanlagen südlich der Werkstätten statt, die besagten Wohngebäude liegen ca. 340 m Luftlinie nordöstlich des Umgriffs.</p> <p>Im Rahmen des genannten Schallgutachtens wurde zwar ein Planfall zu Grunde gelegt, durch die FNP-Änderung wird jedoch nur die zukünftige Art der Nutzung dargestellt, die Anordnung der Funktionen und Anlagen innerhalb des Sondergebietes Gewerblicher Gemeinbedarf (SOG) wird hingegen nicht festgelegt. Diese lässt die geplante Darstellung im FNP offen. Im Rahmen des Umweltberichtes und der Abwägung wird jedoch auf Grundlage des untersuchten Planfalls festgestellt, dass durch die Umsetzung von Maßnahmen der Lärmschutz entsprechend den gesetzlich vorgeschriebenen Vorschriften (TA Lärm) für das Schutzgut Mensch und dessen Gesundheit grundsätzlich sichergestellt werden kann. Die konkrete Ausgestaltung dieser Maßnahmen kann in nachfolgende Planungsebenen und Verfahren mit rechtlich bindenden Vorgaben und Auflagen verlagert werden.</p> <p>Mit der Änderung des FNP, welche zudem nicht die Nachbarschaft der angesprochenen Gebäude Traunreuter Straße 1 und 5 betrifft, werden im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung keine Sachverhalte geschaffen, welche nicht auf der Ebene weiterführender Planungen zur konkreten Nutzung der Flächen bewältigt werden könnten.</p>
31	M1001	Lärmschutz	b) Die Einwendungsführer haben ferner die schalltechnischen Berechnungen überprüft und eine eigene Untersuchung diesbezüglich angestellt. Damit beauftragt wurde das Büro S [REDACTED] für Lärmschutz und Bauphysik, [REDACTED]. Wir fügen das Gutachten als Anlage 2 bei. Auf das Gutachten wird umfassend Bezug genommen. Unter Einbeziehung der Anlage 2 als auch der Anlage 1 ergeben sich daher folgende Ausführungen:	Das gesamte Geviert ist im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München größtenteils als Gewerbegebiet (GE) dargestellt, südlich liegt ein schmaler Streifen Reines Wohngebiet (WR) ohne derzeitige Bebauung, dazwischen liegt ein schmaler Streifen mit einer Allgemeinen Grünfläche (AG). Da ungefähr die Hälfte der Fläche mit gewerblich genutzten Gebäuden (inkl. Berufsschule) und die andere Hälfte mit Wohngebäuden bebaut ist, kann von einer Gemengelage und einem Mischgebiet ausgegangen werden. Dies entspricht auch der Gebietsbestimmung gemäß § 6 Abs. 1 BauNVO: "Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von

		<p>(1) Zunächst ist festzuhalten, dass das Schallschutzgutachten vom 20.07.2023, auf das sich die LH München stützt, von falschen Annahmen ausgeht. Es beschreibt das Gebiet als eine „neu errichtete Bebauung aus 2022“, welche im Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet ausgewiesen sei und wegen einer Mischnutzung zwischen gewerblicher und Wohnnutzung in Ermangelung eines Bebauungsplans als Mischgebiet zu behandeln sei. Dies ist nicht zutreffend. Eine gewerbliche Nutzung ist nur auf den nördlichen Grundstücken Ständlerstraße 36 und 38 vorhanden, im Komplex Traunreuter Straße 1b bis 7 ist reine Wohnnutzung vorhanden. Insoweit wird schon eine falsche Gebietsqualität zugrunde gelegt.</p>	<p>Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.“ Der Gebietscharakter des Mischgebiets ist also auf diese beiden Nutzungsarten festgelegt, wobei sich aus dem Wortlaut ergibt, dass zwischen beiden Nutzungsarten kein Rangverhältnis besteht. Mischgebiete stehen nach ihrer typischen Eigenart beiden Nutzungen offen, das heißt es besteht eine Gleichwertigkeit und Gleichgewichtigkeit beider Nutzungsarten.</p> <p>Die TA Lärm führt unter Punkt 6.1 Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden auf. Diese orientieren sich am Charakter der Gebiete nach BauNVO. Nachdem die Gebäude nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes liegen, ist demnach von einer Gemengelage zwischen Wohnen und Gewerbe i. S. des Punktes 6.7 der TA Lärm auszugehen.</p> <p>Dort ist Folgendes ausgeführt: „Wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen (Gemengelage), können die für die zum Wohnen dienenden Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist. Die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete sollen dabei nicht überschritten werden.“</p> <p>Es ist voranzusetzen, dass der Stand der Lärminderungstechnik eingehalten wird. Für die Höhe des Zwischenwertes nach Absatz 1 ist die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes maßgeblich. Wesentliche Kriterien sind die Prägung des Einwirkungsgebiets durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und durch Gewerbe- und Industriebetriebe andererseits, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage, welche der unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde. Liegt ein Gebiet mit erhöhter Schutzwürdigkeit nur in einer Richtung zur Anlage, so ist dem durch die Anordnung der Anlage auf dem Betriebsgrundstück und die Nutzung von Abschirmungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen.“</p> <p>Im vorliegenden Fall ist die zu schützende Wohnbebauung an der Traunreuter Straße entstanden, nachdem bereits nördlich und westlich gewerbliche Nutzungen vorhanden, und auch die Planungen zum Ausbau der bestehenden Werkstätten der SWM zu einem Betriebs Hof bekannt waren. Dementsprechend war die Umgebung der unter diesen Umständen</p>
--	--	--	--

				errichteten Gebäude bereits in deren Planungsphase gewerblich geprägt und eine Intensivierung des gewerblichen Gebietscharakters absehbar. Insofern wurden die Gebäude in einem bestehenden Umfeld mit einem erheblichen Störpotential errichtet, woraus sich eine grundsätzliche Unverträglichkeit mit der Schutzbedürftigkeit etwa eines allgemeinen Wohngebiets mit der benachbarten gewerblichen Nutzung ergibt. Durch die damit gegebene faktische Gliederung des Gebiets und die erhebliche gewerbliche Prägung wird die Festlegung der Schutzbedürftigkeit der neu geschaffenen Gebietsrandbebauung als Mischgebiet für sachgerecht erachtet.
32	M1001	Lärmschutz	<p>(2) Unabhängig von dieser falschen (rechtlichen) Grundannahme ist die Schallschutzberechnung auch inhaltlich fehlerhaft. Es wird diesbezüglich Bezug genommen auf das Gutachten S [REDACTED]. Die Immissionsberechnungen sind, wie eine den Regeln der Technik entsprechende eigene Berechnung des Büros S [REDACTED] belegt, unzutreffend, die Ergebnisse nicht nachvollziehbar.</p> <p>(aa) Zunächst ist festzuhalten, dass die fehlerhaft deutlich zu niedrig berechneten Werte der Schallschutzberechnung die tatsächlich einschlägigen Grenzwerte nachts von 40 dB (A) – einmal die Einschlägigkeit der Werte für das WA unterstellt – übersteigen. Die Berechnung legt zwei Immissionsorte, einen IO 20 an der Westfassade der Traunreuter Straße 3, 5 und einen Immissionsort 21 an der Ständlerstraße 36 (fälschlich bezeichnet mit Ständlerstraße 38) zugrunde (vgl. Anlage 1 zur schalltechnischen Berechnung, Plan Anlage und Immissionsorte, 09/2023).</p> <p>(... Grafik)</p> <p>Dabei ergeben die Berechnungen der Vorhabenträgerin am Immissionsort 21 einen Beurteilungspegel nachts von 44 dB (A) und am Immissionsort 20 von 40,7 dB (A). Wie im Gutachten S [REDACTED] aufgezeigt, ist damit selbst nach der Logik dieser (zu niedrigen) Berechnungen zwischen den beiden Immissionsorten, an der Nordwestecke der Gebäude Traunreuter Straße 3, 5 der Beurteilungspegel zwischen diesen beiden Pegeln 40,7 und 44 dB (A) anzusetzen. Es wird mithin am Immissionsort 20 und im Bereich zwischen diesen beiden Immissionsorten an der besagten Nordwestecke schon nach den</p>	<p>Wie bereits unter Nr. 31 ausgeführt, ist es sachgerecht ein Mischgebiet (MI) für die in diesem Gebiet (nicht gebäudespezifisch) vorliegende Gemengelage anzusetzen. Die TA Lärm gibt für ein MI die Grenzwerte 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts vor. Diese können gemäß der Schalltechnischen Untersuchung an den Immissionsorten 20 und 21 bereits ohne Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden.</p>

