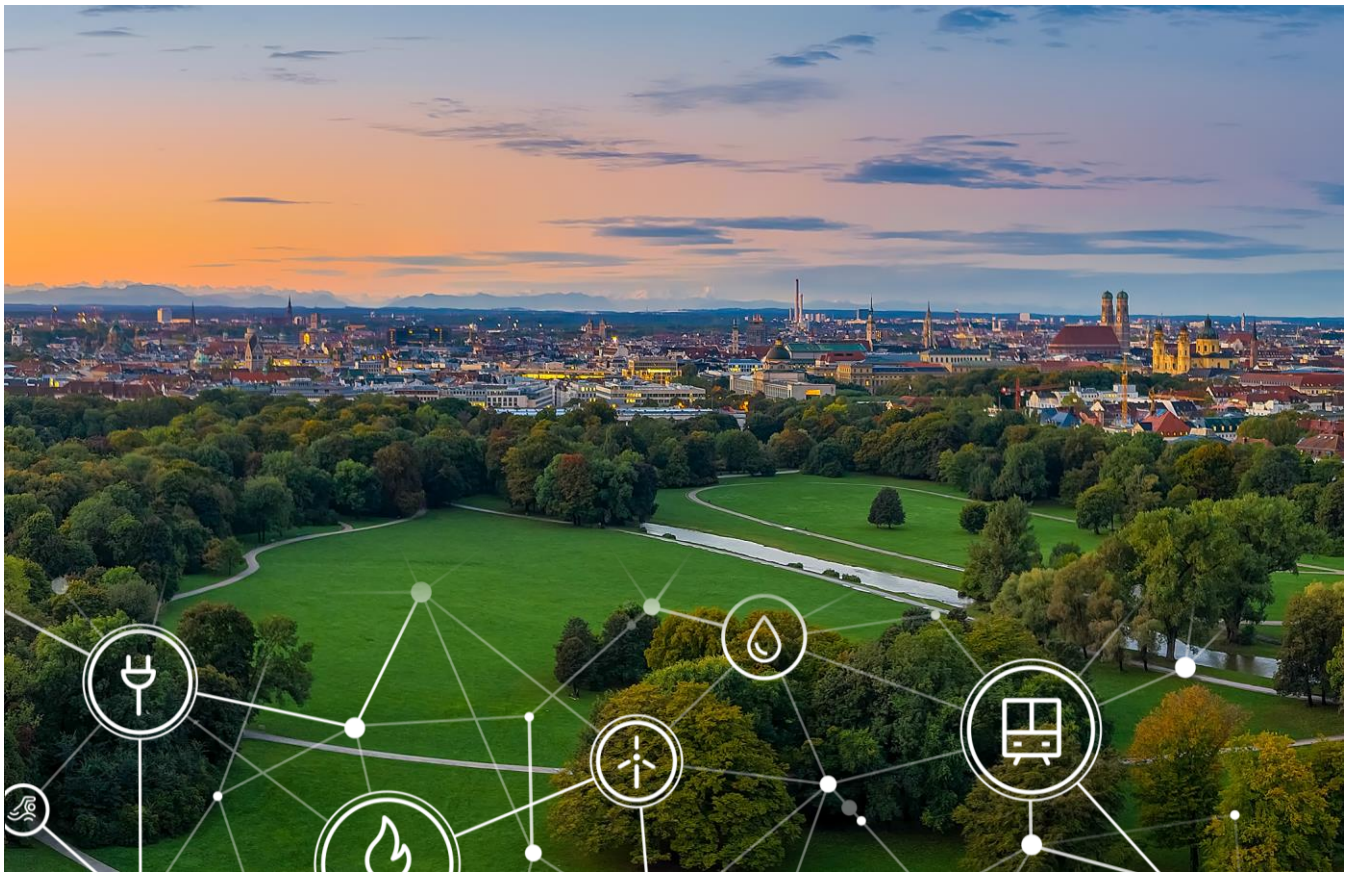
Stadtwerke München



Stellungnahme der Stadtwerke München zum Referentenentwurf für ein Gesetz zur Modernisierung des Städtebau- und Raumordnungsrechts

Lobbyregisternummer (national): R000611

Inhalt

I. Allgemeine Vorschläge zur Anpassung des Planungs- und Raumordnungsrechtes 4

1. Sicherstellung von Versorgungssicherheit, Netzintegration und Umsetzbarkeit im modernisierten Städtebau- und Raumordnungsrecht 4

