

**Bebauungsplan Nr. 2177**  
**Kapellenweg (südlich)**  
**Gleisanlage (südwestlich und westlich)**  
**Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und Nr. 10436/3 (Teilfläche),**  
**Gemarkung München, Sektion VI (nördlich)**  
**Implerstraße (östlich)**

-Satzungsbeschluss-

Stadtbezirk 06 – Sendling

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17537**

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.10.2025 (SB)**

Öffentliche Sitzung

### **Kurzübersicht**

zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Aufstellung eines Bebauungsplans für den im Betreff genannten Bereich Hier: Satzungsbeschluss
<b>Inhalt</b>	Darstellung der Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 2 BauGB), Entwurf Satzungstext und Begründung zum Bebauungsplan Nr. 2177.
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	-/-
<b>Klimaprüfung</b>	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja. Im Bebauungsplanverfahren wurden durch den Klimafahrplan und die Umweltprüfung die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt.

<b>Entscheidungsvorschlag</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Den Äußerungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter der diesbezüglichen Anlage 4 entsprochen werden.</li> <li>2. Der Bebauungsplan Nr. 2177 für den Bereich Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und Nr. 10436/3 (Teilfläche), Gemarkung München, Sektion VI (nördlich), Implersstraße (östlich) – Plan vom 10.07.2024 und Text wird gemäß § 10 BauGB als Satzung erlassen. Ihm wird die nachfolgende Begründung beigegeben.</li> <li>3. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.</li> </ol>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter</b>	Implersstraße, Bebauungsplan Nr. 2177, U9
<b>Ortsangabe</b>	Stadtbezirk 06 - Sendling

**Bebauungsplan Nr. 2177**

**Kapellenweg (südlich)  
Gleisanlage (südwestlich und westlich)  
Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und Nr. 10436/3 (Teilfläche),  
Gemarkung München, Sektion VI (nördlich)  
Implerstraße (östlich)**

-Satzungsbeschluss-

Stadtbezirk 06 – Sendling

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17537**

Anlagen:

1. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenze
2. Übersichtsplan Maßstab 1:5000
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)
4. Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB – Tabelle 1

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.10.2025  
(SB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vortrag der Referentin .....	2
II. Antrag der Referentin .....	3
III. Beschluss .....	18

## **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrats, da es sich um eine Angelegenheit der Bauleitplanung handelt.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 04.05.2022 beschlossen, für den Bereich zwischen Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), der Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und Nr. 10436/3 (Teilfläche), Gemarkung München, Sektion IV (nördlich), Implerstraße (östlich) (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06167) einen Bebauungsplan aufzustellen.

Für die Flurstücke Nrn. 10441/16 und 10442/5 der Gemarkung München, Sektion IV wurde zur Sicherung der Planung der künftigen U9 mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.05.2022, Vorlagen Nr. 20-26 / V 06167 (Bekanntgabe der Satzung im Amtsblatt Nr. 15 vom 30.05.2022) die Veränderungssperre Nr. 658 erlassen. Die derzeit geltende Sperre trat am 20.05.2025 in Kraft und endet am 19.05.2026.

Vortrag wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 4 ff.).

### **Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB**

Die im Amtsblatt Nr. 29 vom 21.10.2024 ursprünglich für den Zeitraum vom 30.10.2024 bis 02.12.2024 bekanntgemachte Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Entwurf des o.g. Bebauungsplanes wurde wiederholt und daher neu terminiert. Für den Bebauungsplan Nr. 2177 wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 20.11.2024 mit 20.12.2024 durchgeführt.

Die Beteiligungsunterlagen wurden auf der städtischen Beteiligungsplattform BOM (bauleitplanung.muenchen.de) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Zudem wurden die Beteiligungsunterlagen auf der Seite [www.muenchen.de/Auslegung](http://www.muenchen.de/Auslegung) und in Papierform im Auslegungsraum des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28b, 80331 München der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit können im Einzelnen aus der Tabelle Nr. 1, Anlage 4 entnommen werden.

### **Anhörung des Bezirksausschusses**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Der Bezirksausschuss des 06. Stadtbezirks hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Der Korreferent des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herr Stadtrat Paul Bickelbacher, und die zuständige Verwaltungsbeirätin Frau Stadträtin Simone Burger, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.



## **II. Antrag der Referentin**

1. Den Äußerungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter der diesbezüglichen Anlage 4 entsprochen werden.
2. Der Bebauungsplan Nr. 2177 für den Bereich Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und Nr. 10436/3 (Teilfläche), Gemarkung München, Sektion VI (nördlich), Implersstraße (östlich) – Plan vom 10.07.2024 und Text wird gemäß § 10 BauGB als Satzung erlassen. Ihm wird die nachfolgende Begründung beigegeben.
3. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **Entwurf Satzungstext**

Bebauungsplan Nr. 2177

Kapellenweg (südlich),  
Gleisanlage (südwestlich und westlich),  
Flurstücke 10436 (Teilfläche) und 10436/3 (Teilfläche)  
Gemarkung München Sektion VI (nördlich),  
Implerstraße (östlich)

Stadtbezirk 06 - Sendling

vom.....

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9, 10 Abs.1 und 13a des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der §§ 9 und 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 4 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

### **§ 1**

#### **Bebauungsplan**

(1) Für den Bereich Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), Flurstücke 10436 (Teilfläche) und 10436/3 (Teilfläche), Gemarkung München Sektion VI (nördlich), Implerstraße (östlich) wird ein Bebauungsplan als Satzung erlassen.

(2) Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 10.07.2024, angefertigt vom Kommunalreferat – GeodatenService München am ... und diesem Satzungstext.

### **§ 2**

#### **Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung**

Für den Umgriff des Bebauungsplans wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, als „Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen“, festgesetzt.

### **§ 3**

#### **In-Kraft-Treten**

Der Bebauungsplan Nr. 2177 tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

**Begründung des Bebauungsplanentwurfs Nr. 2177**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
1. Planungsanlass und Verfahrensart	6
1.1. Planungsanlass	6
1.2. Verfahrensart	8
2. Ausgangssituation	9
2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse	9
2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	9
2.2.1. Nutzungen und baulicher Bestand	9
2.2.2. Stadt- und Landschaftsbild	10
2.2.3. Natur und Landschaft	10
2.2.4. Verkehrliche Erschließung	10
2.2.5. Denkmalschutz	11
2.2.6. Vorbelastungen	12
2.3. Planerische Ausgangslage	13
2.4. Rechtliche Ausgangslage	14
3. Planungsziele	14
4. Planungskonzept	15
5. Kosten und Risiken des Bebauungsplanverfahrens	16
5.1. Grundsätze der Entschädigung	16
5.2. Vorliegender Sachverhalt	17
6. Sozialgerechte Bodennutzung	17

## **1. Planungsanlass und Verfahrensart**

### **1.1. Planungsanlass**

Die weiterhin wachsenden Fahrgastzahlen sowie unter anderem die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke werden insbesondere im innerstädtischen U-Bahn-Bereich zu erheblichen Steigerungen des Fahrgastaufkommens führen. Die geplante U9 erzielt die zwingend erforderlichen Entlastungen der bestehenden U-Bahn-Strecken in Nord-Süd-Richtung sowie der Innenstadtbahnhöfe. Sie ist Voraussetzung für weitere Verbesserungen des Angebotes in Form von Taktverdichtungen und Streckenerweiterungen und damit für die Zukunftsfähigkeit des Münchner ÖPNV-Systems.

Der Stadtrat erkannte mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.01.2018, "Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes - Bekenntnisbeschluss für die Entlastungsspanne U9 sowie dafür erforderliche Vorhaltemaßnahmen für einen zusätzlichen U-Bahnhof am Hauptbahnhof" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10475) die Notwendigkeit der Entlastungsspanne U9 an. Darauf basierend wurde die Stadtwerke München GmbH (SWM) zusammen mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, gemeinsam eine Organisationsstruktur für die Planung der Gesamtstrecke der U9 Entlastungsspanne zu entwickeln sowie die U9 Entlastungsspanne im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München in die Kategorie "Planung / im Bau" aufzunehmen.

In einem weiteren Beschluss vom 23.10.2019, "Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes - Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die U9 Entlastungsspanne" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15457), wurde dem Bau von Vorhaltemaßnahmen für den U-Bahnhof der U9 am Hauptbahnhof und den Planungskosten für die Vorplanung der Gesamtstrecke der U9 zugestimmt. Ferner wurde die SWM ermächtigt, die Vorplanung für die Gesamtstrecke der U9 durchzuführen.

Mit dem Beschluss des Stadtrates am 30.11.2022 zur „Vorhaltemaßnahme U9 Entlastungsspanne“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08143) stimmte der Stadtrat den zusätzlichen Mitteln zur Umsetzung der U9 Vorhaltemaßnahme (VHM) am Hauptbahnhof zu. Damit wird das Verfahren weiterverfolgt. Dazu wurde die SWM durch das Baureferat beauftragt, die im Rahmen der baulichen Umsetzung der VHM notwendigen Aufgaben in enger Abstimmung mit den städtischen Referaten wahrzunehmen. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm wurde für den Neubau U9 VHM und die Vorplanung des U9 Gesamtvorhabens angepasst. Das Baureferat und die SWM wurden gebeten, gemeinsam und in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat sowie der Stadtkämmerei, die Verhandlungen über die Entwürfe diverser Vereinbarungen über die Finanzierung der Zusammenhangsmaßnahmen mit der Deutschen Bahn (DB) und dem Freistaat Bayern fortzuführen.

Die bereits vorliegende vertiefte Machbarkeitsstudie der U9 Entlastungsspanne sieht vor, die sehr eng zusammenliegenden U-Bahnhöfe „Implerstraße“ und „Poccistraße“ zu einem gemeinsamen Bahnhof „Implerstraße-Poccistraße“ (Arbeitstitel IP/PC) zusammenzufassen, diesen als Neubau zu errichten und in das U-Bahnnetz einzubinden. Hierdurch kann auch die direkte Anbindung an den künftigen Regionalzughalt der Deutschen Bahn an der Poccistraße ermöglicht werden.

Dieser Neubau des U-Bahnhofs IP/PC soll in offener Bauweise hergestellt werden. Die Herstellung des geplanten U-Bahnhofs erfolgt frühestens ab den 2030er Jahren.

Die Erforderlichkeit eines U-Bahnhofneubaus und dessen Lage wurde auf Basis von Machbarkeitsstudien untersucht. Dabei wurden verschiedene Aspekte und Randbedingungen berücksichtigt, wie zum Beispiel:

- die übergeordneten Planungsziele der Gesamtstrecke (insbesondere der zweite U-Bahnhof an der Theresienwiese sowie eine Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr);
- die verkehrliche Erschließung der geplanten neuen Siedlungsgebiete im Norden und Nordosten der Landeshauptstadt München (das vorhandene Bestandsnetz der U-Bahn München lässt keine weitere Kapazitätssteigerung zu);
- der Eingriff in die vorhandene Bebauung (in Bezug auf die Auswirkungen der gesamten Streckenführung) sowie der unterirdischen Infrastruktur (einschließlich Tiefenlage der Untergeschosse bzw. U-Bahnrohren);
- die Vorgaben der Richtlinien für die Trassierung der Münchner U-Bahn;
- die Vorgaben hinsichtlich maximal möglicher Abstände zwischen U-Bahnhöfen für die künftige Realisierbarkeit eines Zwei-Minuten-Takts im Münchner U-Bahnnetz;
- eine möglichst optimale Erreichbarkeit für die umliegenden Wohnviertel (Verkehrswirksamkeit);
- die Verknüpfung der U9 mit den Bestandslinien;
- der Zustand der Bausubstanz der vorhandenen Bahnhöfe.

Im Rahmen der vertieften Machbarkeitsstudien zur U9 wurden im Bereich der Implerstraße und Poccistraße verschiedene großräumige Alternativen untersucht. Folgende Gründe führten – im Einklang mit den Planungszielen des Projekts – zur aktuell vorliegenden Lösung:

- die größte Entlastungswirkung im Bereich der Innenstadtbahnhöfe und -strecken entsteht bei einem Streckenverlauf der U9 Entlastungsspanne zwischen Implerstraße und Münchner Freiheit. Damit können die Linien U3 und U6 vollständig entzerrt werden.
- der größte verkehrliche Nutzen durch die U9 entsteht durch eine Führung über den Hauptbahnhof und den damit verbundenen neuen Umsteige- und Wegebeziehungen.
- weitere Planungsziele sind ein 2. Bahnhof an der Theresienwiese und eine Verknüpfung zum Regionalverkehr am neuen Regionalzughalt Poccistraße.
- die Anbindung an die südlich weiterführenden Bestandsstrecken der U3 Brudermühlstraße und U6 Harras müssen jeweils gewährleistet sein.
- während der Bauzeit der U9 sollte die bestehende U3/U6 Strecke möglichst in Betrieb bleiben.

Unter Berücksichtigung der zuvor erläuterten Randbedingungen und Planungsziele ergibt sich für den neuen Bahnhof eine Lage zwischen den bestehenden Bahnhöfen Implerstraße und Poccistraße. Wie bereits aus der Begründung des Bebauungsplans ersichtlich ist (vgl. Begründung Bebauungsplan Nr. 2177, S. 5/6), hängt die Lage des Bahnhofs von verschiedenen Aspekten und Randbedingungen ab. Folgende Varianten wurden hierzu untersucht:

- Varianten westlich Bestandsstrecke:  
Im Bereich der Implerstraße wurden Varianten westlich der Bestandsstrecke untersucht. Aufgrund der Zwangspunkte in der Trassierung müssten hier die Gleise nebeneinander angeordnet werden und nicht übereinander wie bei der aktuellen Variante. Es müssten somit einige Wohngebäude abgebrochen werden und auch die Verbindung zum Regionalzughalt kann nicht realisiert werden.
- Variante Ausbau bestehender Bahnhof Implerstraße:  
Darüber hinaus wurde der Ausbau des bestehenden Bahnhofs Implerstraße untersucht. Die zusätzlichen Gleise müssten in bzw. unter die parallel verlaufenden Straßen angeordnet werden. Dies hätte lange Umsteigewege zwischen den U-Bahnlinien und zum Regionalzughalt zur Folge, was wiederum den verkehrlichen Nutzen (Akzeptanz der Fahrgäste) deutlich reduziert. Ebenso ist bei dieser Variante während der Bauzeit eine lange Sperrung der bestehenden Strecken unvermeidlich.

- Varianten östlich der Bahnstrecke:  
Die Variante östlich der Bestandsstrecke im Bereich des B-Plans 2177 hat sich insgesamt als die Lösung mit den meisten Vorteilen bezogen auf die zuvor beschriebenen Planungsziele und Randbedingungen erwiesen. Diese Variante hat den höchsten verkehrlichen Nutzen aufgrund der kürzesten Umsteigebeziehungen innerhalb der U-Bahnlinien und zum Regionalverkehr. Die bestehende U3/U6 Strecke kann während der Bauzeit in Betrieb bleiben. Außerdem ist der Eingriff in die umliegende Bebauung deutlich geringer einzustufen als bei allen anderen Lösungen.

Im Rahmen der Vorplanung erfolgt eine detaillierte Variantenuntersuchung zum Bahnhof, um die Eingriffe insgesamt zu minimieren. Zur Lage des Bahnhofs gibt es jedoch aufgrund der vorstehend genannten Rahmenbedingungen und Anforderungen – bis auf einen Spielraum von einigen Metern – keine Alternativen.

Anstoß zur vorliegenden Planung war ein Bauantrag auf einem Grundstück, das für die U9 Entlastungsspanne eine Schlüsselfunktion einnimmt. Am 03.03.2022 wurde seitens des privaten Eigentümers ein Bauantrag für einen Neubau mit Tiefgarage in der Implerstraße 17 (Flurstücke Nrn. 10441/16, 10442/5 der Gemarkung München, Sektion IV) gestellt. Der geplante U-Bahnhof IP/PC wäre mit der Verwirklichung des gestellten Bauantrags nicht vereinbar gewesen. Sollte das U-Bahnhofsbauplanwerk nicht an dem dafür vorgesehenen Standort umgesetzt werden können, wäre in Folge die Realisierbarkeit des Gesamtprojekts „U9 Entlastungsspanne“ gefährdet. Es wurde daher vom Stadtrat am 04.05.2022 ein Aufstellungsbeschluss mit Veränderungssperre beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06167). Der Bauantrag wurde von der Antragstellerin nach Erlass der Veränderungssperre zurückgezogen.

Die Landeshauptstadt München setzt planungssichernde Maßnahmen im Bereich des geplanten U-Bahnhofs ein und verfolgt im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens sowie im Vorfeld eines künftigen Planfeststellungsverfahrens die Absicht, die für diese verkehrlichen Zwecke erforderlichen Flächen vorzuhalten. Damit kann die Umsetzbarkeit der verkehrsplanerischen Ziele auf den betroffenen Grundstücken zukünftig ermöglicht und gesichert werden.

## **1.2. Verfahrensart**

Das Verfahren wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB ohne Umweltprüfung durchgeführt. Die gesetzlichen Voraussetzungen sind hierfür erfüllt.

Bei dem Vorhaben handelt es sich insbesondere um eine „andere Maßnahme der Innenentwicklung“. „Andere Maßnahmen der Innenentwicklung“ können auch die Überplanung von gewachsenen städtebaulichen Strukturen sein. Mit diesen Maßnahmen muss – um § 13 a BauGB anwenden zu können – der Zweck verfolgt werden, die vorhandenen städtebaulichen Strukturen bauplanungsrechtlich zu sichern (das ist hier nicht der Fall) oder für sie – ggf. in nur wenigen Beziehungen – die bauplanungsrechtlichen Zulässigkeitsregelungen zu ändern. Dazu kann die Änderung oder Beschränkung von Nutzungen zu rechnen sein. Der Gesetzgeber sieht als Bebauungspläne der Innenentwicklung Pläne an, die auch der Umnutzung von Flächen dienen können.

Nach der Begründung des Gesetzentwurfes zu §13a BauGB „zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte“, hat die Bundesregierung u. a. vorgesehen, dass zur Beschleunigung wichtiger Planungsvorhaben, vor allem auch von u. a. Infrastrukturausstattung, das Bau- und Planungsrecht für entsprechende Vorhaben zur Stärkung der Innenentwicklung vereinfacht und beschleunigt werden soll.

Bei der U9 Entlastungsspanne handelt es sich um die Vorbereitung einer notwendigen Anpassungsmaßnahme der Infrastrukturausstattung.

Es handelt sich um eine bereits genutzte, größtenteils versiegelte Fläche. Die ursprüngliche Nutzung wird beschränkt und die Fläche umgenutzt. Da es sich hier um Innenbereichsflächen handelt, die der Maßnahme „Umnutzung von Flächen“ unterliegen, handelt es sich vorliegend um eine „andere Maßnahme der Innenentwicklung“, welche im beschleunigten Verfahren durchgeführt werden kann.

## **2. Ausgangssituation**

### **2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse**

Das Planungsgebiet liegt im Stadtbezirk 06 – Sendling, ca. 3 km südwestlich des Stadtzentrums von München, südlich des Kapellenwegs, östlich der Implersstraße, südwestlich der Bahnlinie München Hauptbahnhof – Rosenheim und westlich der Gleisanlage, der so genannten „Gleisharfe“, am Großmarktgelände.

Das Planungsgebiet mit einer Fläche von rund 19.929 m<sup>2</sup> umfasst die Flurstücke der Gemarkung München, Sektion VI, mit den Nrn. 10441/16, 10441/18, 10441/19, 10440/4, 10440/5, 10440/0, 10441/14 (Teilbereich), 10442/0 (Teilbereich), 10442/4 (Teilbereich), 10442/5, 10436/0 (Teilbereich) und 10436/3 (Teilbereich).

Alle betroffenen Grundstücke befinden sich in Privateigentum.

### **2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse**

#### **2.2.1. Nutzungen und baulicher Bestand**

Die Bereiche nördlich und östlich des Planungsgebiets sind durch Bahnnutzungen geprägt. Im Norden verläuft die viel befahrene Bahntrasse München – Rosenheim/Weilheim und östlich liegen die sich auffächernden Gleise der sogenannten „Gleisharfe“ am Großmarktgelände, an der die Bauarbeiten für die Erstellung des Verladebahnhofs des Autoreisezugs begonnen haben.

Auf dem nördlichsten Grundstück des Planungsgebietes befinden sich im Umgriff zwei Bürogebäude südlich des Kapellenwegs mit fünf bis sechs Geschossen (Kapellenweg 4 und 6).

Im östlichen Bereich des Planungsgebietes bilden ein- bis zweigeschossige Gewerbebauten in Nord-Südrichtung den Abschluss zur „Gleisharfe“ (Implersstraße 9a und 17). Sie werden im Erdgeschoss überwiegend als Lebensmittelmärkte und im 1. Obergeschoss als Büros genutzt. Ihnen dient die große nicht überbaute, aber unterbaute Fläche in der Mitte des Viertels als Parkplatz mit darunterliegender Tiefgarage.

Im Südwesten des Planungsgebietes befindet sich eine eingeschossige Tankstelle mit Waschanlage (Implersstraße 21) und nördlich davon die Zufahrten zu den rückwärtigen Grundstücken.

Im südlichen Bereich verläuft der Umgriff nördlich eines ein- bis zweigeschossigen Gewerbebaus, in dem eine Werkstatt und ein Reifenhandel betrieben werden (Implersstraße 19) sowie einer Wohnbebauung mit vier bzw. sechs Geschossen (Implersstraße 23, 25 und 25a). Die Gebäude Implersstraße 19 sowie 23, 25 und 25a liegen außerhalb des Bebauungsplanumgriffs.

Die fünf bis sechsgeschossigen Gewerbe- und Bürobauten (Implersstraße 11-13), die derzeit als „Implershöfe“ für Büroflächen beworben werden, liegen außerhalb des Umgriffs und grenzen das gewerblich geprägte Planungsgebiet im Westen ab.

### **2.2.2. Stadt- und Landschaftsbild**

Im Gegensatz zur gegenüber liegenden Straßenseite (Implerstraße westlich), wo gründerzeitliche Altbauten mit Sattel- und Mansarddächern eines der typischen Untersendlinger Wohnviertel mit Lochfassaden bilden, weisen die moderneren Gewerbebauten auf der östlichen Implerstraße Flachdächer und gebänderte Fassaden auf. Diese großflächige, geschlossene Bebauung mit Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden steht hier der durch Pavillonabstände aufgelockerten Blockrandbebauung der homogenen und eher kleinteiligen Wohnbebauung der westlichen Implerstraße gegenüber. Hinter dieser östlichen Bebauung der Implerstraße erstreckt sich das Planungsgebiet bis zu den Gleisen im Osten. Das Areal erhält durch die ein- bis zweigeschossige geschlossene Bebauung entlang der Gleisanlage einen hofartigen Charakter, dessen weiträumiger Innenbereich großflächig versiegelt ist und nur durch einzelne Vegetationsbereiche mit Laubbaumbestand und Strauchaufwuchs im Parkplatzbereich aufgelockert wird.

### **2.2.3. Natur und Landschaft**

Das Planungsgebiet liegt innerhalb des Geltungsbereichs der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München vom 18.01.2013. Naturschutzrechtliche Schutzgebiete und in der Stadtbiotopkartierung der Landeshauptstadt München erfasste Flächen sind in dem von der Planung betroffenen Bereich nicht vorhanden. Das Vorhandensein von gesetzlich geschützten Biotopen oder gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteilen ist in dem von der Planung betroffenen Bereich nicht bekannt. Es befinden sich strauchartige Gehölzstrukturen mit Einzelbäumen entlang der Parkplätze und an der südlichen Grundstücksgrenze von Fl. Nr. 10442/5. Es handelt sich vorwiegend um versiegelte Flächen. Die grünplanerischen Themen, einschließlich Vegetation und Naturhaushalt, werden nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, sondern zeitlich nachgelagert in daran anschließenden Fachplanungen und Verfahren (Planfeststellungsverfahren) vertiefend untersucht und bei Bedarf Maßnahmen ergriffen.

### **2.2.4. Verkehrliche Erschließung**

#### **Erschließung und ruhender Verkehr**

Im Kapellenweg befindet sich die Ein- und Ausfahrt zu einer Tiefgarage. Die oberirdischen Parkplätze sowie eine weitere Tiefgaragenzufahrt auf dem rückwärtigen Gelände des Planungsgebietes werden über zwei Zufahrten von der Implerstraße aus angebunden. Ferner erfolgt über diese Zufahrten auch die Anlieferung der hier angesiedelten Lebensmittelmärkte. Im Süden des Planungsgebietes besteht eine dritte Zufahrt von der Implerstraße u. a. zu einer Tankstelle und deren Waschhalle sowie zu einer außerhalb des Planungsumgriffs liegenden Werkstatt und einem Reifenhandel.

Das Planungsgebiet liegt im Parklizenzengebiet Untersendling.

#### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Das Planungsgebiet ist sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Es liegt aktuell im fußläufigen Einzugsbereich der U-Bahnhöfe Poccistraße (ca. 400 m) und Implerstraße (ca. 400 m) mit Halt der U-Bahn-Linien U3 (Fürstenried West – Moosach) und U6 (Großhadern – Garching). Darüber hinaus ergänzen mehrere Buslinien die ÖPNV-Erreichbarkeit: Das Planungsgebiet ist mit dem Bus an der Haltestelle Senserstraße (Linie 132) direkt erreichbar. Am U-Bahn-Halt Poccistraße besteht Anschluss an die Metrobuslinie 62 sowie zwei Nachtbuslinien (N40, N41).



Die Lindwurmstraße, welche sich in unmittelbarer Nähe nördlich des Planungsumgriffs befindet, ist im „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) als Tram-Neubaustrecke der Kategorie C eingestuft.

#### **Fuß- und Radverkehr**

Die Bahnlinie München Hauptbahnhof – Rosenheim hat eine trennende Wirkung, auch für den Fuß- und Radverkehr. Die Eisenbahnunterführung Lindwurmstraße liegt ca. 50 m nordwestlich vom Kapellenweg entfernt und bietet mit den beidseitigen Rad- und Gehwegen eine direkte Verbindung zur Innenstadt. Die nächstmögliche Querungsmöglichkeit befindet sich östlich bei der Unterführung Tumblingerstraße und kann über einen Umweg (via Kyrein-, Gotzinger-, Oberländer- und Thalkirchner Straße) in 750 m Entfernung erreicht werden.

Entlang der Implerstraße sind begleitende Fußwege sowie Radwege bzw. Radfahrstreifen vorhanden. Ein Planungsauftrag zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Implerstraße zwischen Lindwurm- und Brudermühlstraße im Zuge der Umsetzung des Radentscheids liegt bereits vor, siehe Beschluss der Vollversammlung „Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid: 3. und 4. Maßnahmenbündel“ vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01458).

Die Zuwegung von der Implerstraße zu den hinten liegenden Grundstücksteilen erfolgt über mehrere Ein- und Ausfahrten.

Der Kapellenweg ist mit beidseitigen Gehwegen ausgestattet.

Im Nordosten des Planungsgebietes läuft das Planfeststellungsverfahren für den Regionalzughalt Poccistraße, zu dessen Bahnsteigzugang eine unterirdische Anbindung an die U9 ermöglicht werden soll.

#### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Für den MIV ist das Planungsgebiet auf der Westseite über die Implerstraße erschlossen, die als Hauptverkehrsstraße (Funktion gemäß Verkehrsentwicklungsplan VEP 2006 „Sekundärnetz, örtliche Hauptverkehrsstraße“) eine direkte Anbindung an die Lindwurmstraße Richtung Innenstadt und stadtauswärts an den Mittleren Ring Höhe Brudermühlstraße darstellt. Auf der Nordseite ist das Planungsgebiet über den Kapellenweg an die Implerstraße und somit an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

### **2.2.5. Denkmalschutz**

Im Planungsgebiet selbst sind weder Einzeldenkmäler vorhanden noch ist das Areal Teil eines Ensembles.

Nördlich des Kapellenweges liegt das in der bayerischen Denkmalliste verzeichnete Objekt Implerstr. 1 (D-1-62-000-2884), ein zweigeschossiges Eisenbahndienstgebäude mit Walmdach (Baujahr 1870/80, später vereinfacht). Aus denkmalfachlicher Sicht wird auf die Nähe zu o.g. Objekt sowie die Schutzbestimmungen des BayDSchG (insbes. Art. 4 sowie Art. 6, insbes. Abs. 1) hingewiesen. Eine Beeinträchtigung des Baudenkmals gem. Art. 6 Abs. 1 BayDSchG ist nach derzeitigem Kenntnisstand durch die Maßnahme nicht zu erwarten, da das ehem. Eisenbahndienstgebäude als Zweckbau industrieller Prägung, nicht durch Maßnahmen in seinem Umfeld, insbesondere die vorgesehene Flächensicherung, optisch beeinträchtigt werden kann.

#### **Bodendenkmalpflegerische Belange**

In unmittelbarer Nähe zu oben genanntem Planungsgebiet befinden sich folgende Bodendenkmäler:

D-1-7835-0425	Körpergräber der frühen Bronzezeit und
D-1-7835-0003	Reihengräberfeld des frühen Mittelalters. Reihengräberfelder

können eine beträchtliche Ausdehnung erreichen.

Auch die zu diesen Bestattungsplätzen gehörenden Siedlungen sind derzeit nicht bekannt. Deshalb werden im Bereich des Bebauungsplanes weitere Bodendenkmäler vermutet. Da im vorliegenden Bebauungsplan die reine Flächensicherung erreicht werden soll, sind keine Festsetzungen im Hinblick auf mögliche Bodendenkmäler erforderlich. Auf der Grundlage dieses Bebauungsplans erfolgt kein Eingriff in den Boden.

## **2.2.6. Vorbelastungen**

### **Altlasten**

Im Planungsgebiet gibt es konkrete Hinweise auf altlastenrelevante Vornutzung (Autoverwertungsbetrieb mit Eigenverbrauchstankstelle, Kohlehandlung, Werkstätten, Gleisanlagen, Metallgroßhandlung, Schrottplatz).

Auffüllböden mit Mächtigkeiten bis 3,5 - 4 m weisen teilweise erhöhte Gehalte an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) sowie zum Teil geringfügig erhöhte Schadstoffgehalte an polychlorierten Biphenylen (PCB) und teilweise erhöhte Belastung mit Schwermetallen auf. In Bereichen von Baumaßnahmen wurden die belasteten Böden vollständig entfernt und ihrem Verunreinigungsgrad entsprechend fachgerecht entsorgt.

Die übrigen belasteten Böden können im Untergrund verbleiben und sind in möglichen nachfolgenden Verfahren entsprechend ihrer planerischen Erfordernis zu behandeln.

Die Behandlung der Altlasten wird nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, sondern zeitlich nachgelagert in daran anschließenden Fachplanungen und Verfahren (Planfeststellungsverfahren) vertiefend untersucht und bei Bedarf Maßnahmen ergriffen.

### **Kampfmittel**

Das Luftbild 1945 zeigt im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 2177 eindeutig erkennbare Kriegsschäden in Form zerstörter Gebäude auf den heutigen Flurstücken 10436/0, 10441/14, 10442/0, 10442/4 und 10442/5 der Sektion VI. Auch das Umfeld ist von zahlreichen Kriegseinwirkungen und Gebäudeschäden gekennzeichnet. Dies spiegelt die Angriffe auf die nahegelegene Infrastruktur um den ehemaligen Südbahnhof und die Großmarkthalle wider, welche insbesondere im November 1944 stattfanden.

Hieraus resultiert für das Areal des Bebauungsplans Nr. 2177 ein begründeter Anfangsverdacht auf das Vorliegen von blindgegangener Abwurfmunition im Untergrund, dessen Erkundung bezüglich der tatsächlichen Situation mit geeigneten technischen Verfahren nach dem Stand der Technik erforderlich ist. Insbesondere die auch heute noch bestehenden, z.T. versiegelten Freiflächen sowie der Bereich der eingeschossigen Halle im Osten des Geländes, sind aufgrund der vermutlich frostfreien Gründung von nur etwa einem Meter unter der Geländeoberkante als potenziell belastet einzustufen. Diese Maßnahme ist hinsichtlich der Kosten und des Mehraufwandes bedingt durch die gute technische Bewältigbarkeit jedoch als verhältnismäßig einzustufen. Eine Beeinträchtigung der zukünftigen Nutzung ist auf Grund des Kampfmittelverdachts nicht gegeben.

### **U-Bahn Bestand**

Im Bereich des U-Bahn-Bauwerkes des Streckenabschnitts Implersstraße-Poccistraße der Linie U 3/6 können sich noch im Baugrund verbliebene Rückverankerungen der

damaligen Baugrubensicherung befinden. Sie können, falls erforderlich, ausgebaut werden.  
Lärmemissionen und Erschütterungen sind nicht auszuschließen.

### **Abwasserkanäle, Kanalschutzzonen bzw. Leitungsrechtsflächen**

Im südlichen Bereich des Planungsumgriffs befindet sich ein öffentlicher Abwasserkanal der Münchner Stadtentwässerung, der im Westen an der Zufahrt Implerstraße in Ost-West-Richtung beginnend bogenförmig in süd-östlicher Richtung abbiegend verläuft.

Der städtische Betonkanal (mit dem Sonderprofil S 3200/2029) tangiert mit seiner Kanalschutzzone, ca. 7 m beiderseits ab Kanalachse, den südlichen Teil des Planungsgebiets im Bereich von Privatgrund.

Dieser über 100 Jahre alte Betonkanal besitzt eine übergeordnete hydraulische Netzfunktion (Regenauslasskanal) und kann grundsätzlich nicht verlegt werden. Im Zuge der Errichtung des Verkehrsbauwerks U9-Bahnhof IP/PC würde längerfristig (> 5 Jahre) eine bauliche Anpassung notwendig.

Die Behandlung der Abwasserkanäle, Kanalschutzzonen bzw. Leitungsrechtsflächen wird nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, sondern zeitlich nachgelagert in daran anschließenden Fachplanungen und Verfahren (Planfeststellungsverfahren) vertiefend untersucht und bei Bedarf Maßnahmen ergriffen.

Auf dem Flurstück 10442/5 befindet sich eine nicht-aktive Grundwassermessstelle der Münchener Stadtentwässerung. Die Grundwassermessstelle NS 767 befindet sich derzeit in keinem Messprogramm. Bei einer Veränderung oder einem Rückbau der Grundwassermessstelle ist die Münchener Stadtentwässerung (MSE-141 Geotechnik) zu kontaktieren.

## **2.3. Planerische Ausgangslage**

### **Regionalplanung**

Die Realisierung der U9 Entlastungsspanne zwischen Münchner Freiheit und Implerstraße wie auch die Einrichtung des Regionalzughalts Poccistraße sind als Ziele im Regionalplan der Region München festgelegt (vgl. RP 14-Ziele B III 2.4.2 und B III 2.2.10).

Es sind punktuelle Festlegungen für einen geplanten Bahnhof (Regionalzughalt Poccistraße) und eine Trassenfestlegung für eine U-Bahnstrecke Neubau (U9 Entlastungsspanne) dargestellt.

Die oben genannte Planung sowie der Bau der U9 unterstützen die genannten regionalplanerischen Ziele.

### **Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung**

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt im Umgriff des Bebauungsplans im nördlichen Abschnitt ein Kerngebiet (MK) und im südlichen Abschnitt ein Allgemeines Wohngebiet (WA) dar. Nördlich bis westlich an das Planungsgebiet angrenzend werden Flächen als Bahnanlagen (BAHN) abgebildet. Entlang der Bahntrasse befindet sich im nördlichen Teil des MK eine Übergeordnete Grünbeziehung. Es sind im gesamten Planungsgebiet Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung vorzusehen.

Das Verfahren wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB ohne Umweltprüfung durchgeführt. Der FNP wird im Zuge dieses Verfahrens zu einem späteren Zeitpunkt berichtigt.

### **Gewerbeflächenentwicklungsprogramm**

Der Beschluss zur Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms vom 15.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07490) stellt den gesamten nördlichen Teil des

Planungsgebietes als Büro und verdichtetes Gewerbe (B-Fläche) für ein erweitertes Nutzungsspektrum dar.

Zentrenkonzept/ Einzelhandel

Der Planungsumgriff liegt im Umgriff des Nahbereichszentrums Nr. 964 des Zentrenkonzepts der Landeshauptstadt München, das mit Beschluss des Stadtrats vom 20.03.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12932) fortgeschrieben wurde. Im Nahbereichszentrum befinden sich drei Lebensmittelmärkte mit mehr als 300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, wovon sich zwei im Planungsgebiet befinden (EDEKA und ALDI).

## **2.4. Rechtliche Ausgangslage**

### **Vorhandene Bebauungspläne**

Weder auf dem betroffenen Areal noch im unmittelbaren Umfeld sind qualifizierte Bebauungspläne vorhanden.

Im Planungsgebiet liegt ein übergeleitetes Bauliniengefüge in Form von Straßenbegrenzungs-, Baulinien und -grenzen vor. Das Planungsgebiet ist planungsrechtlich dem Innenbereich zuzuordnen und nach § 30 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 34 BauGB zu beurteilen.

### **Veränderungssperre**

Auf den Grundstücken Fl. Nr. 10441/16 und 10442/5 wurde im Zuge des Aufstellungsbeschlusses die Veränderungssperre Nr. 658 erlassen, Beschluss des Stadtrates vom 04.05.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06167). Sie wurde mit Beschluss vom 10.04.2024 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 12186) um ein Jahr verlängert und mit Beschluss vom 02.04.2025 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 15936) um ein weiteres Jahr.

### **Tangierende Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren**

Außerhalb des Umgriffs, aber in unmittelbarer Nähe laufen folgende Verfahren:

Nördlich:

Planfeststellung gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) mit Beschluss vom 28.02.2023: Lindwurmstraße Eisenbahnüberführung

Nordöstlich:

Planfeststellung nach § 18 AEG für das Bauvorhaben "Regionalzughalt Poccistraße, Neubau eines Mittelbahnsteigs einschl. Gleisanpassungen"

Östlich:

Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 AEG, "PFA 3 Ost der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Bereich westliches Isarufer bis Bft Mü Leuchtenbergring)"

## **3. Planungsziele**

Ziel der Planung ist es, im engen innerstädtischen Bereich Flächen für die Großbaustelle der U9 zu sichern, die für die Weiterentwicklung des Personennahverkehrs eine entscheidende Rolle spielt. Dabei erfolgt kein Eingriff in die derzeit zulässig ausgeübten Nutzungen. Es soll eine Sicherung der Fläche für die künftige Planfeststellung erfolgen. Die von der Landeshauptstadt München beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepte und von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planungen sind zu berücksichtigen. Dazu zählen u. a. die strategischen Leitlinien der Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“, die Nahverkehrsplanung, Planungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Beschlüsse zur Verkehrswende sowie zur Klimaneutralität bis 2035. Wichtiger Bestandteil dieser auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklungen

ist die Planung der U9, deren Realisierung nicht durch private Bauvorhaben verhindert werden soll.

Der Betrieb der U9 hat nicht nur Effekte auf das innerstädtische Nahverkehrsnetz, sondern ist auch eine Grundvoraussetzung für eine Siedlungsentwicklung am Stadtrand. Hintergrund dieses Zusammenhangs sind die bereits ausgeschöpften Kapazitäten im innerstädtischen U-Bahnnetz und im Speziellen auf den Strecken der U2 (Feldmoching – Messestadt), U3 (Moosach – Fürstenried West) und U6 (Garching-Forschungszentrum – Klinikum Großhadern). Der Betrieb der U9 würde zu einer essenziellen Entlastung der U2, U3 und U6 führen. Die zusätzlichen Kapazitäten auf der Linie U2 sind Vorbedingung für eine Siedlungsentwicklung im Bereich Feldmoching und Ludwigsfeld, welche mit dem Beschluss zur Einleitung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00844) für den Bereich Feldmoching - Ludwigsfeld vom 22.07.2020 als stadtentwicklungsplanerisches Ziel der Landeshauptstadt München festgelegt wurde. Diese Entwicklung ist mit 900 ha die größte Siedlungsentwicklung Münchens, die einer leistungsstarken Anbindung bedarf.

Die vorliegende Planung soll eine planungsrechtliche Sicherung der Fläche für die Ermöglichung des zu planenden U-Bahnhofs Implerstraße/Poccistraße (IP/PC) der U-Bahnlinie U9 im Vorgriff eines später anschließenden Planfeststellungsverfahrens schaffen.

Die städtebaulichen Ziele sind:

- Sicherung der Flächen des Standorts für den unterirdischen U-Bahnhof IP/PC einschließlich von Nebenflächen und oberirdischen Erschließungsflächen sowie Baustelleneinrichtungsflächen
- Förderung einer umweltgerechten und energieeffizienten Erschließung des Planungsgebietes durch ein effektives und zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept basierend auf dem Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, neue bzw. alternative Mobilitätsangebote)
- Ermöglichung einer attraktiven Anbindung des neuen U-Bahnhalts an das übrige ÖV-Netz (z. B. städtische Buslinien, künftiger Regionalzughalt Poccistraße)
- Ermöglichung einer guten Zugänglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zum neuen ÖPNV-Haltepunkt sowie zu den bestehenden und geplanten weiteren Nutzungen und attraktive Vernetzung dieser Wege mit den bestehenden Fuß- und Radwegeverbindungen

Sollte das U-Bahnhofsbauwerk nicht an dieser Schlüsselposition umgesetzt werden können, ist die Realisierbarkeit des Gesamtprojekts „U9 Entlastungsspanne“ gefährdet. Dies widerspräche den Zielen der Raumplanung bzw. der Regionalplanung, denn hier wurde die U9 in Verbindung mit dem „Südbahnhof“ bereits dargestellt.

#### 4. Planungskonzept

##### **Festsetzung Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung**

Da in den dicht bebauten innerstädtischen Gebieten der Platz für die Schaffung zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum fehlt, sollen notwendigerweise neue U-Bahnlinien Abhilfe schaffen (da die alten derzeit an der Kapazitätsgrenze operieren). Das führt zu Taktverdichtungen, Steigerung der Netzstabilität und -flexibilität, Verringerung der Reisezeit und Streckenerweiterungen.

Die Festsetzung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ als Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen soll die Fläche für die Errichtung des großen Infrastrukturprojekts IP/PC von neuer Bebauung freihalten.

Die Fläche des Planungsgebiets entspricht dem Umriss der geplanten Baugrube des U-Bahn-Bauwerks IP/PC zuzüglich eines so genannten „Toleranzbereichs“. Darüber hinaus sind umfangreiche Baustelleneinrichtungsflächen in der zentralen Lage des U-Bahnhofs IP/PC notwendig.

Es handelt sich hier um ein technisch sehr anspruchsvolles, doppelstöckiges Bauwerk für zwei Fahrebenen und zusätzlichem Sperrengeschoss, welches nur in offener Bauweise mit Hilfe einer tiefen Baugrube in dieser Form umgesetzt werden kann. Die bautechnische Machbarkeit einer bergmännischen Herstellung ist gemäß aktuellem Planungsstand nicht möglich.

Der Standort am Kapellenweg/Implerstraße nimmt eine Schlüsselposition in der Gesamtplanung der „U9 Entlastungsspanne“ ein, die sich zwischen Münchner Freiheit über den Hauptbahnhof bis zur Implerstraße spannt, wo sie in das Bestandsschiennetz der U3/U6 „einfädelt“. Die Sicherung dieser Fläche ist erforderlich, um die Umsetzbarkeit des Gesamtprojektes „U9 Entlastungsspanne“ durch weitere Bautätigkeiten im Planungsumgriff nicht zu gefährden.

Für den U-Bahnhof Implerstraße/Poccistraße (IP/PC) wurde im Rahmen einer vertieften Machbarkeitsstudie eine detaillierte Lösung erarbeitet. Ziel der Lösung ist es, die sehr eng zusammenliegenden, bestehenden Bahnhöfe Implerstraße und Poccistraße zu einem gemeinsamen Bahnhof IP/PC zusammenzufassen und diesen als Neubau im Netz vorzusehen. Hierdurch soll zudem die Anbindung an einen neuen Regionalzughalt an der Poccistraße realisiert werden.

Eine detailliertere Überplanung der Flächen und mögliche künftige Bebaubarkeit kann vor einem erforderlichen Planfeststellungsverfahren für die „U9 Entlastungsspanne“ nicht erfolgen und wird daher mit diesem Bebauungsplan nicht verfolgt.

Berührungspunkte bei der Planung von U-Bahnbauwerk und möglicher privater Bebauung können im Vorfeld allgemein und erst im anschließenden Planfeststellungsverfahren konkret zwischen den Beteiligten geklärt werden.

Wegen der Sicherung der Flächen für die künftige U9-Planung ist ein Abbruch der bestehenden Gebäude nicht festgesetzt. Die bestehenden Gebäude können weiterhin genutzt und betrieben werden.

## **5. Kosten und Risiken des Bebauungsplanverfahrens**

### **5.1. Grundsätze der Entschädigung**

In § 42 BauGB ist geregelt, dass Eigentümer\*innen Entschädigungszahlungen für den Fall zustehen, wenn durch gemeindliche Planung die zulässige Nutzung eines Grundstücks aufgehoben oder geändert wird und dadurch eine nicht nur unwesentliche Wertminderung des Grundstücks eintritt.

Entschädigungszahlungen sind hier nicht auszuschließen, da durch die Aufstellung eines Bebauungsplans mit dem Ziel der Sicherung der Flächen des Standorts für den unterirdischen U-Bahnhof einschließlich von Nebenflächen und oberirdischen Erschließungsflächen sowie Baustelleneinrichtungsflächen und dem Erlass der Veränderungssperre Nr. 658 eine Wertminderung eintritt, die nicht nur unwesentlich ist.

Die Höhe der Entschädigungszahlung ist in § 42 Abs. 2 bis 7 BauGB geregelt. Das Gesetz unterscheidet dabei zwei Fälle. Im ersten Fall tritt die planbedingte Wertminderung innerhalb eines Zeitraums von sieben Jahren ein und im zweiten Fall nach Ablauf dieser 7-Jahresfrist.