			Berechnungen des Vorhabenträgers der geltende Grenzwert von 40 dB (A) überschritten.	
33	M1001	Lärmschutz	<p>(bb) Vor allem ist aber die von der Vorhabenträgerin angestellte Lärmschutzberechnung nicht nachvollziehbar und inhaltlich fehlerhaft. Tatsächlich ergeben sich aufgrund der intensiven Parkplatznutzung, die gegenüber den Gebäuden Traunreuter Straße 1b bis 5 ausgeführt wird, erhebliche Grenzwertüberschreitungen nachts sowohl an der Nord- als auch der Westfassade.</p> <p>(aaa) Durch das Büro S [REDACTED] sind die Berechnungen der Vorhabenträgerin in Anlage 10.04.02 nur sehr eingeschränkt im eigentlichen Sinne nachprüfbar, da in der schalltechnischen Berechnung der Vorhabenunterlagen die Eingangparameter nicht offengelegt werden. Bezug genommen wird auf das Gutachten S [REDACTED] Seite 8. Aus der Ergebnisdarstellung ist nicht ersichtlich, was Ursache der ermittelten Geräuschbelastung ist, eine Aufteilung auf einzelne Geräuschquellen wurde nicht vorgenommen. Die Berechnung ist nicht nachvollziehbar. Mangels Offenlegung der Eingangsdaten und Rechenwege kann daher die Berechnung nur schwer im eigentlichen Sinne nachgerechnet werden.</p>	<p>Ausgehend von einer Parkplatznutzung entsprechend der vorgesehenen Schichtwechsel (nur Ausfahrten) und den Grenzwerten der TA Lärm für ein Mischgebiet (MI) ergeben sich gemäß Schalltechnischer Untersuchung an den genannten Wohngebäuden an der Traunreuter Straße bereits ohne Lärmschutzmaßnahmen keine Grenzwertüberschreitungen. Zur angeblich inhaltlichen Fehlerhaftigkeit der Lärmschutzberechnung wird auf die Ausführungen unter Nrn. 35 und 37 verwiesen.</p> <p>Die Eingangsparameter der schalltechnischen Berechnung sind im Schallgutachten aufgeführt. Hierzu existieren ausführliche Quellenangaben zu allen berücksichtigten Schallquellen sowie Lagepläne zu deren Lage. Um die Vorgänge transparent zu machen wurden z. B. separate Belegungspläne erstellt, aus denen ersichtlich ist, welche Gleise z. B. bei Einrückvorgängen genutzt werden, und welche bei Ausrückvorgängen. Mit Angabe der Emissionen der verkehrenden Züge und dem abgebildeten Tagesgang der Anlagennutzung kann direkt eine Umlegung der Quellen in einem dreidimensionalen Rechenmodell erfolgen. Ebenso sind Gleislagepläne und Hochbaupläne Bestandteil der Antragsunterlagen. Die Lärmschutzanlagen sind in Lage und Höhe dargestellt. Wie seitens S [REDACTED] bereits vorgestellt, kann daher mit den verfügbaren Unterlagen die Anlage in einem Rechenmodell nachgebildet werden.</p> <p>Eine Ausgabe von Koordinaten in Listenform ist bei Verkehrsanlagen ab einer gewissen Größe bzw. Komplexität nicht mehr üblich. Im vorliegenden Fall umfasst allein die Teilpegelliste für ein Szenario 17.281 Zeilen, ohne Spaltenüberschriften. Es ist mithin nicht praktikabel, anhand von Listen die Berechnungsergebnisse nachzuprüfen.</p>
34	M1001	Lärmschutz	<p>(bbb) In diesem Fall liegen aber verschiedene Unplausibilitäten und Fehler in der schalltechnischen Untersuchung vor, die sich aus der Auswertung der Ausführungen des Schallschutzgutachters ergeben, aufgearbeitet und dargelegt sind diese im Gutachten S [REDACTED] Seite 5 – 9:</p> <p>- Zunächst ist fehlerhaft, dass die Berechnungen ausweislich Kapitel 4.2.3 zugrunde legen, dass auf dem Gelände der SWM eine Pufferspur für LKWs hergestellt wird. Diese wird</p>	<p>Der genannte Bereich der Pufferspur für LKW befindet sich nicht innerhalb des Umgriffs der hier zu behandelnden FNP-Änderung.</p> <p>Die Beurteilung von Baulärmgeräuschen ist Gegenstand gesonderter Betrachtungen und unterliegt den Anforderungen der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm– Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm). Im Rahmen der Änderung des FNP ist dieser Belang nicht relevant. Im Übrigen kann ausgeschlossen werden, dass abstandsbedingt an den angrenzenden Anwesen in der Traunreuter Straße 1b-7</p>

			<p>bezeichnet als LKW-Wartespur und ist in den entsprechenden Lageplänen zu den Verkehrsanlagen auch dargestellt. Diese Verkehrsfläche ist vom öffentlichen Straßenraum der Traunreuter Straße nicht abgegrenzt, zwischen dem LKW-Streifen und den Richtungsfahrbahnen ist lediglich eine Markierung vorgesehen. Dieser LKW-Fahrstreifen wird faktisch auch für Zufahrten durch PKW genutzt werden. Er liegt auf dem Vorhabengelände, von ihm ausgehende Geräuschimmissionen sind damit den Betriebsgeräuschen des Anlagengrundstücks zuzurechnen. Aus den Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung ist nicht erkennbar, wo die Geräuschquelle LKW-Streifen angeordnet wurde.</p> <p>- In Kapitel 13 werden die schalltechnischen Auswirkungen des baulichen Eingriffs in die Traunreuter Straße bearbeitet. Die Berechnungen dort sind ausweislich der Ausführungen S. [REDACTED] [REDACTED] Seite 7, nicht nachvollziehbar. Es ist weder erkennbar, wo die Geräuschquellen und die untersuchten Immissionsorte verortet sind, noch wurde geprüft, ob das Zusammenwirken der vorhandenen Straßenverkehrsgeräusche der Ständlerstraße mit den Bauarbeiten die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschreiten kann.</p>	<p>durch Baulärm auf dem Anlagengrundstück dauerhaft Lärmpegel im Bereich der Gesundheitsgefährdung auftreten.</p>
35	M1001	Lärmschutz	<p>- Den Berechnungen ist nicht zu entnehmen, welche Stunde als lauteste Nachtstunde eingeordnet wird. Es wird lediglich ausgeführt, man gehe von rund 60 Parkbewegungen in der Nachtzeit aus, es wird aber nicht dargestellt, wie sich diese Parkbewegungen auf die Nacht verteilen sollen und mit wie vielen Parkbewegungen in der lautesten Nachtstunde zu rechnen ist.</p>	<p>Die Pkw-Bewegungszahlen auf dem Parkplatz leiten sich aus dem Betriebsprogramm und dem Schichtprogramm des Betriebshofs her und liegen den Berechnungen zugrunde. In der Nachtzeit sind keine Zufahrten zum Parkplatz zugelassen, sondern nur Ausfahrten. Nachts einfahrende Fahrzeuge parken westlich auf dem Gelände (auch vor dem Hintergrund des Gebots der gegenseitigen Rücksichtnahme). Grundlage der Bewegungszahlen insgesamt sind die abgestellten Fahrzeuge der Tramfahrer*innen, welche in der Nachtzeit aus dem Streckennetz zurückkehren, und die Fahrzeuge der Nachtschicht, welche vor 6 Uhr das Gelände verlassen. Auf die Tramfahrer*innen entfallen hierbei 38 Bewegungen, auf das Schichtpersonal 22 Parkbewegungen, wobei ein neunzigprozentiger Anteil von Pkw-Parkenden (jeweils ein*/eine Fahrer*in mit eigenem Pkw) unterstellt wird. Hieraus leitet sich die angegebene Anzahl von 60 Parkbewegungen nachts her (in welchen der 90%-Anteil schon eingerechnet ist).</p>