2. Frühzeitige Beteiligung von Betreibern kritischer Infrastrukturen praxisgerecht ausgestalten 4

II. Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt- und Raumplanung 6

1. Strategische Großprojekte schneller umsetzen – Erweiterung des § 38 BauGB 6

2. Präzisierung des § 5 Abs. 5 BauGB-E im Hinblick auf bestehende Flächennutzungspläne 7

3. Mindestdichten entlang ÖPNV-Korridoren zulassen 8

4. ÖPNV-Folgekostenabschätzung verankern 9

III. Energiespezifische Vorschläge zur Städtebau- und Raumordnungsplanung 10

1. Repowering von Windenergieanlagen (§§ 236, 249 BauGB) 10

2. Ausweitung des Kreises bauplanungsrechtlich privilegierter Außenbereichsvorhaben: 10

3. Einheitliche und flächensparende Kompensationsregelungen schaffen 11

IV. Änderungsvorschläge Wohnungsbau 12

1. § 7 BauNVO Absatz 1 BauNVO 12

2. § 1 Absatz 7a BauGB 13

3. Reduzierung der Anforderungen an den Schallimmissionsschutz 14

Die Stadtwerke München begrüßen ausdrücklich das Ziel des Referentenentwurfs, Bauleitplanverfahren zu beschleunigen, zu vereinfachen und stärker zu digitalisieren. Angesichts der ambitionierten Ziele zur Wohnraumschaffung, zur Klimaneutralität sowie zur Stärkung resilienter Stadt- und Infrastrukturen ist entscheidend, dass Verfahrensbeschleunigung nicht zulasten der **technischen Umsetzbarkeit**, der **Versorgungssicherheit** und der **Resilienz kritischer Infrastrukturen** erfolgt.

Aus unserer Sicht müssen daher noch folgende Punkte berücksichtigt werden, damit Planungsprozesse zugleich **umsetzbar**, **versorgungssicher** und **infrastrukturgerecht** bleiben.

- **Resiliente Infrastruktur als Abwägungsbelang verankern:** Ergänzung des § 1 Abs. 6 BauGB um die langfristige Sicherung, den bedarfsgerechten Ausbau und die Resilienz der Energie-, Wärme-, Wasser-, Abwasser- und Verkehrsinfrastruktur einschließlich notwendiger Redundanzen.
- **Frühzeitige Beteiligung von KRITIS-Betreibern praxistauglich ausgestalten:** keine faktische Entwertung komplexer Infrastrukturbelange durch starre Fristen; Regelvermutung eines wichtigen Grundes zur Fristverlängerung, wenn kritische Anlagen betroffen sein können.
- **ÖPNV-orientierte Stadtentwicklung verbindlich machen:** ÖPNV systematisch auf allen Planungsebenen integrieren, Trassen sichern und Kapazitäten in Stadtentwicklungsgebieten vorausschauend planen.
- **Große ÖPNV-Infrastruktur schneller realisieren:** Fachplanungsprivileg konsequent über **§ 38 BauGB für sämtliche planfeststellungs-/plangenehmigungspflichtigen Vorhaben anwenden**; § 246 Abs. 6 BauGB-E streichen.
- **Dichte dort erhöhen, wo leistungsfähiger ÖPNV vorhanden ist:** Verpflichtung zur Festsetzung angemessener Mindestdichten entlang leistungsfähiger ÖPNV-Achsen und im Einzugsbereich von Haltestellen (mit Abwägungsvorbehalt zwingender Belange).
- **ÖPNV-Folgekosten investiv und verursachergerecht regeln:** ausdrückliche Grundlage in städtebaulichen Verträgen zur Kostenübernahme für Planung und Bau/Änderung/Erweiterung von ÖPNV-Anlagen, beschränkt auf einmalige investive Leistungen.
- **Erneuerbare im Außenbereich beschleunigen:** PV-Freiflächenanlagen entlang Verkehrsinfrastrukturen erleichtern (Ausweitung des privilegierten Korridors nach § 35 Abs. 1 Nr. 8 b BauGB von 200 auf 500 m).
- **Kompensation vereinheitlichen und flächensparend gestalten:** bundesweit konsistente, praxistaugliche Ausgleichsregelungen; vorrangiger Ausgleich auf der Vorhabensfläche bei nachweislicher ökologischer Aufwertung (Regel: kein externer Ausgleich).
- **Wohnungsbau in Bestandsplänen wirksam ermöglichen:** Öffnung des Kerngebiets für Wohnen nicht nur für neue, sondern ausdrücklich auch für bestehende Bebauungspläne (unter Wahrung zwingender städtebaulicher/immissionsschutzrechtlicher Gründe).
- **Überragendes Interesse am Wohnungsbau ganzheitlich definieren:** § 1 Abs. 7a BauGB um Energie-, Wärme- und Wasserversorgung sowie ÖPNV als ergänzende Nutzungen/Belange zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ergänzen; zudem **Schallimmissionsschutz** bei Werkswohnungen so anpassen, dass Wohnen in unmittelbarer Nähe lärmintensiver Arbeitsplätze möglich wird.