Der Fristbeginn bestimmt sich im unbeplanten Innenbereich danach, wann das im Zeitpunkt der Überplanung bestehende Baurecht erstmals bestand.

Die Bestimmung des exakten Laufs der 7-Jahresfrist ist im unbeplanten Innenbereich mit Unwägbarkeiten verbunden. Die zulässige bauliche Nutzbarkeit eines Grundstücks hängt hier von dem durch die Umgebungsbebauung gezogenen Zulässigkeitsrahmen ab (§ 34 BauGB). Jede bauliche (auch genehmigungsfreie) Veränderung in der näheren Umgebung kann die zulässige bauliche Nutzbarkeit des zu betrachtenden Grundstücks potenziell beeinflussen und damit einen Neubeginn der 7-Jahresfrist auslösen. Um die 7-Jahresfrist annähernd bestimmen zu können, wäre also eine umfangreiche Untersuchung der tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten notwendig. Aber auch nach einer Bestandsaufnahme bleiben Unsicherheiten, da in diesem Falle nicht mit Sicherheit ermittelt werden kann, zu welchem genauen Zeitpunkt zulassungsprägende Bauten und Nebenanlagen tatsächlich fertiggestellt wurden. Auf den (aktenkundlichen und damit nachvollziehbaren) Zeitpunkt einer Genehmigung kommt es nämlich gerade nicht an.

Ist die 7-Jahresfrist noch nicht abgelaufen, wäre den betroffenen Eigentümer\*innen der Unterschied zwischen dem Wert des Grundstücks aufgrund der zulässigen Nutzung und seinem Wert, der sich infolge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2177 und dem Erlass der Veränderungssperre Nr. 658 ergibt, zu entschädigen.

Ist die 7-Jahresfrist verstrichen, bemisst sich die Höhe der Entschädigung nach dem Unterschied zwischen dem Wert des Grundstücks aufgrund der ausgeübten Nutzung und seinem Wert des nach Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2177 und dem Erlass der Veränderungssperre Nr. 658 künftig noch möglichen Baurechts.

Besonders ist § 42 Abs. 5 BauGB auf Grund der Veränderungssperre zu beachten. Nach dieser Vorschrift ist trotz des Verstreichens der 7-Jahresfrist die zulässige Nutzung zu entschädigen, wenn der Eigentümer innerhalb der 7-Jahresfrist ein Vorhaben auf Grund der Veränderungssperre nicht verwirklichen konnte. Diese Vorschrift gilt allerdings nicht pauschal, sondern setzt z. B. voraus, dass der/die Eigentümer\*in auch finanziell in der Lage gewesen wäre, das Vorhaben tatsächlich zu realisieren. Insofern bedarf es einer Einzelfallprüfung.

## **5.2. Vorliegender Sachverhalt**

Aktenkundlich und augenscheinlich (Luftbilddaufnahmen) gab es im Planungsumgriff, neben der hofseitigen Erweiterung eines Büro- und Geschäftsgebäudes mit Tiefgarage (genehmigt 26.07.2017) und anschließender Dachgeschossaufstockung auf dem Vordergebäude an der Implersstraße 11 (genehmigt 08.06.2020) in den letzten 7 Jahren keine weiteren größeren Baumaßnahmen. Bei dieser Erweiterung handelt es sich um einen 5-geschossigen ostseitigen Anbau in nahezu rechteckiger Grundform als Grenzbebauung im Süden, verbunden durch einen an den Bestand angrenzenden Verbindungsbau gleicher Wandhöhe.

Die bisherige Nutzung kann aus bestandsschutzrechtlichen Gründen weiterhin ausgeübt werden, aber wertsteigernde oder den Bau des U9-Bahnhofs verunmöglichende Baumaßnahmen werden durch die Planung ausgeschlossen.

Die rechtlichen Fragen zur konkreten Entschädigung können erst nach Inkrafttreten des Satzungsbeschlusses im Rahmen einer möglichen Forderung des/der Eigentümer\*in nach Entschädigung im Einzelfall geprüft und geklärt werden.

## **6. Sozialgerechte Bodennutzung**

Die Grundsätze der „Sozialgerechten Bodennutzung“ sind im vorliegenden Verfahren nicht anwendbar, da die Planung zu keiner Bodenwertsteigerung führt. Die Arbeitsgruppe Sozialgerechte Bodennutzung (AG SoBoN) hat sich am 06.04.2022 letztmalig mit der Planung befasst und der Planung zugestimmt.

**III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in  
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

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

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

**an das Direktorium – Dokumentationsstelle**  
**an das Direktorium - Rechtsabteilung**  
**an das Revisionsamt**  
**an die Stadtkämmerei**  
z. K.

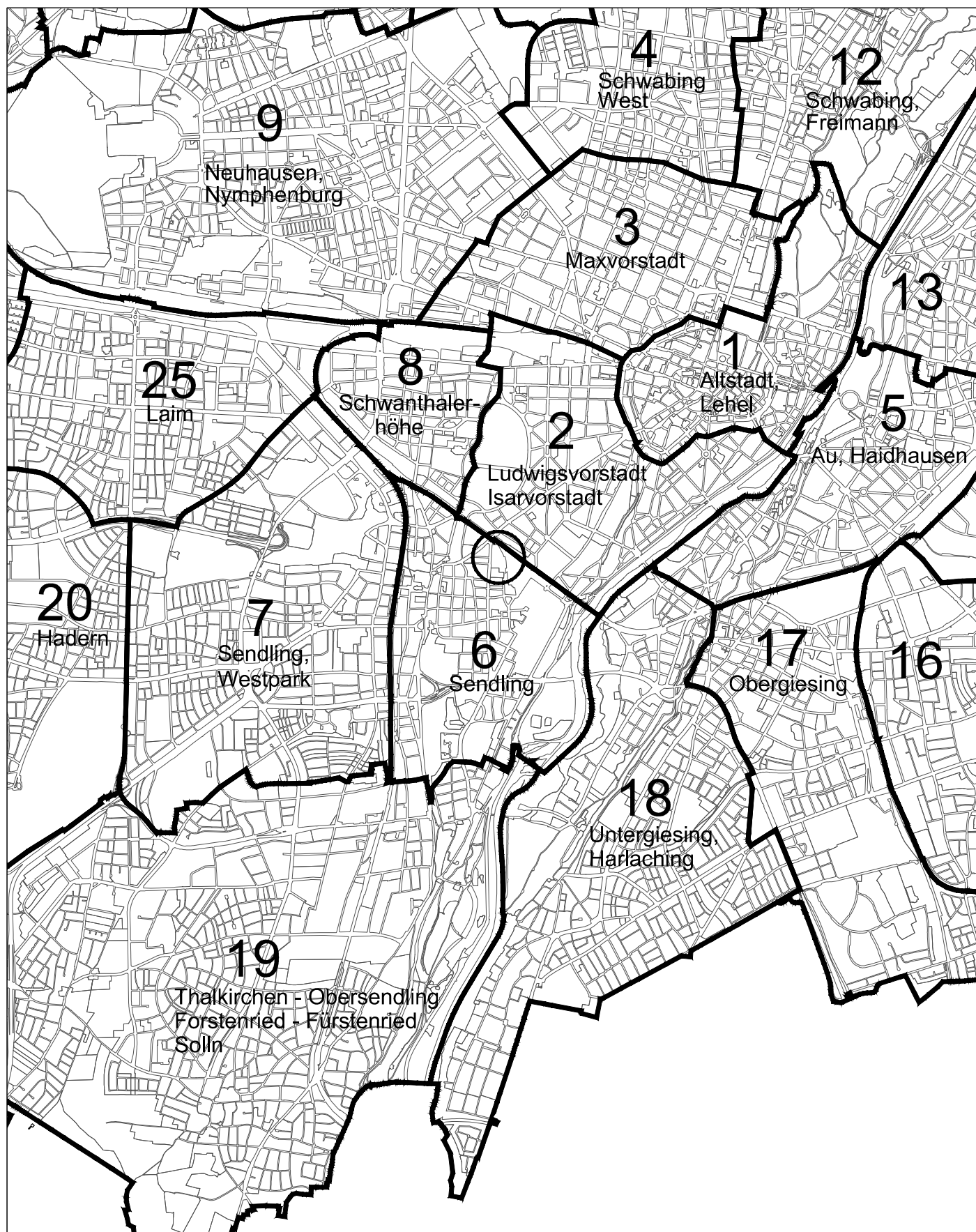


**V. Wv. Referat für Stadtplanung und Bauordnung PLAN-HAII-23V**

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 06
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Baureferat VR1
6. An das Baureferat – J – 112
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Gesundheitsreferat.
9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
10. An das Referat für Bildung und Sport
11. An das Mobilitätsreferat
12. An das Sozialreferat
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG3.
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/23T  
z. K.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/23V



© Landeshauptstadt München

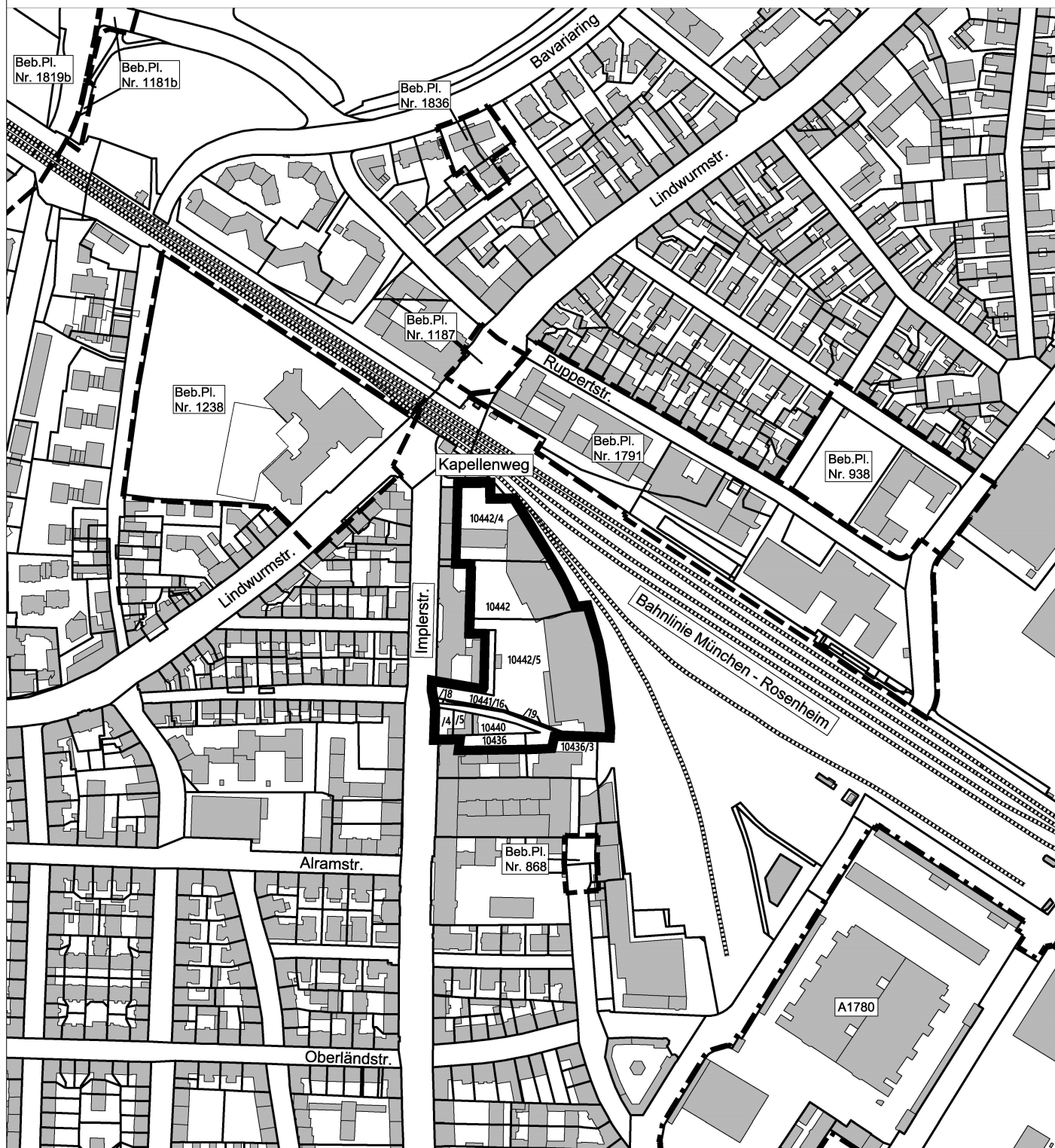
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung  
**Bezirksübersicht**



1:50000



Lage der beabsichtigten  
Überplanung



© Landeshauptstadt München

## Legende:

 Geltungsbereich des Beb.Pl.

Geltungsbereich bestehender  
Bebauungspläne:

 Rechtsverbindl. Beb.Pl.

 Aufstellungsbeschluss



M = 1 : 5000

0

250

## Übersichtsplan zum Bebauungsplan Nr. 2177

### Bereich:

Kapellenweg (südlich),  
Gleisanlage (südwestlich und westlich),  
Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und  
Nr. 10436/3 (Teilfläche) Gemarkung  
München Sektion VI (nördlich),  
Implerstraße (östlich)

-Sicherung der zweckbestimmten Fläche-

Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 23 P

am 27.09.2023



**Bebauungsplan Nr. 2177  
der Landeshauptstadt München**

Bereich:  
Kapellenweg (südlich)  
Gleisanlage (südwestlich und westlich),  
Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und  
Nr. 10436/3 (Teilfläche)  
Gemarkung München Sektion VI (nördlich),  
Implerstraße (östlich)

- Sicherung der zweckbestimmten Verkehrsfläche -

am 10.07.2024

gez.



 Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 23P  
HA II / 23V

131-2024  
10.07.2024

Quelle: KR-GSM-BO

nicht maßstabsgerechte Verkleinerung

## **Stellungnahmen zum Verfahren**

**Bebauungsplan Nr. 2177 - Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), Implersstraße (östlich), Stadtbezirk 6 - Sendling**

**Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB**

### **Tabelle 1**

Verfahrensträger: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
BOM-Nr. 1000		
Auswirkungen der Baugrube/Baustelle auf den Bestand	Wir besitzen eine 3-Zimmer-Wohnung in der Implerrstr. 25, die vermietet ist. Der Bebauungsplan schließt nun die Freiflächen direkt vor dem Hauseingang mit ein.  Müssen wir damit rechnen, dass die Baugrube bis in unser Grundstück reicht?  Mit welcher Belästigung ist für unsere Mieter zu rechnen bzgl. Lärm und Baustellenverkehr etc.? Eine offene Bauweise ist eine enorme Belastung für alle angrenzenden Wohnungen. Wie werden Nachteile (Minderung des Wertes der Wohnung bei Verkaufsabsicht und der Vermietbarkeit ausgeglichen?  Wie ist ohne EDEKA und ALDI die Nahversorgung dieses Stadtteils sichergestellt?  Zusätzlich sind wir sehr in Sorge um unser Eigentum, wenn direkt daneben diese enormen Erdbewegungen und Erschütterungen geplant sind. Wie ist das geplant bzgl. Beweissicherungsverfahren?  MfG [REDACTED]	Mit diesem Bebauungsplan erfolgt eine Flächensicherung, die für ein vorgesehene Planfeststellungsverfahren für die künftige U9 seitens der Stadtwerke München GmbH (SWM) benötigt wird. Der festgesetzte Umgriff des hier vorliegenden Bebauungsplanes erfolgte in Abstimmung mit der SWM auf Grundlage von Voruntersuchungen. Welche Flächen genau später für die Baustellengrube und welche für die Baustelleneinrichtungen mit Nebenflächen erforderlich sein werden, das betrifft auch den Bereich des genannten Vorgartens, wird erst das Planfeststellungsverfahren klären und dabei die Belange der angrenzenden Grundstückseigentümer berücksichtigen.  Alle technischen Fragen zur Großbaustelle samt Einrichtungsflächen, wie z.B. Lage des Bauwerks U-Bahnhof inklusive dessen Eingängen, Lärm, Baustellenverkehr, Grundwasserhaushalt, Beweissicherungsverfahren etc., werden ebenfalls im Zuge des anschließenden Planfeststellungsverfahrens geklärt.  Der Betrieb des Einzelhandels endet erst mit Baubeginn. Im Rahmen der Planfeststellung sind die erforderlichen Einschränkungen bzw. die Auflassung zu klären. Das Nahbereichszentrum wird zwar vorübergehend geschwächt werden, kann aber wieder angesiedelt werden. Zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens, spätestens aber bis Baubeginn soll gemeinsam eine Interimslösung für die Einzelhandelsbestriebe vorbereitet werden.
BOM-Nr. 1002		
	Sehr geehrte Damen und Herren,  in der obigen Angelegenheit vertreten wir, wie bereits mit Schreiben vom 30.05.2023 angezeigt, die [REDACTED] [REDACTED] mit Sitz in München, [REDACTED] [REDACTED] anwaltlich. Auf uns lautende Vollmacht fügen wir in der Anlage bei.	

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Namens und in Vollmacht unserer Mandantin machen wir folgende Einwendungen</p> <p>gegen den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 2177 (nachfolgend „Bebauungsplan“) geltend:</p> <p>I.</p> <p>Sachverhalt / Ausgangssituation</p> <p>1. Unsere Mandantin ist Eigentümerin des folgenden Grundbesitzes der Gemarkung München, Sektion VI:</p> <p>Flst. 10436/3</p> <p>Flst. 10440</p> <p>Flst. 10440/4</p> <p>Flst. 10440/5</p> <p>Flst. 10441/18</p> <p>Flst. 10441/19</p> <p>Alle vorgenannten Grundstücke befinden sich ganz bzw. teilweise (Flst. 10436/3) im Umgriff des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans.</p> <p>2. Unsere Mandantin hat wesentliche Teilflächen ihres vorgenannten Grundbesitzes langfristig an die Firmen [REDACTED] vermietet, die dort eine Tankstelle [REDACTED] bzw. einen Reifenhandel [REDACTED] betreiben. Die Mietverträge haben noch eine feste Laufzeit bis zum Jahr 2031 [REDACTED] i) bzw. 2030 [REDACTED].</p> <p>3. Die Landeshauptstadt plant dort die Festsetzung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“</p> <p>mit der näheren Beschreibung</p>	<p>Zu den einzelnen Einwendungen wird ab Punkt II. „Einwendungen“ seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung Stellung genommen.</p>


	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>„Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen“.</p> <p>Weitere Festsetzungen, etwa zur oberirdischen Überbauung des unterirdisch geplanten U-Bahnhofs, sind nicht vorgesehen.</p> <p>Ziel der Planung ist:</p> <p>„Die vorliegende Planung soll eine planungsrechtliche Sicherung der Fläche für die Ermöglichung des zu planenden U-Bahnhofs Implersstraße/Poc-cistraße (IP/PC) der U-Bahnlinie U9 im Vorgriff eines später anschließenden Planfeststellungsverfahrens schaffen.“</p> <p>(Bebauungsplanbegründung Seite 13)</p> <p>Es sollen private Bauvorhaben verhindert werden, die der künftigen Realisierung der U9 im Wege stehen könnten (Bebauungsplanbegründung Seite 12).</p> <p>Außer der Flächensicherung werden keine Planungsziele verfolgt, insbesondere heißt es auf Seite 14 der Begründung:</p> <p>„Eine detailliertere Überplanung der Flächen und mögliche künftige Bebaubarkeit kann vor einem erforderlichen Planfeststellungsverfahren für die „U9 Entlastungsspanne“ nicht erfolgen und wird daher mit diesem Bebauungsplan nicht verfolgt.“</p> <p>4. Ein Zeitplan für das Planfeststellungsverfahren für den U-Bahnbau steht noch nicht fest. Nach telefonischer Auskunft der Stadtplanung können bis zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, d. h. bis zu dessen Beginn, noch bis zu 10 Jahre vergehen und es steht derzeit noch überhaupt nicht fest, ob und in welchem Umfang Grundstücksflächen für den U-Bahnhof in Anspruch genommen müssen und ob es sich nur um eine bauzeitliche oder eine endgültige Inanspruchnahme handeln wird.</p>	
	<p>II.</p> <p>Einwendungen</p>	



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
<b>Anwendung § 13 a BauGB – „andere Maßnahme der Innenentwicklung“</b>	<p>1. Der Bebauungsplan soll im beschleunigten Verfahren nach §13a BauGB aufgestellt werden. Es liegen jedoch die Voraussetzungen für ein beschleunigtes Verfahren nicht vor. Insbesondere dient der Bebauungsplan entgegen der Meinung der Stadt nicht „anderen Maßnahmen der Innenentwicklung“</p> <p>„Andere Maßnahmen der Innenentwicklung“ sind alle Maßnahmen der Innenentwicklung, soweit sie nicht als Wiedernutzbarmachung oder Nachverdichtung zu beurteilen sind.</p> <p>(Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB § 13a Rn. 30)</p> <p>Unter Innenentwicklung versteht man Maßnahmen zur Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und Umbau vorhandener Ortsteile und gewachsener städtebaulicher Strukturen, die Wiedernutzbarmachung von brachgefallenen Flächen und Nachverdichtungen.</p> <p>(Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB § 13a Rn. 4)</p> <p>Vorliegend geht es der Stadt jedoch nicht um eine Entwicklung, sondern im Gegenteil um den Ausschluss einer solchen. Dieses Planungsziel fällt nicht unter § 13a BauGB.</p>	<p>Zu 1.</p> <p>Die Anwendung des § 13a BauGB für den vorliegenden Bebauungsplan ist als zulässig zu bewerten. Zwar zielt die Planung nicht primär auf eine bauliche Verdichtung oder Erweiterung ab, dennoch kann sie als "andere Maßnahme der Innenentwicklung" im Sinne des § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB eingestuft werden.</p> <p>Der Begriff der Innenentwicklung ist nicht zwingend auf erweiternde oder verdichtende Planungen beschränkt. Auch bestandssichernde oder nutzungsbeschränkende Planungen können unter bestimmten Voraussetzungen als Maßnahmen der Innenentwicklung gelten. Entscheidend ist, dass der Bebauungsplan dazu dient, der Inanspruchnahme des Außenbereichs entgegenzuwirken und vorhandene Potenziale im Innenbereich zu nutzen.</p> <p>Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Überplanung gewachsener städtebaulicher Strukturen, die darauf abzielt, die bauplanungsrechtlichen Zulässigkeitsregelungen zu ändern und bestimmte Nutzungen zu beschränken. Dies entspricht der Rechtsprechung des OVG Münster (Urt. v. 30.9.2014 – 2 D 89/13.NE und Urt. v. 18.2.2013 – 2 38/12.NE), wonach auch die Änderung oder Beschränkung von Nutzungen zu den "anderen Maßnahmen der Innenentwicklung" gerechnet werden kann, insbesondere wenn dies der Sicherung vorhandener städtebaulicher Strukturen dient.</p> <p>Die Planung zielt darauf ab, Flächen für ein bedeutendes Infrastrukturprojekt freizuhalten und eine unerwünschte bauliche Verdichtung zu verhindern. Diese Zielsetzung kann als Maßnahme zur Anpassung und zum Umbau vorhandener Ortsteile und gewachsener städtebaulicher Strukturen verstanden werden, was nach der Gesetzesbegründung zu § 13a BauGB ebenfalls unter den Begriff der Innenentwicklung fällt.</p> <p>Zudem dient der Bebauungsplan im weiteren Sinne einer Entwicklung, nämlich der zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Innenstadt. Die hier vorgesehene Beschränkung der baulichen Entwicklung auf den betroffenen Grundstücken ist lediglich Mittel zum Zweck dieser übergeordneten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		Der Gesetzgeber sieht, wie in der Begründung zum § 13a BauGB dargelegt, Bebauungspläne der Innenentwicklung auch als solche an, die der Umnutzung von Flächen dienen können. Die geplante Umnutzung der Fläche für einen U-Bahnhof entspricht dieser Intention.
<b>Nutzung und Vermietbarkeit der Grundstücke/Gebäude</b>	2. Durch den Bebauungsplan werden die Grundstücke unserer Mandantin auf unabsehbare Zeit von einer baulichen Entwicklung abgeschnitten. Die Mieter unserer Mandantin werden gehindert, sich bauliche Veränderungen oder Erweiterungen genehmigen zu lassen, die sie für zweckmäßig halten oder die erforderlich sind. Dies wird dazu führen, dass die Mieter die Mietverträge nicht über die vereinbarten Endtermine hinaus verlängern werden. Neue Nutzer werden dann nicht zu finden sein, weil die vorhandenen Baulichkeiten nicht mehr geändert werden dürfen. Dies wird für unsere Mandantin zu erheblichen finanziellen Nachteilen führen, die auf der Hand liegen, von der Stadt aber nicht berücksichtigt werden.	<p>Zu 2.</p> <p>Bis zum Baubeginn der U-Bahn bleibt die bestehende Nutzung der Gebäude weiterhin zulässig. Bauliche Veränderungen, insbesondere die Instandhaltung, nicht wertsteigernde Maßnahmen etc. sind im Einzelfall zu prüfen und ggf. mit den Planungen vereinbar.</p> <p>Hinsichtlich finanzieller Nachteile, die durch die Änderung des Bebauungsplans für die Grundstückseigentümer*innen entstehen können, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5. 1 "Grundsätze der Entschädigung" der Beschlussvorlage verwiesen.</p> <p>Insgesamt dient der Bebauungsplan der langfristigen Sicherung eines wichtigen Infrastrukturprojekts, das nicht nur lokale, sondern auch gesamtstädtische Interessen fördert. Die Planung des U-Bahnhofs ist entscheidend für die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs und die zukünftige Stadtentwicklung in München. Daher sind die vorgebrachten Bedenken im Lichte dieser übergeordneten Ziele zu gewichten.</p>
<b>Verhinderungs- und Negativplanung</b>	<p>3. Es handelt sich damit um eine reine Verhinderungs- und Negativplanung im Hinblick auf ein noch nicht einmal im Grundsatz feststehendes künftiges planfestzustellendes Vorhaben. Dieses Ziel des Bebauungsplans steht im Widerspruch zu § 28a Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Dort ist geregelt:</p> <p>(1) Sobald der Plan ausgelegt oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre) ...“</p>	<p>Zu 3.</p> <p>Es handelt sich vorliegend nicht um eine reine Verhinderungs- und Negativplanung. Der Bebauungsplan Nr. 2177 dient der planungsrechtlichen Sicherung der Flächen für den geplanten U-Bahnhof Implerstraße/Pocistraße (IP/PC) der U-Bahnlinie U9, was ein legitimes städtebauliches Ziel darstellt. Die U9 Entlastungsspanne ist von übergeordneter Bedeutung für die Stadtentwicklung und im Regionalplan der Region München als Ziel festgelegt (Regionalplanung (RP 14 B III 2.4.1 G)).</p> <p>Ein Widerspruch zu § 28a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) liegt nicht vor. Der Bebauungsplan und die darin enthaltenen Festsetzungen basieren auf § 9 BauGB und stehen in keinem rechtlichen Konflikt mit § 28a PBefG.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Die Wirkung der Veränderungssperre, die nach dem Gesetz erst mit der Auslegung des Planfeststellungsunterlagen eintritt, soll durch den Bebauungsplan um mindestens 10 Jahre vorgezogen werden. Ferner soll durch den Bebauungsplan die Entschädigungspflicht gemäß § 28a Abs. 2 PBefG für eine überlange (mehr als vierjährige Veränderungssperre) umgangen werden.</p>	<p>Die Gemeinde hat das Recht, städtebauliche Planungen auch im Vorgriff auf spätere Fachplanungen durchzuführen. Der Bebauungsplan zielt nicht darauf ab, die Wirkungen des § 28a PBefG vorzuziehen, sondern verfolgt eigenständige städtebauliche Ziele.</p> <p>Die Entschädigungspflicht gemäß § 28a Abs. 2 PBefG wird nicht umgangen. Der Bebauungsplan berührt nicht die Regelungen des PBefG zur Entschädigung. Vielmehr gelten die Entschädigungsregelungen des Baugesetzbuchs, insbesondere § 42 BauGB. Diese sehen vor, dass Eigentümer*innen Entschädigungszahlungen zustehen, wenn durch die Planung eine nicht nur unwesentliche Wertminderung des Grundstücks eintritt.</p> <p>Die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist ein angemessenes und verhältnismäßiges Mittel, um die Flächen für das wichtige Infrastrukturprojekt zu sichern. Die bestehenden Gebäude können weiterhin genutzt und betrieben werden, da kein Abbruch festgesetzt ist. Die Planung berücksichtigt somit auch die Interessen der Eigentümer*innen, indem sie die bisherige Nutzung nicht einschränkt.</p>
<b>Entschädigungsansprüche</b>	<p>4. Durch den Bebauungsplan sollen offenbar die enteignungsrechtlichen Entschädigungsansprüche unserer Mandantin im Hinblick auf das künftige Planfeststellungsverfahren klein gehalten werden. Nach allgemeinen enteignungsrechtlichen Grundsätzen bestimmt sich die Enteignungsentschädigung nach der Grundstückqualität, welche die betroffenen Flächen im Zeitpunkt der erstmaligen Auslegung der Unterlagen im Planfeststellungsverfahren haben. Ohne den Bebauungsplan hätten die Flächen unserer Mandantin die Qualität von Baugrundstücken mit einer erheblichen Baurechtsreserve nach § 34 BauGB. Mit dem Bebauungsplan wäre die Grundstückqualität nur noch die einer öffentlichen Verkehrsfläche ohne jedes Baurecht. Dies steht in Widerspruch zu enteignungsrechtlichen Grundsätzen und Art. 14 GG.</p>	<p>Zu 4.</p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 2177 dient nicht primär der Minimierung von Entschädigungsansprüchen, sondern der planungsrechtlichen Sicherung der Flächen für den geplanten U-Bahnhof Implerstraße/Poccistraße der U-Bahnlinie U9, einem Projekt von übergeordneter Bedeutung für die Stadtentwicklung. Die Stadt erkennt an, dass durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung eine nicht unwesentliche Wertminderung der Grundstücke eintreten kann. Entschädigungsansprüche werden gemäß § 42 BauGB unter Berücksichtigung der 7-Jahresfrist im Einzelfall geprüft, wobei die Komplexität der Fristbestimmung im unbeplanten Innenbereich beachtet wird. Die bestehende Nutzung der Gebäude bleibt weiterhin zulässig, da kein Abbruch festgesetzt ist. Die Planung erfolgt im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und unter Abwägung zwischen individuellen Eigentumsrechten und dem öffentlichen Interesse an der Realisierung dieses wichtigen Infrastrukturprojekts.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
<b>Fehlende städtebauliche Ziele; Widerspruch zu § 28a PBefG</b>	<p>5. Ergebnis</p> <p>Mit dem Bebauungsplanentwurf werden keine legitimen städtebaulichen Ziele verfolgt. Vielmehr liegt ein Widerspruch zu § 28a PBefG vor. Ein derartiger Bebauungsplan wäre rechtswidrig und nichtig.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p></p> <p>Rechtsanwalt</p>	<p>Zu 5. Ergebnis</p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 2177 verfolgt legitime städtebauliche Ziele, indem er die planungsrechtliche Sicherung der Flächen für den geplanten U-Bahnhof Implerstraße/Poccistraße (IP/PC) der U-Bahnlinie U9 gewährleistet. Diese Maßnahme ist von übergeordneter Bedeutung für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in München und unterstützt wichtige städtebauliche Ziele wie die Verkehrswende und die Klimaneutralität bis 2035. Ein Widerspruch zu § 28a PBefG liegt nicht vor, da der Bebauungsplan und die darin enthaltenen Festsetzungen auf § 9 BauGB basieren und in keinem rechtlichen Konflikt mit § 28a PBefG stehen. Die Gemeinde hat das Recht, städtebauliche Planungen auch im Vorgriff auf spätere Fachplanungen durchzuführen, um wichtige Infrastrukturprojekte zu ermöglichen und zu sichern. Der Bebauungsplan ist daher rechtmäßig und verfolgt ein legitimes öffentliches Interesse an der Realisierung dieses wichtigen Infrastrukturprojekts.</p>
<b>BOM-NR. 1003</b>		
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>in o.g. Verfahren möchten wir folgende Stellungnahme abgeben und bitten höflich um Berücksichtigung im weiteren Verfahren und Eingangsbestätigung.</p> <p>1. Anlass</p> <p>Laut Entwurf des Satzungstextes (§2) wird für den Umgriff des Bebauungsplans Nr. 2177 eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, als „Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen“, festgesetzt.</p> <p>Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich im Wesentlichen auf fehlende oberirdische Erschließungsflächen.</p>	

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>2. Gegenwärtige Situation</p> <p>Die [REDACTED] verfügt über eine größere zusammenhängende Grundstücksfläche an der Gotzinger Straße, nördlich der Oberländer- bzw. Thalkirchner Straße und östlich der Gotzinger Straße (u.a. Flurstücke 10428/5, 10429/2, /3, 10435/6, 10404/16, /28, /42, /43). Diese Fläche ist derzeit von eher einfachen gewerblichen Strukturen geprägt und bietet ein nicht unerhebliches städtebauliches Entwicklungs- und Nachverdichtungspotenzial für Wohn- und gewerbliche Nutzungen.</p> <p>Südlich der Thalkirchner Straße befindet sich weiterhin das Großmarktgelände, für das eine umfassende Neuentwicklung geplant wird und das ein noch größeres Entwicklungs- und Nachverdichtungspotenzial bietet.</p> <p>Die Gotzinger Straße endet derzeit nach Norden als Sackgasse, wobei sich die nördlichsten Flächen des Straßenraums in Privatbesitz befinden (Flurstück 10435 (Ostteil) und Flurstück 10429/3). Eine Verbindung nach Norden in Richtung Kapellenweg ist nur über Umwege über die Implerstraße gegeben</p>	
Keine fußläufige Verbindung des neuen U-Bahnhofs in Richtung Gotzinger Straße	<p>3. Aktuelle Planungssituation Bebauungsplan Nr. 2177</p> <p>Der Umgriff des Bebauungsplans Nr. 2177 bindet zunächst nach Westen in Richtung der Implerstraße und nach Norden in Richtung Lindwurmstraße an den städtischen Straßenraum an. Der künftige U-Bahnhof wird folglich aller Voraussicht nach über eine gute und unmittelbare Anbindung nach Westen an die Implerstraße (zumindest auf Höhe der Schmied-Kochel-Straße) und nach Norden an die Lindwurm- und Poccistraße (über Kapellenweg) verfügen. Mit Realisierung des geplanten Regionalbahnhalts kann darüber hinaus eine Anbindung nach Osten in Richtung Ruppertstraße bzw. Poccistraße erwartet werden.</p> <p>Eine Anbindung des neuen U-Bahnhofs nach Süden in Richtung der Gotzinger Straße ist in der aktuellen Planung nicht ersichtlich. Zwar beträgt die Entfernung in Luftlinie zwischen dem Nordende des Straßenraums der Gotzinger Straße und dem Planungsumgriff lediglich 40 m, jedoch verläuft</p>	<p>Zu 3.</p> <p>Das aktuell laufende Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 2177 plant nicht den künftigen U-Bahnhof und seine Zugänge. Mit dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren werden lediglich die Flächen gesichert, die für den Bau des U-Bahnhofs erforderlich sind. Dass eine möglichst direkte Zuwegung vom eigenen Grundstück zur künftigen U-Bahn gewünscht wird, ist nachvollziehbar, aber nicht Gegenstand des hier vorliegenden Bebauungsplanes. Eine ausreichende Erschließung des U-Bahnhofs von der Implerstraße aus ist gegeben.</p> <p>Im konkret geschilderten Fall obliegt es vielmehr der Einwenderin sich um eine Einigung mit der/dem Grundstücksbesitzer*in des Flurstückes 10436/3 über eine direkte Verbindung zu einigen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>sie über eine nicht bebaute Teilfläche des sich in Privatbesitz befindlichen Flurstücks 10436/3. Eine fußläufige Verbindung ist hier aktuell nicht gegeben, die Fläche des Planungsumgriffs für den o.g. Bebauungsplan kann – wie schon in der gegenwärtigen Situation – nur über Umwege über die Implerstraße erreicht werden.</p>	<p>Wie der künftige U-Bahnhof aussieht und wo welche Zugänge geplant sind, werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur U-Bahn geplant und festgelegt.</p>
<p><b>Fehlende Durchgängigkeit und längere Anbindung an die Gotzinger Straße</b></p>	<p>4. Problemstellung</p> <p>Zunächst ist festzustellen, dass die o.g. Grundstücksfläche der Aurelis Asset GmbH durch die Realisierung des neuen U-Bahnhofs hinsichtlich ihrer Lage zur nächsten U-Bahnhaltestelle nach aktueller Einschätzung schlechter gestellt sein könnte als im aktuellen Zustand. Hintergrund dieser Feststellung ist die Annahme, dass der gegenwärtige U-Bahnhof Implerstraße entfallen wird. Dieser ist in rund 250 m fußläufig in westlicher Richtung über die Kyrein- oder die Oberländer Straße erreichbar. Zum nächstgelegenen Eingang des neuen U-Bahnhofs Impler-/Poccistraße schätzen wir eine fußläufige Entfernung von – je nach genauer Situierung des nächsten Zugangs – über 450 m. Der Weg hierhin führt vsl. über die Kyreinstäße in westlicher, die Implerstraße in nördlicher und ggf. noch anschließend auf Höhe der Schmied-Kochel-Straße in östlicher Richtung.</p> <p>Im Allgemeinen ist die fehlende Durchgängigkeit bzw. Anbindung der Gotzinger Straße nach Norden auch derzeit schon eine städtebaulich wenig befriedigende Situation. Mit Realisierung des neuen U-Bahnhofs wird sich diese fehlende Durchgängigkeit für das ganze Einzugsgebiet an der Gotzinger Straße und der südlich anschließenden Thalkirchner Straße als nachteilig erweisen.</p> <p>Insbesondere aber mit der angestrebten Entwicklung und Nachverdichtung der Flächen an der Gotzinger Straße und darüber hinaus noch mehr mit der geplanten Neuentwicklung des Großmarktgeländes bietet sich die nördliche Gotzinger Straße als logische und direkte Verbindung der Entwicklungsflächen an den neuen U-Bahnhof an. Das Fehlen dieser Verbindung muss als äußerst störende Zäsur im städtischen Straßenraum</p>	<p>Zu 4.</p> <p>Der Weg von den genannten Grundstücken bis zum südwestlichen Zugang der künftigen U-Bahnstation wird im Vergleich zum derzeit nächsten (nord-östlichen) U-Bahnabgang Implerstraße zukünftig voraussichtlich um die Distanz von ca. 150 m länger sein.</p> <p>Insgesamt wird sich die Anbindung an den ÖPNV verbessern, da sich am künftigen U-Bahnhof 4 Linien (U3/U6, U9/U29) und ein Zugang zum Regionalzughalt befinden werden. Damit wird der Umweltverbund gestärkt und auch die Anbindung der genannten Grundstücke verbessert.</p> <p>Die im Einwand dargestellte fehlende Durchgängigkeit kann in diesem Verfahren nicht behandelt werden. Es handelt sich um eine reine Sicherung von Flächen für die Großbaustelle des Infrastrukturprojektes.</p> <p>Eine künftige Erreichbarkeit des neuen U-Bahnhofs von der Gotzinger Straße aus wird durchaus als sinnvoll gesehen, auch im Hinblick auf die künftigen Entwicklungspotenziale. Die Anbindung an die Gotzinger Straße ist jedoch nicht für den U-Bahnhof selbst erforderlich. Denn dieser Bebauungsplan dient lediglich der Flächensicherung für die Baustelle des künftigen U-Bahnhofs. Erst mit der konkreten Planfeststellung können die konkreten Zugänge und Anbindungen geprüft und im Sinne einer optimalen Anbindung der umliegenden Quartiere geplant werden. Dabei ist unter anderem auch die Verfügbarkeit der Flächen zu berücksichtigen (Eigentumsverhältnisse, Nutzung etc.).</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	begriffen werden und stellt einen nicht unerheblichen Nachteil für alle Entwicklungsflächen im Bereich des Großmarktgeländes dar.	
<b>Vergrößerung des Planungsumgriffes zur besseren Erschließung der Gotzinger Straße</b>	<p>5. Forderung</p> <p>Die Landeshauptstadt München wird daher aufgefordert, eine direkte Verbindung zum nördlichen Endpunkt der Gotzinger Straße in die Planungsziele für die städtebauliche Entwicklung des neuen U-Bahnhofs an der Impler- und Poccistraße aufzunehmen. Die Verbindung soll im Mindesten für Fußgänger, bestenfalls für Fuß- und Radverkehr vorgesehen werden.</p> <p>Darüber hinaus wird die Stadtplanung gebeten, zu prüfen, ob der aktuelle Planungsumgriff für den Bebauungsplan Nr. 2177 in südlicher Richtung erweitert werden kann, um das nördliche Ende der Gotzinger Straße an den Umgriff anzubinden. Vorrangig betroffen wäre hiervon vsl. der östliche Teil des Flurstücks 10436/3, das in anderen Teilbereichen bereits im Umgriff enthalten ist. Weiterhin sollte geprüft werden, ob die Bahnfläche direkt östlich des vorgenannten Flurstücks (zwischen dem aktuellen Umgriff und dem Flurstück 10404/28) mit herangezogen werden muss.</p> <p>Wir sehen – wie oben bereits dargelegt – mit der geforderten Verbindung eine erhebliche Verbesserung der Anbindung großer potenzieller städtebaulicher Entwicklungsflächen an das ÖPNV-Netz und damit auch die Ziele der vom Stadtrat beschlossenen Verkehrswende unterstützt (bspw. Verschiebung des Modal Splits). Es geht damit eine deutliche und im allgemeinen Interesse liegende Qualitätssteigerung dieser künftig zu entwickelnden Flächen und des neuen U-Bahnhofs einher, einschließlich der größeren Akzeptanz dessen Planung und Realisierung in der Bevölkerung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Aurelis Asset GmbH, vertreten durch die Aurelis Real Estate Service GmbH</p>	<p>Zu 5.</p> <p>Die Landeshauptstadt München kann in diesem Bebauungsplanverfahren über diese, für die Baustelle benötigten Flächen hinaus, keine zusätzlichen Flächen für die südliche Zuwegung sichern. Weitere Festsetzungen können nicht erfolgen.</p> <p>Eine direkte Verbindung zur Gotzinger Straße kann erst mit einer späteren konkreten Planung auf Grundlage des U-Bahnhofs geprüft werden (Verfügbarkeit der Flächen zu berücksichtigen – Eigentumsverhältnisse, Nutzung etc.).</p> <p>Es bleibt darüber hinaus der hier Stellung nehmenden Partei unbenommen, das Wegerecht über die beiden privaten Grundstücke mit den jeweiligen Eigentümer*innen zu verhandeln, um sich einen Standortvorteil zu verschaffen.</p> <p>Darüber hinaus ist die Einbeziehung und Überplanung bahneigener Flurstücke mangels Planungshoheit rechtlich nicht möglich.</p> <p>Eine optimale Anbindung großer potentieller städtebaulicher Entwicklungsflächen an das ÖPNV-Netz liegt selbstverständlich im Interesse der Landeshauptstadt München. Diese Qualitätssteigerung kann aber, wie bereits beschrieben, nicht in diesem Verfahren vorangetrieben werden. Sie kann in einem weiteren späteren Verfahren aufgenommen werden.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
<b>BOM-Nr. 1004</b>		
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir vertreten die rechtlichen Interessen der [REDACTED] [REDACTED]. Eine auf uns lautende Vollmacht erhalten Sie in der Anlage.</p> <p>Namens und in Vollmacht unserer Mandantin geben wir zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 2177, der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB im Zeitraum vom 30.10.2024 bis 20.12.2024 öffentlich ausliegt, folgende</p> <p>STELLUNGNAHME ab:</p> <p>I.</p> <p>1. Unsere Mandantin ist eines der führenden Energieunternehmen in Deutschland, das unter den Marken [REDACTED] ein Netz von rund 500 Service-Stationen aufgebaut hat. Auf dem Grundstück Implerstraße 21, 81371 München, ist eine im Eigentum unserer Mandantin stehende [REDACTED] Service-Station mit Waschhalle errichtet, die von einem Pächter betrieben wird. Die Tankstelle befindet sich an einem profitablen Standort, der Absatz an Kraftstoffen beträgt mehr als 30 % einer Durchschnittstankstelle im Netz unserer Mandantin.</p> <p>2. Zur Errichtung und zum Betrieb dieser [REDACTED]</p> <p>Service-Station hat unsere Mandantin das Grundstück Implerstraße 21, 81371 München, bestehend aus den Flurstücken Flst. Nr. 10436/3, Flst. Nr. 10440, Flst. Nr. 10440/4, Flst. Nr. 10440/5, Flst. Nr. 10441/18 und Flst. Nr. 10441/19, Gemarkung München, Sektion VI, vom Grundstückseigentümer, der [REDACTED] Grundbesitz und [REDACTED] 81373 München, angemietet. Der zwischen den Parteien abgeschlossene Mietvertrag hat eine Festlaufzeit bis 31.08.2031 mit zwei Verlängerungsoptionen für unsere Mandantin um jeweils fünf Jahre.</p>	<p>Die unter II. (1.-5.) genannten Einwendungen werden untenstehend im Einzelnen ausführlich beschrieben und an diesen Stellen seitens der Verwaltung behandelt.</p>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>3. Mit Bescheid der Landeshauptstadt München vom 03.08.2017 wurde unserer Mandantin die Baugenehmigung für den Umbau der Tankstelle mit Waschhalle erteilt. Im Zuge der nachfolgenden Umbaumaßnahmen ist das ehemalige Tankstellengebäude zum Teil abgerissen und komplett entkernt worden. Anschließend wurde das Gebäude neu errichtet, ebenso eine neue Waschhalle. Die Tankanlage (Lagerbehälter, Rohrleitungen und Zapfanlagen), alle befestigten Flächen und die komplette Entwässerungsanlage wurden entfernt und nachfolgend neu errichtet, inklusive einer neuen Versickerungsanlage für das Regenwasser mit Rigolen. Außerdem wurde die Zufahrtstraße zum Nachbargrundstück, die von unserer Mandantin sowie der Firma [REDACTED] München Pkw gleichermaßen genutzt wird, durch unsere Mandantin erneuert. Die Kosten für den Komplettumbau beliefen sich auf [REDACTED] . €.</p> <p>4. Sämtliche vorgenannten von unserer Mandantin angemieteten Flurstücke liegen innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des im Entwurf vorliegenden Bebauungsplans Nr. 2177 der Landeshauptstadt München. Nach diesem ist geplant, im Bereich Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und Nr. 10436/3 (Teilfläche), Gemarkung München, Sektion VI (nördlich), Implersstraße (östlich), eine „Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen“ festzusetzen. Der Entwurf des Bebauungsplans liegt im Zeitraum vom 30.10.2024 bis 20.12.2024 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich aus.</p> <p>5. Der „Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung“ der Landeshauptstadt München mit Stand August 2020 stellt den nördlichen Bereich des Plangebiets als Kerngebiet (MK) im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 9 BauNVO dar, den südlichen Bereich als Allgemeines Wohngebiet (WA) im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO. In der Begründung des Bebauungsplans Nr. 2177 heißt es hierzu:</p> <p>„Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt im Umgriff des Bebauungsplans im nördlichen Abschnitt ein Kerngebiet (MK) und im südlichen Abschnitt ein Allgemeines Wohngebiet (WA) dar.</p>	