				<p>Diese verteilen sich einerseits über den Tagesgang des Einrückens der Trambahnen (s. Schalltechnische Untersuchung, Seite 22) und andererseits verlassen die Mitarbeiter*innen der Nachtschicht in der Zeit zwischen 5 und 6 Uhr das Gelände. Die stärkste Nachtstunde ergibt sich bei dem absehbaren Schicht- und Betriebsprogramm damit in der Zeit von 5-6 Uhr mit 22 in dieser Stunde abfahrenden Pkw. Diese Stunde deckt sich zugleich mit der stärksten Ausrückerstunde der Trambahnen (28 Ausrücker Tram) und ist damit die kumuliert ungünstigste Stunde aller Nachtstunden für den Bereich der Traunreuter Straße.</p>
36	M1001	Lärmschutz	<p>- Für Ladetätigkeiten mit Elektro-Gabelstaplern setzt Kapitel 9.8 der schalltechnischen Berechnung einen Schalleistungspegel von LWA=90 dB (A) an. Diese Geräuschimmission ist deutlich zu niedrig dimensioniert, die Impulshaltigkeit der Tätigkeit wurde nicht berücksichtigt. Es hätte mindestens ein Zuschlag von KI=7 dB berücksichtigt werden müssen.</p>	<p>Der Ansatz einer Schalleistung eines Elektrostaplers von 90 dB(A) im Arbeitsbetrieb ist allgemein üblich. Elektrostapler für sich betrachtet sind sehr leise Fahrzeuge, die Schalleistung entsteht in der Hauptsache durch Geräusche, die durch Materialmanipulation und dabei auftretende Sekundärgeräusche wie Klappern des Transportguts u. ä. Die auftretende Impulshaltigkeit ist in dem Ansatz von 90 dB(A) Schalleistung bereits inkludiert. Generell bewegen sich die Gabelstapler ohnehin auf der Westseite des Geländes und dort auch nur tags. Eine Relevanz der Geräusche für östlich angrenzende Objekte ist auszuschließen.</p>
37	M1001	Lärmschutz	<p>(ccc) Das Büro S [REDACTED] hat, nachdem ein bloßes Nachrechnen mangels Offenlegung der angesetzten Parameter nicht möglich war, eigene Berechnungen angestellt. Diese Berechnungen legen den Parkplatz als Flächengeräuschquelle und die Zufahrt zu dem Parkplatz, planerisch aufbereitet und dargestellt in Anlage 1 zum Gutachten S [REDACTED] zugrunde.</p> <p>Sodann gehen die Berechnungen S [REDACTED] von folgenden Annahmen aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Berechnung der Immissionen erfolgt nach dem Parkplatzlärmstudie für den Parkplatz und nach RLS-19 für die Zufahrt. - Für die Berechnungen wurden 260 Fahrbewegungen den Tag über auf der Zufahrt angenommen, welche sich gleichmäßig über den Tag verteilen. - In der Nachtzeit wurde die lauteste Nachtstunde zwischen 5:00 und 6:00 Uhr angesetzt und hier 60 Fahrzeugbewegungen für diese Stunde angenommen. Aufgrund des – in diesem 	<p>Die Stellungnahme seitens S [REDACTED] geht von vereinfachten Überlegungen aus, welche dem geplanten Betrieb auf dem Parkplatz nicht entsprechen. Bezüglich der Pkw-Bewegungszahlen auf dem Parkplatz und der Ermittlung der stärksten Nachtstunde wird auf die Erläuterungen unter Nr. 35 verwiesen.</p> <p>Es gelten weiterhin folgende Randbedingungen: In der Nachtzeit arbeitet auf dem Gelände eine Nachtschicht mit einer Stärke von, heute absehbar, 24 Mitarbeiter*innen. Die Mitarbeiter*innen der Nachtschicht erhalten die Möglichkeit, auf dem Parkplatz zu parken, um vor 6 Uhr und nach Schichtende von dort abfahren zu können.</p> <p>Dies gilt ebenso für die Fahrer*innen der nächtlich einrückenden Trambahnen, die nach Dienstende direkt abfahren können sollen. Außer den in der Frühschicht tätigen Mitarbeiter*innen kommen nachts keine weiteren Pkw. Die Mitarbeiter*innen der Frühschicht parken jedoch auf dem restlichen Gelände weiter westlich, d. h. die Zufahrt zum Parkplatz ist nachts für Mitarbeiter*innen grundsätzlich nicht gestattet. Hieraus errechnet sich über den Tagesgang eine maximale Anzahl von</p>

		<p>Schriftsatz bereits wiederholt thematisierten – Fehlens einer Betriebsbeschreibung, aus der sich ergibt, wie genau sich die Arbeitsschichten verteilen und mit welchen Mitarbeiterzahlen zu welchen Zeiten zu rechnen ist, konnten insoweit nur indirekt Annahmen aus den Unterlagen abgeleitet werden. Es ist jedoch aufgrund der in Ziffer 8.2, Seite 22 der Unterlage 10.04.02 eingekopierten Tabelle mit Ein- und Ausrückern an Straßenbahnen abzuleiten, dass ein Schichtwechsel von der Nacht- zur Frühschicht zwischen 5:00 und 6:00 Uhr stattfindet. Um 6:00 Uhr beginnt die Frühschicht, dementsprechend reisen die in dieser Schicht beginnenden Mitarbeiter zwischen 5:00 und 6:00 Uhr an, die bis dahin tätigen Mitarbeiter reisen um diese Zeit ab. Daher werden 60 Fahrzeugbewegungen zwischen 5:00 und 6:00 Uhr als realistisch angesehen.</p> <p>- Aus den so angenommenen Fahrzeugbewegungen wurden Bewegungen pro Stellplatz und Stunde für den Tag und die lauteste Nachtstunde ermittelt, sodann für den Parkplatz das zusammengefasste Verfahren aus der Parkplatzlärmstudie verwendet.</p> <p>(ddd) Die Ergebnisse hat S [REDACTED] in den Anlagen zur sachverständigen Stellungnahme aufbereitet. Es ergibt sich, dass bei tatsächlich korrekter Berechnung und einer realistischen Annahme von Fahrzeugbewegungen – welche wohlge-merkt noch weit unterhalb der tatsächlichen Kapazitäten des Parkplatzes liegen – erheblich höhere Immissionswerte an der West- und Nordfassade der Gebäude Traunreuter Straße 1b bis 5 erreicht werden. Diese liegen dort, wo die Grenzwerte überschritten werden, nachts zwischen 41 dB und 50 dB, der am stärksten betroffene Immissionsort ist die nordwestlicher Fassade von Hausnummer 3, wo nachts zwischen 44 dB (A) im EG und 51 dB (A) im 3. OG in der lautesten Nachtstunde erreicht werden.</p> <p>(... Grafik)</p> <p>Hierbei ist festzuhalten, dass auch die Berechnungen S [REDACTED] ohne Berücksichtigung einer Vorbelastung durch eine gewerbliche Nutzung in den nördlichen Gebäuden Ständlerstraße 36 und 38 erfolgten. D. h. auch bei Außerachtlassen der</p>	<p>22 ausfahrenden Pkw. Der Betriebsansatz gemäß Stellungnahme S [REDACTED] ist daher deutlich (ca. um Faktor 3) zu hoch.</p> <p>Das zusammengefasste Verfahren nach der Parkplatzlärmstudie generiert hierdurch einen Zuschlag für den Durchfahrtsverkehr, der in der Folge ebenfalls zu hoch und nicht angebracht ist, da der Parkplatz sich nachts lediglich entleert und nur direkte Wege zur Ausfahrt ohne Parksuchverkehr u. ä. gefahren werden. Es ist auch nicht korrekt, die Fahrverkehre im öffentlichen Straßenraum den Anlagengeräuschen zuzuordnen und deren Emissionen auf die Anlagengeräusche aufzuaddieren.</p> <p>Werden die drei wesentlichen Berechnungsunterschiede summiert angewendet ergibt sich, je nach Immissionsort, eine Pegeldifferenz von bis zu etwa +10 dB(A) gegenüber den Rechenwerten des Schallgutachtens, was relativ genau dem von S [REDACTED] ermittelten Pegelunterschied entspricht. Insofern ist die Nachberechnung technisch gesehen nachvollziehbar, geht jedoch von den oben genannten falschen Voraussetzungen aus.</p> <p>Die Schalltechnische Untersuchung führt ab Seite 17 aus, dass im nördlichen und nordöstlichen Umfeld der Anlage zwar gewerbliche Nutzungen vorhanden sind, diese aber augenscheinlich Bürocharakter haben und keine lärm erzeugenden Anlagenteile i.S. von Logistik und Produktion haben und keine nennenswerten oberirdischen Stellplatzflächen aufweisen. Insbesondere im, für den Betriebshof maßgeblichen Nachtzeitraum sind im Umfeld kaum Betriebszeiten genehmigt und die genehmigten Betriebe stark eingeschränkt. Bei der gegebenen Genehmigungssituation ist nicht absehbar, dass eine relevante gewerbliche Vorbelastung gegeben sein könnte. Zwar entstand das Schallgutachten vor dem genannten Vorbescheid, aber diese Aussage entspricht dem Grunde nach auch heute noch den Tatsachen, da keine neuen konkreten, planungsrechtlich gesicherten Entwicklungen eingetreten sind.</p> <p>Der Vorbescheid der LHM vom 07.12.2023 besagt, dass unter Beachtung der bestehenden Gemengelage das anfragegegenständliche Logistikzentrum dann bauplanungsrechtlich zulässig wäre, wenn es an den Gebäuden an der Traunreuter Straße die Lärmwerte nach TA Lärm von tags 55 dB(A) und/ nachts von 40 dB(A) einhält. Die Aussage bezieht sich auf die Anforderungen für die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit der Logistiknutzung. Die Aussage nimmt damit nicht die wesentlich umfangreicheren Anforderungen der hier anzuwendenden TA Lärm vorweg und</p>
--	--	--	---