I. Allgemeine Vorschläge zur Anpassung des Planungs- und Raumordnungsrechtes

1. Sicherstellung von Versorgungssicherheit, Netzintegration und Umsetzbarkeit im modernisierten Städtebau- und Raumordnungsrecht

Gerade in wachsenden Metropolregionen wie München sind Bauleitplanverfahren untrennbar mit komplexen Fragestellungen der Energie-, Wärme-, Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Verkehrsinfrastruktur verknüpft. Diese Infrastrukturen haben lange Vorlaufzeiten, hohe Investitionsvolumina und unterliegen strengen technischen, sicherheitsrelevanten und rechtlichen Rahmenbedingungen. Aussagen zu Anschlussfähigkeit, Netzdimensionierung oder Redundanzen sind in frühen Planungsphasen häufig nur eingeschränkt belastbar und entwickeln sich mit zunehmender planerischer Konkretisierung.

Vor diesem Hintergrund bedarf es im weiteren Gesetzgebungsverfahren klarer Leitplanken, die sicherstellen, dass die Ziele der Beschleunigung mit einer **realistischen, integrierten Infrastrukturplanung** in Einklang stehen.

**Wir schlagen daher folgende Ergänzung des Katalogs der zu berücksichtigenden Belange in
§ 1 Absatz 6 BauGB.**

„die langfristige Sicherung, der bedarfsgerechte Ausbau und die Resilienz der Energie-, Wärme-, Wasser-, Abwasser- und Verkehrsinfrastruktur einschließlich notwendiger Redundanzen“

2. Frühzeitige Beteiligung von Betreibern kritischer Infrastrukturen praxisgerecht ausgestalten

Die vorgesehene frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 BauGB-E) wird grundsätzlich unterstützt. Für Betreiber kritischer Infrastrukturen - insbesondere Energie-, Wärme-, Wasser- und Verkehrsnetze - ist eine frühzeitige Einbindung essenziell, um Konflikte, Fehlinvestitionen und nachträgliche Planungsänderungen zu vermeiden.

Gleichzeitig ist eine frühzeitige Beteiligung nur dann sinnvoll, wenn ein Mindestmaß an planungsrelevanten Informationen vorliegt. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Stellungnahmen entweder rein vorsorglich, unvollständig oder methodisch verzerrt abgegeben werden müssen. Dies konterkariert das Ziel einer qualitativ hochwertigen Abwägung.

Die im Referentenentwurf vorgesehene starre 30-tägige Frist mit Fiktionswirkung wird daher aus Sicht der SWM kritisch gesehen. Betreiber kritischer Infrastrukturen sind häufig mit einer Vielzahl paralleler Verfahren konfrontiert und müssen komplexe technische, betriebliche und sicherheitsrelevante Prüfungen vornehmen. Eine Fiktionswirkung birgt das Risiko, dass essentielle Infrastrukturbelange ungewollt als „nicht betroffen“ gelten. Vor diesem Hintergrund soll eine Regelvermutung des Vorliegens eines wichtigen Grundes eingeführt werden, wenn durch die Planung kritischen Anlagen im Sinne des KRITIS-Dachgesetzes betroffen sein können.

Wir schlagen daher die Ergänzung eines neuen Satz 4 in § 4 Abs. 2 BauGB-E (neu vor:

„Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn durch die Planung kritische Anlagen im Sinne von § 2 Nr. 3 des Dachgesetzes zur Stärkung der physischen Resilienz kritischer Anlagen betroffen sein können.“

II. Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt- und Raumplanung

Der Referentenentwurf stärkt nachhaltige Mobilität als zentralen städtebaulichen Belang und verankert Mobilität - einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) - als Bestandteil der Innenentwicklung. Damit wird anerkannt, dass leistungsfähige, klimafreundliche Mobilitätssysteme Grundvoraussetzung für lebenswerte und zukunftsfähige Stadtstrukturen sind.

Ebenso begrüßen wir, dass ÖPNV-Haltepunkte verbindlich in der Raumordnung berücksichtigt werden. Wenn regionale Wohnbaukonzepte die ÖPNV-Anbindung als wesentliche Standortvariable einbeziehen müssen, fördert dies eine verkehrsarme, flächensparende Siedlungsentwicklung und vermeidet spätere, kostenintensive Nachsteuerungen.

Positiv ist zudem die vorgesehene Beschleunigung großräumiger ÖPNV-Infrastrukturprojekte. Bei der Einstufung als überörtlich bedeutsame Infrastruktur sollten neben Strecken auch betriebsnotwendige Anlagen mitgedacht werden, etwa Abstellanlagen sowie Bus-, Tram- und U-Bahnbetriebshöfe.