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Nördlich bis westlich an das Plangebiet angrenzend werden Flächen als Bahnanlagen (BAHN) abgebildet.“</p> <p>Obwohl der Flächennutzungsplan ausweislich seines Erläuterungsberichts „als Verkehrsflächen [...] die Flächen für Bahnanlagen dar[stellt]“, finden sich innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des geplanten Bebauungsplans keine Verkehrsflächen, sondern nur die vorstehend erläuterten Festsetzungen zur der Art der baulichen Nutzung.</p>	
<b>Voraussetzungen des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB</b>	<p>II.</p> <p>Würde der Bebauungsplan Nr. 2177, wie er derzeit im Entwurf vorliegt, unverändert in Kraft treten, so ist bereits heute absehbar, dass er sowohl an formellen als auch an materiellen Fehlern leiden wird, die zu seiner Unwirksamkeit führen. Wir regen daher an zu prüfen, ob es dieses Bebauungsplans, mit dem keine oder jedenfalls nicht im erforderlichen Maße städtebauliche Zwecke verfolgt werden, wirklich bedarf oder ob nicht ein anderes Instrumentarium bereitsteht, um die wirklichen Interessen der Landeshauptstadt München, die hinter dieser Bauleitplanung stehen, zu erreichen.</p> <p>1. Da die Voraussetzungen des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB nicht gegeben sind, wäre der Bebauungsplan Nr. 2177, sollte er in Kraft treten, formell fehlerhaft. Auf die formelle Fehlerhaftigkeit erlauben wir uns mit Nachdruck hinzuweisen, nachdem diese Thematik bereits Gegenstand einiger im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB eingereichten Stellungnahmen war, die Landeshauptstadt München diese jedoch nicht zum Anlass genommen hat, die gewählte Verfahrensart zu ändern, sondern nach wie vor auf dem Standpunkt steht, die Vorschrift des § 13a BauGB sei hier anwendbar.</p>	<p>Der Einwand, dass der Bebauungsplan möglicherweise nicht erforderlich ist und alternative Instrumentarien zur Erreichung der Ziele der Stadt in Betracht gezogen werden sollten, ist nachvollziehbar. Allerdings ist der Bebauungsplan Nr. 2177 ein notwendiges Instrument zur Sicherung der Flächen für den geplanten U-Bahnhof Implerstraße/Poccistraße (IP/PC) der U-Bahnlinie U9 (und dessen Großbaustelle in offener Bauweise). Diese Maßnahme ist von übergeordneter Bedeutung für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in München und unterstützt wichtige städtebauliche Ziele wie die Verkehrswende und die Klimaneutralität bis 2035.</p> <p>Alternative Instrumente wie städtebauliche Verträge oder andere planungsrechtliche Maßnahmen könnten theoretisch in Betracht gezogen werden, sind jedoch in diesem Fall nicht geeignet, da sie nicht die gleiche planungsrechtliche Sicherheit bieten wie ein Bebauungsplan. Der Bebauungsplan dient der langfristigen Sicherung der Flächen und verhindert, dass private Bauvorhaben die Realisierung des U-Bahnhofs gefährden. Die Stadt hat das Recht, städtebauliche Planungen auch im Vorgriff auf spätere Fachplanungen durchzuführen, um wichtige Infrastrukturprojekte zu ermöglichen und zu sichern.</p> <p>Die U9 Entlastungsspanne ist ein zentrales Projekt für die Zukunftsfähigkeit des Münchner ÖPNV-Systems und wurde bereits im Regionalplan der Region München als Ziel festgelegt. Die Sicherung der Fläche für den U-Bahnhof IP/PC ist entscheidend für die Umsetzung dieses Projekts und kann durch den Bebauungsplan effektiv gewährleistet werden.</p>

	<b>Äußerung im Verfahren</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
	<p>a. § 13a BauGB ermöglicht die Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren. Die durch das Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006 mit Wirkung vom 01.01.2007 eingeführte Vorschrift hat zum Ziel, dass die vorhandenen Potenziale durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen der Innenentwicklung besser ausgeschöpft werden, um die gezielte erstmalige Inanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke weiter zu verringern. Bebauungsplanverfahren der Innenentwicklung, mit denen dem bestehenden hohen Anpassungs- und Investitionsbedarf in den Bereichen Arbeitsplätze, Wohnbedarf und Infrastruktur entsprochen werden kann, sollen gegenüber solchen Bebauungsplanverfahren, die auf eine neue Inanspruchnahme von Flächen setzen, beschleunigt durchgeführt werden können (BT-Drs. 16/2496, S. 1, 9).</p> <p>b. Diese Zielsetzung verfehlt der Bebauungsplan Nr. 2177 mit seiner alleinigen Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung auf der Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB. Ausweislich der Begründung ist „Ziel der Planung [...], im engen innerstädtischen Bereich Flächen für die Großbaustelle der U9 zu sichern [...]. Es soll eine Sicherung der Fläche für die künftige Planfeststellung erfolgen.“ Alleiniges Planungsziel dieses Bebauungsplans ist nach dem ausdrücklich erklärten Willen der Landeshauptstadt München einzig und allein eine Freihaltung dieser Flächen für die Planung der U9, „deren Realisierung nicht durch private Bauvorhaben verhindert werden soll“. In klarem Gegensatz zu den Intentionen des Gesetzes verhindert ein solcher Bebauungsplan geradezu eine bauliche Entwicklung des Plangebiets während dieser Sicherungsphase für einen unabsehbaren Zeitraum. Von einer Innenentwicklung im Sinne des Gesetzes kann deshalb nicht die Rede sein, zumal dieser Bebauungsplan nach § 13a BauGB nicht, wie dies erforderlich wäre, die bauplanungsrechtliche Grundlage für die Maßnahmen der Innenentwicklung selbst schafft (BVerwG, Urteil vom 29.06.2021 – 4 C 6.19, juris Rn. 18), sondern es für die „künftige Bebaubarkeit“ daneben eines Planfeststellungsverfahrens für die U9 Entlastungsspanne zwingend bedarf. Ebenso wie ein Bebauungsplan, der einzig den Ausschluss des Einzelhandels im Plangebiet regelt, kein auf der Grundlage des § 13a BauGB zulässiger Bebauungsplan für eine andere Maßnahme der Innenentwicklung ist (BVerwG, Urteil vom</p>	<p>Zu a.</p> <p>Bezüglich des Verfahrens nach § 13a BauGB wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1002 verwiesen.</p> <p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass durch das Bebauungsplanverfahren der Innenentwicklung gerade dem hohen Anpassungs- und Investitionsbedarf in dem Bereich Infrastruktur entsprochen werden soll (so in BT-Drs. 16/2496, S. 1,9), da durch den Bebauungsplan Nr. 2177 die Fläche für die Errichtung eines neuen U-Bahnhofs gesichert werden soll und hierdurch die städtebauliche Entwicklung durch eine bessere Erschließung des gesamten Stadtgebietes gefördert werden soll.</p> <p>Zu b.</p> <p>Durch den Bebauungsplan soll die städtebauliche Entwicklung der Infrastruktur gesichert und nicht verhindert werden. Um von einer „Maßnahme der Innenentwicklung“ sprechen zu können, muss der Bebauungsplan die bauplanungsrechtliche Grundlage für die Maßnahmen der Innenentwicklung selbst schaffen. Es dürfen nach BVerwG, Urteil vom 29.06.2021 – 4 C 6.19, juris Rn. 18 die Ziele des Bebauungsplans nicht nur außerhalb des beplanten Gebietes erreicht werden. Durch den Bebauungsplan Nr. 2177 wird gerade auch im beplanten Bereich durch die Ermöglichung der zukünftigen Errichtung eines U-Bahnhofs die Infrastruktur ausgebaut und verbessert. Insbesondere sind städtebauliche Ziele der Planung auch die Förderung einer umweltgerechten und energieeffizienten Erschließung des Planungsgebietes und die Schaffung einer guten Zugänglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zum neuen ÖPNV-Haltepunkt sowie zu den bestehenden und geplanten weiteren Nutzungen und eine attraktive Vernetzung dieser Wege mit den bestehenden Fuß- und Radwegeverbindungen. Der Bebauungsplan schafft daher die bauplanungsrechtliche Grundlage für diese Maßnahme. Dass für diese Errichtung noch ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss, ist hierbei unschädlich.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	15.09.2022 – 4 C 5.21, juris Rn. 18), kann auch ein Bebauungsplan, der eine Fläche für eine zukünftige Planfeststellung nur absichert, ohne durch seine Festsetzungen selbst Baurecht zu schaffen, kein Bebauungsplan der Innenentwicklung sein.	Die städtebaulichen Ziele der Planung liegen positiv vor, es handelt sich bei diesem Bebauungsplan nicht um eine reine Ausschlussplanung, wie es in BVerwG, Urteil vom 15.09.2022 – 4 C 5.21 der Fall ist. Die oben genannten Ziele werden nicht nur außerhalb des Gebietes erreicht, sondern dienen gerade auch der besseren Erschließung des überplanten Gebietes.
<b>Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB</b>	<p>2. Nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Auch die Festsetzung einer Verkehrsfläche muss diesen Anforderungen genügen (Gierke, in: Brügemann, Baugesetzbuch, Stand: Juli 2024, § 9 Rn. 489). Das ist beim Bebauungsplan Nr. 2177 gerade nicht der Fall.</p> <p>a. Einleitend weisen wir darauf hin, nicht zu verkennen, dass es einer Kommune grundsätzlich gestattet ist, im Rahmen der Selbstverwaltung das Festsetzungsinstrumentarium des § 9 BauGB für eine eigene Verkehrspolitik zu nutzen und folglich nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB auch Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung für einen U-Bahnhof festsetzen darf, obwohl Betriebsanlagen für Straßenbahnen nach § 28 Abs. 1 PBefG einem Planfeststellungsvorbehalt unterliegen (BVerwG, Beschluss vom 26.01.2010 – 4 B 43/09, juris Rn. 6). In der Rechtsprechung werden hierfür aber gewisse Leitlinien vorgegeben, welche die hiesige Planung nicht einhält, was mit dem Erforderlichkeitsgebot nicht zu vereinbaren ist.</p>	<p>Zu 2.</p> <p>Die städtebauliche Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB bestimmt sich nach der Konzeption der jeweiligen Gemeinde. Es sind beispielsweise große städtebauliche Entwicklungen im Norden Münchens geplant. Um die Bewohner*innen der Landeshauptstadt München insbesondere am Stadtrand mit einem leistungsstarken ÖPNV-Angebot zu versorgen und auch an die Innenstadt anbinden zu können, ist die Planung der U9/29 unerlässlich.</p> <p>Zu a.</p> <p>Wenn ein städtebauliches Erfordernis für die Aufstellung eines Bebauungsplans besteht, sind die Gemeinden nicht gehindert, durch geeignete Festsetzungen der künftigen Fachplanung Rechnung zu tragen (vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger/Söfker/Wienhues BauGB § 9 Rn. 102a sowie Entscheidung im Straßenrecht: BVerwG, Beschluss vom 26.01.2010 – 4 B 43/09). Die Aufstellung des Bebauungsplans, welcher eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festsetzt, ist daher ein zulässiges und geeignetes Instrument zur Sicherung der Fläche. Gemäß BVerwG, Beschluss vom 26.01.2010 – 4 B 43/09 ist eine bauleitplanerische Freihaltung bestimmter Flächen von baulicher Nutzung für künftige verkehrliche Zwecke keine dem Fachplanungsvorbehalt unterfallende Planung. Das Fachplanungsprivileg des § 38 BauGB hindert eine Gemeinde daher nicht, eine derartige Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB zu treffen. Die städtebauliche Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB ist gegeben.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>b. Die Planung der Landeshauptstadt München genügt unter dem Gesichtspunkt der Realisierbarkeit nicht den Grundsätzen der Erforderlichkeit des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB. Die Erforderlichkeit der Festsetzung scheitert daran, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt völlig unbestimmt ist, ob und wann der U-Bahnhof Impler-/Poccistraße errichtet werden soll und welche Flächen hierfür tatsächlich in Anspruch genommen werden sollen und müssen. Dies gilt selbst unter der Prämisse, dass es sich bei § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB lediglich um eine „nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der &lt;gemeindlichen&gt; Planungshoheit“ handelt, dass es als „erforderlich“ ausreicht, wenn der Plan „vernünftigerweise geboten ist“, und dass schließlich die Erforderlichkeit ihren Anknüpfungspunkt in der „planerischen Konzeption der Gemeinde“ hat (zusammenfassend BVerwG, Urteil vom 22.01.1993 – 8 C 46.91, juris Rn. 21 m.w.N.). Mit dem Sinn der Bauleitplanung ist es indes nicht vereinbar, wenn sich die planende Gemeinde durch einen Bebauungsplan die konkrete Entscheidung für einen völlig unbestimmten Zeitraum offenhält (VGH München, Urteil vom 06.07.2005 – 2 N 02.1114, juris Rn. 18; OVG Lüneburg, Urteil vom 15.03.2001 – 1 K 2405/00, juris Rn. 10).</p>	<p>Zu b.</p> <p>Zum Erfordernis und dem politischen Willen der Umsetzung einer zukünftigen U-Bahnlinie U9 liegen mehrere Stadtratsbeschlüsse vor. Zuletzt wurden mit Beschluss des Stadtrates vom 30.11.2022 zur „Vorhaltemaßnahme U9 Entlastungsspanne“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 8143) die Mittel für den Bau der U9 Vorhaltemaßnahme am Hauptbahnhof freigegeben. Am 17.05.2024 erfolgte die Unterzeichnung von entsprechenden Verträgen mit der Deutschen Bahn und dem Freistaat Bayern über die Herstellung des U9 Vorhaltekörpers im Zuge des Projekt 2. S-Bahn Stammstrecke. Siehe hierzu auch Ziffer 1.1 der Begründung dieses Beschlusses. Das B-Plan Verfahren wurde erforderlich, da sich die Planungen speziell in diesem Bereich verfestigt haben und die Lage des Bahnhofs dadurch – bis auf einen Bereich von einigen Metern – nahezu fixiert ist. Aufgrund der hohen Wichtigkeit der Lage des Bahnhofs für das Gesamtprojekt ist daher eine Sicherung der Flächen mit einem Bebauungsplan im Umgriff der geplanten Baumaßnahmen notwendig. Ohne einen Bahnhof an diesem Standort ist die gesamte U9 nicht sinnvoll und unter Erfüllung der Planungsziele nicht realisierbar.</p> <p>Der politische Wille zum Bau des neuen U-Bahnhofes ist gegeben. Eine Mittelbereitstellung ist ebenfalls beschlossen worden. Außerdem ist das Planungsgebiet weitestgehend fixiert. Vorgesehen ist eine Herstellung des Bauwerks ab den 2030er Jahren. Es handelt sich hierbei nicht um einen völlig unbestimmten Zeitpunkt.</p> <p>Aufgrund dieser bereits durchgeführten Vorplanungen und Zielsetzungen ist das generelle Eintreten der Realisierung oder der Zeitpunkt des Baus des neuen U-Bahnhofes nicht völlig unbestimmt.</p>
<b>Kein Planfeststellungsersetzender Bebauungsplan</b>	<p>(1) Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein planfeststellungsersetzender Bebauungsplan, der die Trasse einer Landesstraße festsetzt, grundsätzlich nicht erforderlich im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB, wenn die Verwirklichung des Vorhabens innerhalb eines Zeitraums von etwa zehn Jahren nach Inkrafttreten des Plans ausgeschlossen erscheint (BVerwG, Beschluss vom 22.07.2010 – 4 B 22.10, juris Rn. 11). Ohne Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der Unterschied zwischen der Bebauungsplanung als Angebotsplanung und der Planfeststellung als</p>	<p>Zu (1)</p> <p>Es handelt sich im vorliegenden Fall nicht um einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan, sondern um einen Bebauungsplan, der der Flächensicherung dient.</p> <p>Die Flächensicherung ist insoweit erforderlich, als sie ein Erreichen des planerischen Ziels, den festgelegten U-Bahnhof zu realisieren, weiterhin</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Objektplanung, da für einen privaten Grundstückseigentümer die Festsetzung einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsfläche kein Angebot darstellt, weil er die vorgesehene Grundstücksnutzung in seiner Person nicht verwirklichen kann (OVG Münster, Urteil vom 19.05.2015 – 10 D 62/12.NE, juris Rn. 79). Gleiches gilt für die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für die künftige Einrichtung einer U-Bahn-Haltestelle, auf welche sich diese Grundsätze nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts übertragen lassen (BVerwG, Beschluss vom 26.01.2010 – 4 B 43.09, juris Rn. 11). Die 10-Jahres-Frist bildet hierbei keine strikte Grenze, sondern ist nur als Orientierungswert zu verstehen. An der Erforderlichkeit der Festsetzung fehlt es danach, wenn ihrer Verwirklichung für ungefähr die nächsten 10 Jahre rechtliche oder tatsächliche Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 18.03.2004 – 4 CN 4.03, juris Rn. 11). Maßgeblich hierfür sind die Umstände des Einzelfalls (BVerwG, Beschluss vom 26.01.2010 – 4 B 43.09, juris Rn. 13).</p> <p>Davon ist vorliegend auszugehen, wenn man berücksichtigt, dass erst im Februar 2024 mit den Vorplanungen des südlichen Streckenabschnitts begonnen wurde und allein für diesen ein Zeitraum von drei Jahren veranschlagt wird, zumal noch weitere umfangreiche Schritte zu folgen haben und nicht zuletzt der Plan auch noch festgestellt werden muss.</p> <p>„Im Februar 2024 begann die Vorplanung der U9 auf dem Südabschnitt zwischen Hauptbahnhof und dem Anschluss an die südlichen Streckenenden der heutigen U3 und U6. Für die Vorplanung des südlichen U9-Abschnitts sind ab 2024 etwa 3 Jahre vorgesehen.“</p> <p>Geplante Linie U9, abzurufen unter <a href="https://www.u-bahn-muenchen.de/ne/tz/u9/">https://www.u-bahn-muenchen.de/ne/tz/u9/</a>.</p> <p>Von entscheidender Bedeutung dürfte insoweit sein, dass selbst die plangebende Landeshauptstadt München – bei optimistischer Betrachtungsweise – mit einer Umsetzung erst im nächsten Jahrzehnt rechnet und dies in verschiedenen öffentlich zugänglichen Quellen auch entsprechend zum Ausdruck bringt:</p>	<p>ermöglicht, indem sie das Areal von weiterer Bebauung freihält, bis das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann. Mit dieser Flächensicherung und dem späteren Planfeststellungsverfahren werden rechtliche und tatsächliche Hindernisse rechtzeitig ausgeräumt.</p> <p>Die städtebauliche Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB liegt vor, wenn die Verwirklichung des Vorhabens innerhalb eines Zeitraums von etwa zehn Jahren nach Inkrafttreten des Plans ausgeschlossen erscheint (BVerwG, Beschluss vom 22.07.2010 – 4 B 22.10, juris Rn. 11). Hierbei handelt es sich nicht um eine strikte Grenze, der Zeitraum soll nur „in etwa“ 10 Jahre betragen. Es handelt sich daher nur um einen Orientierungswert. Es besteht ein gewisser Spielraum. Nachdem die Vorplanungen für das Projekt bereits durchgeführt werden und mit einem Baubeginn der U9 nach Auskunft der Stadtwerke München nach derzeitigem Planungsstand Anfang der 2030er Jahre zu rechnen ist, liegt die städtebauliche Erforderlichkeit des Bebauungsplans vor. Der Orientierungswert ist eingehalten.</p> <p>Nach BVerwG, Beschluss vom 08.09.1999 - 4 BN 14.99 kann eine bauleitplanerische Regelung erforderlich sein, die es der Gemeinde im Vorgriff auf künftige Entwicklungen ermöglichen soll, einer Bedarfslage gerecht zu werden, die sich zwar noch nicht konkret abzeichnet, aber bei vorausschauender Betrachtung in einem absehbaren Zeitraum erwartet werden kann. Auch dieses Urteil definiert keinen konkret fixierten Zeitraum, in dem das Vorhaben verwirklicht werden muss. Es muss sich noch nicht einmal konkret abzeichnen, der Zeitraum zur Verwirklichung des Vorhabens soll lediglich absehbar sein.</p> <p>Die Bedarfslage für das Bebauungsplanverfahren Nr. 2177 zeichnet sich bereits mehr als konkret ab und die Vorplanungen sind bereits im Gange. Die Zeit bis zur Verwirklichung des Vorhabens ist daher nicht unabsehbar.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>„Die Herstellung des geplanten U-Bahnhof erfolgt frühestens ab den 2030er Jahren.“</p> <p>Begründung, Seite 5, Hervorhebung durch die Unterzeichnerin.</p> <p>An anderer Stelle heißt es:</p> <p>„Der Bau der U9 kann aus heutiger Sicht in den 2030er-Jahren beginnen, sodass die neue U-Bahn ab Anfang der 2040er-Jahre in Betrieb gehen könnte.“</p> <p>U9: Unser Plan für München, abzurufen unter <a href="https://www.mvg.de/dam/jcr:598dfc06-f3df-47e6-a9f8-db653f8cc78a/U9_Flyer_2023.pdf">https://www.mvg.de/dam/jcr:598dfc06-f3df-47e6-a9f8-db653f8cc78a/U9_Flyer_2023.pdf</a>, Hervorhebung durch die Unterzeichnerin.</p> <p>Jeder im Baurecht Tätige weiß, dass zunächst ins Auge gefasste Zeithorizonte nur sehr selten zu halten sind und die Umsetzung von Vorhaben immer mehr Zeit in Anspruch nimmt, als zunächst prognostiziert. Dies gilt insbesondere bei der Umsetzung derartiger technisch und rechtlich komplexer Infrastrukturvorhaben.</p>	
<b>Unzureichende Planungstiefe</b>	<p>(2) Weiter ist zum heutigen Zeitpunkt völlig unklar, wie der U-Bahnhof Impler-/Puccistraße bemessen sein soll und welche Grundstücke für seine Umsetzung konkret benötigt werden. Derzeit findet erst die Vorplanung statt, bei welcher der Trassenverlauf im Detail geprüft wird und dessen Gegenstand die Bemessung der voraussichtlichen Dimensionierung der Bauwerke ist:</p> <p>„Es wird insbesondere die Vorzugsvariante der Trassierung im Detail geprüft. Bei Bedarf werden kleinräumige Varianten betrachtet. Auch die voraussichtliche Dimensionierung der Bauwerke wird bemessen.“</p> <p>Geplante Linie U9, abzurufen unter <a href="https://www.u-bahn-muenchen.de/netz/u9/">https://www.u-bahn-muenchen.de/netz/u9/</a>.</p> <p>Wenn also zum heutigen Zeitpunkt weder der Trassenverlauf noch die Dimensionierung der Bauwerke feststeht, so fragt man sich, wie es der</p>	<p>Zu (2)</p> <p>Da sich die Planungen speziell im Bereich des U-Bahnhofs IP/PC inzwischen verfestigt haben und die Lage des Bahnhofs dadurch – bis auf einen Bereich von einigen Metern – nahezu fixiert ist, konnte der Umgriff des Aufstellungsbeschlusses auf den nun vorliegenden Umgriff angepasst werden.</p> <p>Aufgrund der hohen Wichtigkeit der Lage des Bahnhofs für das Gesamtprojekt ist daher eine Sicherung der Flächen mit einem Bebauungsplan im Umgriff der geplanten Baumaßnahmen notwendig. Laut der Stadtwerke München ist ohne einen Bahnhof an diesem Standort die gesamte U9 nicht realisierbar.</p> <p>Die wesentlichen Planungsziele in Bezug auf den Standort des Bahnhofs Impler-/Puccistraße sind ein zweiter U-Bahnhof an der Theresienwiese sowie eine Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr (in diesem Fall</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	Landeshauptstadt München möglich war, den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans so abzugrenzen, wie dies in der Plankarte erfolgt ist.	durch eine unterirdische Fußwegverbindung zum geplanten und derzeit im Genehmigungsverfahren befindlichen Regionalzughalt Poccistraße). Weitere Zwangspunkte in der Lage ergeben sich durch die Anbindung eines ebenfalls geplanten 2. Bahnhofs an der Theresienwiese sowie die für den Betrieb erforderlichen Verbindungen an die bestehenden U-Bahn Strecken der U3 und U6. Alle Verbindungstrecken müssen unter Beachtung der Trassierungsvorschriften geplant werden.
<b>Finanzierung des Projektes</b>	<p>(3) Hinzu kommt, dass die Finanzierung des Projekts zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gesichert ist. Auch das Fehlen der benötigten Finanzmittel ist ein tatsächliches Hindernis, das der Verwirklichung einer Planung auf unabsehbare Zeit entgegenstehen und deshalb unter dem Gesichtspunkt der Erforderlichkeit ausschließt, dass der Plan wirksam in Kraft treten kann (OVG Münster, Urteil vom 19.05.2015 – 10 D 62/12.NE, juris Rn. 77; OVG Lüneburg, Urteil vom 15.04.2011 – 1 KN 356/07, juris Rn. 99).</p> <p>Presseberichten zufolge sollen die Gesamtkosten bei 4 Milliarden Euro liegen, wobei die Kosten in den nächsten Jahren noch steigen dürften und die Kämmerei der Stadt München bereits von einer zweistelligen Milliardensumme ausging, weshalb sie von dem Projekt auch abgeraten hatte:</p> <p>„Die Gesamtkosten sollen bei 4 Milliarden Euro liegen. Ob das Projekt gefördert wird, ist derzeit noch offen. Und dass die Kosten in den nächsten Jahren noch steigen, dürfte schon heute feststehen. Die Kämmerei hatte deshalb von dem Projekt schon abgeraten, da sie von einer 2-stelligen Milliardensumme für die U9 ausgeht.“</p> <p>Süddeutsche Zeitung, Nächster Schritt zur U9, 17.04.2024, abzurufen unter <a href="https://www.sueddeutsche.de/muenchen/u9-u-bahn-muenchen-swm-stadtrat-muenchen-zweite-stammstrecke-1.6561050">https://www.sueddeutsche.de/muenchen/u9-u-bahn-muenchen-swm-stadtrat-muenchen-zweite-stammstrecke-1.6561050</a>.</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist finanziell nicht in der Lage, die erforderlichen Mittel aufzubringen, sondern auf Zuschüsse und Finanzierungszusagen anderer Stellen angewiesen. In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es dazu:</p>	<p>Zu (3)</p> <p>Die Benennung der Gesamtkosten von derzeit 4 Milliarden EUR (Preisstand 2022) ist korrekt, ebenfalls, dass die Kämmerei eine kritische Stellungnahme zu den möglichen Kosten der U9 abgegeben hat. Beides war dem Stadtrat zum Beschluss vom 30.11.2022 über die 562 Mio. EUR + 100 Mio. EUR bekannt. Der Stadtrat hat damit ein deutliches Zeichen zur Kostentragung des Gesamtprojekts gesetzt. Im Übrigen ist zum jetzigen Zeitpunkt des Projekts aus planungsrechtlicher Sicht noch keine vollständige Finanzierung erforderlich. Rechtlich ist entscheidend, ob der Realisierung des Vorhabens – Stand jetzt – unüberwindbare Hindernisse wie z.B. die fehlende Finanzierung entgegenstehen. Dies ist nicht der Fall. Die Finanzierung ist aufgrund des frühen Planungsstadiums (der U9) noch nicht verbindlich geregelt, was jedoch bei solchen Verkehrsprojekten immer so ist. Sie ist aber auch nicht ausgeschlossen. Zum einen gibt es ein klares Commitment der Landeshauptstadt München, dass die U9 Entlastungsspanne weiterverfolgt werden soll, was bedeutet, dass aus städtebaulicher Sicht entsprechende Vorkehrungen zur Ermöglichung einer späteren Realisierung ergriffen werden können (und müssen). Zum anderen hat sich der Stadtrat mit großer Mehrheit für die Finanzierung der Vorhaltemaßnahme (VHM) entschieden und damit dokumentiert, dass er das Projekt U9 weiterverfolgt. Für die U9 Entlastungsspanne sollen Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG - Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) beantragt werden. Ein solcher Antrag kann erst zu einem späteren Zeitpunkt gestellt werden. Für den Förderantrag wird auch relevant sein, wie die Linienführung ist. Dies wiederum hängt auch davon ab, ob Standorte für mögliche Bahnhöfe planungsrechtlich gesichert werden können.</p>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>„Das Baureferat und die SWM wurden gebeten, gemeinsam und in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat sowie der Stadtkämmerei, die Verhandlungen über die Entwürfe diverser Vereinbarungen über die Finanzierung der Zusammenhangsmaßnahmen mit der Deutschen Bahn (DB) und dem Freistaat Bayern fortzuführen.“ Begründung, Seite 5.</p> <p>Zum gegenwärtigen Zeitpunkt fehlen der Landeshauptstadt München daher die zwingend benötigten Finanzmittel, weshalb es an anderer Stelle von offizieller Seite zutreffend heißt:          „Noch offen ist derzeit die Finanzierung.“          U9: Die Zukunft der Münchner U-Bahn, vgl.  <a href="https://www.mvg.de/projekte/u-bahn/u9-spange.html">https://www.mvg.de/projekte/u-bahn/u9-spange.html</a>.</p>	<p>Ein Fehlen der nötigen Finanzmittel ist daher im Ergebnis nicht gegeben und stellt kein tatsächliches Hindernis für die Planung dar. Der Stadtrat hat die Finanzierung des Projekts nicht ausgeschlossen.</p>
<b>Zusammenfassung (1)-(3)</b>	<p>(4) Zusammenfassend muss deshalb festgehalten werden, dass nicht nur unklar ist, ob mit einer Umsetzung des Projekts in den nächsten 10-15 Jahren gerechnet werden kann, was für die Erforderlichkeit des Bebauungsplans zwingende Voraussetzung ist. Daneben steht auch nicht fest, welche konkreten Grundstücke für die Umsetzung des neuen U-Bahnhofs Impler-/Puccistraße benötigt werden. Abgesehen davon ist wegen der bislang nicht gesicherten Finanzierung überhaupt unklar, ob die U9 Entlastungsspange überhaupt gebaut werden kann, da die Landeshauptstadt München die finanziellen Mittel hierfür jedenfalls alleine nicht aufbringen wird können, sondern insoweit auf Finanzierungszusagen sonstiger staatlicher Stellen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt allerdings noch nicht vorliegen, angewiesen ist.</p>	<p>Zu (4)</p> <p>Bezüglich der hier wiederholten Einwendungen von (1) bis (3) wird auf die jeweilige Begründung hierzu verwiesen.</p>
<b>Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan</b>	<p>3. Die Festsetzung von Verkehrsflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB muss aus den Darstellungen im Flächennutzungsplan nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB entwickelt sein (Gierke, in: Brügelmann, Baugesetzbuch, Stand: Juli 2024, § 9 Rn. 488). Da dies nicht der Fall ist, verstößt der Bebauungsplan Nr. 2177 gegen das Entwicklungsgebot.</p>	<p>Gemäß § 8 Abs. 3 BauGB kann mit der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung eines Bebauungsplanes gleichzeitig auch der Flächennutzungsplan (FNP) aufgestellt, geändert oder ergänzt werden.          Ferner kann gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB der Bebauungsplan, sofern eine Änderung des FNP erforderlich ist, auch vor dessen Änderung</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>a. Der Flächennutzungsplan stellt innerhalb des geplanten räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans nicht lediglich Flächen nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung, sogenannte Bauflächen im Sinne des § 5 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 BauNVO dar, sondern nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung, sogenannte Baugebiete im Sinne des § 5 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 2 BauGB, § 1 Abs. 2 BauNVO, wo der Entwicklungsspielraum naturgemäß bereits begrenzter ist (Gierke/Lenz, in: Brügelmann, BauGB, Stand: Juli 2024, § 8 Rn. 109). Zwar sind auch dort in aller Regel der Hauptnutzung dienende Festsetzungen beispielsweise von Verkehrsflächen zulässig, allerdings nur, soweit lediglich kleinere Teilbereiche für öffentliche Nutzungszwecke festgesetzt werden, die zwar die nach der Art der baulichen Nutzung zulässigen Anlagen an dieser Stelle ausschließen, aber dazu dienen, die damit verbundenen Folgewirkungen für Natur und Landschaft und die typische Infrastrukturversorgung sachgerecht zu bewältigen (Gierke/Lenz, in: Brügelmann, BauGB, Stand: Juli 2024, § 8 Rn. 110).</p> <p>b. Eine solche Situation liegt hier indes nicht vor. Es soll nicht lediglich ein kleiner Teilbereich mit der Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung überplant werden, vielmehr wird die Festsetzung für das Kerngebiet (MK) gegen die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung vollständig ausgetauscht. Von einer Entwicklung dahingehend, dass durch diese Festsetzung die zugrundeliegenden Darstellungen des Flächennutzungsplans konkreter ausgestaltet und damit zugleich verdeutlicht werden, wie dies für das Entwicklungsgebot verlangt wird (BVerwG, Urteil vom 28.02.1975 – IV C 74.72, juris Leitsatz 1), kann daher keine Rede sein.</p> <p>c. Abgesehen davon handelt es sich bei dieser Verkehrsfläche nicht um eine örtliche, gebietsbezogene Verkehrsfläche, sondern der Festsetzung eines örtlichen Hauptverkehrszugs im Sinne des § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB (vgl. Gierke, in: Brügelmann, BauGB, Stand: Juli 2024, § 5 Rn. 308), welcher sich in der Darstellung des Verkehrskonzepts im Flächennutzungsplan niederschlagen müsste. Es handelt sich daher nicht um eine Abweichung, die sich aus dem Übergang in eine stärker konkretisierende</p>	<p>aufgestellt werden. Der FNP ist dann im Nachgang im Wege der Berichtigung anzupassen.</p> <p>Da es sich um einen Fall handelt, bei dem eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich ist, wird der Flächennutzungsplan angepasst.</p> <p>Mit der Berichtigung des FNP wird dem Entwicklungsgebot nach § 8 BauGB entsprochen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	Planungsstufe ergeben dürfte (OVG Lüneburg, Urteil vom 15.03.2001 – 1 K 2405/00, juris Rn. 12).	
<b>Abwägungsgebot</b>	<p>4. Bereits zum heutigen Zeitpunkt ist absehbar, dass der Bebauungsplan gegen das Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB verstoßen würde, sollte er wie bislang geplant in Kraft treten. Danach sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.</p> <p>a. Ausweislich der Begründung zum geplanten Bebauungsplan befinden sich alle betroffenen Grundstücke in Privateigentum. Gleichwohl hat die Landeshauptstadt München bislang darauf verzichtet, die privaten Belange der Grundstückseigentümer bzw. der Eigentümer von Gebäuden, wie beispielsweise unserer Mandantin, zu ermitteln und im Verhältnis zu den Zielsetzungen der Planung und den sonstigen zu beachtenden Belangen in einen angemessenen Ausgleich zu bringen.</p> <p>b. Weiter sind die Überlegungen zur Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans in keiner Weise nachvollziehbar. In der Begründung findet sich hierzu lediglich folgender Hinweis:</p> <p>„Die Fläche des Plangebiets entspricht dem Umriss der geplanten Baugrube des U-Bahn-Bauwerks IP/PC zuzüglich eines sogenannten „Toleranzbereichs“. Darüber hinaus sind umfangreiche Baustelleneinrichtungsflächen in der zentralen Lage des U-Bahnhofs IP/PC notwendig.“</p> <p>Das Planungsgebiet umfasst eine Fläche von rund 19.929 m². Würde die Grenze von 20.000 m² überschritten, wäre der Anwendungsbereich des § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB nicht mehr eröffnet. Hier drängt sich der Eindruck auf, als seien die fünf- bis sechsgeschossigen Gewerbe- und Bürobauten in der Implersstraße 11-13, sog. „Implerhöfe“, hauptsächlich aus dem Grund aus dem räumlichen Geltungsbereich herausgenommen worden, um diese Obergrenze einhalten zu können. Gegebenenfalls mag dafür auch eine Rolle gespielt haben, dass auch die Landeshauptstadt München dieses Gebäude nutzt, da sich dort die Räumlichkeiten des Kreisverwaltungsreferats finden. Nicht schlüssig ist jedenfalls, warum dieser Bereich aus dem Planbereich „herausgeschnitten“ wird, der südlich gelegene</p>	<p>Zu a.</p> <p>Die Ermittlung der privaten Belange erfolgte gemäß Baugesetzbuch in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB. Sie wurden zusammen mit den Belangen der Behörden und der Landeshauptstadt München gegeneinander und untereinander abgewogen. Das Ergebnis der Abwägung ist dieser Anlage der vorliegenden Beschlussvorlage zu entnehmen.</p> <p>Zu b.</p> <p>Nach aktueller Auskunft der Stadtwerke München hat sich die Trassierung in diesem Bereich verfestigt und ist - bis auf einen Bereich von einigen Metern – nahezu fixiert.</p> <p>Zwangspunkte in der Lage ergeben sich insbesondere durch die Anbindung eines ebenfalls geplanten 2. Bahnhofs an der Theresienwiese sowie die für den Betrieb erforderlichen Verbindungen an die bestehenden U-Bahn Strecken der U3 und U6. Alle Verbindungstrecken müssen unter Beachtung der Trassierungsvorschriften geplant werden.</p> <p>Weitere Zwangspunkte ergeben sich aus der geplanten direkten Verbindung zum Regionalzughalt Poccistraße der Deutschen Bahn.</p> <p>Die westlichen Bereiche wurden aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen, da zur Zeit des Aufstellungsbeschluss im Frühjahr 2022 vorsichtshalber ein größerer Bereich herangezogen wurde, welcher sich nachträglich als nicht notwendig erwies. Im südlichen Bereich</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Bereich, dessen Flurstücke unsere Mandantin angemietet hat und auf denen sich die in ihrem Eigentum stehende Tankstelle mit Waschhalle befindet, dem räumlichen Geltungsbereich hingegen wieder zugeschlagen wird, obwohl der künftige U-Bahnhof nach den Ausführungen in der Abwägungsdokumentation zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung noch nicht detailliert geplant ist.</p> <p>c. Bei der bauleitplanerischen Abwägung sind bei der Festsetzung von Verkehrsflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB insbesondere mögliche Planungsvarianten zu prüfen und Alternativen in den Blick zu nehmen (Gierke, in: Brügelmann, BauGB, Stand: Juli 2024, § 9 Rn. 492). Dies gilt grundsätzlich für jeden Bebauungsplan (Gierke, in: Brügelmann, BauGB, Stand: Juli 2024, § 2 Rn. 167), insbesondere aber für einen solchen, der öffentliche Verkehrsflächen festsetzt, die ins Auge gefassten Maßnahmen aber erst noch planfestgestellt werden müssen.</p> <p>Vor dem Hintergrund des Art. 14 Abs. 1 GG muss an dieser Stelle in die Betrachtung einbezogen werden, ob und in welchem Umfang bereits zuvor betrachtete Alternativen schonender mit den Eigentümerbelangen umgehen würden (OVG Schleswig, Urteil vom 05.05.2022 – 1 KN 3/18, juris Rn. 126). Bei der Inanspruchnahme privater Grundstücke für öffentliche Verkehrsflächen muss immer geprüft werden, ob dieses Ziel nicht auch durch Alternativen erreicht werden könnte, welche die Grundstückseigentümer weniger beeinträchtigen. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn die mit der Planung verfolgten Ziele auch auf Grundstücken der öffentlichen Hand erreicht werden könnten (Gierke, in: Brügelmann, BauGB, Stand: Juli 2024, § 9 Rn. 495). Hierfür kämen beispielsweise Flächen der unmittelbar angrenzenden „Gleisharfe“, die im Flächennutzungsplan auch bereits als Verkehrsflächen dargestellt sind, in Betracht.</p> <p>Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass der Bebauungsplan Nr. 2177 aus mehreren rechtlich selbstständigen formellen und materiellen Gründen unwirksam sein wird, sollte der aktuell vorliegende Entwurf unverändert in Kraft treten. Aus diesem Grunde regen wir an, vom Erlass der nichtigen Satzung abzusehen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>hingegen kristallisierte sich ein zusätzlicher Bedarf heraus. Es handelt sich um eine Anpassungsmaßnahme im Zuge fortschreitender Planungen.</p> <p>Zu c. Im Vorfeld der Planungen wurde durch die SWM deutlich gemacht, dass der grobe Standort des Bahnhofs durch die vielen Zwangspunkte nahezu alternativlos ist. Daher ist dieser Bebauungsplan nötig und wichtig, um das anschließende Planfeststellungsverfahren zu ermöglichen. Es wird auf die Ausführungen unter Buchstabe b. verwiesen.</p> <p>Im Rahmen der vertieften Machbarkeitsstudien zur U9 wurden im Bereich der Implerstraße und Poccistraße verschiedene großräumige Varianten untersucht.</p> <p>Folgende Gründe führten – im Einklang mit den Planungszielen des Projekts – zur aktuell vorliegenden Lösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die größte Entlastungswirkung im Bereich der Innenstadtbahnhöfe und -strecken entsteht bei einem Streckenverlauf der U9 Entlastungsspanne zwischen Implerstraße und Münchner Freiheit. Damit können die Linien U3 und U6 vollständig entzerrt werden.</li> <li>• Der größte verkehrliche Nutzen durch die U9 entsteht durch eine Führung über den Hauptbahnhof und den damit verbundenen neuen Umsteige- und Wegebeziehungen.</li> <li>• Weitere Planungsziele sind ein 2. Bahnhof an der Theresienwiese und eine Verknüpfung zum Regionalverkehr am neuen Regionalzughalt Poccistraße.</li> <li>• Die Anbindung an die südlich weiterführenden Bestandsstrecken der U3 Brudermühlstraße und U6 Harras müssen jeweils gewährleistet sein.</li> </ul>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>gez. [REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>Rechtsanwältin</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Während der Bauzeit der U9 sollte die bestehende U3/U6 Strecke möglichst in Betrieb bleiben.</li> </ul> <p>Die Flächen der Gleisharfe sind im Flächennutzungsplan nicht als Verkehrs-, sondern als Bahnfläche dargestellt. Diese Flächen entziehen sich aufgrund des Fachplanungsvorbehalts der gemeindlichen Überplanung.</p> <p>Zu den ausführlich beschriebenen Planungsalternativen wird auf die Stellungnahme BOM-Nr. 1005, Punkt 3.2.3. verwiesen.</p>
<b>BOM-Nr. 1005</b>		
	<p>[REDACTED]</p> <p>Wegen Bauleitplanverfahren „Neuer U-Bahnhof an der Impler- und Poc-cistraße“ Beteiligung der Öffentlichkeit gern. § 3 Abs. 1 BauGB</p> <p>hier: Stellungnahme mit Einwendungen für die Grundstückseigentümerin des Grundstücks Implerstraße 17, FINrn. 10442,10442/5 und 10441/16 der Gemarkung München, Sektion VI</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir nehmen Bezug auf die Bekanntmachung über die Beteiligung der Öffentlichkeit im Bauleitplanverfahren und nehmen für unsere Mandantin, die [REDACTED] als Eigentümerin der Grundstücke FINrn. 10442, 10442/5 und 10441/16 der Gemarkung München, Sektion VI zum Verfahren und zu den offengelegten Unterlagen wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zunächst wiederholen wir unsere Einwendungen aus unserer Stellungnahme vom 11.04.2023 vollinhaltlich, da diesen, wie der Einwendungstabelle Anlage 4 zum Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.09.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14106 zu entnehmen ist, erkennbar nicht abgeholfen wurde und die vorgetragenen Aspekte in keiner Weise Eingang in die bisherigen Planungs- und Abwägungsprozesse gefunden haben. Schon hieraus ist die mangelnde Konfliktbewältigung des Bebauungsplanes erkennbar. Aufgrund dieser</li> </ul>	<p>Die in diesem Absatz genannten Einwendungen werden untenstehend im Einzelnen ausführlich beschrieben und an diesen Stellen seitens der Verwaltung behandelt.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>mangelnden Konfliktbewältigung und der zudem aufgezeigten Verfahrensmängel wird der spätere Bebauungsplan nicht wirksam werden können. Auf die Stellungnahme vom 11.04.2023 wird insoweit nochmals ausdrücklich verwiesen. Sie liegt als Anlage 1 zur heutigen Stellungnahme nochmals bei.</p> <p>- Die dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2177 zugrundeliegende Planung leidet im Einzelnen unter folgenden schwerwiegenden Fehlern, die zu einer Unwirksamkeit des Bebauungsplanes führen werden:</p> <p>- Wie bereits vorgetragen ist das Verfahren nach § 13a BauGB für das vorliegende Verkehrsvorhaben ausgeschlossen. Nicht nur handelt es sich bei einer Eisenbahnplanung einschließlich der zugehörigen Nebenanlagen wie Bahnhöfen nicht um eine andere Maßnahme der Innenentwicklung, sondern eine solche Planung gehört zu den Vorhaben nach Ziff. 14.7 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), für die zwingend eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus § 14a UVP. Insoweit ist auch wegen der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung das beschleunigte Verfahren nach § 13a Abs. 1 S. 4 BauGB auf jeden Fall ausgeschlossen (siehe hierzu im Einzelnen nachfolgend Ziff. 1).</p> <p>- Die Planung widerspricht dem geltenden Flächennutzungsplan. Ein Abweichen vom Entwicklungsgebot ist vorliegend weder nach § 8 Abs 4 noch § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB möglich (siehe hierzu nachfolgend Ziff. 2).</p> <p>- Der Planung fehlt außerdem die notwendige Erforderlichkeit. Insoweit wurde der Vorrang des Planfeststellungsrechtes missachtet. Die entsprechenden Grundstücksflächen können nur im Wege der Planfeststellung nach §§ 28, 28a PBefG (als reiner U-Bahnhof d. zukünftigen U9) oder §§18,19 AEG (als sonstige Bahnanlage) überplant und gesichert werden. Darüber hinaus handelt es sich um eine reine Negativplanung ohne jegliche positiven Regelungsinhalt. Die Planung ist im Übrigen wegen der massiven Bestandsbebauung und der vor Ort ausgeübten Nutzung auch nicht umsetzbar. Sie basiert auf keiner konkreten Bahnhofsanlage und so wird die Gesamtfläche der Grundstücke unserer Mandantin mit einer Verkehrsfläche überplant, obwohl später wohl nur eine viel geringere Teilfläche für die eigentliche (U-)Bahnanlage und ihre Zuwegung benötigt wird. Schon</p>	