			durch Vorbescheid erlaubten gewerbliche Nutzung im Norden werden die einschlägigen Grenzwerte erheblich überschritten. Diesen Immissionskonflikt wird die Vorhabenträgerin nicht auflösen können. Dementsprechend ist ohne eine grundlegende Neugestaltung ein zutreffender Abwägungsvorgang nicht möglich. Die Abwägung kann nur die Rücksichtslosigkeit des Vorhabens ergeben.	stellt lediglich klar, dass ein derartiger Betrieb zum Zeitpunkt des Vorbescheids als zulässig angesehen wurde, wenn er als Betrieb zumindest die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für ein Allgemeines Wohngebiet einhält. Dies stellt keine Einwertung der Schutzwürdigkeit der Bebauung an der Traunreuter Straße als solches bzw. insgesamt dar. Der Vorbescheid beschränkt sich entsprechend seiner Funktion auf die Beantwortung der gestellten Frage und ist kein Instrument zur Herleitung der vor Ort zu beachtenden Abwägungsbelange. Darüber hinaus betrifft der Vorbescheid eine der Flächennutzungsplanung nachgelagerte Planungsebene und ist demzufolge für die FNP-Änderung kein einzustellender Belang zumal aus den formulierten Anforderungen im Vorbescheid kein Konflikt mit der geplanten Änderung des FNP entsteht.
38	M1001	Lärmschutz	IV. Lärmschutzbelange betroffener Plannachbarn müssen grundsätzlich als für die Planung bedeutsame öffentliche und private Belange ermittelt und bewertet sowie gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden, wenn die Verkehrsbelastung bzw. die Lärmbelastung in Folge eines Bebauungsplans ansteigt (vgl. hierzu BayVGH, Urteil vom 24.11.2017, Az. 15 M 16.2158). Das Interesse vom planbedingten Verkehrslärm verschont zu bleiben, ist relevant und umfassend der Abwägung zuzuführen. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Abwägungsrelevanz so gering ist, dass nur von einer vernachlässigbaren Zunahme gesprochen werden kann, was streitgegenständlich nicht der Fall ist. Unter Einbeziehung obiger Aspekte ist daher festzuhalten, dass eine Änderung des Flächennutzungsplans in Form des derzeit ausgelegten Änderungsverfahrens zu einem Abwägungsfehler im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB führen würde, wobei davon auszugehen ist, dass es bereits eine fehlerhafte Ermittlung im Sinne des § 2 Abs. 3 BauGB vorliegen dürfte. Im Ergebnis führen beide Fehler dazu, dass die Bauleitplanung hinsichtlich der Änderung des Flächennutzungsplans aufzugeben ist.	Aus den vorangegangenen Ausführungen (v.a. Nrn. 29, 31, 35, 37) kann entnommen werden, dass das Lärmgutachten sachgemäß durchgeführt wurde und somit bei der Ermittlung des diesbezüglichen Abwägungsmaterials für die hier einschlägige FNP-Ebene kein Mangel besteht. Die Bewertung gemäß den einschlägigen Grenzwerten der TA Lärm ergab Überschreitungen insbesondere in den Reinen Wohngebieten (WR) an der Traunreuter Straße und der Lauensteinstraße, daher sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (aktive) Lärmschutzmaßnahmen festzulegen. Die einschlägigen Grenzwerte eines Mischgebietes (MI) werden in der Traunreuter Straße 1b-7 hingegen bereits ohne Lärmschutzmaßnahmen voraussichtlich eingehalten. Mittels geeigneter Lärmschutzmaßnahmen können alle potenziellen schalltechnischen Konflikte bewältigt werden. Dementsprechend wurden die privaten Belange der betroffenen Nachbarn ausreichend in der Abwägung gewürdigt, der FNP-Änderung stehen keine schalltechnischen Belange entgegen.
39	M1001	Lärmschutz	(Anlage 2 zu Stellungnahme M1001: Planfeststellung Neubau Trambahnbetriebshof Ständlerstraße – Anmerkungen zum Schallschutz, S. [REDACTED], 12.01.2024)	Eine einzelne Betriebsleiterwohnung ist für eine FNP-Änderung nicht von Relevanz. Ferner liegt der Schutz einer Betriebsleiterwohnung auf dem Betriebsgelände im Zuständigkeitsbereich des Bauherrn.