Auch die Digitalisierung der Bauleitplanung ist ein wesentlicher Fortschritt. Die verpflichtende Nutzung von XPlanung und vollständig digitale Beteiligungsverfahren erhöhen Transparenz und Interoperabilität und können Planungsprozesse spürbar beschleunigen - insbesondere bei komplexen Infrastrukturvorhaben mit vielen Schnittstellen.

Damit eine konsequent **ÖPNV-orientierte Stadtentwicklung** erreicht wird, sollten im weiteren Gesetzgebungsverfahren insbesondere folgende Punkte ergänzt bzw. präzisiert werden:

1. ÖPNV systematisch auf allen Planungsebenen integrieren,
2. verbindliche Instrumente zur Trassensicherung und Kapazitätsplanung in Stadtentwicklungsgebieten schaffen,
3. die Raumordnung stärker auf verkehrsarme, ÖPNV-nahe Siedlungsentwicklung verpflichten,
4. Planung und Finanzierung neuer ÖPNV-Infrastruktur deutlich beschleunigen.

1. Strategische Großprojekte schneller umsetzen – Erweiterung des § 38 BauGB

Nach dem Entwurf sollen die Länder die Möglichkeit haben, Vorhaben zum Bau von Betriebsanlagen für Straßenbahnen als überörtlich bedeutsam einzustufen. Der Regelungsentwurf ist aus Sicht der SWM jedoch **ungeeignet**. Zum einen ist die geplante Längenregelung (mindestens 20 Kilometer) nicht sachgerecht, weil auch deutlich kürzere Straßenbahnstrecke in verkehrlicher Hinsicht eine überörtliche Bedeutung haben können. Auch allgemein ist die Anknüpfung an Streckenlängen nicht sachgerecht, weil für den Betrieb von Straßenbahnanlagen zwingend benötigte Infrastrukturen (etwa Abstellanlagen, Werkstätten und Betriebshöfe) außer Acht gelassen werden.

Die SWM schlagen vor, auf die Regelung des § 246 Abs. 6 BauGB-E zu verzichten. Stattdessen sollte § 38 BauGB dahingehend geändert werden, dass das

Fachplanungsprivileg für sämtliche Vorhaben gilt, die einer Planfeststellung oder Plangenehmigung bedürfen.

Auf diesem Weg kann die Realisierung von Infrastrukturvorhaben deutlich beschleunigt werden, zugleich wird Rechtsunsicherheit durch den unbestimmten Rechtsbegriff der „überörtlichen" Bedeutung vermieden. Die Regelung würde in diesem Punkt im Kern der Rechtslage entsprechen, die bis zum 31.12.1997 ohnehin galt. Danach waren Planfeststellungsverfahren nach Bundesrecht, also auch nach dem Personenbeförderungsgesetz, gegenüber der kommunalen Bauleitplanung privilegiert. Den Belangen der Gemeinde wird weiterhin Rechnung getragen, da städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind.

Vorgeschlagene Gesetzesänderung:

Neufassung § 38 BauGB

§ 38 Bauliche Maßnahmen auf Grund von Planfeststellungsverfahren; öffentlich zugängliche Abfallbeseitigungsanlagen

Auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung sowie auf die auf Grund des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für die Errichtung und den Betrieb öffentlich zugänglicher Abfallbeseitigungsanlagen geltenden Verfahren sind die §§ 29 bis 37 nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird; städtebauliche Belange sind zu berücksichtigen. Eine Bindung nach § 7 bleibt unberührt. § 37 Absatz 3 ist anzuwenden.

§ 246 Abs. 6 BauGB-E wird gestrichen.

2. Präzisierung des § 5 Abs. 5 BauGB-E im Hinblick auf bestehende Flächennutzungspläne

Aus Sicht der SWM ist es zweckmäßig, dass Gemeinden die Möglichkeit haben, bei bereits bestehenden Flächennutzungsplänen in einem vereinfachten Verfahren zu bestimmen, dass diesen die Rechtswirkung des geplanten § 35 Abs. 1a BauGB-E zukommt.

Vorgeschlagene Gesetzesänderung:

Ergänzung § 5 Abs. 5 BauGB-E

„(5) Für Vorhaben, die aufgrund ihrer Eigenschaften oder Zweckbestimmung im Außenbereich ausgeführt werden sollen, kann die Gemeinde bestimmen, dass bestimmten Darstellungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung die Wirkungen gemäß § 35 Absatz 1a zukommen. Bei bereits bestehenden Flächennutzungsplänen kommt das vereinfachte Verfahren nach § 13 Abs. 2 zur Anwendung."