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>dies ist unverhältnismäßig. Für die Planung wurde schließlich auch keine Alternativprüfung durchgeführt. Es wurde dabei fälschlich angenommen, dass das Vorhaben am Standort leicht durchführbar wäre, weil das Grundstück als in großen Teilen unbebaut angesehen wurde, was vorliegend tatsächlich nicht der Fall ist. Dabei wurde übersehen, dass auf den Grundstücken unserer Mandantin tatsächlich eine Vollversiegelung mit den mehrgeschossigen Hauptgebäuden und Stellplatzanlagen einschließlich einer massiven Tiefgaragenunterbauung vorhanden ist. Auch wurde die großflächige Einzelhandelsnutzung nicht ausreichend gewichtet. Auf diesen Fehleinschätzungen scheint die Standortwahl zu basieren (siehe hierzu im Einzelnen Ziff. 3).</p> <p>- Schließlich wurden die privaten und öffentlichen Belange bisher völlig unzureichend berücksichtigt und abgewogen. Es liegt diesbezüglich insbesondere eine unzureichende Konfliktbewältigung und unzulässige Verschiebung dieser Konflikte in zukünftige Baugenehmigungs- und Planfeststellungsverfahren vor. Dies betrifft insbesondere die privaten Belange des Bestandschutzes und der späteren Entwicklungsmöglichkeiten der Grundstücke im Baugebiet im Hinblick auf eine weitere Bebauung und Nutzung sowie auch die öffentlichen Belange wie die Verkehrsanbindung, die Versorgungsfunktion der ansässigen Betriebe und den Artenschutz (siehe hierzu Im Einzelnen nachfolgend Ziff. 4).</p> <p>Im Einzelnen:</p>	
<b>Anwendung § 13 a BauGB – „andere Maßnahme der Innenentwicklung“; Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	<p>1. Kein Anwendungsbereich des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB:</p> <p>1.1. Keine Maßnahme der Innenentwicklung</p> <p>Wir hatten in unserem Schreiben vom 11.04.2023 (Anlage 1) bereits dargelegt, dass es sich bei der vorliegenden Planung einer "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung keinesfalls um eine „andere Maßnahme der Innentwicklung“ im Sinne des § 13a Abs. 1 S. 1 BauGB handelt.</p> <p>Die geplante Verkehrsfläche dient nicht der Wiedernutzbarmachung einer bisher brachliegenden Fläche oder einer Nachverdichtung also einer</p>	<p>Zu 1.1.</p> <p>Die Anwendung des § 13a BauGB für den vorliegenden Bebauungsplan ist als zulässig zu bewerten. Zwar zielt die Planung nicht primär auf eine bauliche Verdichtung oder Erweiterung ab, dennoch kann sie als "andere Maßnahme der Innenentwicklung" im Sinne des § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Nutzungsintensivierung. Zwar wollte der Gesetzgeber in § 13a Abs. 1 S. 1 BauGB mit der Nennung der „anderen Maßnahmen der Innentwicklung“ einen Auffangtatbestand schaffen. Gleichzeitig sollte es sich vorliegend aber bei den anderen Maßnahmen um mit einer Wiedernutzbarmachung oder Nutzungsintensivierung vergleichbare Maßnahmen der Innentwicklung handeln. Insoweit knüpft § 13a Abs. 1 S. 1 BauGB nach der Gesetzesbegründung ausdrücklich an § 1a Abs. 2 S. 2 BauGB an (hierzu im Einzelnen: Bundestagsdrucksache 16/2469 v. 04.09.2006, S. 12). Logischerweise sind andere Maßnahmen im Sinne des § 1a Abs. 2 S. 2 BauGB aber nur solche Maßnahmen, die geeignet sind, die zusätzliche Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen für die bauliche Nutzung zu verringern, denn nur darauf bezieht sich die Nennung der Wiedernutzbarmachung, Nachverdichtung und anderer Maßnahmen der Innentwicklung in § 1a Abs. 2 S. 2 BauGB. Durch § 13a BauGB sollten damit ebenfalls nur solche anderen Maßnahmen gefördert werden, die den Flächenfraß im Außenbereich verringern helfen. Dies ist bei einer typischen innerstädtischen Verkehrsmaßnahme denknotwendigerweise nicht der Fall. Der geplante Bahnhof kann hinsichtlich seiner Funktion ohnehin nur im Innenbereich sinnvollerweise errichtet werden. Es können insoweit durch die Zulassung eines solchen Bahnhofes keine Außenbereichsflächen geschont werden. Eine besondere Privilegierung dieser Innenbereichsplanung durch § 13a BauGB ist damit nicht erforderlich und gesetzgeberisch auch nicht gewollt. Gleichzeitig ist das Vorhaben auch im Innenbereich zudem mit erheblichen Umwelteinwirkungen verbunden, die einen Ausgleich erfordern können, der im Verfahren nach § 13a BauGB nicht ermittelt wird.</p> <p>Eine derart große Verkehrsinfrastrukturmaßnahme mit überörtlichen Auswirkungen wie die geplante Planung der U-Bahnstrecke mit einem Umsteigebahnhof, darf damit weder ohne Umweltprüfung noch ohne Durchführung des Regelverfahrens ermöglicht werden. Es handelt sich insoweit nicht um eine andere Maßnahme der Innentwicklung i.S.d. §§ 13a u. 1a BauGB.</p>	<p>eingestuft werden. Des Weiteren wird auf die Ausführungen der Stellungnahme BOM-Nr. 1002 verwiesen.</p> <p>Darüber hinaus wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Durch die bloße Flächensicherung durch den Bebauungsplan entstehen keine erheblichen Umweltauswirkungen. Gegebenenfalls auftretende Umweltauswirkungen durch die Errichtung des Vorhabens sind auf Ebene des späteren Planfeststellungsverfahrens zu prüfen. (Siehe auch 1.2 weiter unten.)</p> <p>In der zitierten Gesetzesbegründung zu §13a BauGB „zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte“ (siehe die von Ihnen angesprochene Bundestagsdrucksache 16/2496 (Zahlendreher im Einwand) v. 04.09.2006), hat die Bundesregierung u. a. vorgesehen, dass zur Beschleunigung wichtiger Planungsvorhaben, vor allem auch von u. a. Infrastrukturausstattung, das Bau- und Planungsrecht für entsprechende Vorhaben zur Stärkung der Innenentwicklung vereinfacht und beschleunigt werden soll.</p> <p>Bei der U9 Entlastungsspanne handelt es sich um die Vorbereitung einer notwendigen Anpassungsmaßnahme der Infrastrukturausstattung.</p> <p>§ 13a Abs. 1 BauGB knüpft zwar an die Bodenschutzklausel in § 1a Abs. 2 S. 1 BauGB an. Nach der Gesetzesbegründung dient dies aber insbesondere der Abgrenzung von Bebauungsplänen der Innenentwicklung zu Bebauungsplänen, die gezielt Flächen außerhalb der Ortslagen einer Bebauung zuführen.</p> <p>Die Argumentation, dass eine typische innerstädtische Verkehrsmaßnahme denknotwendigerweise keine Außenbereichsflächen schont, greift zu kurz. Die gesetzgeberische Intention von § 13a BauGB umfasst auch Maßnahmen, die mittelbar zur Schonung von Außenbereichsflächen beitragen können, etwa durch eine gesteigerte Attraktivität des Innenbereichs. Der zu planende U-Bahnhof erfüllt diese Funktion und ist daher durchaus als Maßnahme der Innenentwicklung zu betrachten.</p>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>1.2. Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung</p> <p>Das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB ist vorliegend aber auch deswegen ausgeschlossen, weil für das Vorhaben nach § 13a Abs. 1 S. 4 BauGB i.V.m. § 14a UVPG und Ziff. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend vorgeschrieben ist. Bahnbetriebsanlagen gehören als Bestandteil eines Schienenwegs nach Ziff. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG zu den Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung grundsätzlich zwingend vorgeschrieben ist. Dies gilt auch, wenn wie hier nicht der Schienenweg, sondern eine Verkehrsfläche zur Sicherung einer betriebsnotwendigen Einrichtung (Bahnhofsbauwerk) geplant wird. Gleichzeitig ist vorliegend keiner der Tatbestände der Ziff. 14.8-14.8.3.2. der Anlage 1 zum UVPG gegeben, so dass eine vollständige Umweltprüfung durchzuführen wäre.</p> <p>Damit scheidet die Anwendung des § 13a BauGB schon wegen der Notwendigkeit der Durchführung einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung von vornherein aus.</p>	<p>Zu 1.2</p> <p>Mit der Flächensicherung entstehen (noch) keine Umweltauswirkungen, zumal die betroffene Fläche bereits heute fast vollflächig über- und unterbaut und damit versiegelt ist. In Abstimmung mit dem Referat für Klima und Umwelt wurde die Durchführung einer Umweltprüfung daher für nicht erforderlich gehalten. Es werden keine Inhalte hinsichtlich des U-Bahnhalts festgesetzt, dies bleibt dem künftigen Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Eine Vereinfachung oder Umgehung von umweltfachlichen Voraussetzungen findet durch diese vorliegende, dem Planfeststellungsverfahren vorgestellte, Bebauungsplanung nicht statt.</p> <p>Aus diesem Grund ist es gerechtfertigt, dass zur Sicherung der Fläche das Verfahren nach § 13a BauGB ohne Prüfung der Umweltbelange betrieben wird.</p>
<b>Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan</b>	<p>2. Verstoß gegen das Entwicklungsgebot, § 8 Abs. 2 BauGB</p> <p>2.1. Verstoß gegen Darstellung im aktuellen Flächennutzungsplan</p> <p>Wie wir bereits im Schreiben vom 11.04.2023 (Anlage 1) vorgetragen hatten, sind die Flächen im aktuellen Flächennutzungsplan entsprechend ihrer heutigen Einzelhandelsnutzung weitgehend als Kerngebiet dargestellt. Teilweise liegen sie auch in einem Bereich, der als allgemeines Wohngebiet dargestellt ist. Mit der Planung soll nun für das Baugebiet ausschließlich eine große Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. In diesem Bereich werden also die in einem Kern- oder allgemeinen Wohngebiet zulässigen Nutzungen zukünftig ausdrücklich ausgeschlossen. Entsprechend muss auch der Flächennutzungsplan geändert werden. Eine so weitreichende Änderung beeinträchtigt die städtebauliche Ordnung des Gemeindegebietes, da auf bisher bebauten Flächen ausschließlich eine reine Verkehrsfläche festgesetzt wird, ohne dass hierfür schon eine konkrete Planung vorläge. Insoweit liegt ein Verstoß gegen das</p>	<p>Zu 2.1.</p> <p>Gemäß § 8 Abs. 3 BauGB kann mit der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung eines Bebauungsplanes gleichzeitig auch der Flächennutzungsplan (FNP) aufgestellt, geändert oder ergänzt werden.</p> <p>Ferner kann gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB der Bebauungsplan, sofern eine Änderung des FNP erforderlich ist, auch vor dessen Änderung aufgestellt werden. Der FNP ist dann im Nachgang im Wege der Berichtigung anzupassen.</p> <p>Die städtebauliche Ordnung des Gemeindegebietes wird damit nicht beeinträchtigt. Vielmehr wird mit den Festsetzungen des künftigen Bebauungsplans die städtebauliche Ordnung geschaffen, indem dem Belang unter anderem des Personenverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB Rechnung getragen wird.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Entwicklungsgebot nach § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB vor, da der Bebauungsplan nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt wurde.</p> <p>Auch liegt kein Fall vor, in dem ausnahmsweise auf die Berücksichtigung der Darstellungen des Flächennutzungsplanes oder seiner Anpassung verzichtet werden darf.</p> <p>2.2. Kein Anwendungsbereich des vorzeitigen Bebauungsplanes</p> <p>Vorliegend scheidet zunächst insbesondere eine Bauleitplanung nach § 8 Abs. 4 BauGB aus, da diese Regelung voraussetzt, dass kein oder kein rechtsgültiger Flächennutzungsplan vorliegt. „Ein lediglich änderungsbedürftiger Flächennutzungsplan rechtfertigt demgegenüber keinen vorzeitigen Bebauungsplan“ (Petz in BeckOK BauGB, § 8, Rn. 49).</p> <p>Darüber hinaus lägen vorliegend auch keine dringenden Gründe vor, die einen solchen Plan rechtfertigen könnten.</p> <p>2.3. Kein Anwendungsfall des § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB</p> <p>Aufgrund dessen, dass vorliegend bereits das Verfahren nach § 13a BauGB ausgeschlossen ist, liegt auch kein Fall vor, in dem der Bebauungsplan durch bloße Berichtigung geändert werden könnte.</p> <p>Der zukünftige Bebauungsplan wird also an dem Mangel des Verstoßes gegen das Entwicklungsgebot leiden.</p>	<p>Da es sich um einen Fall handelt, bei dem eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich ist, wird der Flächennutzungsplan angepasst. Mit der Berichtigung des FNP wird dem Entwicklungsgebot nach § 8 BauGB entsprochen.</p> <p>Zu 2.2.</p> <p>Es handelt sich nicht um einen vorzeitigen Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 4 BauGB. Der Flächennutzungsplan wird im Wege der Berichtigung angepasst (siehe Ausführungen unter 2.1).</p> <p>Zu 2.3.</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist weiterhin der Auffassung, dass die Anwendung des Verfahrens gemäß § 13a BauGB im vorliegenden Fall durchgeführt werden kann. Der FNP kann daher im Nachgang gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB berichtigt werden. Mit der Berichtigung des FNP wird dem Entwicklungsgebot nach § 8 BauGB entsprochen. (Siehe Ausführungen unter 2.1)</p>
<p><b>Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB</b></p> <p>- Planungsziel - Negativplanung - Umsetzbarkeit - Alternativbetrachtung</p>	<p>3. Fehlende Erforderlichkeit</p> <p>3.1. Unzulässiges bauplanungsrechtliches Ziel</p> <p>Ziel der Bauleitplanung ist es nach dem Entwurf der Begründung des Bebauungsplanes,</p> <p>„...im engen innerstädtischen Bereich Flächen für die Großbaustelle der U9 zu sichern, die für die Weiterentwicklung des Personennahverkehrs eine entscheidende Rolle spielt. ... Es soll eine Sicherung der Fläche für die künftige Planfeststellung erfolgen. Die von der Landeshauptstadt München</p>	<p>Zu 3.1.</p> <p>Es ist richtig, dass die Planung von S- und U-Bahnbetriebsanlagen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens (§ 28 PBefG, § 18 AEG) erfordert. Dies wird durch den hier vorliegenden Bebauungsplan auch nicht ersetzt. Dieser Bebauungsplan dient lediglich der Flächensicherung, um ein späteres Planfeststellungsverfahren durchführen zu können.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepte und von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planungen sind zu berücksichtigen. Dazu zählen u. a. die strategischen Leitlinien der Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“, die Nahverkehrsplanung, Planungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Beschlüsse zur Verkehrswende sowie zur Klimaneutralität bis 2035. Wichtiger Bestandteil dieser auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklungen ist die Planung der U9, deren Realisierung nicht durch private Bauvorhaben verhindert werden soll“ (Begründungsentwurf, Seite 12, Ziff. 3.).</p> <p>Weiter wird unter Ziff. 4 „Planungskonzept“ ausgeführt:</p> <p>„Die Festsetzung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ als Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen soll die Fläche für die Errichtung des großen Infrastrukturprojekts IP/PC von neuer Bebauung freihalten“ (Begründungsentwurf, Seite 13, Ziff. 4.).</p> <p>Die Planung von S- und U-Bahnbetriebsanlagen erfordert allerdings die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens (§ 28 PBefG, § 18 AEG).</p> <p>Eine Bauleitplanung kann nur flankierend erfolgen, um etwa nicht zu den eigentlichen Bahnanlagen gehörende, nicht betriebsbezogene Nebenanlagen, wie etwa flankierende Einzelhandels- und Gastronomienutzungen in der Nachbarschaft durch entsprechende Festsetzungen zu regeln. So kann etwa „in einen Bebauungsplan, mit dem die Zulässigkeit bestimmter Arten von Nutzungen oder Arten von baulichen Anlagen modifiziert, z.B. Spielhallen oder andere Vergnügungsstätten ausgeschlossen oder eingeschränkt werden sollen, auch einen vorhandenen Bahnhof“ einbezogen werden (VGH München Ur. v. 20.10.1998 - 20 A 98.40022 - BeckRS 1998, 22797).</p> <p>Sichernde Maßnahmen für die betriebsnotwendigen Bahnanlagen selbst oder die Baustelleneinrichtung für die Errichtung solcher Bahnanlagen können in Form einer Veränderungssperre dagegen ebenfalls nur nach den Vorschriften des Fachplanungsrechtes (hier § 28a PBefG, § 19 AEG) bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen durch die</p>	<p>Dieser Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen, die der Planfeststellung obliegen oder diese ersetzt.</p> <p>Es kann zukünftig flankierend eine „neue“ Bauleitplanung erfolgen, die z.B. betriebsbezogene Nebenanlagen, wie etwa flankierende Einzelhandels- und Gastronomienutzungen in der Nachbarschaft durch entsprechende Festsetzungen regelt. Dies kann jedoch erst im Zusammenhang mit der Planfeststellung erfolgen, da erst damit die künftig zur Verfügung stehenden Flächen feststehen.</p> <p>Wenn ein städtebauliches Erfordernis für die Aufstellung eines Bebauungsplans besteht, sind die Gemeinden nicht gehindert, durch geeignete Festsetzungen der künftigen Fachplanung Rechnung zu tragen (vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger/Söfker/Wienhues BauGB § 9 Rn. 102a sowie Entscheidung im Straßenrecht: BVerwG, Beschluss vom 26.01.2010 – 4 B 43.09). Die Aufstellung des Bebauungsplans, welcher eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festsetzt, ist daher ein zulässiges und geeignetes Instrument zur Sicherung der Fläche.</p> <p>Mit diesem Bebauungsplan werden weder ein U-Bahnhof noch sonstige bauliche Anlagen geplant. Vielmehr wird lediglich eine Flächensicherung für die künftige Planung des U-Bahnhofs und die dazugehörigen Baustelleneinrichtungsflächen vorgenommen.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung fest. Weitere baurechtliche Festsetzungen sind nicht Ziel dieses Bebauungsplanes.</p> <p>Die Veränderungssperre nach BauGB darf bei Vorliegen eines Aufstellungsbeschlusses als planungssicherndes Instrument eingesetzt werden, wenn ein eingereichtes Bauvorhaben nicht den Zielen des künftigen Bebauungsplanes entspricht. Eine großformatige Bebauung würde eine offene Baugrube verhindern. Dies erfolgte mit den Beschlüssen zur Veränderungssperre (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 06167, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12186 und Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15936). Eine Veränderungssperre im Rahmen einer Planfeststellung (§ 28 PBefG) wurde seitens der Landeshauptstadt München nicht erlassen. Diese kann nur im Rahmen</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Planfeststellungsbehörde erlassen werden. Solange die Planungsvorstellungen für die Bahnbetriebsanlagen noch nicht so weit fortgeschritten sind, dass die förmlichen Voraussetzungen einer Veränderungssperre nach Fachplanungsrecht gegeben sind, kann eine solche Planung folglich nicht gesichert werden. Der Gesetzgeber wollte durch das Erfordernis einer Offenlage der Planentwürfe in §28a PBefG und § 19 AEG sichern, dass die betroffenen Grundstückseigentümer erst dann in der Ausgestaltung der Nutzung ihres Eigentums beschränkt werden, wenn eine hinreichend konkrete und auf ihre Machbarkeit überprüfte Planung vorliegt. Vorliegend ist derzeit weder gesichert, dass eine konkrete Planung wirklich zielführend weiterverfolgt wird, noch ob im Endeffekt die Finanzierung gesichert sein wird. Ein ausreichend konkreter Planentwurf der Bahnanlagen liegt heute noch nicht vor und wird auch auf Jahre noch nicht vorliegen.</p> <p>Der vorliegende Bebauungsplanentwurf hat ausschließlich das Ziel, die Flächen des Baugebiets für eine spätere Planfeststellung zu sichern und trifft mit Ausnahme der Verkehrsflächenfestsetzung keinerlei konkrete Festsetzungen. Dies wird ausweislich der Ausführungen in der Abwägungstabelle in die spätere Planfeststellung verlagert (Billigungsbeschluss und vorbehaltlicher Satzungsbeschluss v. 18.09.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14106, Anlage 4, S. 12 Ziff. 9, Spalte „Begründung“). Ein Bebauungsplan setzt aber voraus, dass das spätere Baurecht aus diesem eindeutig und klar hervorgeht und öffentliche Verkehrsflächen konkret und nicht auf Vorrat fest gesetzt werden. Heute steht noch nicht fest, in welchem Umfang die Flächen der Grundstücke unserer Mandantin tatsächlich für Bahnanlagen in Anspruch genommen werden müssten. Dennoch werden die die Flächen aller Grundstücke unserer Mandantin insgesamt als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Konkrete Überlegungen zu einer späteren Unter- oder Überbauung von Verkehrsflächen wurden nicht angestellt. Eine Auslagerung der späteren Festsetzung eines Baurechts und der Konkretisierung der Verkehrsflächenfestsetzung in weitere Verfahren ist in dieser Form unzulässig.</p> <p>Insoweit ist der Landeshauptstadt München keine Möglichkeit zur frühzeitigen Sicherung der noch völlig unkonkreten Planung der Bahnanlagen durch einen Bebauungsplan und eine Veränderungssperre eröffnet. Das Instrumentarium der Bauleitplanung und der in der Bauleitplanung</p>	<p>einer Planfeststellung erfolgen und ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Derzeit werden die Planungen hinsichtlich des neuen U-Bahnhofes aktiv weiterverfolgt.</p> <p>Hinsichtlich der Finanzierung hat der Stadtrat ein deutliches Zeichen zur Kostentragung des Gesamtprojekts gesetzt. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt des Projekts aus planungsrechtlicher Sicht noch keine vollständige Finanzierung erforderlich. Rechtlich ist entscheidend, ob der Realisierung des Vorhabens – Stand jetzt – unüberwindbare Hindernisse wie z.B. die fehlende Finanzierung entgegenstehen. Dies ist nicht der Fall. Die Finanzierung ist aufgrund des frühen Planungsstadiums (der U9) noch nicht verbindlich geregelt, was jedoch bei solchen Verkehrsprojekten üblich ist. Sie ist aber auch nicht ausgeschlossen. (Siehe auch Ausführungen zur Stellungnahme BOM-Nr. 1004.)</p> <p>§ 17b Abs. 8 FStrG regelt die Konstellation eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans. Im vorliegenden Fall wird ein Bebauungsplan zur Sicherung der Fläche geändert und kein Planfeststellungsverfahren ersetzt. Ein solches Planfeststellungsverfahren erfolgt gesondert, sobald eine konkrete Planung des Vorhabens vorliegt.</p> <p>Es geht nicht darum entschädigungsfrei eine Veränderungssperre durchzusetzen, sondern darum die Flächen für die künftige U 9 in der grundsätzlichen Verfügbarkeit zu sichern. In die ausgeübte Bestandsnutzung wird nicht eingegriffen. Eine Entschädigung gemäß § 42 BauGB kann unbeschadet davon geltend gemacht werden, wenn die Voraussetzungen vorliegen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 5. 1 "Grundsätze der Entschädigung" der Beschlussvorlage wird verwiesen.</p> <p>Laut § 1 Abs. 3 BauGB hat die Gemeinde Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde vom Stadtrat</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>möglichen Veränderungssperre wird insoweit missbraucht um eine spätere Planfeststellung zur sichern, ohne dass die für die Veränderungssperre nach Planfeststellungsrecht notwendigen Voraussetzungen bereits vorliegen. Die Veränderungssperre nach § 14 BauGB darf keine Planung sichern, die nur im Wege der Planfeststellung möglich ist. Anders als im Anwendungsbereich des § 17b Abs. 2 Satz 1 FStrG, der eine Öffnung für eine entsprechende Bauleitplanung etwa für eine Planung einer Alternativtrasse per Bebauungsplan eröffnet (siehe hierzu Nieders. OVG, Urteil vom 25.11.2009 - 1 KN 141/07 - ZfBR2010, 277; BVerwG, Urteil vom 18.10.1985 - 4 C 21/80 - NJW 1986, 1826 für § 17 Abs. 2 FStrG aF.) wird eine solche Möglichkeit weder durch das AEG noch das PBefG eröffnet.</p> <p>Lässt man vorliegend zu, dass mit einer Veränderungssperre nach Bauplanungsrecht bereits im Vorfeld einer Veränderungssperre nach § 28a PBefG und §19 AEG eine Sicherung der späteren Planung nach Planfeststellungsrecht erfolgt, so würde man die gesetzgeberische Wertung unterlaufen, wonach eine entsprechende Sicherung im Hinblick auf das Eigentumsrecht der betroffenen Anlieger ohne Entschädigung von Vermögensnachteilen auf höchstens vier Jahre beschränkt sein soll. Diese zeitliche Beschränkung ist Grundsatz des Bau- und Fachplanungsrechts, den § 28a Abs. 4, § 19 Abs. 2 AEG wie auch § 18 Abs. 1 und 2 BauGB sicherstellen. Vorliegend wird in der Abwägungstabelle zum Billigungsbeschluss aber aufgeführt, dass man mit einer „Entwurfs-, und Genehmigungsplanung bis Ende“ (der) „2020er Jahre“ rechnet. Erst wenn diese Planung vorliegt, könnte eine Auslegung mit Wirkung eine planfeststellungsrechtlichen Veränderungssperre erfolgen. Damit wird durch den Bebauungsplan faktisch jegliche Veränderung des Baugebiets über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahre gesperrt, ohne dass der Bebauungsplan selbst ausreichend konkrete Festsetzungen trifft oder eine Konfliktbewältigung in einem auch nur annähernd notwendigen Umfang vorgenommen wurde.</p> <p>Nach alledem fehlt dem Bebauungsplan die Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB, da er von vornherein nicht geeignet ist, im Hinblick auf den Fachplanungsvorbehalt die planerischen Ziele dauerhaft umzusetzen. Der konkrete Regelungsgegenstand ist der gemeindlichen Bauleitplanung durch das Fachplanungsrecht entzogen.</p>	<p>beauftragt, die Flächen zu sichern, um die Voraussetzungen für eine künftige Großbaustelle und einen Verkehrsknotenpunkt schaffen. Hierdurch sollen erforderliche Entlastungen der bestehenden U-Bahn-Strecken in Nord-Süd-Richtung sowie der Innenstadtbahnhöfe erfolgen. Außerdem soll eine Taktverdichtung und Streckenerweiterung die Zukunftsfähigkeit des Münchner ÖPNV-System gewährleisten. Auch durch die direkte Anbindung des neu zu errichtenden U-Bahnhofs an den künftigen Regionalzughalt der Deutschen Bahn soll die Infrastruktur verbessert werden.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>3.2. Unzureichende städtebauliche Rechtfertigung</p> <p>Der vorliegenden Planung fehlt außerdem die notwendige Erforderlichkeit, da es sich zum einen um eine unzulässige reine Negativplanung ohne positiven Regelungsinhalt handelt und diese Planung zum anderen im Hinblick auf die vorhandene Bebauung und die ausgeübte Nutzung auch nicht umsetzbar ist.</p> <p>3.2.1. Unzulässige Negativplanung</p> <p>Jedenfalls lässt das Recht der Bauleitplanung für Vorhaben, für die eine Planfeststellung zwingend vorgeschrieben ist, keine bloße Flächenbevorratung ohne förmliche Fachplanung zu. Darüber hinaus fehlt dem Plan jegliche konkretere Festsetzung zu einem zukünftigen nebeneinander von Verkehrsflächen und zukünftiger privater Bebauung der Grundstücke unserer Mandantin. Diese wird vielmehr insgesamt ausgeschlossen, obwohl in der Abwägungstabelle im Billigungsbeschluss ausdrücklich ausgeführt wird, dass eine Kombination einer privaten Nutzung mit den Plänen des späteren U-Bahnbauwerks tatsächlich nicht ausgeschlossen sein soll, diese aber erst weiter verfolgt werden könne, wenn „konkrete Pläne des U-Bahnbauwerks im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorliegen“ (Billigungsbeschluss und vorbehaltlicher Satzungsbeschluss v. 18.09.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14106, Anlage 4, S. 9 Spalte „Begründung“, 2. Absatz).</p> <p>Da die planerischen Festsetzungen eine solche spätere flankierende Nutzung eben gerade nicht vorsehen, sondern ausdrücklich ausschließen, ist die vorliegende Planung offensichtlich als unzulässige Negativplanung zu werten. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes soll die Freihaltung der Gesamtfläche als Verkehrsfläche des zukünftigen Baugebiets gesichert werden. Ein positiver Regelungsinhalt ist der Planung nicht zu entnehmen.</p> <p>Das vorliegend in Wirklichkeit auch gar keine „vollständige“ Bauleitplanung beabsichtigt ist, zeigt auch die Einlassung der Stadt im Abwägungsbeschluss:</p>	<p>Zu 3.2.</p> <p>Siehe hierzu Ausführungen unter 3.2.1, 3.2.2. und 3.2.3.</p> <p>Zu 3.2.1.</p> <p>Bereits in der Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen der Behandlung der Einwände aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde Folgendes festgehalten:</p> <p>Das Instrumentarium der Bauleitplanung wird bewusst zur Flächensicherung für die künftige U-Bahnstation eingesetzt. Die Landeshauptstadt München ist als kreisfreie Stadt im eigenen Wirkungskreis für die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Art. 8 Abs.1 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) zuständig. Damit erfüllt die Gemeinde eigene Aufgaben, wenn ihre Planung mittelbar durch Sicherung der Flächen dem Fachplanungsträger zugutekommt. In diesen Fällen stellt der Gebrauch des Bebauungsplans weder einen rechtlich unzulässigen Formenmissbrauch noch eine Kompetenzüberschreitung dar.</p> <p>Diese Flächensicherung ist insoweit erforderlich, als sie ein Erreichen des planerischen Ziels, den festgelegten U-Bahnhof zu realisieren, weiterhin ermöglicht, indem sie das Areal von weiterer Bebauung freihält, bis das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann. In das Bestandsbaurecht wird nicht eingegriffen.</p> <p>Aufgrund des frühen Planungsstadiums besteht für das geplante Verkehrsbauwerk auf dem dafür erforderlichen Grundstück noch keine planungsrechtliche Sicherung zugunsten der Landeshauptstadt München. Für diesen Teilbereich der geplanten U-Bahnlinienführung U9 sind noch vertiefte Gutachten und Untersuchungen durch ein Fachplanungsbüro zu entwickeln. Erst nach Vorliegen ausgearbeiteter und validierter Planunterlagen können die entsprechenden Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>„Da es „sich hier nur um eine Sicherung der Flächen handelt und um keine Planung einer konkreten Bebauung, erfolgt die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung im Rahmen der Planfeststellung. Die Habitate der Zauneidechse oder weiterer Fauna werden durch diesen Bebauungsplan nicht berührt“</p> <p>(Billigungsbeschluss und vorbehaltlicher Satzungsbeschluss v. 18.09.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14106, Anlage 4, S. 10, Ziff. 7 „Artenschutz“ - Spalte „Begründung“ [Hervorhebung durch den Unterzeichner]).</p> <p>Dies ist im Übrigen schon insoweit fehlerhaft, da die Herstellung der dargestellten Verkehrsfläche zwingend eine zumindest teilweise Versiegelung und damit einen Eingriff in den Lebensraum der Zauneidechsen und weiterer Fauna bedeutet. Nach dem Bebauungsplan könnte die entsprechende Verkehrsfläche auch schon ohne Planfeststellung hergestellt werden und so unmittelbar in Flora und Fauna eingegriffen werden, ohne dass die konkreten Auswirkungen untersucht wären.</p> <p>Dass es der Stadt nur um eine unzulässige Veränderungssperre geht, ergibt sich auch aus dem Begründungsentwurf zum Bebauungsplan, in dem unter der wörtlichen Verwendung der Begrifflichkeiten der Vorschriften zur Veränderungssperre ausgeführt wird:</p> <p>„Die bisherige Nutzung kann aus bestandsschutzrechtlichen Gründen weiterhin ausgeübt werden, aber wertsteigernde oder den Bau des U9-Bahnhofs verunmöglichende Baumaßnahmen werden durch die Planung ausgeschlossen.“ (Begründungsentwurf, Ziff. 5.2, Seite 15 [Hervorhebung durch den Unterzeichner])</p> <p>Der Bebauungsplan dient nach den eigenen Ausführungen der Stadt in dem Begründungsentwurf und der Abwägungstabelle ausschließlich und allein der Verhinderung privater Vorhaben im Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses und will so in rechtswidriger Weise eine Vorwirkung der späteren Planfeststellung im Umfange einer Veränderungssperre konstruieren. Dies schränkt die Grundstückseigentümer im Plangebiet unzulässig in grundrechtsverletzender Weise in der Nutzung ihres Eigentums ein.</p>	<p>Eine spätere bauliche Verknüpfung des U-Bahnbauwerks mit ggf. privaten Nutzungen kann erst auf Grundlage der Planfeststellung erfolgen. Insofern können erst im Rahmen der Planfeststellung bzw. in einem ggf. später erforderlichen Bebauungsplanverfahren die Fragen des Nebeneinanders geprüft, geklärt und bei Bedarf festgesetzt werden.</p> <p>Es handelt sich hierbei nicht um eine unzulässige Negativplanung, weil gerade die Realisierung eines Vorhabens durch diese Flächensicherung ermöglicht werden soll. Das positive Planungsziel ergibt sich aus der Sicherung der Fläche „für“ einen künftigen U-Bahnhof und die erforderliche Baustelle. Dass damit eine weitere Bebauung ausgeschlossen wird, liegt in der Zulässigkeit der Verkehrsfläche.</p> <p>Der eigentliche Eingriff in den Bestand von Flora und Fauna wird im Rahmen der Planfeststellung geprüft und behandelt. Mit der jetzigen Festsetzung erfolgt noch kein Eingriff. Bis dahin kann der Bestand erhalten und die Artenvielfalt unbehelligt bleiben, sofern auf dem fast vollständig versiegelten Grundstück mit einem Vorkommen geschützter Arten zu rechnen ist.</p> <p>Die Veränderungssperre nach § 14 BauGB erfolgt aufgrund eines Bauantrages, der den Zielen dieses Bebauungsplanes widerspricht. Diese Veränderungssperre ist nicht mit einer Veränderungssperre im Rahmen einer Planfeststellung gleichzusetzen (§ 28 PBefG). (Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Ziffer 3.1.)</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>3.2.2. Fehlende Umsetzbarkeit</p> <p>Aufgrund der bestandsgeschützten außerhalb des eigentlichen Zufahrtsbereiches an der Implerstraße vollflächigen unter- und oberirdischen Bebauung der Grundstücke unserer Mandantin lässt sich die Planung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ tatsächlich nicht umsetzen. Die Realisierung dieser die Gesamtfläche der Grundstücke unserer Mandantin umfassenden Fläche erfordert den Abbruch des vollständigen Bestands baulicher Anlagen auf diesen Grundstücken. Derzeit befindet sich dort eine große Tiefgarage und mehrgeschossige Gebäude mit Büros und Einzelhandel. Der Einzelhandel verfügt über eine Gesamtverkaufsfläche von ca. 4.350 m², der die Versorgung der näheren Umgebung mit Waren des täglichen Bedarfs sichert. Ein Bestandserhalt ist im Bebauungsplan selbst nicht festgesetzt. Die Verwirklichung der planerischen Festsetzungen setzt also eine vollständige Freimachung der Grundstücke von jeglicher Bebauung voraus. Hierzu steht die bereits erwähnte Stellungnahme der Stadt in der Abwägungstabelle zum Billigungsbeschluss in Widerspruch. Dort heißt es wörtlich:</p> <p>„Die Weiterführung der bereits vorhandenen Nutzung wird mit dem Bebauungsplan nicht ausgeschlossen. Der Nahversorger kann seinen Betrieb weiter aufrechterhalten. Grundsätzlich sind die vorhandenen Nutzungen (Nahversorger), aber auch weitere Nutzungen in Kombination mit dem künftigen U-Bahnhof denkbar und nachvollziehbar. Nur kann diese Kombination der Nutzungen und einer Über- bzw. Unterbauungen erst erfolgen, wenn konkrete Pläne des U-Bahnbauwerks im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorliegen.“ (Billigungsbeschluss und vorbehaltlicher Satzungsbeschluss v. 18.09.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14106, Anlage 4, S. 9 Spalte „Begründung“, 2. Absatz)</p> <p>Diese offensichtlich der Abwägung zugrunde gelegten Annahmen sind in mehrfacher Weise falsch:</p> <p>(1) Der Bebauungsplan setzt das Gesamtgebiet des geplanten Geltungsbereiches als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ fest. Schon diese Festsetzung schließt im Geltungsbereich jeglichen dauerhaften Fortbestand der vorhandenen, aber auch weiterer Nutzungen kategorisch aus. So ist dies auch in den Planungszielen in Ziff. 3 des</p>	<p>Zu 3.2.2.</p> <p>Die Festsetzung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ als Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen, soll die Fläche für die Errichtung des großen Infrastrukturprojekts IP/PC von neuer Bebauung freihalten und dient als Flächensicherung.</p> <p>Es handelt sich um eine künftige Verkehrsfläche. Die Umsetzung der Festsetzung erfolgt erst mit Beginn der Baustelle. Inwieweit Gebäude erhalten bleiben können, wird im Planfeststellungsverfahren konkretisiert. Daher wurde auch kein Abbruch im Bebauungsplan festgesetzt.</p> <p>Die derzeitigen Nutzungen (Einzelhandel, Büro, Tankstelle etc.) können bis zum Baubeginn der U-Bahn, und je nach zukünftiger Planung ggf. auch danach, weitergeführt werden.</p> <p>Die Festsetzung des Baubestandes ist nicht zielführend, da der heutige Bestand durch den Bau der U-Bahn in seiner heutigen Form möglicherweise nicht erhalten werden kann. Im Rahmen der Planfeststellung werden die benötigten Flächen (Baustellengrube, Baustelleneinrichtung, Erschließung etc.) genau definiert. Wie bereits zuvor erwähnt, soll der vorliegende Bebauungsplan diese Fragen gerade offen lassen, um der Planfeststellung nicht vorzugreifen.</p> <p>Eine mögliche spätere bauliche Verknüpfung des U-Bahnbauwerks mit privaten Nutzungen (z.B. Einzelhandel, Büro etc.) kann dann auf Grundlage der Planfeststellung erfolgen. Insofern können im Rahmen der Planfeststellung bzw. in einem ggf. später erforderlichen Bauungsplanverfahren die Fragen des Nebeneinanders geprüft, geklärt und bei Bedarf festgesetzt werden.</p>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Begründungsentwurfes festgehalten. Danach sollen die Flächen für die Errichtung des großen Infrastrukturprojekts jedenfalls von neuer Bebauung freigehalten werden. Auch ein Bestandserhalt wurde gerade nicht vorgesehen. Dieser stünde schließlich im Widerspruch zur eindeutigen Festsetzung. Insoweit wird sich die Stadt um die Umsetzung Ihrer Planungsziele bemühen müssen. Dies würde zukünftig eine vollständige Aufgabe der bisherigen Nutzungen und Freimachung der Grundstücks unserer Mandantin von jeglicher Bestandsbebauung bedeuten. Wie dieses Planungsziel umgesetzt werden soll, ist aber nicht erkennbar. Die Stadt erkennt in den Ausführungen in der Abwägungstabelle selbst die Folgen ihrer Festsetzung einer privaten Verkehrsfläche insoweit nicht.</p> <p>(2) Die Aussage, dass die Weiterführung der vorhandenen Nutzung mit dem Bebauungsplan nicht ausgeschlossen würde, ist also irreführend. Diese ist allenfalls im Rahmen des Bestandschutzes bis zu einer Übernahme entsprechende Flächen durch die Stadt mittels Enteignung möglich.</p> <p>(3) Die erwähnte Kombination weiterer Nutzungen mit dem künftigen U-Bahnhof ist durch die Festsetzungen vollständig ausgeschlossen und gerade so nach dem Bebauungsplan nicht mehr „denkbar“.</p> <p>Die Ausführungen in der Abwägungstabelle sind also höchst widersprüchlich da einerseits von einer Weiterführung von Nutzungen die Rede ist und andererseits ausgeführt wird, dass darüber erst in einem weiteren Planungsschritt zu entscheiden sei.</p> <p>3.2.3. Fehlende Alternativbetrachtungen, Festlegung des Umgriffes</p> <p>Die Erforderlichkeit der konkreten Planung ist schließlich nicht hinreichend geprüft, da keinerlei Alternativen in Betracht gezogen wurden. Entsprechende Hinweise sind dem Entwurf der Begründung nicht zu entnehmen. Auch ist nicht erkennbar, warum aus dem ursprünglich festgelegten Umgriff nach Aufstellungsbeschluss vom 12.05.2024 einzelne Grundstücke</p>	<p>Zu 3.2.3.</p> <p>Im Rahmen der vertieften Machbarkeitsstudien zur U9 wurden im Bereich der Implerstraße und Poccistraße verschiedene großräumige Alternativen untersucht.</p> <p>Folgende Gründe führten – im Einklang mit den Planungszielen des Projekts – zur aktuell vorliegenden Lösung:</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>entlassen werden konnten und wie die Auswahl der zu entlassenden Flächen erfolgte.</p> <p>Es wurde dabei fälschlich angenommen, dass das Vorhaben am Standort leicht durchführbar wäre, weil das Grundstück als in großen Teilen unbebaut angesehen wurde. Dabei wurde übersehen, dass jedenfalls auf den Grundstücken unserer Mandantin tatsächlich eine Vollversiegelung mit Stellplatzanlagen einschließlich einer massiven Tiefgaragenunterbauung vorhanden ist. Auch wurde die Einzelhandelsnutzung nicht ausreichend gewichtet. Auf dieser Fehleinschätzung basiert die Standortwahl.</p> <p>Auch besteht kein Unterschied zwischen den Flächen der Grundstücke FINr. 10441/14 und 10442/4 und den bebauten Flächen der Grundstücke unserer Mandantin hinsichtlich ihrer aktuellen Bebauung und Nutzung, der es rechtfertigen könnte, erstere aus dem Geltungsbereich des zukünftigen Bebauungsplanes herauszunehmen, die Grundstücke unserer Mandantin aber in vollem Umfange in Anspruch zu nehmen. Dabei enthält der Entwurf der Begründung des Bebauungsplanes eine maßgebliche Fehleinschätzung, wenn in Ziff. 2.2.1 „Nutzungen und baulicher Bestand“ auf Seite 7 ausgeführt wird, dass den Nutzungen auf den Grundstücken unserer Mandantin eine „große unbebaute Fläche in der Mitte des Gevierts als Parkplatz mit darunterliegender Tiefgarage“ dient. Dieser Bereich kann aufgrund seiner massiven unterirdischen Bebauung keinesfalls als „unbebaut“ angesehen werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die größte Entlastungswirkung im Bereich der Innenstadtbahnhöfe und -strecken entsteht bei einem Streckenverlauf der U9 Entlastungsspanne zwischen Implerstraße und Münchner Freiheit. Damit können die Linien U3 und U6 vollständig entzerrt werden.</li> <li>Der größte verkehrliche Nutzen durch die U9 entsteht durch eine Führung über den Hauptbahnhof und den damit verbundenen neuen Umsteige- und Wegebeziehungen.</li> <li>Weitere Planungsziele sind ein 2. Bahnhof an der Theresienwiese und eine Verknüpfung zum Regionalverkehr am neuen Regionalzughalt Poccistraße.</li> <li>Die Anbindung an die südlich weiterführenden Bestandsstrecken der U3 Brudermühlstraße und U6 Harras müssen jeweils gewährleistet sein.</li> <li>Während der Bauzeit der U9 sollte die bestehende U3/U6 Strecke möglichst in Betrieb bleiben.</li> </ul> <p>Unter Berücksichtigung der zuvor erläuterten Randbedingungen und Planungsziele ergibt sich für den neuen Bahnhof eine Lage zwischen den bestehenden Bahnhöfen Implerstraße und Poccistraße. Wie bereits aus der Begründung des Bebauungsplans ersichtlich ist (vgl. Begründung Bebauungsplan 2177, S. 5/6), hängt die Lage des Bahnhofs von verschiedenen Aspekten und Randbedingungen ab. Folgende Varianten wurden hierzu untersucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Varianten westlich Bestandsstrecke:</b> Im Bereich der Implerstraße wurden Varianten westlich der Bestandsstrecke untersucht. Aufgrund der Zwangspunkte in der Trassierung müssten hier die Gleise nebeneinander angeordnet werden und nicht übereinander wie bei der aktuellen Variante. Es müssten somit einige Wohngebäude abgebrochen werden und auch die Verbindung zum Regionalzughalt kann nicht realisiert werden.</li> <li><b>Variante Ausbau bestehender Bahnhof Implerstr.:</b> Darüber hinaus wurde der Ausbau des bestehenden Bahnhofs Implerstraße untersucht. Die zusätzlichen Gleise müssten in bzw. unter die parallel verlaufenden Straßen angeordnet werden. Dies hätte lange Umsteigewege zwischen den U-Bahnlinien und zum Regionalzughalt zur Folge, was wiederum den verkehrlichen Nutzen (Akzeptanz der</li> </ul>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Fahrgäste) deutlich reduziert. Ebenso ist bei dieser Variante während der Bauzeit eine lange Sperrung der bestehenden Strecken unvermeidlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Varianten östlich der Bahnstrecke:</b>  Die Variante östlich der Bestandsstrecke im Bereich des Bebauungsplans Nr. 2177 hat sich insgesamt als die Lösung mit den meisten Vorteilen bezogen auf die zuvor beschriebenen Planungsziele und Randbedingungen erwiesen. Diese Variante hat den höchsten verkehrlichen Nutzen aufgrund der kürzesten Umsteigebeziehungen innerhalb der U-Bahnlinien und zum Regionalverkehr. Die bestehende U3/U6 Strecke kann während der Bauzeit in Betrieb bleiben. Außerdem ist der Eingriff in die umliegende Bebauung deutlich geringer einzustufen als bei allen anderen Lösungen. </li> </ul> <p>Im Rahmen der Vorplanung erfolgt eine detaillierte Variantenuntersuchung zum Bahnhof, um die Eingriffe insgesamt zu minimieren. Zur Lage des Bahnhofs gibt es jedoch aufgrund der vorstehend genannten Rahmenbedingungen und Anforderungen – bis auf einen Spielraum von einigen Metern – keine Alternativen.</p> <p>Zuzüglich eines erforderlichen Toleranzbereiches und der Baustelleneinrichtung konnte der Geltungsbereich in Absprache mit den Stadtwerken München nach dem Aufstellungsbeschluss angepasst werden, um so viel Fläche wie nötig, aber so wenig Fläche wie möglich in Anspruch zu nehmen.</p> <p>Zum Thema Bestand der Über- und Unterbauung wurde die Beschreibung in der Begründung klarer formuliert.</p>
<b>Unzureichende Konfliktbewältigung</b>	<p>4. Unzureichende Ermittlung abwägungserheblicher Belange, unzureichende Konfliktbewältigung</p> <p>Die Stadt hat mit dem Billigungsbeschluss zum Bebauungsplanentwurf mehrfach gegen das Gebot der Konfliktbewältigung als „wesentliche Aufgabe, die die Gemeinde bei der Abwägung im engeren Sinn zu bewältigen hat“ (Dirnberger in BeckOK BauGB, § 1, Rn.), verstoßen. Treffen mehrere gegenläufige Belange aufeinander, hat die Gemeinde diese schon im Bauleitplanverfahren zum Ausgleich zu bringen. Insoweit steht die heutige</p>	<p>Zu 4.</p> <p>Laut Aussage der Stadtwerke München, ist aufgrund der hohen Wichtigkeit der Lage des Bahnhofs für das Gesamtprojekt U9/U29 eine Sicherung der Flächen im Umgriff der geplanten Baumaßnahmen notwendig. Ohne einen Bahnhof an diesem Standort ist die gesamte U9 nicht sinnvoll und unter Erfüllung der Planungsziele nicht realisierbar.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Planung, die eine spätere Planfeststellung sichern soll, zu folgenden privaten und öffentlichen belangen in Widerspruch, ohne dass dieser Konflikt in akzeptabler Weise nur annähernd gelöst wurde oder es zumutbar wäre, diesen Konflikt auf ein späteres Planfeststellungs- und/oder Baugenehmigungsverfahren zu verlagern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wahrung der Rechte Privater aus dem Bestandschutz der im Bebauungsplan befindlichen baulichen Anlagen und Nutzungen,</li> <li>- Möglichkeit der Fortentwicklung bestehender Nutzungen,</li> <li>- Sicherung der Versorgungsfunktion der ansässigen Einzelhandelsbetriebe,</li> <li>- Sicherung der ansässigen Arbeitsplätze in Handel und Gewerbe und</li> <li>- Sicherung des Artenschutzes.</li> </ul> <p>Im Ergebnis findet überhaupt keine, den Vorgaben des § 1 Abs. 7 BauGB entsprechende gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange statt. Wichtig ist der Stadt aus schließlich die Sicherung der U-Bahnplanung.</p> <p>4.1. Unzureichende Berücksichtigung privater Belange</p> <p>Wie dargelegt, handelt es sich bei dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf um eine reine Verhinderungsplanung, der ausschließlich dem Ziel dient, „wertsteigernde oder den Bau des U9-Bahnhofes verunmöglichende Baumaßnahmen“ auszuschließen (Begründungsentwurf Ziff. 5.2, Seite 15). Schon insoweit wurden die privaten Belange diesem Ziel ohne weitere Begründung und Überprüfung der Gewichtung untergeordnet.</p>	<p>Die Ermittlung der privaten Belange erfolgte gemäß Baugesetzbuch in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB. Sie wurden zusammen mit den Belangen der Behörden und der Landeshauptstadt München gegeneinander und untereinander abgewogen.</p> <p>Der Abwägungsprozess verlangt keine Lösung von Zielkonflikten im Sinne eines Kompromisses. Die ermittelten und objektiv bewerteten öffentlichen und privaten Belange wurden gegenübergestellt. Alle Belange haben dabei grundsätzlich gleiches „Gewicht“. Die Gemeinde handelt innerhalb des so gezogenen Abwägungsrahmens fehlerfrei, wenn Sie bei Kollision zwischen Belangen sich mit guten Gründen für die Bevorzugung eines Belangs und damit der Zurückstellung des anderen Belangs entscheidet. Hierdurch kommt die Gemeinde zu einem Abwägungsergebnis. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 12.12.1969 – IV C 105.66 – BVerwGE 34, 301:</p> <p>„Innerhalb des [durch die Abwägungsfehlerlehre] gezogenen Rahmens wird das Abwägungsverbot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung berufene Gemeinde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Innerhalb jenes Rahmens ist nämlich das Vorziehen und Zurücksetzen bestimmter Belange überhaupt kein nachvollziehbarer Vorgang der Abwägung, sondern eine geradezu elementare planerische Entschließung, die zum Ausdruck bringt, wie und in welcher Richtung sich eine Gemeinde städtebaulich geordnet fortentwickeln will.“</p> <p>Ein Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung besteht nicht, vgl. hierzu näher im Folgenden:</p> <p>Zu 4.1.</p> <p>Zum Vorwurf der Verhinderungsplanung siehe Stellungnahme zu BOM-Nr. 1002, Nr. 3.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>4.1.1. Keine ausreichende Berücksichtigung bestandsgeschützter Nutzungen</p> <p>Auf den Grundstücken unserer Mandantin befindet sich derzeit ein genehmigter Gebäudebestand mit Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss und Büronutzungen im Obergeschoss. Der Einzelhandel verfügt über folgende Verkaufs- und Nutzflächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ALDI ca. 1.000,00 m² VK</li> <li>- EDEKA 2.566,80 m² VK</li> <li>- Fachmarkt 528,40 m² VK</li> <li>- Bäcker 259,90 m² VK und</li> <li>- Lager-/Nebenräume 715,00 m² NF.</li> </ul> <p>Vor Ort werden in der Bauabteilung der EDEKA und den Einzelhandelsbetrieben insgesamt etwa 60 Mitarbeiter beschäftigt.</p> <p>Dieser Nutzung wird durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung über die gesamten Grundstücksflächen unserer Mandantin jegliche Perspektive genommen. Die Festsetzung als Verkehrsfläche ohne einer Unter- oder Überbaumöglichkeit drückt das eindeutige Ziel der Planung aus, vorhandene Nutzungen kurz bis mittelfristig durch die Verkehrsbauwerke zu ersetzen. Nach dem derzeitigen Planungsstand sind private Nutzungen im Baugebiet zukünftig vollständig ausgeschlossen. Nur die bloße in Aussichtstellung einer Lösung dieses Konflikts in einem späteren Planfeststellungsverfahren ist unzureichend und damit unzulässig. Unsere Mandantin hat keinerlei Gewähr dafür, dass ihre Interessen im Hinblick auf die Fortführung der Betriebe am Standort tatsächlich Berücksichtigung finden. Zwar ist z.B. für Straßenplanungen anerkannt, dass etwa zu lösende Verkehrslärmprobleme in die Planfeststellung ausgelagert werden dürfen. Erforderlich ist aber, „dass sich die zur Konfliktlösung geeignete Planung so weit verfestigt hat, dass an ihrer Verwirklichung nicht mehr zu zweifeln ist. Dies kann bei der Straßenplanung regelmäßig angenommen werden, wenn die Planunterlagen im Anhörungsverfahren ausgelegt worden sind, ggf. aber auch schon früher“ (Söfker in</p>	<p>Zu 4.1.1.</p> <p>Mit der Planung wird die Möglichkeit eröffnet, die künftige U-Bahn zu planen und zu realisieren (positives Planungsziel). Es wird auf die einleitende Ausführung unter Punkt 4. Verwiesen, wonach im Rahmen der Abwägung ein (privater) Belang gegenüber einem anderen (öffentlichen) Belang zurückgestellt werden kann.</p> <p>Eine Konfliktbewältigung im Sinne einer Kompromisslösung ist hierbei nicht erforderlich.</p> <p>Das Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Sicherung der Fläche für die spätere Planung und Umsetzung der U-Bahn. In diesem Sinne wird gerade nicht in die ausgeübten Bestandsnutzungen eingegriffen und die bestehenden Gebäude werden nicht als „abzubrechende Gebäude“ dargestellt. Eine ggf. spätere Umplanung auf Grundlage der Planfeststellung, um z.B. (private) Nutzungen im Zusammenhang mit dem U-Bahnbauwerk zu ermöglichen, muss an dieser Stelle nicht erfolgen, da dies für die Sicherung der Fläche, wie im vorliegenden Bebauungsplan vorgesehen, nicht erforderlich ist.</p> <p>Die zitierte Rechtsprechung gilt namentlich für den Fall einer straßenrechtlichen Planfeststellung, die in Abstimmung mit einer Bebauungsplanung die erforderliche Lösung von durch den Straßenverkehr zu erwartenden Verkehrslärmprobleme erbringt. Der Fall ist mit einem Bebauungsplan, der lediglich die Sicherung der Fläche als Verkehrsfläche regelt, nicht vergleichbar. Im Bebauungsplan Nr. 2177 werden keine Festsetzungen getroffen, die bereits zu Konflikten führen, welche auf Ebene des Bebauungsplans gelöst werden müssen und nur verlagert werden. Die konkrete Planung kann in diesem Fall erst im Planfeststellungsverfahren vorgenommen werden.</p> <p>Nachdem die Konfliktbewältigung hinsichtlich der auftretenden Konflikte der späteren U-Bahn-Planung erst im Planfeststellungsverfahren erfolgen kann, liegt kein Abwägungsausfall im Bebauungsplanverfahren vor.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, § 1, Rn. 219 unter Verweis auf: BVerwG Beschl. v. 23.12.1992 - 4 B 188.92, NVwZ 1993, 980 vor Rn. 1). Voraussetzung für die Auslagerung der Konfliktbewältigung ist also eine annähernd auslegungsreife Fachplanung, die sich schon hinreichend konkretisiert hat, woran es vorliegend offensichtlich noch fehlt. Insofern darf dieser Konflikt heute keinesfalls auf einen späteren Zeitpunkt verlagert werden.</p> <p>Eine solche Verlagerung wäre im Übrigen allenfalls dann zulässig, wenn heute noch keine Festsetzung getroffen würde, die jegliche private Nutzung ausschließt und so die Konfliktlösung zunächst offenbliebe. Hier findet aber tatsächlich keine Verlagerung der Konfliktlösung in die Planfeststellung statt, sondern der Konflikt wird zunächst zu Lasten der Bestandsnutzung entschieden, ohne dass eine ausreichende Abwägung der privaten Belange an der Fortführung der Planung einerseits und dem Interesse an der Realisierung der in ausschließlich Konzepten vorliegenden U-Bahnplanung andererseits statt gefunden hätte.</p> <p>Insofern liegt ein vollständiger Abwägungsausfall vor.</p> <p>Vorliegend wären schon heute die Festsetzungen zu treffen, die das eigentlich beabsichtigte Miteinander von privaten Nutzungen der Grundstückseigentümer und der gewünschten Verkehrsanlage ermöglichen. Insofern hatte unsere Mandantin schon mehrfach eine gemeinsame Abstimmung und Planung angeboten.</p> <p>4.1.2. Fehlende Entwicklungsmöglichkeiten bestehender Nutzungen</p> <p>Weiter wäre in die Abwägung einzustellen, dass Nutzungen, die auch nach den Vorstellungen der Stadt später flankierend zum U-Bahnhof möglich sein sollen, entwicklungsfähig bleiben. Hierzu müsste der Bebauungsplan aber im Ergebnis heute schon Bereiche vorsehen, die für solche Nutzungen zur Verfügung stehen. Denkbar sind Teilflächen aber auch unter und/oder überbaubare Flächen, wobei die unter- und/oder überbauten Flächen und die sich ergebenden Restflächen dann für die Bahnhofsanlagen reserviert werden. Aufgrund der unzulässigen Verlagerung dieser</p>	<p>Zu 4.1.2.</p> <p>Da die möglichen künftigen Nutzungen nur auf Grundlage der U-Bahnplanung im Rahmen einer Planfeststellung aufbauen können, kann mit diesem Bebauungsplan keine weitere Festsetzung außer der Flächensicherung erfolgen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Problematik in ein Planfeststellungsverfahren sind logischerweise entsprechende detailliertere Überlegungen und konkretere Planungen unterblieben.</p> <p>4.2. Unzureichende Berücksichtigung öffentlicher Belange</p> <p>Die öffentlichen Belange wurden im Rahmen des Entwurfs der Begründung des Bebauungsplanes nur sehr kursorisch und damit unvollständig ermittelt. Insoweit wurden etwa in Ziff. 2.2. der Begründung ab Seite 7 folgende Belange aufgezählt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- unter d. Ziff. 2.2.2 (Seite 7): Stadt und Landschaftsbild,</li> <li>- unter d. Ziff. 2.2.3 (Seite 8): Natur und Landschaft,</li> <li>- unter d. Ziff. 2.2.4 (Seite 8): Verkehrliche Erschließung</li> <li>- unter d. Ziff. 2.2.5 (Seite 9) die Belange des Denkmalschutzes und</li> <li>- unter d. Ziff. 2.2.6 die Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Kampfmittel.</li> </ul> <p>Eine ausreichende Abwägung dieser Belange und eine planerische Umsetzung entsprechender Konfliktlösungen erfolgt aber nicht. Weder der Planzeichnung noch der Satzung mit ihren textlichen Festsetzungen in einem einzigen Paragraphen lässt sich ein Lösungsansatz entnehmen. Planzeichnung und Satzung enthalten nur eine einzige planerische Festsetzung, nämlich die Festsetzung einer andere Nutzungen ausschließenden „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“. Insoweit sind die Plandarstellung und die Regelung in § 2 der Satzung eindeutig.</p> <p>Schon der Bebauungsplan enthält keinerlei Festsetzung oder Aussage zum Schutz des Stadt- und Landschaftsbildes, zum Arten- und Naturschutz, zur Verkehrsplanung einschließlich des ruhenden Verkehrs oder zum Bodenschutz. Dies resultiert aus einem Ermittlungsdefizit in der Begründung, welches wiederum auf die irrtümliche Verfahrenswahl einerseits, wegen der auf den Umweltbericht verzichtet wird, und die unzulässige Konfliktverlagerung andererseits zurückzuführen ist.</p> <p>Nach § 1 Abs. 6 BauGB wären aber noch folgende Belange zu ermitteln und einzustellen:</p>	<p>Zu 4.2.</p> <p>Die Ermittlung der öffentlichen Belange erfolgte vollumfänglich und gemäß Baugesetzbuch in der Beteiligung der Behörden (Sparten und Träger öffentlicher Belange) nach § 4 Abs. 1 BauGB sowie § 4 Abs. 2 BauGB.</p> <p>Grundsätzlich ist festzuhalten, dass mit diesem Bebauungsplan lediglich ein Ziel verfolgt und damit eine Festsetzung getroffen wird – eine Flächensicherung. Weitere Ziele verfolgt dieser Bebauungsplan nicht. Daher werden keine weiteren Festsetzungen getroffen. Die genannten Belange kommen hier nicht zu tragen.</p> <p>Auf die im Einwand genannten Belange wird wie folgt eingegangen:</p> <p>Zu „Allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsverhältnisse, § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB“:</p> <p>Der Bebauungsplan setzt keine Art der baulichen Nutzung und damit keine Wohnnutzung oder Arbeitsstätten fest. Damit sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht betroffen. Etwaige Auswirkungen von Bahnbetrieben auf die umliegenden Wohn- und Arbeitsnutzungen sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes. Sie sind im anschließenden Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen und abzuwägen.</p> <p>Zu „Umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt, § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. c.) BauGB“:</p> <p>Mit diesem Bebauungsplan und der Festsetzung einer Flächensicherung werden keine Umweltbelange ausgelöst. Dies ist unter anderem der Grund, warum das Verfahren nach § 13 a BauGB durchgeführt wird.</p> <p>Zu „Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern, § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. e.) BauGB“:</p> <p>Mit der Festsetzung erfolgt lediglich eine Flächensicherung. Wie diese Fläche im Detail durch den neuen U-Bahnhof unter- und überbaut wird, wird erst im Rahmen der Planfeststellung festgelegt. Insofern können diese</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsverhältnisse, § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB</p> <p>- die umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt, § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. c.) BauGB,</p> <p>- die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern, § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. e.) BauGB sowie in der Folge</p> <p>- die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den beiden zuvor aufgeführten Spiegelstrichen, § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. i.) BauGB</p> <p>- die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, auf die Belange nach den drei zuvor aufgeführten Spiegelstrichen, § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. j.) BauGB,</p> <p>- die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. a.) BauGB und</p> <p>- die Belange der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. c.) BauGB.</p> <p>Hierzu im Einzelnen:</p> <p>4.2.1. Auswirkungen auf das Stadtbild:</p> <p>Unbeantwortet bleibt zunächst die Frage, welche Folgen die Planung für das Stadtbild hat. Es gibt insoweit keinerlei Vorgaben für die Gestaltung späterer zulässiger baulicher Anlagen wie des Bahnhofs und seiner Zugangsbauwerke. Auch an eine spätere Platzgestaltung auf der eigentlichen Verkehrsfläche werden keine Vorgaben gestellt. Die Auswirkungen solcher</p>	<p>Belange erst zu dem Zeitpunkt berücksichtigt und eine Klärung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens herbeigeführt werden.</p> <p>Zu „Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den beiden zuvor aufgeführten Spiegelstrichen, § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. i.) BauGB“:</p> <p>Da mit diesem Bebauungsplan keine Umweltbelange betroffen sind, sind auch die Wechselwirkungen nicht darstellbar.</p> <p>Zu „Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, auf die Belange nach den drei zuvor aufgeführten Spiegelstrichen, § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. j.) BauGB“:</p> <p>Mit der Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird die Fläche lediglich gesichert und keine baulichen Anlagen festgesetzt, durch die schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten wären.</p> <p>Zu „Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. a.) BauGB“:</p> <p>Siehe Punkt 4.2.4. und 4.2.5.</p> <p>Zu „Belange der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. c.) BauGB“:</p> <p>Die Betriebe genießen Bestandsschutz. Etwaige Auswirkungen während der Bauzeit und darüber hinaus sind im anschließenden Planfeststellungsverfahren abzuwägen.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <p>Zu 4.2.1. Auswirkungen auf das Stadtbild:</p> <p>Mit der Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird die Fläche lediglich gesichert. Es werden daher keine baulichen Anlagen oder Platzgestaltungen festgesetzt. Dies ist erst im Rahmen der</p>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Anlagen auf das Stadtbild werden nicht untersucht und fließen so auch nicht in die eigentlich hierzu notwendige Abwägung ein.</p> <p>4.2.2. Natur- und Artenschutz, Auswirkungen auf die Bevölkerung</p> <p>Zum Natur- und Artenschutz wurden ebenfalls ausdrücklich keine Ermittlungen angestellt, sondern lediglich darauf hingewiesen, dass eventuelle Vorkommen geschützter Arten in einem Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden könnten. Ggf. schließen solche Arten aber bereits die Überplanung bestimmter Flächen kategorisch aus.</p> <p>a.) Natur- und Artenschutz</p> <p>Ohne Durchführung der für Bahnanlagen notwendigen umfassenden Umweltprüfung ist es schon gar nicht möglich, die Umweltbelange einschließlich des Artenschutzes überhaupt zu bewerten und zu entscheiden, ob eventuell einzelne Belange dieser Art in ein Planfeststellungs- oder Baugenehmigungsverfahren verlagert werden könnten. Dies ist aber gerade bei Fragen des Artenschutzes regelmäßig nicht der Fall. Neben den in unserer ersten Stellungnahme erwähnten Zauneidechsen kommen durchaus auch andere Arten in Betracht.</p> <p>In der Abwägungstabelle (Billigungsbeschluss und vorbehaltlicher Satzungsbeschluss v. 18.09.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V.14106, Anlage 4, S. 10, Ziff. 7 „Artenschutz“ - Spalte „Begründung“) wird ausgeführt, dass die Habitate der Zauneidechse und anderer Fauna durch die Bauleitplanung nicht berührt werden. Auf welcher Grundlage diese folgenreiche Feststellung getroffen wurde ist nicht erkennbar. Eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) hat bisher nicht stattgefunden. Ohne eine solche Prüfung lässt sich nicht beurteilen ob und wenn, welche Habitate geschützter Arten betroffen sein könnten. Schon dies zeigt, die Fehlerhaftigkeit der Ermittlung relevanter Belange.</p> <p>b.) Auswirkungen für Menschen allgemein und die ansässige Bevölkerung</p> <p>Die Sicherung einer so großen öffentlichen Verkehrsfläche setzt schließlich voraus, dass bereits in der Bauleitplanung untersucht wird, welche Auswirkungen dieses Vorhaben auf den Menschen allgemein und auf die ansässige Bevölkerung, insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden</p>	<p>Planfeststellung möglich. Auswirkungen auf das Stadtbild gibt es durch die Flächensicherung keine.</p> <p>Zu 4.2.2. Natur- und Artenschutz, Auswirkungen auf die Bevölkerung</p> <p>Zu a.) Natur- und Artenschutz</p> <p>Bei den im Umgriff liegenden Flächen handelt es sich nicht um artenschutzrechtlich interessante Bahnflächen, sondern um entweder bebaute Flächen oder um fast vollständig versiegelte Parkplatzflächen, welche nicht auf eine Vielzahl von äußerst seltenen Tieren schließen lassen. Naturschutzrechtliche Schutzgebiete und in der Stadtbiotopkartierung der Landeshauptstadt München erfasste Flächen sind in dem von der Planung betroffenen Bereich nicht bekannt. Eine Fehlerhaftigkeit der Ermittlung relevanter Belange wird nicht bestätigt, da sich die artenschutzrechtlich interessanten Bahnflächen außerhalb des Umgriffs, hinter den Gebäuden auf der sog. „Gleisharfe“ befinden. Wie schon in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB geschildert: Die grünplanerischen Themen, einschließlich Vegetation und Naturhaushalt, werden nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, sondern zeitlich nachgelagert in daran anschließenden Fachplanungen und Verfahren (Planfeststellungsverfahren) vertiefend untersucht und bei Bedarf Maßnahmen ergriffen. Dieser Bebauungsplan dient lediglich der Flächensicherung.</p> <p>Zu b) Auswirkungen für Menschen allgemein und die ansässige Bevölkerung</p> <p>Die bloße Flächensicherung hat noch keine Auswirkungen für Menschen allgemein und auf die ansässige Bevölkerung. Etwaige Auswirkungen von</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Immissionen haben wird. Auch die übrigen Umweltauswirkungen i.S.d. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB wären zu untersuchen gewesen. Entsprechende Untersuchungen wurden nicht angestellt. Dies ist einerseits auf die Absicht einer reinen Negativplanung aber andererseits auch auf das Unterlassen einer Umweltprüfung zurückzuführen.</p> <p>4.2.3. Verkehrsplanung</p> <p>Wer eine Verkehrsfläche dieser Größe plant, muss darüber hinaus untersuchen, wie diese Verkehrsfläche an die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen angebunden werden soll. Dies betrifft den Kraftfahrzeug-Fahrrad- und Fußgängerverkehr, der aufgrund des U-Bahnhofes zu erwarten ist, wie auch der Verkehr, der durch die nach den Ausführungen in Begründung und Abwägungstabelle auch von der Stadt weiter gewollten Bestandsnutzungen verursacht wird.</p> <p>Der Bestand löst schon heute insbesondere im Hinblick auf die Verkaufsfläche von mehr als 4.350 m<sup>2</sup> erheblichen Verkehr aus. Hierzu wäre ein Verkehrs und Mobilitätskonzept für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes abzustimmen. Entsprechende Stellplätze für PKW und Fahrräder sind im notwendigen Umfang vorzusehen und dauerhaft zu sichern.</p> <p>Auch ohne Bestandsnutzung wäre eine Ermittlung des Verkehrs und Stellplatzbedarfes für die Festsetzung einer so großen Verkehrsfläche erforderlich.</p> <p>Es fehlt auch hier an einer ausreichenden Untersuchung, Planungslösung und Konfliktbewältigung im Rahmen einer gerechten Abwägung.</p> <p>4.2.4. Ortsnahe Versorgung</p> <p>Wir haben bereits in unserer Stellungnahme vom 11.04.2023 darauf hingewiesen, dass die Einzelhandelsbetriebe auf den Grundstücken unserer Mandantin ein erhebliches Gewicht im Hinblick auf die Versorgung der umliegenden Wohnbereiche haben. In der eigentlichen Begründung des Bebauungsplanentwurfes wird dies in keiner Weise erwähnt oder der Planung zugrunde gelegt. In der Abwägungstabelle (Billigungsbeschluss und vorbereitender Satzungsbeschluss v. 18.09.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14106, Anlage 4, S. 10, Ziff. 6., Spalte „Begründung“) wird nun ausgeführt,</p>	<p>Bahnbetrieben auf die umliegenden Wohn- und Arbeitsnutzungen sind im anschließenden Planfeststellungsverfahren abzuwägen.</p> <p>Zu 4.2.3. Verkehrsplanung:</p> <p>Festgesetzt ist eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zur Sicherung eines künftigen U-Bahnhofes. Die Sicherung dieser Fläche trifft daher auch keine Aussagen zur späteren Gestaltung. Dies ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes. Die Erschließung der derzeitigen Nutzungen bleibt bis zum Planfeststellungsverfahren bzw. dem Baubeginn unverändert bzw. greift dieser Bebauungsplan nicht in die ausgeübten und genehmigten Bestandsgenehmigungen ein. Die für den künftigen U-Bahnhof (auch im Zusammenhang mit etwaigen möglichen anderen Nutzungen) erforderliche Erschließung kann erst im Rahmen der Planfeststellung geprüft und gelöst werden.</p> <p>Zu 4.2.4. Ortsnahe Versorgung</p> <p>Mit diesem Bebauungsplan ist es Ziel eine Fläche zu sichern, um die Planung und den Bau der künftigen U-Bahnstation nicht zu verhindern. Die Qualität der wohnortnahen Versorgung wird durch den Wegfall der zwei Betriebe stark eingeschränkt, dennoch ist die Möglichkeit einer Versorgung durch andere Nahversorgungsbetriebe in der Umgebung gegeben. Die Bestandsnutzungen können weiterhin ausgeübt werden, bis die Konkretisierung der U-Bahnplanung durch ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren erfolgt und der Bau begonnen wurde.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>dass es sich bei den Einzelhandelsbetrieben an der Implerstraße um ein sog. „Nahbereichszentrum. (Nr. 964) nach dem Zentrenkonzept mit Beschluss von 2009" handele, das „zwar vorübergehend geschwächt“ werde, aber wieder angesiedelt werden könne. „Zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens, spätestens aber bis Baubeginn soll gemeinsam eine Interimslösung für die Einzelhandelsbetriebe vorbereitet werden.“</p> <p>Zunächst ist es schon verwunderlich, dass ein Wegfall von insgesamt etwa 4.350 m² nur als Schwächung und nicht als Ausfall der ortsnahen Versorgung bezeichnet wird.</p> <p>Es stellt im Übrigen keine zulässige Konfliktbewältigung dar, zunächst zu entscheiden, solche Betriebe völlig auszuschließen und dann in einem späteren Verfahren über eine Wiederansiedlung nachzudenken. Keine Überlegungen wurden auch dazu angestellt, wie die (bestandsgeschützten) Einzelhandelsbetriebe zunächst abgesiedelt werden sollten, da sie ja wohl der beabsichtigten Nutzung im Wege stehen. Es gibt hierzu keinerlei Plan oder gar Finanzierungskonzept. Eine Durchsetzung der Planung wird gegenüber der bereits seit Jahren zulässigerweise ausgeübten Nutzung nicht ohne erhebliche Entschädigungszahlungen möglich sein. Hierzu sind weder Haushaltsmittel bereitgestellt noch scheint es absehbar, dass rechtzeitig entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.</p> <p>4.2.5. Auswirkungen auf örtliche Wirtschaft und insbesondere Arbeitsplätze</p> <p>Die Schließung der Einzelhandelsbetriebe auf den Grundstücken unserer Mandantin wird erhebliche Auswirkungen auf die örtliche Wirtschaft haben. Die Betriebe sind vor allem aus der Nachbarschaft sehr strakt frequentiert.</p> <p>Derzeit sind allein in den Betrieben der EDEKA etwa 60 Mitarbeiter angestellt. Hierzu kommen die Angestellten von ALDI und die Mitarbeiter in den verschiedenen Büros.</p> <p>Die Auswirkungen des Bebauungsplanes auf den lokalen Arbeitsmarkt wurden in keiner Weise untersucht und berücksichtigt. Wir regen deshalb dringend an, die Bauleitplanung einzustellen und die Planungen zum U-</p>	<p>Es handelt sich nicht um ein Thema der Konfliktbewältigung, wenn durch den wahrscheinlichen Wegfall der Einzelhandelsnutzung während der Bauphase, vorausgesetzt es wird kein Interimsstandort gefunden, das Nahversorgungsangebot in der Umgebung zwar deutlich verringert wird, die Versorgung jedoch weiterhin, wenn auch eingeschränkt, gegeben ist. Auch hier gilt, dass im Rahmen des Abwägungsprozesses die Gemeinde einen Belang gegenüber einem anderen Belang zurückstellen kann, wenn es den Zielen der Gemeinde entspricht. Da mit diesem Bebauungsplan lediglich eine Flächensicherung betrieben wird, können erst im Rahmen der Planfeststellung Ersatzstandorte geprüft werden. Bis dahin wird die Nutzung des Einzelhandels ohnehin nicht unterbunden.</p> <p>Zu den Einschränkungen des Baurechts und der möglichen Entschädigung wird auf Ziffer 5. der Begründung der Beschlussvorlage verwiesen.</p> <p>Zu 4.2.5. Auswirkungen auf örtliche Wirtschaft und insbesondere Arbeitsplätze</p> <p>Zwar ist es richtig, dass eine Schließung von Einzelhandelsbetrieben wie EDEKA und ALDI Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft haben könnte, jedoch ist es wichtig zu betonen, dass der aktuelle Bebauungsplan sich ausschließlich auf die Flächensicherung konzentriert und nicht die Schließung der Einzelhandelsbetriebe veranlasst, da in die ausgeübte Nutzung nicht eingegriffen wird. Die detaillierte Planung und Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen, einschließlich der Arbeitsplatzsituation, wird im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren erfolgen, wenn auch ersichtlich ist, welche Auswirkungen die konkrete Planung auf die örtliche Wirtschaft hat.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Bahnhof bis zur Planfeststellung und damit bis zum Vorliegen ausreichender Planungsgrundlagen zurückzustellen.</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	<p>Hier werden alle relevanten Aspekte umfassend untersucht und berücksichtigt werden.</p> <p>Die derzeitige Planung zielt darauf ab, die notwendigen Grundlagen für zukünftige Entwicklungen zu schaffen, ohne die Details der späteren Nutzung festzulegen. Dies ermöglicht es, im weiteren Verfahren flexibel auf die Bedürfnisse der örtlichen Wirtschaft und der Gemeinschaft einzugehen. Der Anregung, die Planungen bis zur Planfeststellung zurückzustellen, ist nicht zu folgen, da der Bebauungsplan lediglich die Voraussetzungen für eine zukünftige Entwicklung schafft und keine unmittelbaren Auswirkungen auf bestehende Betriebe hat. Die umfassende Bewertung der wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen wird im Planfeststellungsverfahren erfolgen.</p>
<b>BOM-Nr. 1006</b>		
<b>Eingriff und Auswirkungen auf Flächen mit privaten Nutzungen</b>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich bin Miteigentümerin von Flur 10436 und habe folgende Fragen und Anmerkungen:</p> <p>Was ist konkret mit Flur 10436 geplant?</p> <p>Warum wurde dieses Stück unserer Anwesen (Garten und Tiefgarage) neuerdings mit in die Planung einbezogen?</p> <p>Ich erhebe Einspruch, dass unser Garten zweckentfremdet oder bebaut oder unterbaut oder enteignet wird:</p> <p>Der Garten wurde erst kürzlich neu angelegt und ein Müllhaus neu erstellt.</p> <p>Der Garten ist mit Bäumen bewachsen, die stehen bleiben müssen - aus Klimaschutzgründen und als Unterschlupf für Wildtiere: Igel, Spechte, Fledermäuse befinden sich in unserem Garten. Sollen die Bäume etwas gefällt werden? Warum beschleunigtes Verfahren ohne Umweltprüfung? Ich widerspreche dem.</p> <p>Das Gelände ist unterkellert, es befindet sich die Tiefgarage des Anwesens darunter. Die Decke kann keine schwereren Gewicht aushalten und wäre</p>	<p>Mit diesem Bebauungsplan erfolgt eine Flächensicherung, die für ein vorgesehenes Planfeststellungsverfahren für die künftige U9 seitens der Stadtwerke München GmbH (SWM) benötigt wird. Der festgesetzte Umgriff des hier vorliegenden Bebauungsplanes erfolgte in intensiver Abstimmung mit den SWM auf Grundlage von Voruntersuchungen. Da sich die Planungen speziell im Bereich des U-Bahnhofs inzwischen verfestigt haben und die Lage des Bahnhofs dadurch – bis auf einen Bereich von einigen Metern – nahezu fixiert ist, konnte der Umgriff des Aufstellungsbeschlusses auf den nun vorliegenden Umgriff angepasst werden, um so viel Fläche wie nötig, aber so wenig Fläche wie möglich in Anspruch zu nehmen. Welche Flächen für die Umsetzung der Maßnahmen letztendlich konkret erforderlich sein werden, wird erst das Planfeststellungsverfahren ermitteln.</p> <p>Ebenso wird dieses Planfeststellungsverfahren in Verbindung mit den regionalen Planungen den Verlauf der Trasse definieren sowie die konkrete Gestaltung des U-Bahnbauwerks mit den entsprechenden Zugängen. Eine Genehmigung seitens Privater Dritter ist hierfür nicht nötig.</p> <p>Alle technischen und umweltrelevanten Fragen zur Baumaßnahme und zu den Auswirkungen auf den Bestand (beispielsweise vorhandene</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>einsturzgefährdet. Es gibt zudem Entlüftungen in der Decke (Abluft Tiefgarage) die für Frischluft in der Tiefgarage sorgen.</p> <p>Das Gelände ist gleichzeitig unsere Feuerwehreinfahrt und es dürfen dort keine Sachen oder Fahrzeuge gelagert sein oder stehen aus Brandschutzgründen. Wir selbst dürfen deswegen nicht einmal unsere Fahrräder im Garten abstellen.</p> <p>Der Grundwasserspiegel im ganzen Gebiet ist viel zu hoch, wir selbst haben dieses Jahr schon Wasser in der Tiefgarage gehabt und viele Nachbarn auch. Siehe auch Sendlinger Loch. Wie soll dann eine Untertunnelung gehen??</p> <p>Direkt hinter unserer Gartenmauer zum Anwesen Agip sind große Benzin und Dieseltanks in der Erde eingegraben. Bei Bautätigkeiten oder Erschütterungen könnten diese explodieren - was ist hier angedacht?</p> <p>Es gibt genug andere Fläche im ganzen Gebiet für die Baustelle: Grünstreifen gibt es auch hinter Implersstr. 11 (KVR) und zwischen KVR und Aldi. Ebenso hinter Aldi/Edeka und Euromaster oder der Garten von KVR Implersstraße 11. Vorteil dieser Fläche: Die Gebäude darauf werden nur als Verwaltungs- und Büroräume genutzt - im Gegensatz zu unserem Wohnanwesen, in dem wir ja 24 Stunden leben und voll von allen Nachteilen betroffen sind. Warum hat man dann ausgerechnet unseren wertvollen Garten gewählt? Die anderen Flächen werden ja gar nicht genutzt, unsere schon, auch als Spielplatz für die Kinder im Anwesen.</p> <p>Zum Thema "Offene Baustelle":</p> <p>Ich habe die Probebohrung mitbekommen und musste die Arbeit während dieser Zeit einstellen (ich arbeite von zuhause aus) weil der Lärm unerträglich war und man sein eigenes Wort nicht mehr hört - Wohlgemerkt in der Wohnung mit verschlossenen Fenstern! Was ist hier gedacht - welche Lärmschutzmaßnahmen sind angedacht, erhalten die Anwohner in der Zeit der Baustelle Ersatzwohnungen gestellt oder Hotelaufenthalte? Welche Lärmschutzmaßnahmen sind für den neuen dann fertigen Bahnhof geplant? Offene Bauweise bedeutet auch Verschmutzung unseres Hauses und Anlage. Wie oft und in welchem Umfang wird unser Anwesen von</p>	<p>Tiefgarage, Kraftstofftanks, Brandschutz, Grundwasser, Lärmschutz, Erschütterung, Tierschutz etc.) werden im Zuge des anschließenden Planfeststellungsverfahrens geklärt. Dieser Bebauungsplan sichert lediglich die Flächen und kann wie zuvor ausgeführt keine Auswirkungen auf die oben genannten Belange ermitteln und prüfen.</p> <p>Die Entscheidung für ein beschleunigtes Verfahren ohne Umweltprüfung im Rahmen der Flächensicherung basiert darauf, dass in diesem Stadium keine tatsächlichen Eingriffe in die Umwelt erfolgen. Das beschleunigte Verfahren ermöglicht eine effiziente Sicherung der Flächen, um zukünftige Planungen zu ermöglichen, ohne dass bereits jetzt detaillierte Umweltverträglichkeitsprüfungen erforderlich sind. Diese werden, wie erwähnt, in den folgenden Verfahrensschritten durchgeführt, um sicherzustellen, dass alle relevanten Umweltaspekte angemessen berücksichtigt werden. Darüber hinaus liegt eine Maßnahme der Innenentwicklung vor (s. Ausführungen in vorangegangenen Punkten).</p> <p>In Bezug auf den Schutz der Bäume und der darin lebenden Wildtiere wird im Planfeststellungsverfahren geprüft, welche Maßnahmen zum Erhalt dieser wertvollen Bestandteile der Umwelt ergriffen werden können. Dies umfasst auch die Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen, falls Eingriffe in die Natur erforderlich sein sollten. Daher ist es wichtig, das vorliegende Verfahren als einen ersten Schritt zur langfristigen Planung zu verstehen, der keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Umwelt hat.</p> <p>Zu den Bedenken hinsichtlich der Nahversorgung im Viertel ist zu sagen, dass die Sicherstellung einer angemessenen Versorgung der Bevölkerung ein zentrales Anliegen der Stadt ist. Im Zuge des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens wird die Möglichkeit, bestehende Einrichtungen zu erhalten oder neue zu schaffen, sorgfältig geprüft werden. Hierbei werden Beteiligte und Anwohner in die Entscheidungsfindung einzubeziehen sein. Die Wiederherstellung, Neuschaffung oder der Erhalt von Einrichtungen wie Supermärkten und Tankstellen wird im Kontext der Gesamtentwicklung des Viertels betrachtet, um eine ausgewogene und funktionierende Infrastruktur zu gewährleisten.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Ihnen gereinigt werden um den Schmutz wieder zu entfernen? Welche Schutzmaßnahmen sind in Bezug auf Emissionsbelastungen für unser Wohnhaus Implersstraße 23,25,25a geplant?</p> <p>Es ist anzunehmen, dass Mieter Mietminderung wegen Lärm verlangen werden - in welchem Umfang ersetzen Sie die Mietzahlungen?</p> <p>Der Verlauf der Trassen ist im Bebauungsplan nicht zu sehen, ich habe aber im Internet schon konkret Zeichnungen gesehen - ist hierfür Genehmigung von uns erforderlich?</p> <p>Wie genau ist der Verlauf der Strecke, wie tief und was bedeutet das für uns? Erschütterungen, Risse in den Wänden, Beschädigungen, Lärm und Beeinträchtigungen sind doch so zu erwarten! Wie soll dies verhindert werden?</p> <p>Wird Aldi / Edeka / Agip abgerissen? Das geht nicht klar hervor. Wie soll die Nahversorgung im Viertel dann funktionieren? Wird Aldi / Edeka / Tankstelle dann wieder aufgebaut nach der Baustelle? Unser Viertel hatte schon REWE verloren wegen dem "Sendlinger Loch". soll das jetzt so weitergehen?</p> <p>Wo sind die Eingänge zur neuen U Bahn geplant? Steht das schon fest und gibt es einen Plan dazu?</p> <p>Es gibt genug Platz auf dem ganzen Gelände, daher wird die Nutzung des schmalen Grundstückstreifen von Flur 10436 für das Bauvorhaben hiermit widersprochen.</p> <p>Es war immer von einem Bauvorhaben am Kapellenweg die Rede gewesen - Wieso soll die Baustelle jetzt zu uns direkt in den Wohnbereich verlegt werden? Mitten in und unter die Wohnhäuser sozusagen? Das ist doch Wahnsinn und ich widerspreche diesem Plan hiermit!</p> <p>Vielen Dank schon im Voraus für Ihre Antworten und Berücksichtigung des Einspruchs.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>	<p>Umfang der Fläche sowohl für einen künftigen U-Bahnhalt mit allen Nebenflächen sowie den Baustelleneinrichtungsflächen und der offenen Bauweise wurden in den Vorplanungen eingeschätzt und erfordern insgesamt den Flächenumfang, wie er mit diesem Bebauungsplan gesichert wird. Es erfolgt keine Situierung der Baustelleneinrichtungsflächen, da dies noch nicht feststeht. Die Folgen des angestrebten Vorhabens können derzeit nicht näher abgeschätzt werden, daher werden keine weiteren Festsetzungen getroffen. Die weiteren Auswirkungen sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu ermitteln und zu bewerten.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<div style="background-color: black; width: 100px; height: 1.2em;"></div>	
<b>BOM-Nr 1007</b>		
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <div style="background-color: black; width: 100%; height: 1.2em;"></div> <div style="background-color: black; width: 100%; height: 1.2em;"></div> <div style="background-color: black; width: 100%; height: 1.2em;"></div> <p>Im Namen der <div style="background-color: black; width: 150px; height: 1.2em;"></div> erheben wir gegen den Bebauungsplan Nr. 2177 folgende Einwendungen:</p>	
<b>Anpassung des Planungsumgriffes</b>	<p>Eine Ausweitung des Umgriffs des Bebauungsplans auf das Grundstück FlNr. 10436, das sich im Privatbesitz befindet, erachten wir als unangemessen und städtebaulich nicht erforderlich. Eigentumsrechtliche &amp; sonstige private Belange der Grundstückseigentümer wurden bei dem Bebauungsplan nicht berücksichtigt.</p>	<p>Die Ausweitung des Umgriffs wurde nötig, da sich nach Auskunft der Stadtwerke München die Planungen speziell in diesem Bereich verfestigt haben und die Lage des Bahnhofs - bis auf einen Bereich von einigen Metern – nahezu fixiert ist.</p> <p>Zwangspunkte in der Lage ergeben sich insbesondere durch die Anbindung eines ebenfalls geplanten 2. Bahnhofs an der Theresienwiese sowie die für den Betrieb erforderlichen Verbindungen an die bestehenden U-Bahn Strecken der U3 und U6. Alle Verbindungstrecken müssen unter Beachtung der Trassierungsvorschriften geplant werden.</p> <p>Zum Erfordernis und dem politischen Willen der Umsetzung einer zukünftigen U-Bahnlinie U9 liegen mehrere Stadtratsbeschlüsse vor. Siehe hierzu auch Ziffer 1.1 der Begründung dieses Beschlusses.</p> <p>Die Ermittlung der privaten Belange erfolgte gemäß Baugesetzbuch in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben ihre Stellungnahmen gem. § 4 Abs. 1 BauGB sowie nach § 4 Abs. 2 BauGB abgegeben. Die Belange wurden miteinander abgewogen und der nunmehr dargestellte Bereich festgesetzt. Es ist jedoch zu beachten, dass die konkrete Festlegung</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		der betroffenen Grundstücke dem nachgelagerten Planfeststellungsverfahren vorbehalten ist.
<b>Abwägungsgebot</b>	Nach §1 Abs. 7 BauGB sind öffentliche und private Belange gerecht untereinander abzuwägen. Dies erfolgt mit obigem Bebauungsplan nicht. Private Belange, welche nachstehend noch dargestellt werden, wurden in die Abwägung nicht eingestellt.	<p>Die ermittelten und objektiv bewerteten öffentlichen und privaten Belange wurden gegenübergestellt. Alle Belange haben dabei grundsätzlich gleiches „Gewicht“. Die Gemeinde handelt innerhalb des so gezogenen Abwägungsrahmens fehlerfrei, wenn Sie bei Kollision zwischen Belangen sich mit guten Gründen für die Bevorzugung eines Belangs und damit der Zurückstellung des anderen Belangs entscheidet. Hierdurch kommt die Gemeinde zu einem Abwägungsergebnis. Der Abwägungsprozess verlangt keine Lösung von Zielkonflikten im Sinne eines Kompromisses.</p> <p>Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 12.12.1969 – IV C 105.66 – BVerwGE 34, 301:</p> <p>„Innerhalb des [durch die Abwägungsfehlerlehre] gezogenen Rahmens wird das Abwägungsverbot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung berufene Gemeinde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Innerhalb jenes Rahmens ist nämlich das Vorziehen und Zurücksetzen bestimmter Belange überhaupt kein nachvollziehbarer Vorgang der Abwägung, sondern eine geradezu elementare planerische EntschlieÙung, die zum Ausdruck bringt, wie und in welcher Richtung sich eine Gemeinde städtebaulich geordnet fortentwickeln will.“</p>
<b>Alternativflächen</b>	Alternativflächen: Nicht geprüft wurden sich in der unmittelbar in der Nachbarschaft befindliche unbebaute Flächen, z. B. Bahnwärter Thiel-Gelände, freie Flächen zwischen KVR Ruppertstrasse und Kulturzentrum Luise, leer stehende & ungenutzte Flächen bei Gotzingerstrasse 15 hinter Euromaster, unbebaute Fläche vom Euromaster oder Grünflächen hinter dem Edeka/Aldi Gebäude bzw. das Geländer der Bahn. Diese Flächen werden nicht in den Bebauungsplan der U-Bahn einbezogen. Die Fläche zwischen KVR Pocci und Kapellenweg, die derzeit für den Brückenbau Lindwurmstrasse genutzt wird, würde sich optimal für die Zusammenlegung der U-Bahn-Stationen Impler-/Pocci-StraÙe und Regionalhalt Pocci eignen.	<p>Im Rahmen der vertieften Machbarkeitsstudien zur U9 wurden im Bereich der Implerstraße und PoccistraÙe verschiedene großräumige Alternativen untersucht.</p> <p>Folgende Gründe führten – im Einklang mit den Planungszielen des Projekts – zur aktuell vorliegenden Lösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die größte Entlastungswirkung im Bereich der Innenstadtbahnhöfe und -strecken entsteht bei einem Streckenverlauf der U9 Entlastungsspange zwischen Implerstraße und Münchner Freiheit. Damit können die Linien U3 und U6 vollständig entzerrt werden.</li> </ul>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>-&gt; Wir bitten das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als auch den Bezirksausschuß BA 6 fair &amp; neutral zu analysieren, ob die oben genannten Flächen nicht alternativ einbezogen werden könnten, anstatt ohne Interessensabwägung einseitig nur den planerischen Vorstellungen des Bauherrn, SWM, zu folgen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der größte verkehrliche Nutzen durch die U9 entsteht durch eine Führung über den Hauptbahnhof und den damit verbundenen neuen Umsteige- und Wegebeziehungen.</li> <li>• Weitere Planungsziele sind ein 2. Bahnhof an der Theresienwiese und eine Verknüpfung zum Regionalverkehr am neuen Regionalzughalt Poccistraße.</li> <li>• Die Anbindung an die südlich weiterführenden Bestandsstrecken der U3 Brudermühlstraße und U6 Harras müssen jeweils gewährleistet sein.</li> <li>• Während der Bauzeit der U9 sollte die bestehende U3/U6 Strecke möglichst in Betrieb bleiben.</li> </ul> <p>Unter Berücksichtigung der zuvor erläuterten Randbedingungen und Planungsziele ergibt sich für den neuen Bahnhof eine Lage zwischen den bestehenden Bahnhöfen Implerstraße und Poccistraße. Wie bereits aus der Begründung des Bebauungsplans ersichtlich ist (vgl. Begründung Bebauungsplan 2177, S. 5/6), hängt die Lage des Bahnhofs von verschiedenen Aspekten und Randbedingungen ab. Folgende Varianten wurden hierzu untersucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Varianten westlich Bestandsstrecke:</b> Im Bereich der Implerstraße wurden Varianten westlich der Bestandsstrecke untersucht. Aufgrund der Zwangspunkte in der Trassierung müssten hier die Gleise nebeneinander angeordnet werden und nicht übereinander wie bei der aktuellen Variante. Es müssten somit einige Wohngebäude abgebrochen werden und auch die Verbindung zum Regionalzughalt kann nicht realisiert werden.</li> <li>• <b>Variante Ausbau bestehender Bahnhof Implerstr.:</b> Darüber hinaus wurde der Ausbau des bestehenden Bahnhofs Implerstraße untersucht. Die zusätzlichen Gleise müssten in bzw. unter die parallel verlaufenden Straßen angeordnet werden. Dies hätte lange Umsteigewege zwischen den U-Bahnlinien und zum Regionalzughalt zur Folge, was wiederum den verkehrlichen Nutzen (Akzeptanz der Fahrgäste) deutlich reduziert. Ebenso ist bei dieser Variante während der Bauzeit eine lange Sperrung der bestehenden Strecken unvermeidlich.</li> </ul>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Varianten östlich der Bahnstrecke:</b>  Die Variante östlich der Bestandsstrecke im Bereich des B-Plans 2177 hat sich insgesamt als die Lösung mit den meisten Vorteilen bezogen auf die zuvor beschriebenen Planungsziele und Randbedingungen erwiesen. Diese Variante hat den höchsten verkehrlichen Nutzen aufgrund der kürzesten Umsteigebeziehungen innerhalb der U-Bahnlinien und zum Regionalverkehr. Die bestehende U3/U6 Strecke kann während der Bauzeit in Betrieb bleiben. Außerdem ist der Eingriff in die umliegende Bebauung deutlich geringer einzustufen als bei allen anderen Lösungen. </li> </ul> <p>Im Rahmen der Vorplanung erfolgt eine detaillierte Variantenuntersuchung zum Bahnhof, um die Eingriffe insgesamt zu minimieren. Zur Lage des Bahnhofs gibt es jedoch aufgrund der vorstehend genannten Rahmenbedingungen und Anforderungen – bis auf einen Spielraum von einigen Metern – keine Alternativen.</p> <p>Die Aufweitungen des Umgriffs aus dem Aufstellungsbeschluss sind hier laut Aussage der Stadtwerke München nötig, da in der jetzigen Planungsphase eine genaue Ausrichtung des Bahnhofbauwerks noch nicht definiert werden kann. Aus Sicht der SWM ist der Umgriff so sinnvoll gewählt, da er vernünftig gewählte Flächen für das folgende Planfeststellungsverfahren sichert. Es handelt sich dabei nicht um planerische Vorstellungen des Bedarfsträgers SWM, sondern beruht u. a. auf Berechnungen mit Parametern der Trassierungsvorschriften.</p>
<b>Anpassung des Planungsumgriffes</b>	Außerdem wurden mit dem Aufstellungsbeschluss vom 4.5.22 explizit öffentliche Flächen entlang der Implerstrasse 7-11 ausgenommen und stattdessen ein Umgriff auf die Teilflächen unseres Grundstückes in der Implerstrasse 25, 25a vorgenommen	Die Flächen der Implerstraße 7-11 sind weder öffentlich noch handelt es sich um städtische Flächen oder städtische Gebäude. Einige Räumlichkeiten werden/wurden von der Landeshauptstadt München angemietet. Es wurden nicht die westlichen Bereiche aus dem Geltungsbereich herausgeschnitten, weil sie von der Landeshauptstadt München angemietet werden, sondern, weil die Erforderlichkeit zur Einbeziehung in den Umgriff nicht gegeben war. Zur Zeit des Aufstellungsbeschluss im Frühjahr 2022 wurde vorsichtshalber ein größerer Bereich herangezogen, als sich nachträglich als notwendig erwies. Im südlichen Bereich hingegen kristallisierte sich ein