			<p>Auch eine Beurteilung der Geräusche an der Betriebsleiterwohnung in der Traunreuter Straße 1a wurde nicht durchgeführt. Auch hier ist zusammen mit der Geräuschvorbelastung der Gewerbenutzungen auf den Grundstücken Ständlerstraße 38 und 36 mit einer Überschreitung des Immissionsrichtwertes nachts zu rechnen.</p>	
40	M1001	Lärmschutz	<p>(Anlage 2 zu Stellungnahme M1001: Planfeststellung Neubau Trambahnbetriebshof Ständlerstraße – Anmerkungen zum Schallschutz, S. [REDACTED], 12.01.2024)</p> <p>Gemäß dem Vorbescheid für die gewerbliche Nutzung auf dem Grundstück Ständlerstraße 38 darf diese gewerbliche Nutzung die Immissionsrichtwerte des allgemeinen Wohngebiets von tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) erreichen. Diese gewerbliche Nutzung gemäß dem Vorbescheid ist somit als Geräuschvorbelastung derart zu berücksichtigen, dass diese Geräuschvorbelastung an den Wohngebäuden Traunreuter Straße 1b, 3 und 5 die Immissionsrichtwerte 55 und 40 dB(A) bereits ausschöpft. In Kapitel 4.1 der schalltechnischen Untersuchung „werden die Nutzungen am Abzweig Ständlerstraße/Traunreuter Straße wie ein Mischgebiet (Gemengelage) beurteilt“. Diese Einschätzung widerspricht der tatsächlichen und plangegebenen Situation. An den Gebäuden Traunreuter Straße 1b, 3 und 5 gelten in Anwendung der Gemengelagenregelung die um 5 dB erhöhten Immissionsrichtwerte des reinen Wohngebiets, also 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Ferner ist aufgrund der tatsächlich vorhandenen reinen Wohnnutzung auch die Regelung für Ruhezeiten gemäß Nummer 6.5 der TA Lärm an den Wohngebäuden Traunreuter Straße 1b, 3 und 5 anzuwenden.</p> <p>Ferner ist in die schalltechnische Untersuchung auch das Wohnhaus Traunreuter Straße 7 aufzunehmen, an dem die Immissionsrichtwerte für reine Wohngebiete von tags 50 dB(A) nachts 35 dB(A) beachtet werden müssen. Auch dieses Wohnhaus ist von den Geräuschimmissionen des geplanten Betriebshofs betroffen.</p>	<p>Wie bereits aus den vorangegangenen Ausführungen in den Begründungen zu Nrn. 29, 31 und 32 dargestellt, ergeben sich mit der sachgerechten Einstufung eines Mischgebietes (MI) mit der Änderung des FNP keine Konflikte im Bereich der Gebäude Traunreuter Straße 1b, 3 und 5. Damit ist auch kein sogenannter Ruhezeitenzuschlag anzuwenden.</p> <p>Bei dem Wohnhaus Traunreuter Straße 7 handelt es sich um keinen maßgeblichen Immissionsort, da dieses bereits durch die maßgeblichen Immissionsorte der Hausnummern 1b, 3 und 5 abgeschirmt und nicht unmittelbar betroffen ist.</p>

41	1000	Lärmschutz	<p>4. Keine Berücksichtigung des Abstandserlasses NRW 2007: Im Abstandserlass NRW 2007, in dem Leitlinien für Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände aufgelistet werden, werden für einen Straßenbahnbetriebshof dieser Größenordnung 300 m Abstand (siehe Lfd. Nr. 157) zu einem Wohngebiet empfohlen. Das Bayerischen Landesamt für Umwelt bezieht sich auf den Abstandserlass NRW 2007. Auf der Website des Bayerischen Landesamt für Umwelt heißt es, dass die " im 'Abstandserlass NRW' genannten Abstände [...] als 'Erfahrungswerte' verwendet werden [können]. Es muss allerdings beachtet werden, dass die Summenwirkung trotzdem eine Prognosebetrachtung erforderlich machen kann."</p> <p>Dieser Abstand zu den reinen Wohngebieten, Lauensteinstraße im Süden sowie Traunreuter Straße im Norden, wird nicht eingehalten.</p>	<p>Der genannte Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen - V-3 - 8804.25.1 vom 06.06.2007 "Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände (Abstandserlass)" stellt auf bayerischem Hoheitsgebiet lediglich eine Orientierung dar und ist somit nicht verpflichtend zu befolgen. Zudem richtet er sich an Träger öffentlicher Belange, die als zuständige Fachbehörde die Aufgaben des Immissionsschutzes wahrnehmen, und nicht direkt an die Planungsämter der Kommunen. Die vorliegende FNP-Änderung wurde mit den zuständigen Emissionsschutzbehörden abgestimmt und deren Stellungnahmen im Rahmen der Verfahren nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB eingearbeitet.</p> <p>Die im Abstandserlass genannten Erfahrungswerte aus 2007 müssen schon wegen dem sich stetig weiterentwickelndem Stand der Anlagen als auch Emissionsminderungstechnik in Frage gestellt werden.</p> <p>Zudem heißt es dort unter 2.2.2.2: „Die sich durch die Abstandsregelung ergebenden Zwischenzonen sind nicht als 'von der Bebauung freizuhaltenen Schutzflächen', z.B. im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB anzusehen; vielmehr kann innerhalb dieser Abstände eine weniger schutzbedürftige Nutzung als im Wohngebiet oder eine nicht bzw. nicht wesentlich störende gewerbliche oder vergleichbare Nutzung vorgesehen werden."</p> <p>Dies ist auf dem Gelände des Trambahn-Betriebshofes durchaus möglich, da einige Funktionsbereiche weniger Lärm und Erschütterungen emittieren. Dazu zählt insbesondere der Abstellbereich der Trambahnen, da dieser nur durch Ein- und Ausfahrten gekennzeichnet ist.</p> <p>Durch technische oder organisatorische Maßnahmen können die Emissionen der geplanten Anlagen soweit begrenzt und darüber hinaus die Nachbarschaft durch die Realisierung aktiver Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß der TA Lärm und der 16. BImSchV weiterhin gewährleistet sind – dies bestätigt die Schalltechnische Untersuchung. Wie im Umweltbericht unter „Schutzgut Mensch – Lärm“ (siehe Anlage 1, Seiten 7-8) ausgeführt, kann deren genaue Lage und Ausführung erst im Rahmen der Genehmigung im Planfeststellungsverfahren festgelegt werden. Damit wurde der Belang Immissionsschutz auf Ebene des FNP ausreichend gewürdigt und abgewogen, Lärmkonflikt können in nachfolgenden Verfahren gelöst werden.</p>
----	------	------------	---	---

42	1000	Nachbarliche Belange	<p>3. Nicht berücksichtigte Anwohnerinteressen: Die Interessen und Belange der Anwohner wurden im Planungsverfahren nicht ausreichend berücksichtigt.</p>	<p>Bei der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander wurden auch die Belange der Anwohner*innen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt. Unter anderem werden diese im Umweltbericht ab Seite 7 unter „Schutzgut Mensch“ behandelt (siehe Anlage 1). Die dort genannten notwendigen Schutzmaßnahmen können erst in nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren konkretisiert und festgelegt werden, der FNP stellt nur die vorbereitende Bauleitplanung dar (vgl. § 1 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 5 BauGB).</p>
43	1000	Sportanlagen	<p>Meine Gründe für den Widerspruch sind wie folgt:</p> <p>1. Unzureichende Berücksichtigung bestehender Bebauung: Der Plan berücksichtigt nicht die bestehende Bebauung und führt zu unverhältnismäßigen Eingriffen in bestehende Grundstücksnutzungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fläche, die als Fläche für Sportanlagen vorgesehen ist, von schätzungsweise 20.000 m² soll wegfallen. • Mit dieser Fläche fallen auch die Grünanlagen in weiten Teilen weg. 	<p>Das Ziel der FNP-Änderung ist eine Nutzungsänderung von Sportanlagen zu gewerblichen Gemeinbedarf in Form eines für die nachhaltige Mobilität in München notwendigen Betriebshofes für Trambahnen. Aufgrund des hohen Flächenbedarfs kann die Sportnutzung nicht weitergeführt werden. Die Sportinfrastruktur in Form von Spielfeldern und Gebäuden wird abgebrochen, um an dieser Stelle die Gebäude und Anlagen des Trambahn-Betriebshofes realisieren zu können. Die landschaftsplanerische Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ stellt sicher, dass in nachfolgenden Verfahren im Rahmen der baulichen Gegebenheiten und Erfordernisse Begrünungsmaßnahmen durchzuführen sind.</p> <p>Bei der Sportanlage handelte es sich jedoch nicht um eine öffentlich zugängliche Grünanlage, weder gemäß der Grünanlagensatzung der Landeshauptstadt München noch im Sinne einer Allgemeinen Grünfläche (AG) gemäß geltendem FNP. Durch die FNP-Änderung wird nun hingegen eine ca. 0,5 ha große neue Allgemeine Grünfläche (AG) im Süden des Umgriffs gesichert und für die Öffentlichkeit und die Anwohner*innen zur Verfügung gestellt. Sie ist ein wichtiger Lückenschluss von Ost nach West innerhalb der übergeordneten Grünbeziehung.</p> <p>Bereits im Vorgriff zur FNP-Änderung wurden die vorhandenen Sportnutzung auf andere Standorte verlagert und können dort fortgeführt werden. Die SWM sind bereits Eigentümerin des gesamten Grundstücks. Das Mietverhältnis zwischen den SWM und dem SV Stadtwerke München e.V. endete zum 31.12.2021. Der vollständige Auszug des Sportvereins erfolgte in gegenseitigem Einvernehmen im Juli 2022.</p>
44	1000	Umweltbelange	<p>2. Negative Auswirkungen auf die Umwelt: Der Bebauungsplan führt zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die</p>	<p>Beim aktuellen Verfahren wird kein Bebauungsplan erlassen, sondern eine Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung (FNP), der gemäß § 1 Abs. 2 BauGB als vorbereitender</p>