3. Mindestdichten entlang ÖPNV-Korridoren zulassen

Damit der gesetzgeberisch gewollte Schwerpunkt einer nachhaltigen, ÖPNV-orientierten Siedlungsentwicklung tatsächlich wirksam wird, ist es erforderlich, die Festsetzung angemessener Bebauungsdichten entlang leistungsfähiger ÖPNV-Achsen nicht allein dem planerischen Ermessen der Kommunen zu überlassen. Zwar besteht bereits nach geltendem Recht die Möglichkeit, hohe bauliche Dichten entlang von ÖPNV-Korridoren oder an Haltestellen festzusetzen; in der Planungspraxis wird hiervon jedoch nicht immer Gebrauch gemacht. In der Folge bleiben erhebliche verkehrliche Potenziale ungenutzt, und bestehende ÖPNV-Infrastruktur wird nicht effizient ausgelastet.

Um sicherzustellen, dass Wohnungsbau dort erfolgt, wo er verkehrlich besonders gut angebunden ist und einen hohen Nutzen für den Umweltverbund entfaltet, sollten die Gemeinden **verpflichtet werden**, entlang leistungsfähiger ÖPNV-Achsen und im unmittelbaren Einzugsbereich von Haltestellen entsprechende Mindestdichten festzusetzen. Nur so kann gewährleistet werden, dass sich ausreichende Nachfragepotenziale für einen leistungsfähigen ÖPNV entwickeln und gleichzeitig eine flächensparende Innenentwicklung unterstützt wird. Die Verpflichtung stärkt zudem die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, reduziert den motorisierten Individualverkehr und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele.

Vorgeschlagene Gesetzesänderung:

§ 1 Absatz 5 BauGB – neuer Satz:

„Die Gemeinden *haben* im Bereich leistungsfähiger Achsen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie im Einzugsbereich entsprechender Haltestellen **angemessene Mindestdichten** festzusetzen, soweit dem keine zwingenden städtebaulichen, immissionsschutzrechtlichen oder sonstigen öffentlichen Belange entgegenstehen, um eine effiziente Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und die Erschließung ausreichender verkehrlicher Nachfragepotenziale sicherzustellen.“

Begründung:

Durch die verbindliche Festlegung von Mindestdichten entlang von ÖPNV-Achsen wird die bislang freiwillige Zielsetzung einer ÖPNV-orientierten Siedlungsentwicklung konsequent umgesetzt. Die Regelung belässt den Kommunen weiterhin einen Abwägungsspielraum, setzt jedoch einen klaren rechtlichen Rahmen, der die Nutzung bestehender und geplanter Verkehrsangebote stärkt. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass Investitionen in den ÖPNV mit einer entsprechenden Siedlungsentwicklung verzahnt werden und ihre volle verkehrliche und städtebauliche Wirkung entfalten können.

4. ÖPNV-Folgekostenabschätzung verankern

Neue Siedlungs- und Quartiersentwicklungen führen regelmäßig zu einem zusätzlichen Erschließungs- und Ausbaubedarf im öffentlichen Personennahverkehr. Dieser betrifft insbesondere die Planung, Herstellung und Anpassung von ÖPNV-Anlagen wie Haltestellen, Betriebshöfen, Wendeschleifen, Busbeschleunigungsmaßnahmen oder Trasseninfrastruktur. Während die Gemeinden und Verkehrsunternehmen diese Investitionen bislang weit überwiegend allein tragen, fehlt eine klare gesetzliche Grundlage, um Vorhabenträger systematisch und rechtssicher an diesen infrastrukturellen Aufwendungen zu beteiligen.

Demgegenüber erscheint die Einforderung laufender betrieblicher Folgekosten des ÖPNV von privaten Vorhabenträgern rechtlich wie praktisch nur eingeschränkt geeignet. Die Durchsetzbarkeit hängt maßgeblich davon ab, ob Projektentwickler langfristige Bestandshalter bleiben oder die entwickelten Flächen veräußern. Zudem lassen sich betriebliche Mehrkosten nur schwer eindeutig, dauerhaft und verursachergerecht einzelnen Vorhaben zuordnen. Aus Gründen der Rechtssicherheit und Praktikabilität sollte sich die Regelung daher auf **einmalige, investive Leistungen** konzentrieren.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, die Beteiligung von Vorhabenträgern ausdrücklich auf die **Planung und den Bau von ÖPNV-Infrastruktur** zu beziehen und diese als zulässigen Regelungsgegenstand städtebaulicher Verträge klarzustellen. Dadurch können notwendige ÖPNV-Maßnahmen frühzeitig gesichert, mit der Gebietsentwicklung abgestimmt und verursachergerecht finanziert werden, ohne die Grundstruktur der ÖPNV-Betriebsfinanzierung in Frage zu stellen.