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		zusätzlicher Bedarf heraus. Es handelt sich um eine Anpassungsmaßnahme im Zuge fortschreitender Planungen.
<b>Konkrete Planungen des Regionalzughalts und der U9 abwarten</b>	Eine konkrete Planung der neuen „Regionalzughaltestelle Pocci“ als auch die Detailplanungen der SWM bzgl. Bau U 9 hätten abgewartet werden können, bevor eine Veränderungssperre/Umgriff auf das Grundstück 10436 mit obigem Bebauungsplan erfolgt. Wie sich aus der Begründung des Bebauungsplanes ergibt, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen, wie die konkrete zukünftige Planung aussehen wird. Nicht auszuschließen ist daher, dass langfristig Grundstücksteile mit einer Widmung Verkehrsfläche belegt und damit einer anderen Nutzungsmöglichkeit entzogen werden, ohne dass hierfür derzeit geklärt ist, dass eine Notwendigkeit hierfür besteht.	Da mit einer weiteren Bebauung der Fläche der Bau des künftigen U-Bahnhofs IP/PC unmöglich gemacht worden wäre, soll eine flächensichernde Maßnahme ergriffen und dieser Bebauungsplan aufgestellt werden. Die konkrete Planung des Bahnhofs konnte nicht abgewartet werden. Die flächensichernde Maßnahme betrifft nur die Planung des künftigen U-Bahnhofs und die Möglichkeit einer Anbindung an den Regionalzughalt. Der Regionalzughalt selbst beansprucht keine Flächen des Bebauungsplanes. Nicht nur der U-Bahnhof, sondern auch seine oberirdische Anbindung an die Implerstraße und den Kapellenweg erfordern auch künftig öffentliche Verkehrsflächen. Sollte mit der fertigen Planung klar sein, dass bestimmte Flächen nicht mehr als Verkehrsfläche erforderlich sein sollten, liegt es auch im Interesse der Landeshauptstadt München, diese einer neuen Nutzung zuzuführen.
<b>Veränderungssperre und Aufhebung</b>	Außerdem wird damit ab sofort ein Bebauungsplan aufgestellt verbunden mit einer Veränderungssperre, welcher später, falls die Fläche nicht benötigt wird, mittels Aufhebungsverfahren aufgehoben werden müsste.	Mit In-Kraft-Treten des Bebauungsplanes erlischt die Wirkung der Veränderungssperre (§ 17 Abs. 5 BauGB). Ab diesem Zeitpunkt gilt die Festsetzung des dann rechtsverbindlichen Bebauungsplanes. Sollten in Zukunft in Teilbereichen andere Nutzungen möglich erscheinen, kann der Bebauungsplan entsprechend dem Bedarf in diesen Bereichen geändert oder aufgehoben werden.
<b>Entschädigung/ Wertminderung</b>	Die Wirkung der Veränderungssperre, die eigentlich erst mit dem Planfeststellungsverfahren eintritt, wird durch den Bebauungsplan und Umgriß auf das Grundstück 10436 um mehrere Jahre vorgezogen. Es entsteht der Eindruck, dass Entschädigungsansprüche (Wertminderung) von Privateigentümern durch diese vorgezogene Maßnahme beim späteren Planfeststellungsverfahren explizit klein gehalten werden sollen.  Auf Seite 14 unter Punkt 5 wird bestätigt, dass es sich um keine unwesentliche Wertminderung für unser Grundstück handelt.	Um die geplanten Festsetzungen im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens nicht zu konterkarieren, wurde dafür eine Veränderungssperre nach § 14 BauGB erlassen. Eine Veränderungssperre im Rahmen einer Planfeststellung (§ 28 PBefG) wurde seitens der Landeshauptstadt München nicht erlassen. Diese kann nur im Rahmen einer Planfeststellung erfolgen und ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.  Hinsichtlich finanzieller Nachteile, die durch die Änderung des Bebauungsplans für die Grundstückseigentümer*innen entstehen können, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.1 "Grundsätze der Entschädigung" der Beschlussvorlage verwiesen.

