

- vorab per Telefax: 233-24238 -
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstraße 28 b

80331 München

Unser Zeichen:
27/fk – 980/11-L

Tel.: 089/
29058-127

Fax: 089/
29058-202

E-Mail:
beisse@rae-labbe.de

Datum:
18.09.2012

**Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2016 für das Plangebiet
Cosimastraße, Salzsenderweg und Stradellastraße
Änderung des Flächennutzungsplanes II/15 „ehemalige Prinz-Eugen-
Kaserne“
hier: Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Ude,
sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit zeigen wir die Vertretung nachfolgender
Personen an:

1.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Rechtsanwälte

Walter Labbé
Moritz März
Anton Wald
Ludwig O. Seitz
Dr. Helmut Wölfel
Dr. Hans Neumeier
Herbert Kaltenegger
Dr. Wolfgang Leitner
Thomas Wille
Kerstin Feiler
Michael Beisse
Dr. Patrick Bühring
Dr. Oliver Bär
Johannes Mohr
Dr. Werner Pauker
Alexander Kopitsch
Gerhard Schmid
Sebastian Heidorn
Paul Kleiner

Steuerberater

Franz X. Böhm
Cornelia Gartmeier
Partnerschaftsgesellschaft
Sitz München
AG München PR 861

in Zusammenarbeit mit: Sachverständigen

Stefan Schwarz
Karl Oberhauser

Theatinerstraße 33
80333 München

HypoVereinsbank
KTO 5803 922 049
BLZ 700 202 70

www.rae-labbe.de

2.

[REDACTED]

und

3.

[REDACTED]

Namens und im Auftrag der von uns vertretenen Einwendungsführer erheben wir gegen die im Betreff bezeichnete Bauleitplanung der Landeshauptstadt München nachfolgende

EINWÄNDE :

1.

Die Stadt München beabsichtigt die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung für das Gebiet der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne sowie die dafür notwendige Änderung des Flächennutzungsplanes.

1.1.

Nach den ausliegenden Unterlagen beabsichtigt die Stadt München auf dem ca. 30 ha großen Areal der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne – gelegen zwischen der Cosimastraße im Westen, dem Salzsenderweg im Norden, der Stradellastraße im Süden und dem Grünzug zwischen dem Thannhäuserplatz und der Cosimastraße im Süden – die bauleitplanerische Voraussetzung für ein neues Wohngebiet zu schaffen.

Ausweislich der textlichen und planerischen Festsetzungen ist neben der Errichtung einer Grundschule, eines Bürgerzentrums u. ä. öffentlicher Einrichtungen auch die Festsetzung von mehreren Wohngebieten geplant, die im Ergebnis zum Entstehen von ca. 1900 neuen Wohnungen führen sollen.

Die Erschließung dieses Wohngebietes wird nach den ausliegenden Unterlagen ausschließlich von Westen her über zwei Erschließungsstraßen (Ruth-Drexel-Straße und Jörg-Hube-Straße), die auf die Cosimastraße münden, erfolgen. Die nördliche Erschließungsstraße des Plangebietes wird in die Cosimastraße auf Höhe der Wesendonkstraße münden, die südliche Erschließungsstraße wird zukünftig eine Kreuzung an der Cosimastraße mit der Lohengrinstraße bilden.

1.2.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird ausgeführt, dass im Jahr 2007 beschlossen worden sei für das Gebiet der ehemaligen Kaserne den Flächennutzungsplan zu ändern und einen Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen. Das Gebiet weise eine Größe von 29,9 ha auf und biete Raum für 1800 Wohnungen.

Westlich des Plangebietes verlaufe seit Dezember 2011 in der Cosimastraße die Trasse der Tram 16. Das neue Plangebiet sei hier an zwei Haltestellen angebunden; der 400-m-Einzugsbereich der Haltestellen decke das Plangebiet ab.

Mit ca. 400 Wohnungen in Passivhausbauweise solle dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 17.12.2008 zum Klimaschutzfahrplan „ökologische Mustersiedlung“ Rechnung getragen werden.