Vorgeschlagene Gesetzesänderung:

Neuer § 11 Absatz 1 Nummer 7 BauGB (Städtebauliche Verträge):

„die Übernahme von Kosten oder sonstigen Leistungen des Vorhabenträgers für die Planung, Herstellung, Änderung oder Erweiterung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, soweit diese Maßnahmen durch das Vorhaben veranlasst sind und der Sicherung einer angemessenen verkehrlichen Erschließung dienen.“

Begründung

Die vorgeschlagene Ergänzung schafft eine klarstellende und rechtssichere Grundlage für die Beteiligung von Vorhabenträgern an ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen, die durch neue Bauvorhaben erforderlich werden. Sie knüpft an den bewährten Anwendungsbereich städtebaulicher Verträge an und bleibt auf investive, einmalige Leistungen beschränkt, die eindeutig verursachergerecht zugeordnet werden können. Gleichzeitig wird vermieden, dass komplexe und rechtlich unsichere Regelungen zur Finanzierung laufender ÖPNV-Betriebskosten erforderlich werden.

Durch die frühe Einbindung der Vorhabenträger können ÖPNV-Anlagen bedarfsgerecht geplant und zeitgleich mit der Gebietsentwicklung realisiert werden. Dies stärkt die Funktionsfähigkeit des Umweltverbunds, erhöht die Akzeptanz neuer Quartiere und trägt zu einer integrierten, nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung bei.

III. Energiespezifische Vorschläge zur Städtebau- und Raumordnungsplanung

1. Repowering von Windenergieanlagen (§§ 236, 249 BauGB)

Die Stadtwerke München begrüßen ausdrücklich, dass der Referentenentwurf die Bedeutung des Repowerings von Windenergieanlagen anerkennt und hierfür weiterhin planungsrechtliche Erleichterungen vorsieht. Repowering ist ein zentrales Instrument, um die Windenergienutzung effizienter zu gestalten, ohne zusätzliche Flächen in Anspruch zu nehmen, und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der Erneuerbaren Energien, um Deutschland perspektivisch unabhängig von fossilen Energien zu machen sowie zur Flächenschonung.

Aus Sicht der SWM ist entscheidend, dass die bestehenden Erleichterungen für Repowering-Vorhaben **verlässlich, rechtssicher und praxistauglich** ausgestaltet werden. Einschränkungen des Repowerings, etwa bei der Erneuerung von Anlagen in oder in räumlicher Nähe zu ausgewiesenen Windenergiegebieten, sollten nur sehr zurückhaltend und ausschließlich aus zwingenden städtebaulichen oder raumordnerischen Gründen erfolgen. Eine pauschale Einschränkung würde dem Ziel widersprechen, bestehende Standorte mit geeigneter Infrastruktur und bewährter Akzeptanz bevorzugt weiterzuentwickeln.

Besondere Bedeutung kommt für kommunale Energieversorger der **Planungssicherheit** zu. Repowering-Projekte sind langfristig vorbereitet, mit hohen Investitionen verbunden und regelmäßig Teil übergeordneter kommunaler Energie- und Klimastrategien. Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen während laufender Planungs- oder Genehmigungsverfahren gefährden deren Umsetzung erheblich. Die SWM sprechen sich deshalb dafür aus, dass für Repowering-Vorhaben **klar definierte Übergangs- und Bestandsschutzregelungen** gelten, die sicherstellen, dass bereits fortgeschrittene Projekte nicht durch nachträgliche planungsrechtliche Anpassungen blockiert werden.

Zugleich sollten kommunal geprägte Voraussetzungen stärker berücksichtigt werden. Gerade dort, wo Kommunen selbst als Vorhabenträger oder über Beteiligungsmodelle eingebunden sind, erfüllen Repowering-Projekte neben der Energieerzeugung auch weitere Gemeinwohlfunktionen, etwa durch lokale Wertschöpfung, Akzeptanzsteigerung und die Stabilisierung regionaler Netzinfrastrukturen. Diese Mehrwerte sollten im BauGB ausdrücklich als positive Abwägungsbelange anerkannt werden.

2. Ausweitung des Kreises bauplanungsrechtlich privilegierter Außenbereichsvorhaben:

PV-Freiflächenanlagen sind zentral für das Erreichen der Klimaziele und sollten im Außenbereich **deutlich einfacher realisierbar** sein. Die bislang erforderliche vollständige Bauleitplanung stellt einen erheblichen Zeit- und Kostenfaktor dar und führt zu hoher kommunaler Unsicherheit, da kein Rechtsanspruch auf Planaufstellung besteht. Das heutige System kann den weiteren Ausbau erneuerbarer Energien gefährden.