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
<b>Inhalt und Eingriff der Festsetzung</b>	Es geht aus dem Plan nicht hervor, ob es sich um eine bauzeitliche oder endgültige Inanspruchnahme unseres Grundstücks handelt und wofür die Fläche genutzt werden soll: Baustelleneinrichtungsfläche, U-Bahn-Gebäude oder auch Verkehrsfläche. Vor diesem Hintergrund ist offen, in welche privaten Belange mit der Festsetzung eingegriffen wird.	Der Bebauungsplan dient ausschließlich der Flächensicherung und trifft keine abschließenden Aussagen zur konkreten Nutzung oder Dauer der Inanspruchnahme einzelner Grundstücke. Ob es sich um eine bauzeitliche oder endgültige Nutzung handelt und ob die Fläche als Baustelleneinrichtung, U-Bahn-Gebäude oder Verkehrsfläche genutzt wird, wird erst im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren verbindlich festgelegt. In diesem Verfahren werden auch die privaten Belange umfassend ermittelt, bewertet und berücksichtigt, bzw. wird damit sichergestellt, dass diese Belange bei der weiteren Planung berücksichtigt werden können. Somit bleiben die privaten Interessen gewahrt, da zu einem späteren Zeitpunkt erneut Gelegenheit besteht, konkrete Einwendungen vorzubringen.
<b>Eingriff in Flächen mit privaten Nutzungen</b>	Wir erachten weder eine bauzeitliche noch dauerhafte Nutzung unserer unbebauten Grünfläche im Rahmen des Baus der U9 für möglich und zulässig, da die Fläche als Feuerwehrezufahrt/Rettungsweg für unsere Wohnanlage dient und Zugang zu den einzelnen Häusern gewährleistet. Außerdem dient sie als Stellfläche für Papier-, Rest- und Grünmüllbehälter, die sonst nirgends gelagert werden können. Darunter liegt die Tiefgarage. 6 oberirdische Lüftungsschächte auf der Grünfläche gewährleisten die erforderliche Luftzirkulation der Tiefgarage.	Die Hinweise auf Flächen für die Feuerwehr, die Tiefgarage mit 6 oberirdischen Lüftungsschächten und die Stellfläche für Papier-, Rest- und Grünmüllbehälter sind in die Vorplanung des Planfeststellungsverfahrens einzubeziehen und werden an die Stadtwerke München weitergeleitet. Technische Fragen zur Großbaustelle samt Einrichtungsflächen wie z. B. Feuerwehrezufahrt und Lage vorhandener Tiefgaragen werden im Zuge des anschließenden Planfeststellungsverfahrens geklärt.
<b>Baumbestand</b>	Außerdem befindet sich auf dem Grundstück ein alter Baumbestand, der nicht entfernt werden darf.	Alle naturschutzrechtlichen und umweltschutztechnischen Belange werden im Zuge des anschließenden Planfeststellungsverfahrens behandelt.  Mit der Festsetzung in diesem Bebauungsplan erfolgen keine Fällungen von Bäumen.
<b>Eingriff in Flächen mit privaten Nutzungen</b>	Wir erheben Einspruch gegen den Umgriff und Bebauungsplan Nr. 2177, weil wir die Einbeziehung unseres Privatgrundstücks und unserer kleinen Grünfläche in den Bebauungsplan als unverhältnismässig erachten. Es ist die einzige Grünfläche und Wohlfühloase für 72 Wohneinheiten in unserer Wohnanlage, die in einem sehr gepflegten Zustand ist mit bienenfreundlichen Pflanzen. Die Bewohner der Wohnanlage werden die nächsten Jahre genügend unter dem Baulärm leiden. Von daher bitten wir Sie, die Grünfläche auf dem Flurstück 10436 den Eigentümern als Grünfläche zu	Die Einbeziehung der Teilfläche des Flurstücks 10436 in den Bebauungsplan Nr. 2177 ist notwendig und verhältnismässig. Ziel des Bebauungsplans ist ausschließlich die Flächensicherung für den geplanten U-Bahnhof Implersstraße-Poccistraße (IP/PC) im Rahmen des Infrastrukturprojekts U9 Entlastungsspanne. Die Auswahl der Flächen erfolgte auf Grundlage sorgfältiger Machbarkeitsstudien, die Alternativflächen geprüft und aus technischen sowie verkehrlichen Gründen verworfen haben.

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>belassen, da es sich um eine Wohnanlage handelt und nicht um eine Gewerbe- oder öffentliche Fläche.</p> <p>Es gibt genügend, wie oben erwähnt, Ausweichflächen, die in den Bebauungsplan einbezogen werden könnten.</p>	<p>Die konkrete Nutzung der Fläche und etwaige Eingriffe, auch in bestehende Grünflächen, werden erst im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren detailliert geplant und abgewogen. Bis dahin kann die Fläche weiterhin als Grünfläche genutzt werden. Auch Fragen des Lärmschutzes während der Bauphase sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern werden im späteren Planfeststellungsverfahren umfassend berücksichtigt.</p>
<b>Konkrete bauliche Anlagen</b>	<p>Ferner haben wir konkrete Fragen, die uns derzeit, weder vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung noch vom Bauherr der U9, SWM, nicht beantwortet werden konnten. Diese Fragen sollten zuerst geklärt werden, bevor ein Bebauungsplan beschlossen wird.</p>	<p>Mit diesem Bebauungsplan werden weder ein U-Bahnhof noch sonstige bauliche Anlagen geplant, sondern es wird eine Flächensicherung für die künftige Planung des U-Bahnhofs und die dazugehörigen Baustelleneinrichtungsflächen vorgenommen. Fragen zur Großbaustelle können erst im Rahmen bzw. in Vorbereitung der Planfeststellung beantwortet werden.</p>
<b>Keine Umweltprüfung und Streckenverlauf</b>	<p>Seite 11: Warum wird ein beschleunigtes Verfahren ohne Umweltprüfung durchgeführt?</p> <p>Wo im Detail verläuft die Streckenführung der U9 genau?</p>	<p>Mit der bloßen Flächensicherung entstehen keine Umweltauswirkungen, zumal die betroffene Fläche bereits heute fast vollflächig über- und unterbaut und damit versiegelt ist. In Abstimmung mit dem Referat für Klima und Umwelt wurde die Durchführung einer Umweltprüfung daher für nicht erforderlich gesehen. Es werden keine Inhalte hinsichtlich des U-Bahnhalts festgesetzt, dies bleibt dem künftigen Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Es handelt sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung (s. Ausführungen unter BOM-Nr. 1002 zu 1.)</p> <p>Aus diesem Grund ist es gerechtfertigt, dass zur Sicherung der Fläche das Verfahren nach § 13a BauGB ohne Prüfung der Umweltbelange betrieben wird. Umweltrelevante Belange sind erst im Planfeststellungsverfahren abbildbar und werden dort entsprechend behandelt.</p> <p>Die genaue Streckenführung legt das Planfeststellungsverfahren fest.</p>
<b>Zugänge zur U-Bahnstation</b>	<p>Wo sind die Ein- und Ausgänge der U-Bahnhaltestelle im Detail geplant?</p> <p>Wir befürchten, dass es hier zu enormer Lärmbeeinträchtigung durch Publikumsverkehr kommen wird.</p>	<p>Die genaue Lage der Ein- und Ausgänge und Einwände diesbezüglicher Lärmbeeinträchtigung werden im Zuge des anschließenden Planfeststellungsverfahrens geklärt.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
<b>Verbindung zum Regionalzughalt Poccistraße und Skizzen</b>	Ist eine oberirdischer U-Bahn Haltestelle mit Verbindung zum oberirdischen Regionalzughalt Pocci geplant? Warum werden dem Bebauungsplan keine Skizzen der Planung beigelegt?	Grundsätzlich ist eine Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr, in diesem Fall durch eine unterirdische Fußwegverbindung zum geplanten und derzeit im Genehmigungsverfahren befindlichen Regionalzughalt Poccistraße geplant. Die U-Bahnhaltestelle wird unterirdisch im hier vorliegenden Bebauungsplanumgriff geplant, die Regionalzughaltestelle oberirdisch außerhalb dieses Umgriffs auf heutigem Bahngelände. Da keine Inhalte hinsichtlich der U-Bahnplanung festgesetzt werden, sondern eine Flächensicherung durchgeführt wird und die konkrete Planung der U-Bahnhaltestelle im Planfeststellungsverfahren erfolgt, können hierzu keine weiteren Aussagen getroffen werden. Die konkrete Planung des Bauwerks erfolgt erst im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren, welches für die bauliche Umsetzung notwendig ist. Dieses Verfahren wird die detaillierte technische und gestalterische Planung sowie die Einreichung entsprechender Unterlagen, einschließlich Skizzen und Bauplänen umfassen.
<b>Trassenverlauf, Auswirkungen der Großbaustelle</b>	<p>In welcher Tiefe sollen die 2 Trassen (Fahrebenen der U9) unter unserem Gebäude verlaufen und was bedeutet dies konkret für die Wohngebäude unserer Liegenschaft und deren Bewohner? Hinweis: unter unserem Haus befindet sich eine Tiefgarage!</p> <p>Insbesondere unter anderem betreffend die Standfestigkeit der Gebäude (Vermeidung von Setzrisen etc.), Schallschutz (Vibrationen Erdreich etc.), sowie eventuell weiterer hier nicht näher bezeichneter Umstände und/oder Beeinträchtigungen bestehen hier erhebliche Bedenken.</p> <p>Durch die offene Bauweise wird es zu extremer Verschmutzung unserer Fassade durch die Baustelle über die nächsten 10 Jahre kommen.</p> <p>Welche Lärmschutz-/Emissionsschutzmaßnahmen sind für unser Grundstück temporär oder dauerhaft geplant bzgl. des Baus der U 9 sowie hinsichtlich des Lärms durch anfahrende oder haltende Züge?</p> <p>Es ist bekannt, dass in Sendling ein sehr hoher Grundwasserspiegel vorliegt. Wie können hier 2 Trassen realisiert werden? Besteht entsprechend dem derzeitigen Bauprojekt in Sendling die Gefahr eines weiteren</p>	Alle technischen Fragen zur Großbaustelle samt Einrichtungsflächen wie z.B. Verlauf der Trassen, Lage des Bauwerks U-Bahnhof inklusive dessen Eingängen, Lärm, Lärmschutzmaßnahmen, Baustellenverkehr, Beweissicherungsverfahren, Feuerwehrezufahrt, unterirdische Tanks, Lage vorhandener Tiefgaragen, Verschmutzung des Hauses, Lärmschutz-/Emissionsschutzmaßnahmen, Grundwasserhaushalt etc., sind Inhalt des anschließenden Planfeststellungsverfahrens, nicht dieses Bebauungsplanverfahrens, welches sich lediglich auf die Sicherung der notwendigen Flächen aufgrund der genannten Vorplanungen beschränkt.