			<p>Umwelt und die örtliche Flora und Fauna, die nicht ausreichend geprüft wurden.</p>	<p>Bauleitplan bezeichnet wird, durchgeführt. Aufgrund der Genehmigung des Trambahn-Betriebshofes nach Personenbeförderungsgesetz als Fachplanungsgesetz ist kein Bebauungsplan erforderlich, sondern eine sogenannte Planfeststellung. Das dafür erforderliche Verfahren wird von der Regierung von Oberbayern durchgeführt.</p> <p>Für die vorliegende FNP-Änderung wurden gemäß den gesetzlichen Bestimmungen in § 2 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 1a BauGB alle auf dieser Ebene einschlägigen voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und beurteilt. Dazu wurden umfangreiche Fachgutachten durchgeführt und deren Ergebnisse in die Abwägung einbezogen (siehe Anlage 1, Seite 16-17, „Quellenverzeichnis“). Die Auswirkungen auf alle relevanten Schutzgüter sind im Umweltbericht beschrieben und bewertet (siehe Anlage 1), unter anderem auch für das „Schutzgut Pflanzen, Tiere und Lebensräume“ (siehe ab Seite 8). Ergebnis der Umweltprüfung ist, dass keine erheblichen oder nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der einzelnen Umweltfachgesetzgebungen zu erwarten sind. Diese Einschätzung ist vorbehaltlich der in den folgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren festzulegenden Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, da deren Festlegung nicht dem Inhalt und Detaillierungsgrad des FNP entspricht.</p>
45	M1001	Verkehr	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 46-51:</p> <p>2. Fehlende Realisierungsmöglichkeit der Zulaufstrecke, Überlastung Erschließungsstraße im Bestand wie auch im künftigen Zustand</p> <p>Wie vorstehend aufgezeigt, sind die Errichtung und der Ausbau der Zulaufstrecke zwingende Voraussetzungen für die plangemäße Nutzung des neuen Betriebshof. Der Ausführung der Zulaufstrecke steht jedoch ein zwingendes Hindernis entgegen. Der für die Erschließung des Betriebshofs sowohl bestehenden Zulaufstrecke als auch nach der bisher vorliegenden Planung der künftigen Zulaufstrecke elementar wichtige Knotenpunkt (Chiemgau-/Schwanseeerstraße) ist bereits heute noch ohne</p>	<p>Bezüglich des Erfordernisses der neuen Zulaufstrecke für die Erschließung des Trambahn-Betriebshofes verweisen wir auf die Beantwortung unter Nr. 19.</p> <p>Für die FNP-Änderung wurden zwei Verkehrsgutachten erstellt, welche die Auswirkungen der Planung und dadurch induzierter Verkehre auf Straße und Schiene (Tram) für beide Zulaufstrecken - die bestehende über die Aschauer Straße als auch die geplanten über die Schwansee- und Ständlerstraße - für den Endausbau des Trambetriebshofes im Jahr 2035 ermitteln und bewerten. Diese wurden im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB vom 30.07.-10.09.2024 für sechs Wochen ausgelegt.</p> <p>Für die Ermittlung der Verkehrsqualität der Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (LSA) wurden zwei verschiedenen Verfahren im Gutachten angewandt. Entsprechend den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wird das im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 (HBS) eingeführte Verfahren angewendet,</p>

		<p>Hinzurechnung eines erhöhten Verkehrsaufkommens durch den neuen Betriebshof überlastet und nicht funktionsfähig. Über diesen Knotenpunkt einen erhöhten Zugangsverkehr abzuwickeln, ist nicht möglich, ohne zu weitergehenden negativen Folgen für Belange des Verkehrs zu führen. Erst recht unmöglich sind der Aus- und Umbau der Zulaufstrecke gerade durch diesen bereits heute überlasteten Knotenpunkt, da diese eine nicht mehr zu bewältigende Konfliktsituation im Umgebungsverkehr auslösen würden.</p> <p>a) Knotenpunkt Chiemgau- / Schwanseestraße: Auf die bereits vorgelegte Sitzungsvorlage des Mobilitätsreferats Nr. 20-26/V 10621 wird Bezug genommen, ebenso auf die obige Darstellung der derzeit vorhandenen und künftig geplanten Zulaufstrecke. Sowohl die aktuelle Zulaufstrecke als auch die künftig geplante nehmen in erheblichem Umfang den Verkehrsknotenpunkt Chiemgau-/Schwanseestraße in Anspruch. Zu diesem Knoten, der Kreuzung von Chiemgau- und Schwanseestraße, sowie zu weiteren Verkehrsknoten, die entlang des angedachten Verlaufs der künftigen Zulaufstrecke liegen, hat die Vorhabenträgerin offenbar eine verkehrstechnische Untersuchung durchführen lassen (vgl. Sitzungsvorlage, Anlage 4, S. 10, Ziffer 5.8). Die verkehrstechnische Untersuchung liegt den Einwendungsführern nicht vor. Sie ist auch den Satzungsunterlagen nicht beigefügt, sondern wird nur mittelbar zitiert. Für die verkehrstechnische Untersuchung sollen hiernach insgesamt fünf Knotenpunkte, darunter der besagte Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (Ampel) Nr. 227, Chiemgau-/Schwanseestraße untersucht worden sein, diese für die Planfalljahre 2025, 2027 und 2035. Für die Knotenpunkte wurde in der VTU laut der Sitzungsvorlage für die jeweiligen Planfälle eine Qualitätsstufe nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 ermittelt. Hierbei handelt es sich um eine technische Regel, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln herausgegeben wird. Das Handbuch ist u. a. durch Allgemeines Rundschreiben Nr. 14/2015 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für Bundesprojekte verbindlich eingeführt, es stellt im Allgemeinen die anerkannten Regeln der Technik für die Bemessung von Kapazitäten von Knotenpunkten im Verkehr dar. Das</p>	<p>das die mittleren Wartezeiten je Fahrstreifen berechnet. Anhand dieser Werte erfolgt die Beurteilung mit einer von sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV A-F). Qualitätsstufen bis einschließlich Qualitätsstufe D gelten gemeinhin als akzeptabel. An Knotenpunkten mit sehr hoher verkehrlicher Belastung wird auch die Qualitätsstufe E für einzelne Knotenströme akzeptiert. Die Qualitätsstufe F bedeutet, dass die Verkehrsstärke die Kapazität des entsprechenden Fahrstreifens übersteigt und nicht mehr leistungsfähig ist. Für die Gesamtbeurteilung der LSA ist der am schlechtesten bewertete Einzelstrom nach dem HBS 2015 ausschlaggebend. Sind einzelne Verkehrsströme aufgrund ihrer geringen Verkehrsstärke von nachrangiger Bedeutung, so können sie bei der Beurteilung der Verkehrsqualität der gesamten LSA vernachlässigt werden und es ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen der übrigen Verkehrsströme ergibt, maßgebend. Als Ergänzung wird darüber hinaus das sogenannte Zeitbedarfsverfahren angewendet. Mittels dieses Verfahrens werden die Leistungsfähigkeitsreserven eines jeden Fahrstreifens und des Gesamtknotenpunkts berechnet. Womit zusätzlich eine Aussage über die vorhandene Gesamtleistungsfähigkeit des Knotenpunkts getroffen werden kann.</p> <p>Die Berechnungen erfolgten auf Grundlage erster grundsätzlicher Entwürfe zum Straßenraum. Die SWM planen den Betriebshof stufenweise auszubauen. Verkehrstechnisch relevant ist jedoch nur der Endzustand mit der maximalen Anzahl abgestellter Trambahnen als Prognoseplanfall 2035 (worst-case).</p> <p>Wichtige für die Bewertung der ausreichenden Erschließung des Trambahn-Betriebshofes ist, dass die Ein- und Ausrückzeiten der Trambahnen außerhalb der Verkehrs-Spitzenzeiten des MIV liegen werden und somit das allgemeine Verkehrsaufkommen deutlich geringer ist. Es wurden die Zeiträume vor der Morgenspitze (05:00 bis 07:00 Uhr) und nach der Abendspitze (19:00 bis 20:00 Uhr) berechnet.</p> <p>Dem Verkehrsgutachten kann entnommen werden, dass zu den relevanten Aus- und Einrückzeiten alle Knotenpunkte leistungsfähig sind, durch die hier vorliegende FNP-Änderung entstehen keine (neuen) Konflikte und es sind auf der FNP-Ebene keine Maßnahmen vorzusehen.</p> <p>Die schlechteste Verkehrsqualität QSV F liegt nur in den Verkehrs-Spitzenzeiten vor, in denen kaum Trambahnen bzw. vsl. lediglich eine Trambahn in den Betriebshof Ständlerstraße ein- oder ausrücken werden.</p>
--	--	---	---