Hilfreich wäre daher die Ausweitung des Kreises bauplanungsrechtlich privilegierter Außenbereichsvorhaben von 200 auf 500 m durch Änderung des § 35 Abs. 1 Nr. 8 b BauGB

WIR SCHLAGEN DAHER FOLGENDE ÄNDERUNG IN § 35 BAUGB VOR:

1) Im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen, die ausreichende Erschließung gesichert ist und wenn es

1. (…)

8. der Nutzung solarer Strahlungsenergie dient

a) in, an und auf Dach- und Außenwandflächen von zulässigerweise genutzten Gebäuden, wenn die Anlage dem Gebäude baulich untergeordnet ist, oder

b) auf einer Fläche längs von

aa) Autobahnen oder

bb) Schienenwegen des übergeordneten Netzes im Sinne des § 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mit mindestens zwei Hauptgleisen

und in einer Entfernung zu diesen von bis zu ~~*200*~~ ***500*** Metern, gemessen vom äußeren Rand der Fahrbahn.

3. Einheitliche und flächensparende Kompensationsregelungen schaffen

Die massiven Unterschiede bei Kompensationsfaktoren zwischen den Bundesländern führen zu Standortverzerrungen und erheblichen Mehrkosten. Das bayerische Modell zeigt, dass PV-FFA durch ökologische Gestaltung auf der Betriebsfläche selbst zu **Netto-Gewinnen für Biodiversität** führen können. Einheitliche und flächensparende Kompensationsregelungen verhindern unnötigen Flächenverbrauch, senken Kosten und beschleunigen Verfahren. Photovoltaik-Freiflächenanlagen können bei geeigneter Ausgestaltung einen netten ökologischen Mehrwert leisten und sollten deshalb im Regelfall ohne zusätzlichen externen Ausgleich realisiert werden können.

Wir schlagen daher folgende Anpassung vor:

Ergänzung des § 1a BauGB (Umweltschützende Belange)
Einfügung eines neuen Absatzes 4
§ 1a Abs. 4 BauGB (neu)
Bei der bauleitplanerischen Vorbereitung von Photovoltaik-Freiflächenanlagen ist der Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft ***vorrangig auf der Fläche des Vorhabens selbst*** zu erbringen, sofern durch Art und Ausgestaltung der Nutzung eine **ökologische Aufwertung** gegenüber dem Ausgangszustand erreicht wird.

Zusätzliche Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen außerhalb der Vorhabensfläche sind nur erforderlich, wenn und soweit ein vollständiger Ausgleich auf der Vorhabensfläche nicht erreicht werden kann.

IV. Änderungsvorschläge Wohnungsbau

1. § 7 BauNVO Absatz 1 BauNVO

Durch die Änderung in § 7 Absatz 1 BauNVO sollen insbesondere zügiger Nutzungsänderungen ermöglicht werden, um neuen Wohnraum zu schaffen. Die Zweckbestimmung des Kerngebiets soll dahingehend erweitert werden, dass diese auch dem Wohnen dienen sollen, soweit der Bebauungsplan dies festsetzt.

Zur Erreichung der mit der Änderung des § 7 Absatz 1 BauNVO verfolgten Zielsetzung, Nutzungsänderungen insbesondere zur Schaffung von neuem Wohnraum zu erleichtern, sollte die Neuregelung nicht nur für neu aufzustellende Bebauungspläne, sondern ausdrücklich auch für **bestehende Bebauungspläne** gelten.

Hierzu wird folgende Ergänzung vorgeschlagen:

§ 7 Absatz 1 BauNVO – Ergänzung

„Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung, der Kultur und der sonstigen Dienstleistungen. Sie *können* auch dem Wohnen dienen, **soweit dies im Bebauungsplan festgesetzt ist oder nach § 34 des Baugesetzbuchs zulässig ist**.

Abweichend hiervon gilt die Zulässigkeit des Wohnens auch für **Bebauungspläne, die vor Inkrafttreten dieser Vorschrift als Kerngebiet festgesetzt wurden**, sofern dem Wohnen keine zwingenden städtebaulichen oder immissionsschutzrechtlichen Gründe entgegenstehen.“

Begründung
Die im Referentenentwurf vorgesehene Erweiterung der Zweckbestimmung von Kerngebieten, diese auch dem Wohnen zu öffnen, wird ausdrücklich begrüßt, da sie einen wichtigen Beitrag zur Mobilisierung innerstädtischer Flächenpotenziale leisten kann. Insbesondere in angespannten Wohnungsmärkten bestehen erhebliche Baurechtsreserven in bestehenden Kerngebieten, die ursprünglich vorrangig für Büro-, Verwaltungs- oder Dienstleistungsnutzungen vorgesehen waren, inzwischen jedoch teilweise strukturellen Leerstand oder Minderauslastungen aufweisen.