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	„Sendlinger Lochs“ dahingehend, dass wir dann in offener Bauweise der U9 ein zweites „Sendlinger Loch mit Grundwasser“ haben?	
<b>Nahversorgung Einzelhandel</b>	<p>Werden Aldi/Edeka und die Eni Tankstelle abgerissen? Aus den Stellungnahmen gegen widersprüchliche Aussagen hervor (Abbruch / Interimslösung / Wiederansiedelung).</p> <p>Was ist bzgl. der Nahversorgung von Sendling mit Einkaufsmöglichkeiten geplant?</p>	<p>Ob Gebäude oder Gebäudeteile abgerissen werden und wenn ja wann, wird im Zuge des Planfeststellungsverfahrens geklärt, wenn die Abläufe der Baustelle und die Dimensionierung der offenen Baugrube feststehen.</p> <p>Da mit diesem Bebauungsplan lediglich eine Flächensicherung betrieben wird, können erst im Rahmen der Planfeststellung Ersatzstandorte geprüft werden. Zumindest bis dahin wird die Nutzung des Einzelhandels nicht unterbunden.</p>
<b>Schäden an Benzintanks und Schäden durch Grundwasser</b>	<p>Bei der Tankstelle Eni wurden in 2020 5 neue große Benzintanks mit Spundbohlen in die Erde verlegt, da die Eni zu dem Zeitpunkt nicht darüber informiert wurde, dass die U9 gebaut und ihr Grundstück tangiert wird -&gt; hier besteht eine mögliche Explosionsgefahr, wenn darunter eine U-Bahn-Trasse verläuft. Aufgrund der mit dem Baustellen- und U-Bahn-Betrieb verbundenen verbundenen Erschütterungen werden Risse, eine Absenkung bzw. Anstieg des Grundwassers und damit Schäden an der Tiefgarage und dem Gebäude befürchtet</p>	<p>Der Hinweis auf große Benzintanks ist in die Vorplanung des Planfeststellungsverfahrens einzubeziehen und wird an die Stadtwerke München weitergeleitet.</p> <p>Technischen Fragen zur Großbaustelle samt Einrichtungsflächen wie z. B. Verlauf der Trassen, Lage des Bauwerks U-Bahnhof, unterirdische Tanks, Lage vorhandener Tiefgaragen, Erschütterungen, Grundwasserhaushalt, Beweissicherungsverfahren etc., werden im Zuge des anschließenden Planfeststellungsverfahrens geklärt.</p>
<b>Behandlung der Stellungnahme und Einbeziehung der Einwen-der*innen</b>	<p>Wir bitten um Ihre schnellstmögliche Rückantwort.</p> <p>Wir bitten Sie, dass Sie uns als Anlieger über weitere Planungsschritte und das Planfeststellungsverfahren auf dem aktuellen Stand halten und die Hausverwaltung [REDACTED] (Adresse siehe oben) auf dem aktuellen Stand halten.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen, [REDACTED]</p>	<p>Die Beantwortung der Einwände erfolgt im Rahmen der Abwägung und wird mit diesem Satzungsbeschluss zur Entscheidung dem Stadtrat vorgelegt.</p> <p>Ankündigungen und Bekanntgaben sind den Pressemitteilungen in der Rathausumschau, der örtlichen Presse (Süddeutsche Zeitung und Münchner Merkur) sowie dem Amtsblatt zu entnehmen. Als direkt betroffene Eigentümer*innen können wir Sie über die Bekanntmachung des Bebauungsplanes informieren.</p> <p>Die Planfeststellung wird seitens der Stadtwerke München erfolgen. Die Stadtwerke München werden nach den gesetzlichen Vorgaben die betroffenen Grundstückseigentümer*innen einbeziehen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
<b>BOM-Nr. 1008</b>		
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>unter Übergabe einer Fotokopie der auf uns lautenden Vollmacht zeigen wir an, dass wir die WEG Implerstraße 23-25a, München, vertreten durch [REDACTED] in obiger Angelegenheit anwaltlich vertreten.</p> <p>Unsere Mandantin ist Eigentümerin des Grundstückes Fl.Nr. 10436, welches mit einem Wohnhaus bebaut ist.</p> <p>Im Zuge der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nr. 2177 erheben wir hiermit für unsere Mandantschaft fristgerecht folgende Einwendungen:</p>	
<b>Voraussetzungen des beschleunigten Verfahrens nach § 13 a BauGB</b>	<p>1. Verfahrensfehler</p> <p>Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt. Diese Verfahrensart ist vorliegend nicht anwendbar, die Voraussetzungen des § 13 a Abs. 1 BauGB liegen nicht vor.</p> <p>Danach kann ein Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung (Bebauungsplan der Innenentwicklung).</p> <p>Zudem ist das Verfahren nur zulässig, wenn in dem Plan eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Absatz 2 der Baunutzungsverordnung oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt wird von insgesamt</p>	<p>Zu 1.</p> <p>Die Durchführung des Verfahrens als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB ist im vorliegenden Fall zulässig.</p> <p>Es wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter den Buchstaben a) bis c) verwiesen.</p>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>1. weniger als 20 000 Quadratmetern, wobei die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen sind, oder</p> <p>2. 20 000 Quadratmetern bis weniger als 70 000 Quadratmetern, wenn auf Grund einer überschlägigen Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 dieses Gesetzes genannten Kriterien die Einschätzung erlangt wird, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Absatz 4 Satz 4 in der Abwägung zu berücksichtigen wären (Vorprüfung des Einzelfalls); die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, sind an der Vorprüfung des Einzelfalls zu beteiligen.</p>	
<b>Schwellenwert von 20.000 m²</b>	<p>a)</p> <p>Nachdem im hier vorliegenden Planentwurf weder eine zulässige Grundfläche noch eine Größe der Grundfläche festgesetzt wird, ist die Fläche maßgeblich, die bei Durchführung des Bebauungsplans voraussichtlich versiegelt wird. Nach dem Planentwurf dient die Fläche im Plangebiet einem unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen. Gemäß Planbegründung wurde der Planumgriff so gewählt, dass der Umgriff des Plangebiets dem Umriss der geplanten Baugrube des U-Bahn-Bauwerks zzgl. eines Toleranzbereiches entspricht. Es ist somit davon auszugehen, dass die Grundstücke im Planumgriff vollflächig über- bzw. unterbaut werden. In der Planbegründung wird die Fläche im Planumgriff mit ca. 19.929 qm angegeben. Es bestehen Zweifel daran, dass diese Angabe zutreffend ist. Laut beiliegendem Aufmaß aus dem Geoportal beträgt die Fläche über 20.000 qm mit der Folge, dass die Voraussetzungen von § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB nicht vorliegen. Für eine Anwendbarkeit von § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB hätte es aber einer Vorprüfung des Einzelfalls bedurft, welche vorliegend nicht erfolgt ist.</p>	<p>Zu a)</p> <p>Die Berechnung der Grundfläche im Plangebiet wurde auf Basis der digitalen Stadtgrundkarte des GeodatenService München durchgeführt. Diese amtliche Datengrundlage ist für die Flächenermittlung im Rahmen von Bauleitplanverfahren maßgeblich und verbindlich. Die dort ermittelte Fläche des Planumgriffs beträgt 19.929 m² und liegt somit unter dem Schwellenwert von 20.000 m², der in § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB für das beschleunigte Verfahren festgelegt ist.</p> <p>Die im Einwand vorgebrachten Zweifel an der Flächenangabe basierend auf einem Aufmaß aus dem Geoportal Bayern können nicht bestätigt werden. Der BayernAtlas dient zwar als umfangreiche Informationsplattform für raumbezogene Daten, jedoch sind für die verbindliche Flächenermittlung im Rahmen von Bebauungsplanverfahren die amtlichen Daten des GeodatenService München heranzuziehen. Dieser ist in der Stadtverwaltung zuständig für die Bereitstellung der Geobasisdaten und stellt die Genauigkeit der Daten sicher.</p> <p>Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB ist somit rechtmäßig, da die Grundfläche unter 20.000 m² liegt und damit die Voraussetzungen des § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB erfüllt sind. Eine</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		Vorprüfung des Einzelfalls nach § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB war daher nicht erforderlich.
<b>Anwendung § 13 a BauGB – „andere Maßnahme der Innenentwicklung“</b>	<p>b)</p> <p>Zudem liegt keine „andere Maßnahme der Innenentwicklung“ im Sinne von § 13 a Abs. 1 Satz 1 BauGB vor.</p> <p>Zur Auslegung dieses unbestimmten Rechtsbegriffes ist nach der nachstehenden Entscheidung des BayVGH vom 7. März 2024 auf folgendes abzustellen:</p> <p>„Der unbestimmte Rechtsbegriff der „anderen Maßnahme der Innenentwicklung“ dient nach der Konzeption des § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB als Auffangtatbestand; eine enge Auslegung dieses Begriffes dahingehend, dass „andere Maßnahmen der Innenentwicklung“ nach Ziel und Inhalt der Entwicklung der überplanten Fläche dienen, ist unionsrechtlich geboten (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2021 - 4 CN 6.19- BVerwGE 173, 70-74 = juris Rn. 18; BayVGH, B.v. 8.11.2022, a.a.O., juris Rn. 29). Mit § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB hat der nationale Gesetzgeber von der zweiten Variante des Art. 3 Abs. 5 Satz 1 SUP-Richtlinie Gebrauch gemacht und abstrakt-generell festgelegt, dass bestimmte Pläne ausnahmsweise im beschleunigten Verfahren und damit nach § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB ohne Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB erlassen werden können (BT-Drs. 16/2496 S. 13). Eine solche abstrakte Regelung ist zulässig, weil es denkbar ist, dass eine besondere Art von Plan, die bestimmte qualitative Voraussetzungen erfüllt, a priori voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, da die Voraussetzungen gewährleisten, dass ein solcher Plan den einschlägigen Kriterien des Anhangs II der Richtlinie entspricht (vgl. BVerwG, BVerwG, U.v. 25.6.2020 - 4 CN 5.18 - BVerwGE 169, 29-39 =juris Rn. 30 m.w.N.; EuGH, U.v. 18.4.2013-C-463/11-juris Rn. 39).</p> <p>In Anbetracht der geringen Größe des Plangebiets und der planerischen Zielsetzung, nach Vereinigung der Grundstücke zu einem Vorhabengrundstück unter Neudefinition der Baugrenzen und Modifizierung der bebaubaren Grundstücksfläche bei ansonsten weitgehender Wahrung der</p>	<p>Zu b)</p> <p>Bezüglich des Vorliegens einer Maßnahme der Innenentwicklung wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1002 verwiesen.</p> <p>Darüber hinaus wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Der Einwand, dass aufgrund möglicher Umweltauswirkungen die Voraussetzungen für eine Maßnahme der Innenentwicklung nicht vorliegen, greift nicht durch. Der Bebauungsplan dient ausschließlich der Flächensicherung für ein zukünftiges Infrastrukturprojekt und enthält keine Festsetzungen, die einen unmittelbaren Eingriff in den Boden oder die Umwelt bewirken. Die im Einwand thematisierten potenziellen Umweltauswirkungen, wie Bodenversiegelung oder Auswirkungen auf Grundwasserströme, betreffen nicht die gegenwärtige Planungsstufe, sondern sind Gegenstand des nachgelagerten Planfeststellungsverfahrens. In diesem Verfahren werden alle relevanten Umweltbelange umfassend geprüft und bewertet.</p> <p>Auch die Annahme, dass erhebliche Umweltauswirkungen offenkundig zu erwarten seien, ist unzutreffend. Der Planungsgegenstand beschränkt sich auf eine bereits versiegelte Fläche im Innenbereich, deren Nutzung durch den Bebauungsplan lediglich modifiziert wird. Es handelt sich nicht um eine erstmalige Inanspruchnahme von Naturflächen oder Außenbereichsflächen. Die Sicherung der Fläche für ein unterirdisches Bauwerk entspricht zudem der Zielsetzung des § 13a BauGB, durch Maßnahmen der Innenentwicklung den Außenbereich zu entlasten und vorhandene Potenziale im Innenbereich zu nutzen.</p> <p>Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass der Bebauungsplan rechtlich zulässig ist und die Anforderungen des § 13a BauGB erfüllt. Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich möglicher Umweltauswirkungen sind unbegründet und betreffen nicht den Regelungsgehalt dieses</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>bisherigen Festsetzungen die Verwirklichung eines konkreten Vorhabens zu ermöglichen, erscheint die Einordnung des Bebauungsplans als solcher der Innenentwicklung nicht zweifelhaft; insoweit wird eine bereits beplante Fläche innerhalb des Siedlungsbereichs in modifizierter Weise neu überplant.</p> <p>Dabei kann dahinstehen, ob im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 13b BauGB (U.v. 18.7.2023 - 4 CN 3.22 - juris Rn. 22) der Begriff „Innenentwicklung“ nach § 13a Abs. 1 BauGB europarechtskonform auch insoweit restriktiv auszulegen und auf Fälle zu begrenzen ist, in denen zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen von vornherein nicht zu erwarten sind (vgl. OVG Berlin-Bbg, U.v. 21.9.2023 - OVG 10 A 13.19 - juris Rn. 36 ff.; OVG Saarl, B.v. 25.1.2024 - 2 C 186/22 - juris Rn. 53).“</p> <p>(Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 7. März 2024 - 9 NE 23.1648-, Rn. 22-27, juris)“</p> <p>Ausgehend von dieser Auslegung der „anderen Maßnahmen der Innenentwicklung“ liegt eine solche Maßnahme hier nicht vor. Der BayVGH bejaht ausgehend von unionsrechtlichen Erwägungen das Vorliegen von anderen Maßnahmen der Innenentwicklung für Planungen, die von vornherein und quasi offenkundig keine erheblichen Umweltauswirkungen haben können. Bei der hier vorliegenden Planung eines U-Bahn-Hofes samt Erschließungsflächen ist aufgrund des erheblichen Eingriffs in den Boden und die hiermit verbundenen Versiegelungen, ggf. abhängig von der Höhenlage auch mit Auswirkungen auf Grundwasserströme und Versickerung von Regenwasser vom Vorliegen erheblicher Umweltauswirkungen auszugehen oder jedenfalls die Annahme des Gegenteils nicht offenkundig anzunehmen. Der Plan schafft die Voraussetzungen für ein unterirdisches Gebäude samt Anbindung an das Verkehrsnetz im Bereich des gesamten Planumgriffs. Berücksichtigt man zudem die Erwägungen aus der zitierten Rechtsprechung des BVerwG zu § 13 b BauGB, wonach „zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen von vornherein nicht zu erwarten sind“, scheidet die Anwendbarkeit bei der Größe des hier geplanten Vorhabens ebenfalls aus. Zudem wurde bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht ermittelt, in welchem</p>	<p>Verfahrensschritts. Sie werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angemessen berücksichtigt.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Umfang des Vorhabens, Umwelteinwirkungen, auch auf Flora und Fauna, haben kann.</p> <p>Der Bebauungsplan kann daher nicht im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden.</p>	
<b>Umweltprüfung/ Umweltbericht</b>	<p>c)</p> <p>Für den Bebauungsplan ist keine förmliche Umweltprüfung vorgenommen worden. Es fehlt daher ein Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung nach § 2a Satz 2 Nr. 2, Satz 3 BauGB.</p>	<p>Zu c)</p> <p>Gemäß § 13a BauGB ist das beschleunigte Verfahren gerade darauf ausgelegt, unter bestimmten Voraussetzungen auf eine Umweltprüfung zu verzichten. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt, da es sich um eine „andere Maßnahme der Innenentwicklung“ handelt, die keine unmittelbaren baulichen Maßnahmen umfasst und somit keine erheblichen Umweltauswirkungen hervorruft.</p>
<b>Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan</b>	<p>d)</p> <p>Der Bebauungsplan verstößt gegen das Entwicklungsgebot. Der Flächennutzungsplan setzt ausweislich der Planbegründung für die Fläche ein Kerngebiet und Allgemeines Wohngebiet fest. Der Bebauungsplan ist daher nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, ein Parallelverfahren zur Änderung des Bebauungsplanes wurde bisher nicht eingeleitet.</p>	<p>Zu d)</p> <p>Gemäß § 8 Abs. 3 BauGB kann mit der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung eines Bebauungsplanes gleichzeitig auch der Flächennutzungsplan (FNP) aufgestellt, geändert oder ergänzt werden. Ferner kann gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB der Bebauungsplan, sofern eine Änderung des FNP erforderlich ist, auch vor dessen Änderung aufgestellt werden. Der FNP ist dann im Nachgang im Wege der Berichtigung anzupassen.</p> <p>Da es sich um einen Fall handelt, bei dem eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich ist, wird der Flächennutzungsplan angepasst.</p> <p>Mit der Berichtigung des FNP wird dem Entwicklungsgebot nach § 8 BauGB entsprochen.</p>
<b>Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB. Verhinderungsplanung</b>	<p>2.</p> <p>Der Bebauungsplan ist nicht erforderlich im Sinn von § 1 Abs. 3 BauGB. Es handelt sich bei diesem um eine Verhinderungsplanung zur Vermeidung weiterer baulicher Verdichtung, mit welcher zudem Planungsziele</p>	<p>Zu 2.</p> <p>Der Bebauungsplan ist erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB und stellt keine unzulässige Verhinderungsplanung dar. Die Landeshauptstadt München verfolgt mit dem Bebauungsplan eine klare positive Planungskonzeption, nämlich die Sicherung der erforderlichen Flächen für den</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>umgesetzt werden sollen, für welche das BauGB keine rechtliche Grundlage beinhaltet:</p> <p><i>„Nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Was in diesem Sinne erforderlich ist, bestimmt sich nach der planerischen Konzeption der Gemeinde. Der Gesetzgeber ermächtigt die Gemeinden, diejenige Städtebaupolitik zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht (vgl. BVerwG, B.v. 25.7.2017- 4 BN 2.17 - juris Rn. 3 m.w.N.; BayVGh, U.v. 30.7.2021- 9 N 18.1995 - juris Rn. 18). Nicht erforderlich im Sinn des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB sind danach Pläne, die nicht dem wahren Willen der Gemeinde entsprechen, bei denen also zwischen Planungswillen und Planungsinhalt eine Diskrepanz besteht, sowie Pläne, die einer positiven Planungskonzeption entbehren und ersichtlich der Förderung von Zielen dienen, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuchs nicht bestimmt sind.“</i></p> <p><i>(Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 7. März 2024- 9 NE 23.1648 -, Rn. 22 - 27, juris)“</i></p> <p>Im Rahmen der Behandlung der bisherigen Einwendungen wird zur Begründung der Planung folgendes ausgeführt:</p> <p><i>„Das Instrumentarium der Bauleitplanung wird bewusst zur Flächensicherung für die künftige U-Bahnstation eingesetzt. Die Landeshauptstadt München ist als kreisfreie Stadt im eigenen Wirkungskreis für die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Art. 8 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) zuständig. Damit erfüllt die Gemeinde eigene Aufgaben, wenn ihre Planung mittelbar durch Sicherung der Flächen dem Fachplanungsträger zugutekommt. In diesen Fällen stellt der Gebrauch des Bebauungsplans weder einen rechtlich unzulässigen Formenmissbrauch noch eine Kompetenzüberschreitung dar. Diese Flächensicherung ist insoweit erforderlich, als sie ein Erreichen des planerischen Ziels, den angestrebten U-Bahnhof zu realisieren, grundsätzlich</i></p>	<p>geplanten U-Bahnhof Impler-/Poccistraße als Teil der U9-Entlastungsspanne. Diese Planung dient der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB.</p> <p>Die Gemeinde hat nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die Anforderlichkeit bestimmt sich nach der planerischen Konzeption der Gemeinde. Im vorliegenden Fall ist die Planung erforderlich, um die Realisierung eines wichtigen Infrastrukturprojekts zu ermöglichen, das der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs dient. Der Bebauungsplan ist dabei ein geeignetes Instrument zur Flächensicherung für den geplanten U-Bahnhof.</p> <p>Es besteht keine Diskrepanz zwischen Planungswillen und Planungsinhalt. Die Landeshauptstadt München hat in ihrer Begründung klar dargelegt, dass der Bebauungsplan der Flächensicherung für den künftigen U-Bahnhof dient. Dieses Ziel entspricht dem tatsächlichen Planungswillen der Gemeinde und ist mit dem Planungsinhalt kongruent.</p> <p>Die Planung verfolgt eine positive Planungskonzeption und dient nicht lediglich der Verhinderung einer weiteren baulichen Verdichtung. Der Bebauungsplan setzt ein konkretes städtebauliches Konzept um, nämlich die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs durch den Bau eines neuen U-Bahnhofs. Dies ist ein legitimes städtebauliches Ziel, das mit den Instrumenten des Baugesetzbuchs verfolgt werden kann.</p> <p>Die Festsetzung einer "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, als Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen" ist im Rahmen der Bauleitplanung zulässig. Die temporäre Nutzung von Flächen für die Baustelleneinrichtung ist ein notwendiger Bestandteil der Realisierung des U-Bahnhofs und kann daher im Bebauungsplan berücksichtigt werden.</p> <p>Der Bebauungsplan dient nicht der Verhinderung einer bestimmten Nutzung, sondern der Sicherung von Flächen für ein konkretes Infrastrukturvorhaben. Es handelt sich somit nicht um eine unzulässige Negativplanung, sondern um eine zulässige Flächensicherung für ein wichtiges</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p><i>ermöglicht, indem sie das Areal von weiterer Bebauung freihält, bis das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann."</i></p> <p>Die Stadt stellt zur Begründung des Planes darauf ab, dass sie mit der Planung Aufgaben im eigenen Wirkungskreis umsetzt. Aufgaben im eigenen Wirkungskreis entsprechen jedoch nicht automatisch städtebaulichen Maßnahmen und Zielsetzungen, die über einen Bebauungsplan umgesetzt werden können.</p> <p>Der Umfang der Aufgaben im eigenen Wirkungskreis ist wesentlich umfassender als derjenige der Bauleitplanung. Nicht jede Aufgabe im eigenen Wirkungskreis kann mit Mitteln der Bauleitplanung umgesetzt werden. Zwar lässt § 28 PBefG Straßenbahnplanungen und hiermit gleichgesetzte Vorhaben wie einen U-Bahn-Bau auch im Weg der Bauleitplanung zu. Wie sich aus der Planbegründung ergibt, dient der jetzige Bebauungsplan aber ausschließlich dazu, auf den bereits bebauten Planflächen eine weitere bauliche Verdichtung und hiermit ggf. verbundene weitere Entschädigungspflichten zu verhindern, bis das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann. Eine positive Planungsabsicht ist mit dem hier gegenständlichen Bebauungsplan demnach gerade nicht verbunden. Bei den verfolgten Zwecken handelt es sich somit nicht um eine städtebauliche Zielsetzung. Sie kann nicht mit Mitteln der Bauleitplanung erreicht werden.</p> <p>Hinzu kommt, dass ausweislich des Planzeichens die in Anspruch genommene Flächen sowohl für das U-Bahn-Gebäude samt Zu- und Abgangsflächen aber auch für Baustelleneinrichtungsflächen genutzt werden sollen. Baustelleneinrichtungsflächen können jedoch nicht mit Mitteln der Bauleitplanung rechtlich gesichert bzw. eine solche Nutzung festgesetzt werden. Der Plan dient somit gerade nicht <i>„der Förderung von Zielen, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuchs bestimmt sind.“</i> (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 7. März 2024 - 9 NE 23.1648-, Rn. 22 - 27, juris)</p> <p>Der Bebauungsplan ist daher nicht erforderlich im Sinn von § 1 Abs. 3 BauGB.</p>	<p>städtebauliches Projekt. Der Bebauungsplan dient damit der Freihaltung der Flächen für eine künftige Fachplanung.</p> <p>Die Tatsache, dass der Bebauungsplan im Vorgriff auf ein späteres Planfeststellungsverfahren erfolgt, macht ihn nicht unzulässig. Vielmehr ist es sinnvoll und zweckmäßig, die erforderlichen Flächen frühzeitig zu sichern, um die spätere Realisierung des Vorhabens zu ermöglichen und mögliche Konflikte zu minimieren.</p> <p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Bebauungsplan Nr. 2177 für den Bereich Kapellenweg erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB ist und keine unzulässige Verhinderungsplanung darstellt. Die Planung verfolgt ein legitimes städtebauliches Ziel und dient der Sicherung von Flächen für ein wichtiges Infrastrukturprojekt im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	[Nr. 3. fehlt, in der abgegebenen Stellungnahme und dementsprechend auch hier in der Tabelle]	[Nr. 3. fehlt, in der abgegebenen Stellungnahme und dementsprechend auch hier in der Tabelle]
<b>Rechtsgrundlage nach § 9 Abs. 1 BauGB</b>	<p>4.</p> <p>Die Fläche kann nicht als „Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen“ festgesetzt werden. Für diese Nutzung enthält § 9 Abs. 1 BauGB keine Rechtsgrundlage. Insbesondere stellt der U-Bahnhof inkl. Baustelleneinrichtungsflächen keine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gern. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB dar.</p> <p>Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmungen definieren sich wie folgt:</p> <p>„Bei Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wird die Gewährleistung der Ortsveränderung von Personen und Gütern als Grundfunktion einer Verkehrsfläche durch Funktionen anderer Art aus städtebaulichen Gründen überlagert bzw. eingeschränkt (Gaentzsch in Berl. Komm. § 9 [10. Lfg. Apr. 2008] Rn. 36) . Die Verkehrsfläche besonderer Art dient auch der Kommunikation, der Begegnung, dem Spielen oder der Anliegernutzung (vgl. VGH Mannheim 7.7.1995 - 5 S 3209/94 - Juris). Die besondere Zweckbestimmung kann auch in zeitlichen Nutzungsausschluss für bestimmte Zwecke oder Zeiträume bestehen (so zur Festsetzung eines nächtlichen Fahrverbots auf einer öffentlichen Verkehrsfläche: VGH Mannheim 8.3.2005- 5 S 551/02- BauR 2005, 1416 = UPR 2005, 442-443 = ZfBR 2005, 792).“</p> <p>(Brügelmann/Gierke, 131. EL Juli 2024, BauGB § 9 Rn. 466, beck-online)</p> <p>Weder in der Rechtsprechung noch in der Kommentarliteratur unterfallen die von der Planung festgesetzten Baustelleneinrichtungsflächen den Verkehrsflächen. Baustelleneinrichtungsflächen können grundsätzlich nicht mit Planungsinstrumenten des BauGB gesichert werden.</p> <p>Nachdem aus der Planung keine Trennung zwischen der Fläche, die dem U-Bahnhof dient und den Baustelleneinrichtungsflächen erkennbar ist, ist</p>	<p>Zu 4.</p> <p>Der Einwand, dass die Festsetzung der Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich der Baustelleneinrichtungsflächen sowie der oberirdischen Erschließungsflächen gemäß § 9 Abs. 1 BauGB keine Rechtsgrundlage habe, ist nicht zutreffend. Die Planung erfolgt im Rahmen eines Bebauungsplans, dessen Ziel es ist, die Flächensicherung für das Vorhaben zu gewährleisten. Es handelt sich hierbei um eine vorbereitende Maßnahme, die nicht die endgültige Nutzung oder detaillierte Ausgestaltung regelt, sondern lediglich die Fläche für das geplante Bauvorhaben reserviert. Die konkrete Ausgestaltung und Nutzung der Flächen wird erst im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren geprüft und entschieden.</p> <p>Die Festsetzung der Fläche als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ist städtebaulich gerechtfertigt. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung dienen nicht ausschließlich der Ortsveränderung von Personen und Gütern, sondern können auch spezifischen Nutzungen wie dem öffentlichen Nahverkehr oder anderen verkehrlichen Funktionen zugeordnet werden. Der geplante U-Bahnhof fällt unter diese Definition, da er eine zentrale Rolle für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) spielt und somit eine besondere verkehrliche Zweckbestimmung erfüllt. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind temporär und dienen ausschließlich der Realisierung des Projekts. Sie sind integraler Bestandteil des Bauvorhabens und stehen in direktem Zusammenhang mit der Errichtung des U-Bahnhofs.</p> <p>Die Kritik, dass Baustelleneinrichtungsflächen grundsätzlich nicht mit den Instrumenten des BauGB gesichert werden könnten, greift ebenfalls nicht durch. Die Flächenfestsetzung im Bebauungsplan dient hier nicht der dauerhaften Widmung als Baustelleneinrichtungsfläche, sondern der Sicherung des Gesamtprojekts im Rahmen einer städtebaulichen Planung. Die temporäre Nutzung dieser Flächen für Baustelleneinrichtungen wird im Planfeststellungsverfahren detailliert geregelt und geprüft. Es ist daher</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>die Festsetzung entweder zu weitgehend oder mangels Rechtsgrundlage insgesamt unwirksam.</p>	<p>nicht erforderlich, zwischen den Flächen für den U-Bahnhof und den Baustelleneinrichtungsflächen im Bebauungsplan zu differenzieren, da beide Nutzungen eng miteinander verbunden sind.</p> <p>Zusammenfassend ist die Festsetzung städtebaulich erforderlich und rechtlich zulässig, da sie ausschließlich der Flächensicherung dient und die konkrete Nutzung sowie Detailfragen dem nachgelagerten Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben. Der Einwand verkennt somit den Zweck und die rechtlichen Rahmenbedingungen des Bebauungsplans.</p>
<b>Abwägungsgebot</b>	<p>5.</p> <p>Der Bebauungsplan ist abwägungsfehlerhaft. Weder werden alle maßgeblichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, noch diese gegeneinander abgewogen.</p> <p>In der Planbegründung wird sich darauf beschränkt, mit Hinweis auf die reine Funktion der Flächensicherung Entschädigungsansprüche zu bewerten.</p> <p>Dies ist nicht ausreichend:</p> <p><i>„Nach der als Verfahrensnorm ausgestalteten Bestimmung des § 2 Abs. 3 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Belange, die für die Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten. Denn die Berücksichtigung aller bedeutsamen Belange in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB setzt deren ordnungsgemäße Ermittlung und zutreffende Bewertung voraus. Das notwendige Abwägungsmaterial im Sinne von § 2 Abs. 3 BauGB umfasst dabei solche Belange, die in der konkreten Planungssituation nach Lage der Dinge in die Abwägung eingestellt werden müssen. Nicht abwägungserheblich sind geringwertige oder mit einem Makel behaftete Interessen sowie solche, auf deren Fortbestand kein schutzwürdiges Vertrauen besteht (BVerwG, Beschluss vom 12. Juni 2018 - 4 B 71.17 -, juris Rn. 5 m. w. N.). Die Abwägungsbeachtlichkeit beschränkt sich ferner auf solche Betroffenen, die in ihrem Eintritt zumindest wahrscheinlich sind und für die planende Stelle bei der Entscheidung über den Plan als abwägungsbeachtlich</i></p>	<p>Zu 5.</p> <p>Die vorgebrachten Einwände hinsichtlich einer angeblich fehlerhaften Abwägung im Bebauungsplanverfahren können nicht überzeugen. Die Gemeinde hat die Belange, die für die bauleitplanerische Abwägung erforderlich sind, ordnungsgemäß ermittelt und bewertet. Dies erfolgte sowohl im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB als auch durch die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB. Ebenso wurden die öffentlichen Belange umfassend durch die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 4 Abs. 1 und 4 Abs. 2 BauGB erhoben. Die ermittelten Belange wurden sodann gegeneinander und untereinander abgewogen, wie es das Baugesetzbuch verlangt.</p> <p>Es ist zu betonen, dass der Abwägungsprozess nicht darauf abzielt, sämtliche Zielkonflikte durch Kompromisse zu lösen. Vielmehr liegt es im planerischen Ermessen der Gemeinde, sich innerhalb des rechtlich zulässigen Abwägungsrahmens mit guten Gründen für die Bevorzugung eines Belangs und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen Belangs zu entscheiden. Dies entspricht der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 12.12.1969 – IV C 105.66 – BVerwGE 34, 301), wonach die planerische Entscheidung Ausdruck der städtebaulichen Entwicklungsrichtung ist, die eine Gemeinde verfolgen möchte.</p> <p>Die Kritik, dass die Planung abwägungsfehlerhaft sei, weil nicht alle Auswirkungen ermittelt und bewertet würden, verkennt den Charakter des vorliegenden Bebauungsplans. Dieser dient ausschließlich der</p>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p><i>erkennbar waren (BVerwG, Urteil vom 9. April 2008 - 4 CN 1.07 -, juris Rn. 20 f.)."</i></p> <p><i>(Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 18. März 2024 - 1 KN 14/18 Rn. 53, juris)</i></p> <p>Bei der hier vorliegenden Planung, welche nach den Ausführungen der Planerin der Umsetzung eines U-Bahn-Bauwerkes dienen soll, sind bereits bei der jetzigen Festsetzung „Verkehrsfläche“ alle maßgeblichen öffentlichen und privaten Belange zu ermitteln und gegeneinander abzuwägen, auch wenn die Planung selbst mittels eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens „ergänzt“ wird.</p> <p>Die jetzige Festsetzung einer Verkehrsfläche entzieht den privaten Eigentümern der betroffenen Grundstücksflächen - somit auch unserer Mandantschaft - auf unbestimmte Dauer jede Planungsmöglichkeit oder bauliche Entwicklung der Flächen und führt zu einem Eigentumsentzug. Hinzu kommt, dass der U-Bahn-Bau selbst als auch die im Anschluss hiermit verbundene, derzeit noch im Detail unbekannte Nutzung der Flächen mit erheblichen Auswirkungen verschiedenster Arten (Immissionen verschiedener Art, Nutzungseinschränkungen etc.) verbunden sein kann. Im Rahmen des hier vorliegenden Verfahrens müssen alle Auswirkungen, die mit der Festsetzung Verkehrsfläche verbunden sind, ermittelt und im Anschluss abgewogen werden. Eine Verlagerung auf das anschließende Planfeststellungsverfahren ist nicht zulässig, da der Plan bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Nutzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung rechtlich in Form einer Satzung ermöglicht und festschreibt. Das Argument, dass die Verwirklichung der Planung erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgt, geht demnach fehl, da die Verwirklichung des Bahnhofs bereits auf Basis der hier gegenständlichen Planung möglich wäre.</p> <p>Hinzu kommt, dass die in den Umgriff des Bebauungsplans einbezogene Fläche als Feuerwehrezufahrt/Rettungsweg der Wohnanlage dient und Zugang zu den einzelnen Häusern gewährleistet. Außerdem dient sie als Stellfläche für Papier-, Rest- und Grünmüllbehälter, die sonst nirgends gelagert werden können. Darunter liegt die Tiefgarage. 6 oberirdische Lüftungsschächte auf der Grünfläche gewährleisten die erforderliche</p>	<p>Flächensicherung für eine zweckbestimmte Verkehrsfläche und nicht der konkreten Umsetzung eines U-Bahn-Bauwerks oder dessen Betrieb. Die Abwägung erfolgt daher ausschließlich im Rahmen der Flächensicherung und ist weder fehlerhaft noch wird sie auf das nachfolgende Planfeststellungsverfahren verlagert. Vielmehr werden Auswirkungen, die durch den Bau oder Betrieb der U-Bahn entstehen könnten, erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft und berücksichtigt, da diese erst dort konkretisiert werden können.</p> <p>Die Behauptung, dass durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche ein Eigentumsentzug erfolge, ist ebenfalls unzutreffend. Es handelt sich hierbei um eine zulässige Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums gemäß Art. 14 GG. Etwaige Nutzungseinschränkungen werden durch § 42 BauGB geregelt, welcher Entschädigungsansprüche bei Änderungen oder Aufhebungen einer zulässigen Nutzung vorsieht. Die rechtlichen Grundlagen für mögliche Entschädigungen sind in Punkt 5 der Beschlussvorlage detailliert dargestellt.</p> <p>Die vorgebrachten spezifischen Hinweise auf Flächen für Feuerwehrezufahrten, Rettungswege, Müllbehälter, Lüftungsschächte der Tiefgarage sowie den Baumbestand sind ebenfalls unbegründet in Bezug auf den Bebauungsplan. Diese Aspekte betreffen ausschließlich die konkrete Ausgestaltung und Nutzung der Fläche und sind daher Gegenstand des nachgelagerten Planfeststellungsverfahrens. Mit der hier vorgenommenen Flächensicherung erfolgt kein Eingriff in die bestehende Nutzung; vielmehr wird sichergestellt, dass diese Belange bei der weiteren Planung berücksichtigt werden können. Die entsprechenden Hinweise werden an die Stadtwerke München weitergeleitet, um sicherzustellen, dass sie in den Vorplanungen des Planfeststellungsverfahrens Berücksichtigung finden.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Luftzirkulation der Tiefgarage. Ein Eingriff in diese Nutzungen, wie auch den vorhandenen Baumbestand auf dem Grundstück ist weder hinnehmbar, noch wurden diese Belange in die Abwägung eingestellt.</p> <p>Vorliegend fehlt es nahezu vollständig an der Ermittlung und Bewertung dieser Belange, weshalb die Planung abwägungsfehlerhaft ist.</p>	
<b>Auflösend bedingte Festsetzung</b>	<p>6.</p> <p>Ergänzend wird auf folgendes hingewiesen:</p> <p>Nach jetzigem Kenntnisstand ist offen, ob alle im Planumgriff liegenden Flächen vom späteren Planfeststellungsumgriff umfasst sind. Soweit einzelne Flächen nicht vom Planfeststellungsbeschluss umfasst sind, verbleibt für diese Flächen auf Dauer die Festsetzung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“. Diese Wirkung kann nur durch Aufhebung des Bebauungsplanes für die Restflächen beseitigt werden. Hierauf besteht kein Rechtsanspruch. Erfahrungsgemäß hebt die Stadt Bebauungspläne aufgrund des hiermit verbundenen Verwaltungsaufwandes auch nicht auf. Es wird daher beantragt - soweit trotz der erhobenen Einwendungen an der Planung festgehalten wird -, eine auflösend bedingte Festsetzung (Beginn des Planfeststellungsverfahrens) zu treffen.</p> <p>Das Planverfahren ist aus den genannten Gründen daher einzustellen.</p> <p>Unsere Mandantschaft wird darüber hinaus ihre weiteren Einwendungen und Fragen in einem ergänzenden Schreiben mitteilen, welches diesem Schreiben beiliegt.</p> <p>██████████</p> <p>██████████</p> <p>Rechtsanwältin</p> <p>Fachanwältin für Verwaltungsrecht</p> <p>Anlagen</p>	<p>Zu 6.</p> <p>Eine auflösend bedingte Festsetzung mit Beginn des Planfeststellungsverfahrens als Bedingung ist nicht umsetzbar. Gemäß § 9 Abs. 2 BauGB können in besonderen Fällen bedingte Festsetzungen in einem Bebauungsplan getroffen werden. Allerdings sieht das Gesetz vor, dass bei solchen bedingten Festsetzungen auch die Folgenutzung festgesetzt werden soll.</p> <p>Eine Folgenutzung lässt sich zum Zeitpunkt des Beginns des Planfeststellungsverfahrens noch nicht sinnvoll abschätzen. Die genauen Auswirkungen und der tatsächliche Flächenbedarf des U-Bahn-Projekts werden erst im Laufe des Planfeststellungsverfahrens konkretisiert. Daher wäre es verfrüht und nicht sachgerecht, bereits jetzt eine Folgenutzung festzulegen.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Rechtsprechung (Urteil vom 07.03.2017 - BVerwG 9 C 24.15) betont, dass bei bedingten Festsetzungen nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB die Umstände, die maßgeblich sein sollen, und die Voraussetzungen ihres Eintritts eindeutig bestimmt sein müssen. Im vorliegenden Fall wäre eine solche eindeutige Bestimmung aufgrund der Komplexität des Planfeststellungsverfahrens nicht möglich.</p> <p>Die Flächensicherung durch den vorliegenden Bebauungsplan ist ein notwendiger Schritt zur Realisierung des wichtigen Infrastrukturprojekts. Die genaue Abgrenzung der tatsächlich benötigten Flächen wird im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren konkretisiert. Sollten sich dabei nicht benötigte Flächen ergeben, hat auch die Stadt ein Interesse daran, diese Flächen einer neuen Nutzung zuzuführen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		Die erwähnten weiteren Einwendungen der Mandantschaft, die dem Schreiben beilagen, werden in der Stellungnahme Nr. BOM-Nr. 1007 behandelt.
<b>BOM-Nr. 1009</b>		
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>unter Übergabe einer Fotokopie der auf uns lautenden Vollmacht zeigen wir an, dass wir [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] in obiger Angelegenheit anwaltlich vertreten</p> <p>Unsere Mandanten sind Eigentümerin [REDACTED] [REDACTED] des Grundstückes Fl.Nr. 10441/14 (Implersstraße 11 und 13 sowie Freifläche), welches mit zwei Büro-/Geschäftshäusern bebaut ist. Nahezu alle Büroflächen wie auch die zum Objekt gehörenden Stellplätze werden durch die Stadt München zu Büro Zwecken genutzt.</p> <p>Im Zuge der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nr. 2177 erheben wir hiermit für unsere Mandantschaft fristgerecht folgende Einwendungen:</p>	
<b>Voraussetzungen des beschleunigten Verfahrens nach § 13 a BauGB</b>	<p>1. Verfahrensfehler</p> <p>Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt. Diese Verfahrensart ist vorliegend nicht anwendbar, die Voraussetzungen des § 13 a Abs. 1 BauGB liegen nicht vor.</p> <p>Danach kann ein Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung</p>	<p>Zu 1.</p> <p>Die Durchführung des Verfahrens als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB ist im vorliegenden Fall zulässig. Es wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter den Buchstaben a) bis c) verwiesen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung (Bebauungsplan der Innenentwicklung).</p> <p>Zudem ist das Verfahren nur zulässig, wenn in dem Plan eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Absatz 2 der Baunutzungsverordnung oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt wird von insgesamt</p> <p>1. weniger als 20 000 Quadratmetern, wobei die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen sind, oder</p> <p>2. 20 000 Quadratmetern bis weniger als 70 000 Quadratmetern, wenn auf Grund einer überschlägigen Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 dieses Gesetzes genannten Kriterien die Einschätzung erlangt wird, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Absatz 4 Satz 4 in der Abwägung zu berücksichtigen wären (Vorprüfung des Einzelfalls); die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, sind an der Vorprüfung des Einzelfalls zu beteiligen.</p>	
<b>Schwellenwert von 20.000 m²</b>	<p>a)</p> <p>Nachdem im hier vorliegenden Planentwurf weder eine zulässige Grundfläche noch eine Größe der Grundfläche festgesetzt wird, ist die Fläche maßgeblich, die bei Durchführung des Bebauungsplans voraussichtlich versiegelt wird. Nach dem Planentwurf dient die Fläche im Plangebiet einem unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen. Gemäß Planbegründung wurde der Planumgriff so gewählt, dass der Umgriff des Plangebiets dem Umriss der geplanten Baugrube des U-Bahn-Bauwerks zzgl. eines Toleranzbereiches entspricht. Es ist somit davon auszugehen, dass die Grundstücke im Planumgriff vollflächig über- bzw. unterbaut werden. In der Planbegründung wird die Fläche im Planumgriff mit ca. 19.929 qm angegeben. Es bestehen Zweifel daran, dass diese Angabe zutreffend ist. Laut beiliegendem Aufmaß aus dem Geoportal beträgt die Fläche über 20.000 qm mit der Folge, dass die Voraussetzungen von § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB nicht vorliegen. Für eine Anwendbarkeit von § 13a Abs. 1 Satz 2</p>	<p>Zu a)</p> <p>Bezüglich der Fläche wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1008, a) verwiesen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	Nr. 2 BauGB hätte es aber einer Vorprüfung des Einzelfalls bedurft, welche vorliegend nicht erfolgt ist.	
<b>Anwendung § 13 a BauGB – „andere Maßnahme der Innenentwicklung“</b>	<p>b)</p> <p>Zudem liegt keine „andere Maßnahme der Innenentwicklung“ im Sinne von § 13 a Abs. 1 Satz 1 BauGB vor.</p> <p>Zur Auslegung dieses unbestimmten Rechtsbegriffes ist nach der nachstehenden Entscheidung des BayVGh vom 7. März 2024 auf folgendes abzustellen:</p> <p>„Der unbestimmte Rechtsbegriff der „anderen Maßnahme der Innenentwicklung“ dient nach der Konzeption des § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB als Auffangtatbestand; eine enge Auslegung dieses Begriffes dahingehend, dass „andere Maßnahmen der Innenentwicklung“ nach Ziel und Inhalt der Entwicklung der überplanten Fläche dienen, ist unionsrechtlich geboten (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2021 - 4 CN 6.19 - BVerwGE 173, 70-74 = juris Rn. 18; BayVGh, B.v. 8.11.2022, a.a.O., juris Rn. 29). Mit § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB hat der nationale Gesetzgeber von der zweiten Variante des Art. 3 Abs. 5 Satz 1 SUP-Richtlinie Gebrauch gemacht und abstrakt-generell festgelegt, dass bestimmte Pläne ausnahmsweise im beschleunigten Verfahren und damit nach § 13a Abs. 2 Nr 1 i. V.m. § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB ohne Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB erlassen werden können (BT-Drs. 16/2496 S. 13). Eine solche abstrakte Regelung ist zulässig, weil es denkbar ist, dass eine besondere Art von Plan, die bestimmte qualitative Voraussetzungen erfüllt, a priori voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, da die Voraussetzungen gewährleisten, dass ein solcher Plan den einschlägigen Kriterien des Anhangs II der Richtlinie entspricht (vgl. BVerwG, BVerwG, U.v. 25.6.2020 - 4 CN 5.18- BVerwGE 169, 29-39 = juris Rn. 30 m.w.N.; EuGH, U.v. 18.4.2013- C-463/11 -juris Rn. 39).</p> <p>In Anbetracht der geringen Größe des Plangebiets und der planerischen Zielsetzung, nach Vereinigung der Grundstücke zu einem Vorhabengrundstück unter Neudefinition der Baugrenzen und Modifizierung der bebaubaren Grundstücksfläche bei ansonsten weitgehender Wahrung der</p>	<p>Zu b)</p> <p>Bezüglich des Vorliegens einer Maßnahme der Innenentwicklung wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1002 verwiesen.</p> <p>Des Weiteren wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1008, b) verwiesen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>bisherigen Festsetzungen die Verwirklichung eines konkreten Vorhabens zu ermöglichen, erscheint die Einordnung des Bebauungsplans als solcher der Innenentwicklung nicht zweifelhaft; insoweit wird eine bereits beplante Fläche innerhalb des Siedlungsbereichs in modifizierter Weise neu überplant.</p> <p>Dabei kann dahinstehen, ob im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 13b BauGB (U. v. 18.7.2023 - 4 CN 3.22 - juris Rn. 22) der Begriff „Innenentwicklung“ nach § 13a Abs. 1 BauGB europarechtskonform auch insoweit restriktiv auszulegen und auf Fälle zu begrenzen ist, in denen zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen von vornherein nicht zu erwarten sind (vgl. OVG Berlin-Bbg, U.v. 21.9.2023 - OVG 10 A 13.19-juris Rn. 36 ff.; OVG Saarl, B.v. 25.1.2024-2 C 186/22-juris Rn. 53).“</p> <p>(Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 7. März 2024 - 9 NE 23.1648-, Rn. 22 -27, juris)“</p> <p>Ausgehend von dieser Auslegung der „anderen Maßnahmen der Innenentwicklung“ liegt eine solche Maßnahme hier nicht vor. Der BayVGH bejaht ausgehend von unionsrechtlichen Erwägungen das Vorliegen von anderen Maßnahmen der Innenentwicklung für Planungen, die von vornherein und quasi offenkundig keine erheblichen Umweltauswirkungen haben können. Bei der hier vorliegenden Planung eines U-Bahn-Hofes samt Erschließungsflächen ist aufgrund des erheblichen Eingriffs in den Boden und die hiermit verbundenen Versiegelungen, ggf. abhängig von der Höhenlage auch mit Auswirkungen auf Grundwasserströme und Versickerung von Regenwasser vom Vorliegen erheblicher Umweltauswirkungen auszugehen oder jedenfalls die Annahme des Gegenteils nicht offenkundig anzunehmen. Der Plan schafft die Voraussetzungen für ein unterirdisches Gebäude samt Anbindung an das Verkehrsnetz im Bereich des gesamten Planungsgriffs. Berücksichtigt man zudem die Erwägungen aus der zitierten Rechtsprechung des BVerwG zu § 13 b BauGB, wonach „zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen von vornherein nicht zu erwarten sind“, scheidet die Anwendbarkeit bei der Größe des hier geplanten Vorhabens ebenfalls aus. Zudem wurde bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht ermittelt, in welchem</p>	

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Umfang des Vorhabens, Umwelteinwirkungen, auch auf Flora und Fauna, haben kann.</p> <p>Der Bebauungsplan kann daher nicht im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden.</p>	
<b>Umweltprüfung/ Umweltbericht</b>	<p>c)</p> <p>Für den Bebauungsplan ist keine förmliche Umweltprüfung vorgenommen worden. Es fehlt daher ein Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung nach § 2a Satz 2 Nr. 2, Satz 3 BauGB.</p>	<p>Zu c)</p> <p>Bezüglich der Umweltprüfung wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1008, c) verwiesen.</p>
<b>Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan</b>	<p>d)</p> <p>Der Bebauungsplan verstößt gegen das Entwicklungsgebot. Der Flächennutzungsplan setzt ausweislich der Planbegründung für die Fläche ein Kerngebiet und Allgemeines Wohngebiet fest. Der Bebauungsplan ist daher nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, ein Parallelverfahren zur Änderung des Bebauungsplanes wurde bisher nicht eingeleitet.</p>	<p>Zu d)</p> <p>Bezüglich des Flächennutzungsplanes wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1008, d) verwiesen.</p>
<b>Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB</b>	<p>2. Erforderlichkeit der Planung</p> <p>Der Bebauungsplan ist nicht erforderlich im Sinn von § 1 Abs. 3 BauGB. Es handelt sich bei diesem um eine Verhinderungsplanung zur Vermeidung weiterer baulicher Verdichtung, mit welcher zudem Planungsziele umgesetzt werden sollen, für welche das BauGB keine rechtliche Grundlage beinhaltet:</p> <p><i>„Nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Was in diesem Sinne erforderlich ist, bestimmt sich nach der planerischen Konzeption der Gemeinde. Der Gesetzgeber ermächtigt die Gemeinden, diejenige Städtebaupolitik zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht (vgl. BVerwG, B.v. 25.7.2017 - 4 BN 2.17 - juris Rn. 3 m.w.N.; BayVGH, U.v. 30.7.2021 - 9 N 18.1995-juris Rn. 18). Nicht erforderlich im Sinn des § 1 Abs. 3 Satz 1</i></p>	<p>Zu 2.</p> <p>Bezüglich der Erforderlichkeit der Planung wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1008, 2. verwiesen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p><i>BauGB sind danach Pläne, die nicht dem wahren Willen der Gemeinde entsprechen, bei denen also zwischen Planungswillen und Planungsinhalt eine Diskrepanz besteht, sowie Pläne, die einer positiven Planungskonzeption entbehren und ersichtlich der Förderung von Zielen dienen, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuchs nicht bestimmt sind.“</i></p> <p><i>(Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 7. März 2024- 9 NE 23.1648 -, Rn. 22 - 27, juris)“</i></p> <p>Im Rahmen der Behandlung der bisherigen Einwendungen wird zur Begründung der Planung folgendes ausgeführt:</p> <p><i>„Das Instrumentarium der Bauleitplanung wird bewusst zur Flächensicherung für die künftige U-Bahnstation eingesetzt. Die Landeshauptstadt München ist als kreisfreie Stadt im eigenen Wirkungskreis für die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Art. 8 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) zuständig. Damit erfüllt die Gemeinde eigene Aufgaben, wenn ihre Planung mittelbar durch Sicherung der Flächen dem Fachplanungsträger zugutekommt. In diesen Fällen stellt der Gebrauch des Bebauungsplans weder einen rechtlich unzulässigen Formenmissbrauch noch eine Kompetenzüberschreitung dar. Diese Flächensicherung ist insoweit erforderlich, als sie ein Erreichen des planerischen Ziels, den angestrebten U-Bahnhof zu realisieren, grundsätzlich ermöglicht, indem sie das Areal von weiterer Bebauung freihält, bis das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.“</i></p> <p>Die Stadt stellt zur Begründung des Planes darauf ab, dass sie mit der Planung Aufgaben im eigenen Wirkungskreis umsetzt. Aufgaben im eigenen Wirkungskreis entsprechen jedoch nicht automatisch städtebaulichen Maßnahmen und Zielsetzungen, die über einen Bebauungsplan umgesetzt werden können.</p> <p>Der Umfang der Aufgaben im eigenen Wirkungskreis ist wesentlich umfassender als derjenige der Bauleitplanung. Nicht jede Aufgabe im eigenen Wirkungskreis kann mit Mitteln der Bauleitplanung umgesetzt werden. Zwar lässt § 28 PBefG Straßenbahnplanungen und hiermit gleichgesetzte</p>	




	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Vorhaben wie einen U-Bahn-Bau auch im Weg der Bauleitplanung zu. Wie sich aus der Planbegründung ergibt, dient der jetzige Bebauungsplan aber ausschließlich dazu, auf den bereits bebauten Planflächen eine weitere bauliche Verdichtung und hiermit ggf. verbundene weitere Entschädigungspflichten zu verhindern, bis das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann. Eine positive Planungsabsicht ist mit dem hier gegenständlichen Bebauungsplan demnach gerade nicht verbunden. Bei den verfolgten Zwecken handelt es sich somit nicht um eine städtebauliche Zielsetzung. Sie kann nicht mit Mitteln der Bauleitplanung erreicht werden.</p> <p>Hinzu kommt, dass ausweislich des Planzeichens die in Anspruch genommene Flächen sowohl für das U-Bahn-Gebäude samt Zu- und Abgangsflächen aber auch für Baustelleneinrichtungsflächen genutzt werden sollen. Baustelleneinrichtungsflächen können jedoch nicht mit Mitteln der Bauleitplanung rechtlich gesichert bzw. eine solche Nutzung festgesetzt werden. Der Plan dient somit gerade nicht <i>„der Förderung von Zielen, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuchs bestimmt sind.“</i> (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 7. März 2024 - 9 NE 23.1648-, Rn. 22 - 27, juris)</p> <p>Der Bebauungsplan ist daher nicht erforderlich im Sinn von § 1 Abs. 3 BauGB.</p>	
<b>Rechtsgrundlage nach § 9 Abs. 1 BauGB</b>	<p>3. Fehlende Rechtsgrundlage für Festsetzung der Verkehrsfläche</p> <p>Die Fläche kann nicht als „Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen“ festgesetzt werden. Für diese Nutzung enthält § 9 Abs. 1 BauGB keine Rechtsgrundlage. Insbesondere stellt der U-Bahnhof inkl. Baustelleneinrichtungsflächen keine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB dar.</p> <p>Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmungen definieren sich wie folgt:</p> <p>„Bei Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wird die Gewährleistung der Ortsveränderung von Personen und Gütern als Grundfunktion einer Verkehrsfläche durch Funktionen anderer Art aus städtebaulichen</p>	<p>Zu 3.</p> <p>Bezüglich der fehlenden Rechtsgrundlage für Festsetzung einer Verkehrsfläche wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1008, 4. verwiesen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Gründen überlagert bzw. eingeschränkt (Gaentzsch in Berl. Komm. § 9 [10. Lfg. Apr. 2008] Rn. 36). Die Verkehrsfläche besonderer Art dient auch der Kommunikation, der Begegnung, dem Spielen oder der Anliegernutzung (vgl. VGH Mannheim 7.7.1995 - 5 S 3209/94 - Juris). Die besondere Zweckbestimmung kann auch in zeitlichen Nutzungsausschluss für bestimmte Zwecke oder Zeiträume bestehen (so zur Festsetzung eines nächtlichen Fahrverbots auf einer öffentlichen Verkehrsfläche: VGH Mannheim 8.3.2005- 5 S 551/02- BauR 2005, 1416 = UPR 2005, 442-443 = ZfBR 2005, 792).“ (Brügelmann/Gierke, 131. EL Juli 2024, BauGB § 9 Rn. 466, beck-online)</p> <p>Weder in der Rechtsprechung noch in der Kommentarliteratur unterfallen die von der Planung festgesetzten Baustelleneinrichtungsflächen den Verkehrsflächen. Baustelleneinrichtungsflächen können grundsätzlich nicht mit Planungsinstrumenten des BauGB gesichert werden.</p> <p>Nachdem aus der Planung keine Trennung zwischen der Fläche, die dem U-Bahnhof dient und den Baustelleneinrichtungsflächen erkennbar ist, ist die Festsetzung entweder zu weitgehend oder mangels Rechtsgrundlage insgesamt unwirksam.</p>	
<b>Abwägungsgebot</b>	<p>4. Abwägung</p> <p>Der Bebauungsplan ist abwägungsfehlerhaft. Weder werden alle maßgeblichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, noch diese gegeneinander abgewogen.</p> <p>In der Planbegründung wird sich darauf beschränkt, mit Hinweis auf die reine Funktion der Flächensicherung Entschädigungsansprüche zu bewerten.</p> <p>Dies ist nicht ausreichend:</p> <p><i>„Nach der als Verfahrensnorm ausgestalteten Bestimmung des § 2 Abs. 3 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Belange, die für die Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten. Denn die Berücksichtigung aller bedeutsamen Belange in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB setzt deren</i></p>	<p>Zu 4.</p> <p>Bezüglich der Abwägung wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1008, 5. Verwiesen.</p> <p>Auf die vorgebrachten grundstücksspezifischen Hinweise in den letzten Absätzen wird eingegangen, siehe ff.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p><i>ordnungsgemäße Ermittlung und zutreffende Bewertung voraus. Das notwendige Abwägungsmaterial im Sinne von § 2 Abs. 3 BauGB umfasst dabei solche Belange, die in der konkreten Planungssituation nach Lage der Dinge in die Abwägung eingestellt werden müssen. Nicht abwägungserheblich sind geringwertige oder mit einem Makel behaftete Interessen sowie solche, auf deren Fortbestand kein schutzwürdiges Vertrauen besteht (BVerwG, Beschluss vom 12. Juni 2018 - 4 B 71.17 -, juris Rn. 5 m. w. N.). Die Abwägungsbeachtlichkeit beschränkt sich ferner auf solche Betroffenheiten, die in ihrem Eintritt zumindest wahrscheinlich sind und für die planende Stelle bei der Entscheidung über den Plan als abwägungsbeachtlich erkennbar waren (BVerwG, Urteil vom 9. April 2008 - 4 CN 1.07 -, juris Rn. 20 f.)."</i></p> <p><i>(Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 18. März 2024- 1 KN 14/18-, Rn. 53, juris)</i></p> <p>Bei der hier vorliegenden Planung, welche nach den Ausführungen der Planerin der Umsetzung eines U-Bahn-Bauwerkes dienen soll, sind bereits bei der jetzigen Festsetzung „Verkehrsfläche“ alle maßgeblichen öffentlichen und privaten Belange zu ermitteln und gegeneinander abzuwägen, auch wenn die Planung selbst mittels eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens „ergänzt“ wird.</p> <p>Die jetzige Festsetzung einer Verkehrsfläche entzieht den privaten Eigentümern der betroffenen Grundstücksflächen - somit auch unserer Mandantschaft - auf unbestimmte Dauer jede Planungsmöglichkeit oder bauliche Entwicklung der Flächen und führt zu einem Eigentumsentzug. Hinzu kommt, dass der U-Bahn-Bau selbst als auch die im Anschluss hiermit verbundene, derzeit noch im Detail unbekannte Nutzung der Flächen mit erheblichen Auswirkungen verschiedenster Arten (Immissionen verschiedener Art, Nutzungseinschränkungen etc.) verbunden sein kann. Im Rahmen des hier vorliegenden Verfahrens müssen alle Auswirkungen, die mit der Festsetzung Verkehrsfläche verbunden sind, ermittelt und im Anschluss abgewogen werden. Eine Verlagerung auf das anschließende Planfeststellungsverfahren ist nicht zulässig, da der Plan bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Nutzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung rechtlich in Form einer Satzung ermöglicht und festschreibt. Das Argument,</p>	

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>dass die Verwirklichung der Planung erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgt, geht demnach fehl, da die Verwirklichung des Bahnhofs bereits auf Basis der hier gegenständlichen Planung möglich wäre.</p> <p>Der Plan setzt entlang der östlichen Grundstücksgrenze des Grundstückes unserer Mandantschaft bis zur östlichen Gebäudekante des Rückgebäudes die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung fest. In diesem Bereich verläuft unterirdisch ein ca. 5,50 m breiter Vorsprung der Tiefgarage. Darüber hinaus verlaufen das die Edeka erschließende Stromkabel wie auch die Wasserleitung in dem jetzt überplanten Bereich.</p> <p>Zudem greift die auf dem südlich angrenzenden Grundstücken Fl.Nr. Fl.Nr. 10441/16 und 10442/5 ebenfalls befindliche Verkehrsflächenfestsetzung in wesentliche Nutzungsrechte unserer Mandantschaft an dieser Flur-Nummer ein, im einzelnen wie folgt:</p> <p>Über die Zufahrt auf dem südlich angrenzenden Grundstück werden sowohl die Tiefgarage auf dem Grundstück als auch die Stellplätze im Innenhof erschlossen. Unsere Mandantschaft ist daher auf die dauerhafte und ununterbrochene Benutzbarkeit dieser Fläche zwingend angewiesen, da eine alternative Anfahrmöglichkeit der Tiefgarage und der Stellplätze nicht besteht und auch nicht geschaffen werden kann.</p> <p>In der Zufahrt verlaufen zudem die das Gebäude Implerstraße 13 versorgenden Wasser-, Abwasser- und Fernwärmeleitung.</p> <p>Die Benutzbarkeit der Zufahrt ist zur Sicherstellung des Brandschutzes zwingend erforderlich. Das Gebäude Implerstraße 13 wird über die südliche Zufahrt angeleitet. Die Fluchtwegesituation des Bestandsgebäudes ist aktuell so geregelt, dass die hinteren 400qm Einheiten die angrenzenden 400qm Einheiten als zweiten Fluchtweg nutzen können. Diese Fluchtwegesituation ist allerdings nur bei der aktuell bestehenden öffentlichen Nutzung des Gesamtgebäudes (aktuell Behörde) zulässig. Sollte es hier zu Änderungen bei der Nutzung kommen, ist der Rettungsweg der hinteren Einheiten über Hubgeräte der Feuerwehr sicherzustellen. Hierfür würde die südlich gelegene Zufahrt benötigt werden (Fl.Nr. 10441/16 und 10442/5).</p>	<p>Die vorgebrachten spezifischen Hinweise bezüglich der östlichen Grundstücksgrenze auf die Benutzung, Betroffenheit und Sicherstellung der Tiefgarage, Stromkabel und Wasser-, Abwasser- und Fernwärmeleitung der Implerstr. 13 sowie die Benutzbarkeit der südlichen Zufahrt zur Sicherstellung des Brandschutzes und der Rettungswege etc., sind ebenfalls unbegründet in Bezug auf den Bebauungsplan. Diese Aspekte betreffen ausschließlich die konkrete Ausgestaltung und Nutzung der Fläche und sind daher Gegenstand des nachgelagerten Planfeststellungsverfahrens. Mit der hier vorgenommenen Flächensicherung erfolgt kein Eingriff in die bestehende Nutzung; vielmehr wird sichergestellt, dass diese Belange bei der weiteren Planung berücksichtigt werden können. Die entsprechenden Hinweise werden an die Stadtwerke München weitergeleitet, um sicherzustellen, dass sie in den Vorplanungen des Planfeststellungsverfahrens Berücksichtigung finden.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Die dauerhafte und ununterbrochene Nutzung dieser Zufahrt ist für den Betrieb und die Nutzung der Gewerbeeinheiten daher zwingend. Ein Eingriff in diese Nutzbarkeit kann von Seiten der Eigentümerin nicht hingenommen werden. Diese Belange wurden in die Abwägung bisher nicht eingestellt.</p> <p>Vorliegend fehlt es daher nahezu vollständig an der Ermittlung und Bewertung dieser Belange, weshalb die Planung wegen des Abwägungsausfalls fehlerhaft ist.</p>	
<b>Auflösend bedingte Festsetzung</b>	<p>5.</p> <p>Ergänzend wird auf folgendes hingewiesen:</p> <p>Nach jetzigem Kenntnisstand ist offen, ob alle im Planumgriff liegenden Flächen vom späteren Planfeststellungsumgriff umfasst sind. Soweit einzelne Flächen nicht vom Planfeststellungsbeschluss umfasst sind, verbleibt für diese Flächen auf Dauer die Festsetzung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“. Diese Wirkung kann nur durch Aufhebung des Bebauungsplanes für die Restflächen beseitigt werden. Hierauf besteht kein Rechtsanspruch. Erfahrungsgemäß hebt die Stadt Bebauungspläne aufgrund des hiermit verbundenen Verwaltungsaufwandes auch nicht auf. Es wird daher beantragt - soweit trotz der erhobenen Einwendungen an der Planung festgehalten wird -, eine auflösend bedingte Festsetzung (Beginn des Planfeststellungsverfahrens) zu treffen.</p> <p>Das Planverfahren ist aus den genannten Gründen daher einzustellen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p></p> <p>Rechtsanwältin</p> <p>Fachanwältin für Verwaltungsrecht</p> <p>Anlage</p>	<p>Zu 5.</p> <p>Bezüglich der ergänzenden Hinweise wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zu BOM-Nr. 1008, 6. verwiesen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
<b>BOM-Nr. 1010</b>		
<b>Mangel an Fahrradabstellmöglichkeiten</b>	<p>Es besteht bereits heute ein Mangel an Fahrradabstellmöglichkeiten rund um den U-Bahnhof Poccistraße. Durch den geplanten Regionalzughalt Poccistraße und den U-Bahnhof Implerstraße-Poccistraße wird sich dieser Mangel deutlich verschärfen. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeiten stellt das Gelände des BPlan Nr. 2177 vermutlich die einzig verbleibende Örtlichkeit für die Verwirklichung von Abstellanlagen mit signifikanter Kapazität in unmittelbarer Nähe des neuen Verkehrsknotens dar. Entsprechend wichtig wäre es, diese Nutzungsmöglichkeit zumindest in der Begründung mit zu benennen.</p> <p>Die Planungsziele adressieren gegenwärtig leider nicht explizit die Anlage einer oder mehrerer Fahrradabstellanlagen mit ausreichender Kapazität. Auch aus den laut Text zu berücksichtigenden strategischen Leitlinien der Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“ kann dies nicht abgeleitet werden, da der Bereich um den den neuen U-Bahnhof Implerstraße-Poccistraße außerhalb der Handlungsraumkulisse liegt (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12346). Der die Perspektive München ergänzende Stadtentwicklungsplan 2024 (STEP2024) lässt im Handlungsfeld Mobilität bisher ebenfalls jeglichen Hinweis auf eine große Fahrradabstellanlage im Umfeld des neuen U-Bahnhofs Implerstraße-Poccistraße und des Regionalzughalts Poccistraße vermissen.</p>	<p>Die Planung des Bauwerks U-Bahnhaltestelle und ggf. weiterer Bauwerke erfolgt nicht beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung innerhalb dieses Verfahrens, sondern wird seitens des Bedarfsträgers, der Stadtwerke München GmbH (SWM), in Abstimmung mit dem Baureferat und dem Mobilitätsreferat erfolgen.</p> <p>Ob an diesem zukünftigen schienengebundenen Verkehrsknotenpunkt U9/U29/U3/U6/Regionalzughalt eine Fahrrad-Abstellanlage mit signifikanter Kapazität erforderlich sein wird, wird vom Mobilitätsreferat (MOR) untersucht und beurteilt werden. Da sich das Projekt noch in der Vorplanung befindet, kann hier noch keine Einschätzung erfolgen.</p> <p>Die Themen, ob und wenn ja, in welcher Form weitere Mobilitätsmaßnahmen wie z. B. ein Busbahnhof oder B+R-Anlagen, im Zusammenhang mit der neuen U-Bahn konzipiert werden, sind im Rahmen des späteren Planfeststellungsverfahrens zu klären.</p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 2177 dient lediglich der Flächensicherung für das spätere Planfeststellungsverfahren der SWM. Über eine reine Flächensicherung hinausgehende Festsetzung hinsichtlich der Nutzungen werden mit diesem Bebauungsplanverfahren nicht getroffen.</p> <p>Der Hinweis hinsichtlich der Notwendigkeit von Flächen für eine Fahrradabstellanlage wird an die Stadtwerke München und das Mobilitätsreferat zur Berücksichtigung im anschließenden Planfeststellungsverfahren weitergeleitet.</p>
<b>BOM-Nr. 1012</b>		
	<p>Entwurf: Stellungnahme zum Verfahren Bebauungsplan Nr. 2177 - Implerstraße</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p>	