		<p>Mobilitätsreferat zitiert die Studie selbst dahingehend, dass an dem besagten Knotenpunkt LSA 227 Chiemgau-/Schwansee-straße jedenfalls in den Prognosejahren 2025 und 2027 nicht die "erforderliche" Mindestqualitätsstufe D, sondern lediglich die Qualitätsstufe F erreicht wird. Dies geht wohl maßgeblich darauf zurück, dass hoher motorisierter Individualverkehr vom mittleren Ring aus mit dem öffentlichen Personennahverkehr aus Richtung Schwanseestraße (d. h. von Norden und in der Gegenrichtung von Süden) zusammentrifft.</p> <p>b) Qualitätsstufe F nach HBS 2015</p> <p>Die Qualitätsstufen des vorbezeichneten HBS 2015 beschreiben, wie sich der Verkehrsfluss gestaltet und wie eine bestimmte Belastungssituation sich auf den dort anfallenden Verkehr auswirkt. Die Unterteilung erfolgt dabei in Schulnoten entsprechenden sechs Stufen von A bis F, welche im Handbuch im Einzelnen beschrieben sind. Hierbei führt das Mobilitätsreferat selbst an vorbezeichneter Stelle aus, dass grundsätzlich eine Qualitätsstufe D als Mindestqualitätsstufe notwendig ist, um einen Knotenpunkt in eine Erschließung einbeziehen zu können. Im HBW 2015 werden die Qualitätsstufen im Kapitel "Allgemeines" für den fließenden Verkehr beschrieben. Die an der LSA 227 Chiemgau-/Schwanseestraße vorliegende Qualitätsstufe F bedeutet hiernach:</p> <p>Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist ständig beeinträchtigt. Die Funktionsfähigkeit ist nicht mehr gegeben. (HBS 2015, Teil S, S. 7).</p> <p>Speziell bei Knotenpunkten mit Signalanlagen sieht das Handbuch eine eigene Beschreibung der jeweiligen Qualitätsstufen vor. Die Qualitätsstufe F bedeutet in diesem Zusammenhang:</p> <p>Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmers sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken. (HBS 2015, a.a.O., S. 4-9).</p>	<p>Somit führt die Erschließung zwar über einen, zu gewissen Zeiten im Tagesverlauf überlasteten Knotenpunkt, diese Situation wird jedoch durch das Projekt Erweiterung Trambahn-Betriebshof nicht erheblich verschlechtert, daher liegt keine Rechtsfehlerhaftigkeit der Abwägungsent-scheidung des hier einschlägigen FNP-Änderungsverfahrens vor.</p>
--	--	---	--

		<p>Ebenfalls existiert eine eigene Bewertung für Anlagen des ÖPNV, welche für die Vollandlinie, die von Norden nach Süden den Knotenpunkt quert, ebenso wie die Zulaufstrecke insgesamt anwendbar ist. Qualitätsstufe F bedeutet dort:</p> <p>Die ÖV- Fahrzeuge werden in besonders hohem Maß durch Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt. Die Summe der störungsbedingten Behinderungen erlaubt nicht mehr, den Betrieb des ÖPNV plangerecht abzuwickeln, es kommt zu erheblichen Verspätungen, Anschlüsse werden nicht erreicht. (HBS 2015, a.a.O., S. 7-6).</p> <p>c) Einbezug nicht leistungsfähigen Knotens in das Erschließungskonzept</p> <p>Festzuhalten ist zunächst, dass unstreitig bis zum Jahre 2035 am Knotenpunkt Schwansee-/Chiemgaustraße in den Morgenstunden die Qualitätsstufe F vorliegen wird. Bezogen auf die neue Zulaufstrecke führt das Mobilitätsreferat lediglich aus, dass für das Jahr 2035 sei mit einer Verkehrsabnahme des motorisierten Individualverkehrs auszugehen sei, dies aufgrund der "geplanten Maßnahmen zur Verkehrswende". Dadurch werde dieser Knoten mittelfristig merklich entlastet. Dass im Prognosefalljahr 2035 eine bessere bzw. die erforderliche Mindestqualitätsstufe D erreicht würde, ergibt sich aus der Sitzungsvorlage nicht. Die Unterlage spricht lediglich allgemein von einer mittelfristigen Entlastung des Knotens. Für den Zustand bis 2035 liegt unstreitig die Qualitätsstufe F vor.</p> <p>d) Verstoß gegen die Belange der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs: Der Knoten Chiemgau-/Schwanseestraße ist für das Erschließungskonzept des neuen Betriebshofs ausschlaggebend und wird sowohl für die Bestandszulaufstrecke als auch für die geplante Neubauzulaufstrecke in erheblichem Umfang projekteinbezogen. Der Vorhabenträger führt somit die Erschließung seines Projekts erklärtermaßen über einen Verkehrsknotenpunkt durch, der bereits im Bestand und noch ohne Berücksichtigung des durch das Projekt ausgelösten Mehrverkehrs überlastet ist.</p>	
--	--	--	--

		<p>Im Jahr 2022 haben die Unterzeichner in anderer Sache, bei der durch eine Bauleitplanung eine bereits überlastete Erschließungsstraße als Erschließung des neuen Plangebiets herangezogen werden sollte, ein Rechtsgutachten zur Frage der ordnungsgemäßen Abwägung in diesem Fall des Herrn Professor Dr. [REDACTED] W [REDACTED], [REDACTED] eingeholt.</p> <p>(Anlage 6: Gutachten W [REDACTED] vom Januar 2022, in Auszügen). Aufbauend und in Fortschreibung zum Gutachten des Herrn Professor Dr. W [REDACTED] haben die Einwendungsführerinnen auch ein weiteres Gutachten des Herrn Professor Dr. D [REDACTED] bezogen auf die konkrete Erschließungssituation des neuen Betriebshof im hiesigen Verfahren eingeholt (Anlage 7: Gutachten Prof. Dr. [REDACTED] D [REDACTED] zur Erschließungssituation Neubau Betriebshof Ständlerstraße, 05.01.2024, nachfolgend als D [REDACTED] III bezeichnet).</p> <p>Beide Gutachter – Herr Professor Dr. W [REDACTED] abstrakt und Herr Professor Dr. D [REDACTED] für die konkrete Maßnahme Zulaufstrecke Betriebshof – stellen fest, dass nach ständiger Rechtsprechung eine Erschließung mittels einer bereits überlasteten Erschließungsstraße zu einer Rechtsfehlerhaftigkeit der Abwägungsentscheidung führt, ferner dass ebenfalls verkehrstechnische Belange nicht zutreffend gewürdigt werden, wenn durch eine Neubaustrecke (hier: Zulaufstrecke) sowie ein Projekts (hier: Trambetriebshof) im Allgemeinen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs negativ beeinflusst wird. Vorliegend gilt dies sowohl für das Projekt Trambetriebshof Ständlerstraße isoliert, da bereits das Projekt in seinem Zuschnitt, wie es in Betrieb gehen soll, zu einer Nutzung und Mehrbelastung eines bereits überlasteten, nicht mehr leistungsfähigen Verkehrsknotenpunkts führt. Ebenso gilt dies aber auch für das noch anstehende Projekt der Zulaufstrecke, welches vor dem Hintergrund der umfassenden Inanspruchnahme des nicht mehr leistungsfähigen Knotens nicht realisierbar ist.</p>	
--	--	--	--