Ohne eine ausdrückliche Ausweitung der Neuregelung auf bestehende Bebauungspläne entfaltet die beabsichtigte Änderung jedoch nur eine eingeschränkte Wirkung. Gerade in hochverdichteten Innenstädten und zentralen Lagen – in denen der Wohnraumbedarf besonders hoch ist – sind Neubebauungspläne die Ausnahme, während das maßgebliche Planungsrecht häufig auf älteren Bebauungsplänen basiert. Die Beschränkung der erweiterten Wohnnutzung auf neue Bebauungspläne würde daher dazu führen, dass das vorhandene Potenzial insbesondere in kerngebietstypischen Büroimmobilien nicht gehoben werden kann.

Eine klarstellende Regelung, wonach die erweiterte Zweckbestimmung des Kerngebiets auch auf bestehende Bebauungspläne Anwendung findet, schafft hierfür Rechtssicherheit. Gleichzeitig

bleibt die Steuerungsfähigkeit der Gemeinden gewahrt, da die Zulässigkeit des Wohnens weiterhin an die planerische Entscheidung der Kommune sowie an zwingende städtebauliche und immissionsschutzrechtliche Belange geknüpft ist. Nutzungskonflikte können weiterhin vermieden werden, insbesondere dort, wo unverträgliche Emissionen oder eine hervorgehobene Kerngebietsfunktion entgegenstehen.

2. § 1 Absatz 7a BauGB

Die Stadtwerke München (SWM) begrüßen ausdrücklich die im Rahmen des Referentenentwurfs geplante Einführung von § 1 Absatz 7a BauGB. Die klare gesetzgeberische Wertung, den Ausbau von Wohnbebauung insbesondere in Gebieten mit angespanntem Wohnungsmarkt nach § 201a BauGB als übergeordnetes Interesse zu priorisieren, ist aus unserer Sicht ein wichtiger und notwendiger Schritt.

Gleichzeitig möchten wir hervorheben, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nur dann verwirklicht werden können, wenn die entsprechende Nahversorgung der Bevölkerung sichergestellt ist. Die Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen ist bereits als den Wohnraum ergänzende Nutzung aufgenommen worden. Um eine ganzheitliche und nachhaltige Entwicklung sicherzustellen, empfehlen die SWM jedoch, den **§ 1 Absatz 7a BauGB** des Referentenentwurfs um folgende Aspekte zu ergänzen:

- Energieversorgung
- Wasserversorgung
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Diese Infrastrukturen sind elementar, um lebenswerte Quartiere zu schaffen und Versorgungssicherheit sowie Klimaschutz ganzheitlich zu berücksichtigen. Die Aufnahme dieser Belange im BauGB würde einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung und zur Daseinsvorsorge leisten.

Wir schlagen daher folgende Anpassung vor:

(7a) Soll in einem nach § 201a bestimmten Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt in einem Bebauungsplan, der im Beschluss nach § 2 Absatz 1 Satz 2 als Bebauungsplan zur Deckung eines dringenden Wohnbedarfs bezeichnet wird, ein Baugebiet, das zumindest auch dem Wohnen dient, festgesetzt werden, liegt die in dem Bebauungsplan vorgesehene Wohnbebauung im überragenden öffentlichen Interesse und soll als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Abwägungen eingebracht werden. Dies gilt auch für im Bebauungsplan festgesetzte, die Wohnbebauung ergänzende Nutzungen, insbesondere wenn sie kulturellen, sozialen, gesundheitlichen oder sportlichen Zwecken, ***den Belangen der Versorgung mit Energie, Wärme und Wasser, einschließlich der Versorgungssicherheit, den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs*** *oder der verbrauchernahen Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen dienen.*

3. Reduzierung der Anforderungen an den Schallimmissionsschutz

Aktuell ist es nicht möglich, Werkswohnungen im direkten Umfeld von Lärmquellen oder schallintensiveren Arbeitsplätzen zu bauen. Das betrifft etwa auch Bademeisterwohnungen auf dem Gelände eines Freibades oder Busfahrerwohnungen unmittelbar auf dem Gelände eines Busbetriebshofs, die aber wiederum für die Arbeitnehmer*innen aufgrund der Nähe zum Arbeitsplatz viele Vorteile hätten.

WIR FORDERN DAHER FOLGENDE ANPASSUNG:

Die Anforderungen an den Schallimmissionsschutz sollten gerade bei Werkswohnungen reduziert und damit der Bau von Wohnungen im direkten Umfeld von Lärmquellen oder schallintensiveren Arbeitsplätzen ermöglicht werden.