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>im Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 2177 - Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), Implerstraße (östlich), Stadtbezirk 6 - Sendling (§ 3 Abs. 2 BauGB) vertreten wir [REDACTED]</p> <p>[REDACTED] Implerstraße 7, 9, Kapellenweg 4, 6 in 81371 München, gebucht im Grundbuch von Untersendling des Amtsgerichts München, Blatt [REDACTED] Flurstück 10442/4. Ordnungsgemäße Bevollmächtigung wird anwaltlich versichert. Der Bebauungsplan soll die planungssichernde Grundlage für die Realisierung des U-Bahnhofs IP/PC der U-Bahnlinie U9 schaffen. Zu diesem Zweck plant die Landeshauptstadt München die Festsetzung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“. Dies geschieht im Vorgriff eines sich voraussichtlich Jahre später anschließenden Planfeststellungsverfahrens, für welches die Fläche als Standort für den unterirdischen U-Bahnhof IP/PC einschließlich dessen oberirdischen Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen gesichert werden soll. Das oben bezeichnete Grundstück liegt überwiegend im Plangebiet des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans. Namens und in Vollmacht unserer Mandantin erheben wir gegen diesen Folgende Einwendungen:</p>	
<b>Anwendung § 13 a BauGB – „andere Maßnahme der Innenentwicklung“</b>	<p>I. Keine Zulässigkeit des beschleunigten Bauleitplanverfahrens</p> <p>Bei der Festsetzung von „Verkehrsflächen“ handelt sich um keine „andere Maßnahme der Innenstadtentwicklung“ im Sinne des § 13a BauGB, deren Festsetzung im hier gewählten beschleunigten Verfahren zulässig wäre. Der Gesetzgeber wollte mit der Einführung der Norm in erster Linie einen Anreiz setzen, dass die Gemeinden von einer Überplanung und Zersiedelung des Außenbereichs absehen um den Umgriff vorhandener Siedlungsbereiche zu erweitern (BVerwG, Urteil vom 27. August 2020 4 CN 4/19). Sinn und Zweck des Gesetzes ist, mit dem Grund und Boden sparsam umzugehen indem ein städtebaulicher Bedarf gedeckt und die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen an anderer Stelle verhindert wird. Vor diesem Hintergrund können Flächen nicht willkürlich „umgenutzt“ werden. Von den „anderen Maßnahmen der Innenstadtentwicklung“ sind ausschließlich städtebauliche Zielsetzungen erfasst, die vornehmlich gerade</p>	<p>Zu I.</p> <p>zum Verfahren nach § 13a BauGB siehe Begründung zu Stellungnahme BOM-Nr. 1002, 1004, 1005 und 1008.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>im Geltungsbereich des beabsichtigten Bebauungsplans erreicht werden müssen. Das verfolgte städtebauliche Ziel und der Inhalt der Maßnahme muss dabei der Entwicklung der überplanten Fläche dienen. Nicht ausreichend ist es, wenn aufgrund eines nur mittelbaren Ursachenzusammenhangs die Innenentwicklung in anderen Teilen des Siedlungsgebiets positiv beeinflusst wird (BVerwG, ZfBR 2021, 873). So liegt der Fall aber gerade hier. Die Festsetzung als „Verkehrsfläche“ dient nicht der Entwicklung der hier überplanten Fläche. Im Gegenteil, sie soll lediglich eine weitere Fortentwicklung verhindern. Die im Geltungsbereich liegenden Grundstücke werden „blockiert“ um mittelbar die Realisierung des U-Bahnhofs zu ermöglichen. Das gezielte ungenutzt lassen von Baulandreserven ist nicht die Intention des Gesetzes (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 18. Oktober 2016 - 15 N 15.2613).</p>	
<b>Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB</b>	<p>II. Keine Erforderlichkeit der Bauleitplanung</p> <p>Der gegenständlichen Bauleitplanung fehlt es in mehrfacher Hinsicht bereits an der Erforderlichkeit. Bauleitpläne sowie die einzelnen Darstellungen und Festsetzungen gemäß § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB müssen grundsätzlich städtebaulich erforderlich sein. Fehlt es an der Erforderlichkeit, führt dies zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans bzw. dessen Festsetzungen.</p>	<p>Zu II.</p> <p>Für die geordnete städtebauliche Entwicklung und Planung besteht das Planungserfordernis zur Flächensicherung für den U-Bahnhof IP/PC der künftigen U9. Die Gemeinde hat im Rahmen ihrer Aufgabenerfüllung nach § 1 BauGB die Möglichkeit, durch geeignete Festsetzungen nach § 9 Abs.1 BauGB einer künftigen Fachplanung Rechnung zu tragen und vorsorglich für ihre Einordnung in die städtebauliche Entwicklung und Ordnung zu sorgen. Dies trifft insbesondere bei Bestehen eines städtebaulichen Erfordernisses zur Aufstellung eines Bebauungsplans und für den Fall zu, dass der Fachplanungsträger weder die Fachplanung einleiten noch mangels ausreichender Planungsvorbereitung die erforderlichen Vorgaben geben kann. Diese Fallgestaltung liegt hier vor.</p>
<b>Unbestimmtheit des Planungsziels</b>	<p>1. Unbestimmtheit des Planungsziels</p> <p>Die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche ist städtebaulich nicht erforderlich im Sinn von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB, wenn noch gänzlich unbestimmt ist, ob und für welche Zwecke diese erforderlich ist. In der Stellungnahme zum Verfahren der Landeshauptstadt München (Stand: 04.06.2024) heißt es, dass „aufgrund des frühen Planungsstadiums für das geplante Verkehrsbauwerk auf dem dafür erforderlichen Grundstück noch</p>	<p>Zu 1.</p> <p>Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche im Bebauungsplan dient ausschließlich der Flächensicherung und stellt keine abschließende Entscheidung über die konkrete Nutzung oder Ausgestaltung dar. Sie ist erforderlich, um die für das Projekt notwendige Flächenverfügbarkeit zu gewährleisten und eine anderweitige Überplanung zu verhindern. Die genaue Ausgestaltung des Verkehrsbauwerks wird erst im nachgelagerten</p>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	keine planungsrechtliche Sicherung zugunsten der Landeshauptstadt München besteht. Für diesen Teilbereich der geplanten U-Bahnlinienführung U9 sind noch vertiefte Gutachten und Untersuchungen durch ein Fachplanungsbüro zu entwickeln.“ Derzeit ist folglich noch vollkommen unklar, in welchem Ausmaß die vom Bebauungsplan betroffenen Grundstücke für den U-Bahn-Bau tatsächlich in Anspruch genommen werden müssen. Das eigentliche Planungsziel ist noch gänzlich unbestimmt, die undifferenzierte Festsetzung einer Verkehrsfläche somit schon aus diesem Grund nicht zulässig.	<p>Planfeststellungsverfahren festgelegt, in dem auch die noch ausstehenden Untersuchungen und Gutachten berücksichtigt werden.</p> <p>Die städtebauliche Anforderlichkeit ergibt sich aus der langfristigen Zielsetzung, die Verkehrsinfrastruktur der Landeshauptstadt München durch die U9 zu entlasten und zu verbessern. Dieses Projekt ist von zentraler Bedeutung für die nachhaltige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und die Entlastung überlasteter Streckenabschnitte. Die Flächensicherung ist daher ein notwendiger erster Schritt, um diese Ziele zu erreichen, ohne dass bereits alle Details abschließend geklärt sein müssen.</p> <p>Zur Lage des Bahnhofs gibt es – bis auf einen Spielraum von einigen Metern – keine Alternative (s. Ausführungen BOM-Nr. 1007). Der Umgriff der Planung wurde eng mit den Stadtwerken München (SWM MI-PL-UN) und dem Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau, Abt. U-Bahn- und Tunnelbau (BAU-J1) abgestimmt.</p>
<b>Vorrats- bzw. Verhinderungsplanung</b>	<p>2. Unzulässige Vorrats- bzw. Verhinderungsplanung</p> <p>2.1</p> <p>Ferner fehlt es an der Anforderlichkeit einer Bauleitplanung, wenn mit deren Realisierung auf absehbare Zeit nicht zu rechnen ist. Derartige „Vorratsplanungen“ sind unzulässig. Im Bereich der Verkehrsplanung wird ein ungefährer Zeitrahmen von 10 Jahren angesetzt, innerhalb dessen eine Realisierung erfolgen muss. Nach der gesetzgeberischen Wertung ist eine Verkehrsplanung nicht erforderlich, wenn ihre Realisierung innerhalb von zehn Jahren nach Erlass des Bebauungsplans nicht zu erwarten sei (BVerwG, Urteil vom 18. März 2004 - 4 CN 4/03). In der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans wird eine Herstellung des U-Bahnhofs frühestens ab Mitte der 2030er Jahre erwartet. Bei Zugrundelegung dieses Zeitplans ist nicht damit zu rechnen, dass das Projekt innerhalb der nächsten 10 Jahre umgesetzt werden kann. Vielmehr ist es bislang noch gar nicht klar, wann das Planfeststellungsverfahren beginnen wird. Der zeitliche Rahmen für die Realisierung des Bahnhofs ist völlig offen. Mit dem Sinn und Zweck der Bauleitplanung ist es unvereinbar, wenn sich die planende Gemeinde durch einen Bebauungsplan die konkrete Entscheidung für einen derart</p>	<p>Zu 2.1.</p> <p>Der Zeitraum für die Realisierung des Vorhabens ist nicht völlig offengehalten. Eine Realisierung des Vorhabens kann noch in den 2030er Jahren erfolgen. Nachdem nur die Möglichkeit bestehen muss, dass das Vorhaben in einem Zeitraum von ungefähr (eine Abweichung noch oben hin ist möglich; die Zeitangabe bildet keine strikte Grenze) 10 Jahren realisiert wird, ist dies nicht ausgeschlossen. Die in den Urteilen genannten Fristen von zehn Jahren sind darüber hinaus nicht als starre Vorgabe zu verstehen, sondern müssen im Kontext des jeweiligen Projekts betrachtet werden. Infrastrukturprojekte wie der Bau einer U-Bahn sind naturgemäß komplex und erfordern umfangreiche Vorarbeiten, einschließlich Planfeststellungsverfahren und Finanzierungsklärungen. Die Gemeinde hat in ihrer Begründung zum Bebauungsplan dargelegt, dass diese Vorbereitungen bereits im Gange sind und dass die Flächensicherung ein notwendiger erster Schritt ist, um das Projekt überhaupt realisieren zu können.</p>

	<b>Äußerung im Verfahren</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
	<p>unbestimmten Zeitraum offenhält (OVG Lüneburg, Urteil vom 15. März 2001 - 1 K 2405/00). Die konkrete Entscheidung der Inanspruchnahme der Grundstücke steht hier gerade noch nicht fest. Der Plangeber legt in der Begründung zum Bebauungsplan selbst dar, dass die Infrastrukturplanung der U-Bahn-Linie und das Planfeststellungsverfahren noch im Vorbereitungsstadium sind und daher derzeit noch nicht absehbar ist, welche Flächen in welcher Art und Weise in Anspruch genommen werden müssen. Weder stehen somit die tatsächlich betroffenen Flächen hinreichend konkret fest. Noch steht fest, in welcher Art und Weise diese beansprucht werden und für welche Zeiträume.</p> <p>Dies zeigt sich auch daran, dass der Plangeber in der ersten Fassung des Bebauungsplans zunächst einen deutlich größeren Geltungsbereich festgelegt hatte, in den u.a. auch die Bebauung auf dem Grundstück unserer Mandantin entlang der Implersstraße und auf dem unmittelbar angrenzenden Nachbargrundstück einbezogen war. Ohne dass es seitdem eine nennenswerte Entwicklung oder Konkretisierung der U-Bahn-Planung geben hätte und weitgehend ohne Begründung wurde der Geltungsbereich in der aktuellen Entwurfsfassung nunmehr deutlich verkleinert. Dies ist zwar zu begrüßen. Es zeigt jedoch, dass hier derzeit noch weitgehend ohne konkrete Grundlagen agiert wird. Dementsprechend werden weder für die frühere Einbeziehung, noch für die jetzige Herausnahme dieser Flächen nachvollziehbare Gründe angeführt. Es scheint vielmehr so, dass Hintergrund der Herausnahme dieser am stärksten bebauten Flächen eher die sich ansonsten ergebenden (erheblichen) Entschädigungsansprüche sind, als dass dem Zwänge oder Konkretisierungen innerhalb der U-Bahn-Planung zugrunde lägen. Der gewissermaßen „leichtfertige“ Umgang mit der Festlegung des Geltungsbereichs zeigt anschaulich, dass man sich hier bislang noch im Stadium einer reinen Vorrats- bzw. Verhinderungsplanung befindet, die angesichts des damit verbundenen gravierenden Eingriffs in das Eigentum in dieser Form und im gegenwärtigen Planungsstadium des U-Bahn-Projekts städtebaulich so nicht zu rechtfertigen ist.</p> <p>2.2 Die Festsetzung der Verkehrsfläche hat faktisch die gleiche Wirkung wie eine Veränderungssperre, zu deren Erlass die Aufstellung des Bebauungsplans ausweislich der Begründung maßgeblich dienen sollte. Eine derartige Verhinderungsplanung ist im allgemeinen Baurecht jedoch</p>	<p>Der Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses konnte auf den nun vorliegenden Umgriff angepasst werden, da sich die Planungen speziell im Bereich des U-Bahnhofs IP/PC inzwischen verfestigt haben. Zum Aufstellungsbeschluss im Frühjahr 2022 wurde eine größere Fläche als Geltungsbereich festgelegt. Im Zuge der Vorplanung zeigt sich nun, dass die Lage des Bahnhofs – bis auf einen Bereich von einigen Metern – nahezu fixiert ist.</p> <p>Dies ist nachvollziehbarer Grund genug, den Umgriff zu verkleinern und damit den Eingriff in Privateigentum zu verringern. Dass für die offene Baugrube und ihre flankierenden Baustellenrichtungsflächen möglichst Grundstücksflächen gewählt werden, bei denen ein Eingriff in die Bebauung als geringer eingestuft werden kann, ist auf Grund der erheblichen Entschädigungsansprüche ein legitimes und ressourcensparendes Vorgehen.</p> <p>Da der U-Bahnhof im Nahverkehrsplan als „Planung / im Bau“ festgesetzt ist und es zur Lage des Bahnhofs bis auf einen Spielraum von einigen Metern keine Alternativen gibt, handelt es sich nicht um reine Vorrats- bzw. Verhinderungsplanung.</p> <p>Eine Verhinderungsplanung ist nur gegeben, wenn der Bebauungsplan darauf abzielt, die bauliche Entwicklung in einem bestimmten Gebiet zu verhindern, ohne dabei eine bestimmte Nutzung oder Entwicklung vorzusehen. Dies ist jedoch gerade nicht der Fall. In dem Umgriff des Bebauungsplans soll eine Fläche für einen künftigen U-Bahnhof gesichert werden. Der Bebauungsplan wird also für die positive Entwicklung des ÖPNV-Angebots des betroffenen Gebiets aber auch der gesamten Landeshauptstadt München aufgestellt.</p> <p>Zu 2.2.</p> <p>Die Gemeinde (hier die Landeshauptstadt München) kann planungssichernde Maßnahmen, in Form der Aufstellung eines Bebauungsplanes,</p>

	<b>Äußerung im Verfahren</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
	<p>allenfalls dann zulässig, wenn der zu sichernde Plan einen Stand erreicht hat, der ein Mindestmaß dessen erkennen lässt, was Inhalt des zukünftigen (Bebauungs-) Plans sein soll (BVerwG, Urteil vom 10. September 1976 - IV C 39.74). Auch eine Veränderungssperre muss zur Erreichung des mit ihr verfolgten Sicherungszwecks erforderlich sein (BeckOK BauGB/Hornmann, 64. Ed. 1.11.2024, BauGB § 14 Rn. 40). Drängt sich jedoch der Eindruck auf, dass die Veränderungssperre dazu dient, der Gemeinde erst die Zeit für die Entwicklung eines bestimmten Plankonzepts zu geben, darf eine Veränderungssperre als Planungssicherungsinstrument nicht eingesetzt werden. Das ist der Fall, wenn das Planungskonzept als solches erst im Planungsverfahren entwickelt wird (VGH München, BeckRS 2022, 4436). Das eigentlich angestrebte Vorhaben ist hier nicht die Schaffung einer nicht näher definierten Verkehrsfläche auf einem großen, bebauten Areal, sondern der künftige Bau eines unterirdischen U-Bahn-Bahnhofs, dessen Planung und Genehmigung in einem künftigen Planfeststellungsverfahren erfolgt. Wie bereits oben ausgeführt, sind die Planungen dafür jedoch noch nicht im Ansatz konkret, wie der Plangeber in der Begründung zum Bebauungsplan selbst anschaulich darlegt.</p> <p>Eine derart „vorweggenommene“ Veränderungssperre widerspricht auch dem einschlägigen Fachplanungsrecht. Insbesondere im Eisenbahnen- und Personenbeförderungsrecht kann eine Veränderungssperre frühestens ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der konkreten Pläne für das Planfeststellungsverfahren eintreten (vgl. etwa § 28a PBefG, § 19 AEG). Eine Vorverlagerung des Zeitpunkts bewirkt eine unzulässige Rückwirkung der Veränderungssperre (vgl. NomosBR/Kramer AEG/Urs Kramer, 1. Aufl. 2012, AEG § 19 Rn. 1).</p>	<p>ergreifen. Um die geplanten Festsetzungen im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens nicht zu konterkarieren, kann dafür eine Veränderungssperre nach § 14 BauGB erlassen werden. Mit In-Kraft-Treten des Bebauungsplanes erlischt die vorhandene Veränderungssperre. Eine Veränderungssperre im Rahmen einer Planfeststellung (§ 28 PBefG) wurde seitens der Landeshauptstadt München nicht erlassen. Diese kann nur im Rahmen einer Planfeststellung erfolgen und ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Festsetzungen der Planfeststellung können im Bebauungsplan nicht erfolgen. Deshalb erfolgt mit diesem Bebauungsplan eine Flächensicherung. Von einer Verlagerung kann daher nicht gesprochen werden.</p> <p>Der Inhalt des Bebauungsplans ist konkret geregelt. Im Bebauungsplan wird lediglich eine Flächensicherung geregelt. Die konkrete Planung des U-Bahnhofs obliegt dem Planfeststellungsverfahren. Dies bedeutet aber nicht, dass nicht ein Mindestmaß dessen erkennbar ist, was Inhalt des Bebauungsplans sein soll. Inhalt des Bebauungsplans ist nämlich gerade nur die Flächensicherung des Bereichs und nicht die konkrete Ausgestaltung des U-Bahnhofs. Dementsprechend ist auch die Erforderlichkeit der Veränderungssperre“ gegeben. Der Sicherungszweck wird hierdurch erreicht.</p> <p>Auch das Planungskonzept wird nicht erst im Planungsverfahren entwickelt. Das Planungskonzept für die bloße Flächensicherung ist abgeschlossen und war zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses auch hinreichend bestimmt. Das Planungskonzept für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren muss hiervon unabhängig betrachtet werden. Auch dieses befindet sich aber bereits in der Vorplanung.</p> <p>Da es sich nicht um Fachplanungsrecht handelt, sondern um Bauplanungsrecht unter Ausschöpfung der kommunalen Planungshoheit, handelt sich auch nicht um eine Vorverlagerung des Zeitpunkts (mit unzulässiger Rückwirkung) der fachplanungsrechtlichen Veränderungssperre. Vielmehr wird durch den Bebauungsplan eine Flächensicherung geregelt.</p> <p>Wenn ein städtebauliches Erfordernis für die Aufstellung eines Bebauungsplans besteht, sind die Gemeinden nicht gehindert, durch geeignete Festsetzungen der künftigen Fachplanung Rechnung zu tragen (vgl.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger/Söfker/Wienhues BauGB § 9 Rn. 102a sowie Entscheidung im Straßenrecht: BVerwG, Beschluss vom 26.01.2010 – 4 B 43.09). Die Aufstellung des Bebauungsplans, welcher eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für einen U-Bahnhof einschließlich der Erschließungsflächen sowie der Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen festsetzt, ist daher ein zulässiges und geeignetes Instrument zur Sicherung der Fläche.
<b>Zweifel an der Bebauungsplanung als richtiges Mittel zur Sicherung/ Planung</b>	<p>3. Fehlende Tauglichkeit und Erforderlichkeit der Festsetzung „Verkehrsfläche“</p> <p>Bedenken bestehen nicht nur im Hinblick auf den frühen Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans und den „holzschnittartig“ gezogenen Geltungsbereich, sondern auch im Hinblick auf die undifferenzierte inhaltliche Festsetzung des gesamten Geltungsbereichs als Verkehrsfläche:</p> <p>3.1 Auch wenn die Planungen des Streckenverlaufs und des U-Bahnhofs bislang wenig konkret sind, steht jedoch schon jetzt fest, dass allenfalls ein kleiner Teil der im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindlichen Grundstücksflächen tatsächlich dauerhaft - maßgeblich für die Ausgangsbauwerke des U-Bahnhofs und etwaige Zuwegungen zu diesen - in Anspruch genommen werden muss. Der weitaus größere Teil der vom Geltungsbereich betroffenen Grundstücke wird entweder nicht oder nur teilweise (v.a. nur unterirdisch) und/oder nur temporär während der Bauphase in Anspruch genommen werden müssen, soweit Teilabschnitte der U-Bahn bzw. des Bahnhofs zwingend im offenen Verfahren gebaut werden müssen oder Flächen zwingend anderweitig bauzeitlich in Anspruch genommen werden müssten (z.B. für nicht anders unterzubringende Baustelleneinrichtungsflächen).</p> <p>Es ist bereits zweifelhaft, ob eine nur bauzeitliche, also temporäre Inanspruchnahme der oberirdischen Grundstücksflächen die dauerhafte Festsetzung einer Verkehrsfläche rechtfertigt, d.h. jede anderweitige Nutzung dauerhaft ausgeschlossen werden darf, obwohl diese nach Abschluss der Bauarbeiten oberirdisch im ganz überwiegenden Teil des Geltungsbereichs durchaus wieder möglich sein wird. Im Grunde kann schon jetzt davon ausgegangen werden, dass der Bebauungsplan nach Abschluss der U-Bahn-</p>	<p>Zu 3.1.</p> <p>Nicht nur der U-Bahnhof, sondern auch seine oberirdische Anbindung an die Implerstraße und den Kapellenweg erfordern eine öffentliche Verkehrsfläche.</p> <p>Es ist wahrscheinlich, dass die temporär in Anspruch genommenen Baustelleneinrichtungsflächen später zu Flächen wie Fahrradabstellablagen, Fußgänger- Fahrradwege, Flächen für die Feuerwehr, Rettungswege oder Technikbauten werden, was die Festsetzung der künftigen Verkehrsfläche bestimmter Zweckbestimmung „Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen“ rechtfertigt. Vor diesem Hintergrund stellt der Bebauungsplan mit der darin getroffenen Festsetzung sowohl ein geeignetes als auch ein erforderliches Mittel der Bauleitplanung dar.</p> <p>Welche Flächen ggf. tatsächlich nur temporär in Anspruch genommen werden, wird das anschließende Planfeststellungsverfahren klären. Sollte mit der fertigen U-Bahnplanung klar sein, dass bestimmte Flächen nicht mehr als Verkehrsfläche erforderlich sein sollten, liegt es auch im Interesse der Landeshauptstadt München, diese einer neuen Nutzung zuzuführen.</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Arbeiten weitgehend wieder aufgehoben werden müsste und die oberirdische Festsetzung von Verkehrsflächen nur in wenigen Teilbereichen erforderlich sein und dauerhaft Bestand haben kann. Vor diesem Hintergrund stellt der Bebauungsplan und die darin getroffenen Festsetzungen jedoch zumindest ganz überwiegend weder ein taugliches, noch ein erforderliches Mittel der Bauleitplanung dar.</p> <p>Bebauungspläne und die darin getroffenen Festsetzungen sind nur dann ein taugliches Mittel der Bauleitplanung, wenn sie geeignet sind, die langfristig angelegten Ziele der städtebaulichen Entwicklung zu fördern. Das ist vorliegend mit der Festsetzung einer Verkehrsfläche für die ganz überwiegenden Grundstücksflächen oberirdisch offenkundig nicht der Fall. Vielmehr entspricht es, im Gegenteil, einer langfristig orientierten städtebaulichen Entwicklung der betroffenen Grundstücke in der gewachsenen Innenstadtlage, dass diese nach Abschluss des U-Bahn-Baus oberirdisch wieder bebaut werden und nicht dauerhaft Brachflächen bleiben. Im Rahmen der Begründung des Bebauungsplans bleibt es hingegen vollkommen im Unklaren, welche Vorstellungen und Ziele der Plangeber im Hinblick auf die nicht dauerhaft erforderlichen „Verkehrsflächen“ langfristig verfolgt. Eine Auseinandersetzung damit, ob und wann die Verkehrsflächenfestsetzung bei fortschreitender Planung und Realisierung des U-Bahn-Baus ggf. teilweise wieder aufgehoben werden können oder der Geltungsbereich des Bebauungsplans verkleinert werden kann, findet nicht statt. Eine dauerhafte und jegliche andere Nutzung ausschließende Festsetzung, von der angesichts der vorliegenden Planunterlagen zunächst einmal ausgegangen werden muss, ist jedenfalls nicht erforderlich und die damit verbundene Eigentumsbeschränkung insoweit nicht gerechtfertigt.</p> <p>3.2</p> <p>Der Bebauungsplan ist ferner deshalb kein taugliches und/oder erforderliches Mittel zur Erreichung des vom Plangeber maßgeblich propagierten Ziels der „Flächensicherung“, weil dieses Ziel jedenfalls im Hinblick auf bereits bebaute Flächen gar nicht erreicht werden kann. Vielmehr steht für bebaute Flächen bereits jetzt fest, dass die Festsetzung einer Verkehrsfläche allein nicht ausreicht, um diese Flächen für den U-Bahn-Bau „zu sichern“. Sinn und Zweck eines Bebauungsplans sowie einer im Rahmen</p>	<p>Das langfristig angelegte Ziel, die Verkehrsinfrastruktur an die prognostizierten Bedarfe anzupassen, um damit z. B. eine städtebauliche Entwicklung u. a. am Stadtrand zu fördern, wird durch den vorliegenden Bebauungsplan durchaus gefördert.</p> <p>Eine spätere bauliche Verknüpfung des U-Bahnbauwerks mit ggf. privaten Nutzungen kann erst auf Grundlage der Planfeststellung erfolgen. Insofern können frühestens im Rahmen der Planfeststellung die Fragen des Nebeneinanders geprüft, geklärt und bei Bedarf festgesetzt werden. Bei planungsrechtlichem Erfordernis kann der Bebauungsplan entsprechend geändert oder aufgehoben werden.</p> <p>Zu 3.2.</p> <p>Es wird hier eine künftige Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Eine zusätzliche Bebauung stünde der Zielsetzung, eine Baustelle in offener Bauweise zu ermöglichen, entgegen. Mit diesem Bebauungsplan kann der Status Quo, bzw. der Bestand, weiter betrieben werden, aber es dürfen Vorhaben, die eine wertsteigernde Änderung baulicher Anlagen zur Folge haben, nicht erfolgen. Die Umsetzung der Festsetzung Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung erfolgt erst mit Beginn der</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>der Planaufstellung erlassenen Veränderungssperre ist es, Entwicklungen zu verhindern, die der Verwirklichung der städtebaulichen Zielsetzungen entgegenstehen. Dies kann jedoch nur dann erreicht werden, wenn nicht bereits der Status Quo diesen Zielen widerspricht. Nur dann reicht allein die Festsetzung im Bebauungsplan aus, damit die betreffenden Flächen in einem Zustand verbleiben, der die gewünschte Entwicklung ohne die Anwendung zusätzlicher städtebaulicher Instrumente (wie Enteignung, Abriss-/Umnutzungsverfügungen etc.) ermöglicht. Dies ist vorliegend im Hinblick auf die bereits bebauten Flächen nicht der Fall. Hier bedarf es gerade der Anwendung dieser zusätzlichen Instrumente, um den U-Bahn-Bau realisieren zu können. All diese Instrumente zur Durchsetzung des U-Bahn-Baus werden jedoch auf der Grundlage des ohnehin erforderlichen, künftigen Planfeststellungsbeschlusses gleichermaßen zur Verfügung stehen, unabhängig davon, ob zuvor in einem Bebauungsplan eine Verkehrsfläche festgesetzt wurde und/oder ob eine Veränderungssperre erlassen wurde. Insoweit bedarf es folglich keiner vorgezogenen „Flächensicherung“ mittels Aufstellung eines Bebauungsplans. Dies ist der entscheidende Unterschied zu den Fällen, in denen nur der Bebauungsplan überhaupt die rechtliche Grundlage zur Anwendung der erforderlichen weitergehenden städtebaulichen Instrumente zur Durchsetzung der städtebaulichen Zielsetzungen schafft.</p> <p>3.3</p> <p>Zusammenfassend lässt sich zum Vorstehenden somit festhalten, dass sich der Bebauungsplan als Mittel der „Flächensicherung“ im Hinblick auf die bebauten Grundstücksflächen weder als tauglich erweist, weil er dafür allein nicht ausreicht, noch als erforderlich, weil alle erforderlichen Instrumente zur Durchsetzung des U-Bahn-Baus auch auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zur Verfügung stehen werden.</p> <p>3.4</p> <p>Die Aufstellung eines Bebauungsplans im gegenwärtigen frühen Stadium kann insoweit im Hinblick auf die bebauten Flächen allenfalls dazu dienen, eine intensivere Ausnutzung des derzeit auf der Grundlage von § 34 BauGB bestehenden Baurechts (z.B. durch Aufstockung oder Neubau) zu verhindern. Dies hat jedoch nichts mit dem erklärten Ziel einer</p>	<p>Baustelle. Inwieweit Gebäude erhalten bleiben können, wird im Planfeststellungsverfahren konkretisiert; daher wurde kein Abbruch im Bebauungsplan festgesetzt.</p> <p>Die Anwendung zusätzlicher städtebaulicher Instrumente, wie „Enteignung, Abriss-/Umnutzungsverfügungen etc.“, um den U-Bahnbau realisieren zu können, sollen jedenfalls jetzt (noch) nicht zur Anwendung kommen, da erst mit dem Planfeststellungsbeschluss der detaillierte Eingriff definiert wird. Bis dahin ist die vorhandene Bebauung uneingeschränkt nutzbar. Ausführungen zur Entschädigung nach § 42 BauGB wurden unter Punkt 5.2 der Begründung in der Sitzungsvorlage gemacht.</p> <p>Zu 3.3. siehe Ausführungen unter 3.1. und 3.2.</p> <p>Zu 3.4.</p> <p>Die Festsetzung einer Verkehrsfläche stellt in diesem Zusammenhang ein geeignetes und notwendiges Mittel dar, um sicherzustellen, dass die betroffenen Flächen langfristig für das geplante Projekt freigehalten werden. Der Einwand, dass eine intensivere Ausnutzung des bestehenden Baurechts durch Aufstockung oder Neubau keine Auswirkungen auf die</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Flächensicherung zu tun. Eine ggf. intensivere Ausnutzung des zulässigen Baurechts führt nicht dazu, dass die Anwendung der wie beschrieben ohnehin erforderlichen zusätzlichen Instrumentarien zur Durchsetzung des U-Bahn-Projekts vereitelt oder erschwert würde. So hängt z.B. die Beurteilung der Zulässigkeit und Rechtmäßigkeit einer Abrissverfügung nicht davon ab, ob ein Gebäude 3 oder 6 Geschosse hat oder ob es alt oder neu ist. Auswirkungen wird dies hingegen freilich auf die Höhe der den Betroffenen zustehenden Entschädigungsansprüche haben. Es ist jedoch kein städtebaulich legitimer Belang, Entschädigungsansprüche der Betroffenen durch frühzeitige „Flächensicherung“ möglichst gering zu halten.</p> <p>Selbst wenn man dies als einen legitimen Belang im Rahmen der Bauleitplanung ansehen wollte, so ließe sich eine solche intensivere Ausnutzung des zulässigen Baurechts - so sie denn aktuell überhaupt möglich wäre - auch dadurch verhindern, dass der derzeitige Bestand und die gegenwärtigen Nutzungen im Bebauungsplan festgesetzt und damit sozusagen „eingefroren“ werden. Damit würde das erklärte Ziel „das Areal von weiterer Bebauung [...] freizuhalten...“, wie es in der Begründung wörtlich heißt, ebenso erreicht. Im Gegensatz zur Festsetzung einer Verkehrsfläche, wäre dies ein gleichermaßen geeigneter, aber wesentlich weniger schwerwiegender Eigentumseingriff. Denn der Verkehrswert eines Grundstücks mit baurechtlich zulässigem Bestand unterscheidet sich wesentlich von dem eines Grundstücks mit baurechtlich unzulässiger und lediglich bestandsgeschützter Bebauung. Die weiteren erforderlichen Instrumentarien zur Durchsetzung des U-Bahn-Baus können anschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Zuge der sich konkretisierenden Planung zielgenau und damit mit wesentlich weniger einschneidenden Auswirkungen eingesetzt werden. Die Sicherung des Bestands durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan stünde dem nicht entgegen, da diese durch die Festsetzungen im nachfolgenden überörtlichen Planfeststellungsverfahren für das U-Bahn-Projekt mit Anschluss an den Regionalverkehr verdrängt würden. Die Festsetzung einer Verkehrsfläche erweist sich damit auch insoweit als nicht erforderlich und folglich als unverhältnismäßig in der verfassungsrechtlichen Terminologie, als dass mit der Festsetzung des gegenwärtigen Bestands im Bebauungsplan ein mildereres aber</p>	<p>Durchsetzbarkeit des U-Bahn-Projekts habe, verkennt die Bedeutung einer frühzeitigen Flächensicherung. Eine solche Sicherung dient nicht nur der Vermeidung potenzieller baulicher Hindernisse, sondern auch der Klarheit und Rechtssicherheit im Hinblick auf die spätere Umsetzung des Infrastrukturprojekts. Die Möglichkeit einer intensiveren baulichen Nutzung könnte zwar nicht direkt die Zulässigkeit einer Abrissverfügung beeinflussen, würde jedoch die planerische und rechtliche Komplexität erhöhen und potenziell höhere Entschädigungsansprüche nach sich ziehen. Diese Aspekte sind durchaus städtebaulich relevant, da sie die wirtschaftliche und zeitliche Realisierbarkeit des Projekts betreffen.</p> <p>Die vorgeschlagene Alternative, den Bestand durch entsprechende Festsetzungen „einzufrieren“, mag auf den ersten Blick als milderer Mittel erscheinen. Sie ist jedoch nicht gleichermaßen geeignet, das angestrebte Ziel zu erreichen. Eine solche Festsetzung würde lediglich den aktuellen Zustand sichern, ohne die notwendige planerische Grundlage für eine langfristige Nutzung als Verkehrsfläche zu schaffen. Zudem wäre sie weniger verbindlich und könnte durch spätere Änderungen im Bebauungsplan wieder aufgehoben werden, was die Planungssicherheit erheblich beeinträchtigen würde. Die Festsetzung einer Verkehrsfläche hingegen schafft eine klare und dauerhafte Grundlage für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren.</p> <p>Auch bestandssichernde Vereinbarungen mit den betroffenen Eigentümern könnten als milderer Mittel betrachtet werden. Allerdings fehlt diesen Vereinbarungen die rechtliche Verbindlichkeit und Durchsetzbarkeit, die durch einen Bebauungsplan gewährleistet wird. Solche Vereinbarungen wären zudem zeitaufwendig und könnten aufgrund unterschiedlicher Interessenlagen der Eigentümer zu Verzögerungen führen. Die Bereitschaft einzelner Eigentümer zu einvernehmlichen Lösungen ist zwar positiv zu bewerten, reicht jedoch nicht aus, um die Flächensicherung für ein großflächiges Infrastrukturprojekt wie den U-Bahn-Bau verlässlich zu gewährleisten.</p> <p>Insgesamt erweist sich die Festsetzung einer Verkehrsfläche im Bebauungsplan als erforderlich und verhältnismäßig, da sie das angestrebte Ziel der Flächensicherung effektiv und rechtssicher erreicht. Die vorgeschlagenen Alternativen sind entweder nicht gleichermaßen geeignet oder mit</p>

	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>gleichermaßen geeignetes Mittel zur Erreichung des angestrebten Ziels zur Verfügung stünde.</p> <p>Ein milderes Mittel wäre auch, bestandssichernde Vereinbarungen mit den betroffenen Eigentümern zu schließen. Im Rahmen solcher Vereinbarungen könnten auch der Umgang mit den betroffenen Flächen nach Abschluss sowie weitere wesentliche Aspekte geregelt werden. Unsere Mandantin hat mehrmals die Bereitschaft zu einvernehmlichen Lösungen bekundet. Leider wurde hierauf bislang nicht eingegangen.</p>	<p>erheblichen Unsicherheiten verbunden, die dem Ziel der langfristigen Sicherung der Flächen entgegenstehen würden. Damit bleibt die Festsetzung einer Verkehrsfläche im Rahmen des Bebauungsplans das vorzuzugende Mittel zur Erreichung der städtebaulichen Zielsetzungen.</p>
<b>Abwägungsgebot</b>	<p>III. Unterbliebene Ermittlung und Abwägung privater Belange</p> <p>Der Plangeber ermittelt und berücksichtigt die privaten Belange der durch sie betroffenen Grundstückseigentümer schon nicht hinreichend. Eine Abwägung der widerstreitenden Interessen ist bislang gar gänzlich unterblieben. Das Abwägungsgebot ist verletzt, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattfindet oder in die Abwägung Belange nicht eingestellt werden, die nach Lage der Dinge eingestellt werden müssen (BVerwG, Urteil vom 5. Mai 2015 - 4 CN 4/14). In der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans sind gemäß § 2a BauGB die wesentlichen Auswirkungen des Planes zu ermitteln und darzustellen. Erhebliche Folgen der Planung können wirtschaftliche, verkehrliche, städtebauliche, wohnungswirtschaftliche und soziale Belange, Eigentumsverhältnisse und ähnliches sein (BeckOK BauGB/Schink/Wahlhäuser, 63. Ed. 1.8.2024, BauGB § 2a Rn. 4d). Insbesondere die Beschränkung der Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks muss vom Plangeber als ein wichtiger Belang privater Eigentümerinteressen in der nach § 1 Abs. 7 BauGB gebotenen Abwägung beachtet werden (BVerwG, ZfBR 2013, 573). Die Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 2177 enthält weder konkrete Ermittlungen noch Darlegungen zu den privaten Belangen der betroffenen Grundstückseigentümer.</p> <p>Erforderlich wäre insbesondere, die konkreten baulichen Verhältnisse (aktuelle Bestandssituation auf den jeweils betroffenen Grundstücken) und rechtlichen Verhältnisse (Eigentumsverhältnisse, Mietverhältnisse, sonstige Nutzungsrechte Dritter etc.) zu ermitteln und darzustellen und sodann zu ermitteln und zu bewerten, welche konkreten Auswirkungen die geplanten Festsetzungen darauf haben. Eine Auseinandersetzung damit, in</p>	<p>Zu III.</p> <p>Der Einwand, dass die privaten Belange der betroffenen Grundstückseigentümer nicht hinreichend ermittelt und berücksichtigt wurden, sowie die Abwägung der widerstreitenden Interessen gänzlich unterblieben sei, kann nicht überzeugen. Der Plangeber hat die Anforderungen des § 1 Abs. 7 BauGB erfüllt, indem sowohl öffentliche als auch private Belange in die Abwägung einbezogen wurden. Die Begründung des Bebauungsplans Nr. 2177 enthält eine detaillierte Darstellung der Planungsziele, insbesondere der städtebaulichen Notwendigkeit und der Bedeutung des Infrastrukturprojekts U9 für die Gemeindeentwicklung. Die Festsetzungen wurden dabei so getroffen, dass ein Ausgleich zwischen den Interessen der Allgemeinheit und den privaten Eigentümerinteressen erfolgt ist. Letzteres wird auch aus der Minimierung der benötigten Flächen nach dem Aufstellungsbeschluss deutlich.</p> <p>Die Beschränkung der Nutzungsmöglichkeiten einzelner Grundstücke wurde im Rahmen der Planung berücksichtigt. Die geplanten Festsetzungen dienen dem übergeordneten Ziel einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und der Sicherung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Die Einschränkungen sind durch die Bedeutung des Projekts gerechtfertigt und wurden unter Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Eigentümer vorgenommen. Dabei wurde auch der Entschädigungsanspruch nach § 42 BauGB berücksichtigt, welcher sicherstellt, dass Eigentumseingriffe angemessen kompensiert werden können. Der Verweis auf §</p>



	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>welche Rechtspositionen wie stark eingegriffen wird und unter welchen Anforderungen dies aus Sicht des Plangebers gerechtfertigt erscheint, ist bislang weitestgehend unterblieben. Dies genügt nicht den Anforderungen an die Ermittlung der betroffenen Belange und der anschließend vorzunehmenden Abwägung mit den Zielen der Bauleitplanung. Im Rahmen der erforderlichen Abwägung hätte sich der Plangeber insbesondere mit den oben dargelegten Einwänden in Bezug auf die Geeignetheit und Erforderlichkeit der undifferenzierten Festsetzung einer jegliche andere Nutzung dauerhaft ausschließenden Verkehrsfläche auseinanderzusetzen. Die Begründung des Bebauungsplans erschöpft sich indes im Wesentlichen in dem pauschalen Verweis auf die Bedeutung des Infrastrukturprojekts U9 und darauf, dass den betroffenen Eigentümern Entschädigungsansprüche im Rahmen von § 42 BauGB zustünden, ganz so als würde das grundsätzliche Bestehen von Entschädigungsansprüchen jeden Eigentumseingriff rechtfertigen und es insoweit nicht auf eine Prüfung der Schwere des Eingriffs sowie der Geeignetheit, Erforderlichkeit und Angemessenheit ankommen.</p> <p>Doch auch unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung findet keine hinreichende Auseinandersetzung mit den insoweit maßgeblichen Gesichtspunkten statt. Schränkt die Gemeinde bestehende Baurechte ein, hat sie sich mit den konkreten Entschädigungsansprüchen, insbesondere mit dem möglichen Umfang zu leistender Entschädigungen nach §§ 39 ff. BauGB im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen (BVerwG, ZfBR 2013, 573). Dem genügt der abstrakte Verweis auf § 42 BauGB nicht. Überdies unterbleibt eine Auseinandersetzung mit den - sich durchaus unterscheidenden - Entschädigungsregimen im Rahmen der Bauleitplanung einerseits und der Planfeststellung andererseits und insbesondere mit den Auswirkungen einer so weit vorgezogenen Bauleitplanung auf Entschädigungsansprüche (insb. im Hinblick auf Fristenläufe, Bewertungszeitpunkte etc.). Es drängt sich der Eindruck auf, als läge dem Vorgehen vor allem das Bestreben zugrunde, Entschädigungsansprüche durch möglichst frühzeitige Festsetzung gering zu halten. Hiergegen wird sich unsere Mandantin zur Wehr setzen müssen.</p> <p>Eine fehlerhafte bzw. unterbliebene Ermittlung und/oder Bewertung der betroffenen (privaten) Belange führt zur materiellen Unwirksamkeit des</p>	<p>42 BauGB ist keineswegs pauschal, sondern stellt eine rechtlich gesicherte Grundlage dar, um mögliche wirtschaftliche Nachteile auszugleichen.</p> <p>Die Forderung nach einer detaillierten Ermittlung der baulichen und rechtlichen Verhältnisse auf den betroffenen Grundstücken ist überzogen und geht über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Es ist nicht erforderlich, jede einzelne Rechtsposition bis ins Detail zu analysieren, solange die wesentlichen Auswirkungen auf die Eigentümerinteressen im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden. Dies ist hier geschehen.</p> <p>Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 5. Mai 2015 (BVerwG 4 CN 4/14) ist in diesem Zusammenhang nicht einschlägig. Dort ging es um die Unwirksamkeit eines Bebauungsplans aufgrund eines fehlenden Erschließungskonzepts und unzulässigen Konfliktransfers in ein nachfolgendes Umlegungsverfahren. Im vorliegenden Fall liegt jedoch kein vergleichbarer Konflikt vor, da die Erschließungsfragen im Rahmen des Bebauungsplans klar geregelt sind und keine ungelösten Konflikte auf nachfolgende Verfahren übertragen werden. Die Planung erfüllt die Anforderungen an eine geordnete städtebauliche Entwicklung und ist vollzugsfähig.</p> <p>Die Behauptung, dass das Vorgehen darauf abziele, Entschädigungsansprüche durch frühzeitige Festsetzung gering zu halten, entbehrt jeder Grundlage. Die Gemeinde handelt im Rahmen ihrer gesetzlichen Verpflichtungen und hat keine Maßnahmen ergriffen, die darauf abzielen würden, Entschädigungsansprüche unrechtmäßig zu reduzieren. Vielmehr wird durch die frühzeitige Festsetzung Transparenz geschaffen und den Eigentümern Planungssicherheit gegeben.</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Bebauungsplan Nr. 2177 den Anforderungen des Baugesetzbuchs entspricht und keine Abwägungsmängel vorliegen. Die privaten Belange wurden angemessen berücksichtigt, und die geplanten Festsetzungen sind sowohl geeignet als auch erforderlich zur Erreichung der städtebaulichen Ziele der Gemeinde. Ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot oder eine materielle Unwirksamkeit des Plans kann daher nicht festgestellt werden.</p>

	<b>Äußerung im Verfahren</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
	Bebauungsplans (§ 214 Abs. 1 Nr. 1 BauGB). Im Übrigen führt eine unterbliebene bzw. unzureichende Abwägung im Rahmen der Begründung des Bebauungsplans zu einem beachtlichen Verstoß gemäß § 214 Abs. 1 Nr. 3 BauGB. Rechtsfolge ist dann bereits die formelle Unwirksamkeit des Bebauungsplans.	