46	M1001	Verkehr	<p>(Anlage 1 zu Stellungnahme M1001: Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren)</p> <p>Seite 59-61:</p> <p>3. Gutachten [REDACTED] zur Auswertung der Verfahrensunterlagen: Fehlende Leistungsfähigkeit der zur Erschließung herangezogenen Ständlerstraße</p> <p>a) Verfahrensunterlagen, Überlastung Ständlerstraße</p> <p>Zu den vorstehend dargestellten Aspekten, die in den Verfahrensunterlagen nicht oder unzureichend berücksichtigt wurden und zu Abwägungsfehlern bezüglich der relevanten Belange des Verkehrs führen werden haben die Einwendungsführerinnen eine eigene gutachterliche Untersuchung der Verfahrensunterlagen und der Annahmen bzgl. des Verkehrs durch das Büro [REDACTED], Verkehrs- und Umweltmanagement, [REDACTED], in Auftrag gegeben (Anlage 10: Stellungnahme R [REDACTED] zu ausgewählten Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens „Neubau Straßenbahnbetriebshof in der Ständlerstraße durch die SWM GmbH“). Auch die Untersuchung von [REDACTED] gelangt zu den vorstehend skizzierten Ergebnissen und zum Vorliegen erheblicher Lücken und Umstimmigkeiten bei den verkehrstechnischen Annahmen des Planfeststellungsantrags:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es bleibt völlig offen, wie die Pufferung der LKWs auf den eingerichteten sog. Pufferstreifen erfolgen soll (Erläuterungsbericht S. 21). - Der Erläuterungsbericht enthält keinerlei konkrete Aussagen zu Verkehrsmengen auf dem Trambetriebshof selbst. - Die Aussagen zur künftigen, weiter bestehenden Leistungsfähigkeit der von der Zulaufstrecke in Anspruch genommenen Straßen und Knoten übersieht, dass der Knoten Ständlerstraße / Traunreuterstraße sich durch die Baumaßnahme erheblich ändert: es wird durch den geplanten Ausbau der Zulaufstrecke (vgl. oben) auf der Ständlerstraße eine Fahrspur wegfallen; die 	<p>Der genannte Bereich der Pufferspur für LKW befindet sich nicht innerhalb des Umgriffs der hier zu behandelten FNP-Änderung. Eine einzelne Fahrspur ist aufgrund des Maßstabs des FNP (1:10.000) zudem nicht darstellbar.</p> <p>Bezüglich der Verkehrsmengen auf dem Trambetriebshof als nicht öffentlicher Verkehrsraum auf einem privaten Betriebsgelände wird auf die schalltechnische Untersuchung verwiesen. Für die Bewertung der Erschließung des Grundstücks und der planbedingten Auswirkungen auf den Verkehr sind diese unerheblich.</p> <p>Der durch die zukünftig in der Ständlerstraße verlaufenden Tramschienen angepasste Straßenquerschnitt mit Entfall eines MIV-Fahrstreifens ist in die Leistungsfähigkeitsbetrachtung des Verkehrsgutachtens eingeflossen (vgl. Seite 29-30, Verkehrsgutachten zur Anbindung über die Ständlerstraße). Das Verkehrsgutachten ermittelt im Prognoseplanfall 2035 (Endausbau Trambahn-Betriebshof) höchstens QSV C von 05:00 bis 06:00 Uhr und QSV D von 06:00 bis 07:00 Uhr sowie bei den Einrückefahrten von 19:00 bis 20:00 Uhr QSV C. Für die Morgen- und Abendspitzenstunden (morgens 7:15 bis 8:45 Uhr bzw. abends 15:30 bis 17:45 Uhr) wirkt sich der Entfall eines Fahrstreifens nur durch moderat gestiegene Wartezeiten in der Westzufahrt aus, es sind weiterhin zwei Fahrstreifen vorhanden. Insgesamt wird die Verkehrsqualität weiterhin mit QSV C am Morgen und QSV D am Abend beurteilt und ist somit ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Zudem wird darauf hingewiesen, dass der FNP-Änderung, dem Umweltbericht und somit auch der Abwägung nur die im Rahmen des Verfahrens nach § 3 Abs. 2 BauGB ausgelegten Gutachten zu Grunde gelegt wurden (siehe Anlage 1, Seite 16-17, „Quellenverzeichnis“). Informationsmaterial der SWM und insbesondere die zitierte Tabelle sind uns nicht bekannt und dienen auch nicht als fachliche Grundlage dieser FNP-Änderung.</p>
----	-------	---------	--	--

			<p>Aussage, dass die Zulaufstrecke leistungsfähig sei, ist nicht belegt.</p> <p>Am schwerwiegendsten ist, dass, wie von [REDACTED] aufgezeigt wird, der Planfeststellungsantrag von einer weiter gegebenen Leistungsfähigkeit der Ständlerstraße als Zubringer ausgeht (Erläuterungsbericht S. 21). Dabei wird aber der Wegfall einer Fahrspur durch die neue Zulaufstrecke nicht berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit kann aber nicht gleich bleiben, wenn eine Fahrspur wegfällt und durch die Zulaufstrecke ersetzt wird. [REDACTED] weist zu Recht darauf hin, dass in (außerhalb der Planunterlagen liegenden) Veröffentlichungen der Vorhabens-trägerin diese offensichtliche Problematik überdeckt wird, indem verschiedene Zeiträume verglichen werden:</p> <p>(... Tabelle)</p> <p>Die Tabelle soll wohl eine Verbesserung in Zukunft suggerieren. Sie ist aber nicht aussagekräftig, da ein Zustand in 2035 mit und ohne Zulaufstrecke vergleichen, wird, jedoch zu unterschiedlichen Tageszeiten. Für die künftig entstehende Überlastung der Ständlerstraße durch den Wegfall einer Fahrspur gilt das vorstehend ausgeführte: die Abwägung kann nicht fehlerfrei erfolgen, wenn dieser Aspekt nicht adressiert und gelöst wird.</p>	
47	M1001	Zusammenfassung	<p>E. Zusammenfassung</p> <p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bereits die Wahl des Gebietstypus (Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf) keine rechtliche Grundlage findet. Ferner liegt ein Verstoß gegen § 1 Abs.3 BauGB vor, nachdem eine umfassende notwendige Alternativprüfung bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht stattgefunden hat, welche aber Voraussetzung für eine Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB ist. Darüber hinaus liegen erhebliche unüberwindbare Abwägungsfehler im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB bzw. § 2 Abs. 3 BauGB vor, die letztendlich allesamt dazu führen, dass die derzeitige Planung aufzugeben ist. Namens im Auftrag der Einwendungsführer stellen wir daher den Antrag, die Änderung des Flächennutzungsplans Bereich VI/41</p>	Siehe vorherige Ausführungen unter Nrn. 1-46.

			Bahnlinie München Ost – Erweiterung Trambahn-Betriebshof unverzüglich aufzugeben.	
--	--	--	---	--