Des Weiteren werde den Forderungen des Bezirksausschusses des 13. Stadtbezirkes nachgekommen und ein „Bürgerhaus“ im neuen Gebiet vorgesehen.

Hinsichtlich der Erschließung werde als Planungsziel die Entwicklung eines schlüssigen und realisierbaren Erschließungssystems für das neue Stadtquartier mit einem hohen Maß an Wirtschaftlichkeit hinsichtlich Herstellungsaufwand und Flächenverbrauch verfolgt. Des Weiteren solle ein Verkehrskonzept entwickelt werden zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Cosimastraße und der relevanten Knotenpunkte in der näheren Umgebung unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das benachbarte Wohnquartier westlich der Cosimastraße und östlich der Effnerstraße. Der motorisierte Individualverkehr im Plangebiet soll im Rahmen eines zukunftsorientiertem und nachhaltigem Mobilitätskonzeptes reduziert werden. So sei im Zuge der Planungen frühzeitig ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben worden, dass die aktuell bestehenden Verkehrsbelastungen sowie durch die vorliegende Planung ausgelösten, prognostizierten und zukünftigen Verkehrsbelastungen mit dem Prognosehorizont 2025 darstellt.

Das Verkehrsgutachten, erstmals 2003 erstellt, wurde sukzessive in den Jahren 2005, 2011 und 2012 fortgeschrieben. Das Gebiet sei an die Cosimastraße als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion angebunden. Hierdurch entstünden künftig voraussichtlich höhere Verkehrsbelastungen auf der Cosimastraße. Es könne davon ausgegangen werden, dass im Zuge dieser Anbindung es zu einer Verteilung des Verkehrs von der Cosimastraße zur Effnerstraße kommen wird. In diesem Falle werden die bestehenden

Wohngebiete westlich der Cosimastraße und östlich der Effnerstraße von höheren Verkehrsbelastungen betroffen sein. Diese Auswirkungen seien durch das Verkehrsgutachten sowie eine lärmtechnische Untersuchung überprüft worden. Beides habe als Grundlage zur Entwicklung eines Verkehrskonzeptes für die umliegenden bestehenden Wohnquartiere gedient. Dieses Verkehrskonzept verfolge folgende Leitgedanken:

- Kanalisierung der Verkehre entlang der Hauptverkehrsachsen (Effnerstraße, Cosimastraße, Engelschalkinger- und Johanneskirchnerstraße);
- Vermeidung von Verkehrszunahmen auf untergeordneten Straßen (z. B. Erschließungsstraßen);
- Sicherung der Erreichbarkeit von bestehenden und neuen Wohngebieten unter Vermeidung von Umwegbeziehungen.

Nach dem sog. Bezugsfall des Verkehrsgutachtens – das ist die Annahme, dass das Plangebiet bebaut und wie vorgesehen an die Cosimastraße angeschlossen wird, ohne dass weitere verkehrsrechtliche Steuerungen erfolgen – ergeben sich deutliche Verkehrszunahmen in den angrenzenden untergeordneten Straßen. Hieraus resultieren zusätzliche Lärmbelastungen in der Lohengrinstraße, welche eine wesentliche Erhöhung der Verkehrslärmbelastung (Steigerung um 3 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV) durch das Planvorhaben erwarten lassen. In diesem Zusammenhang seien durch das Verkehrsgutachten auch mehrere Planfälle zur Unterbindung der Belastungen und Belästigungen den westlich des Plangebietes gelegenen Wohngebieten untersucht worden. Insgesamt wurden dabei 12 Planfälle – titulierte von A – L – untersucht. In einer vergleichenden Bewertung erhielt dabei der sog. Planfall I als einziger die Note ++ (sehr positiv).

Dieser Planfall sieht vor, dass die Wohngebiete westlich der Cosimastraße in etwa in deren Mitte für den Verkehr abgeriegelt werden sollen, so dass eine Durchfahrt von der Cosimastraße in die Effnerstraße und umgekehrt in diesem Bereich nicht möglich ist. Dieser Planfall bringt für die Lohengrinstraße im Vergleich zum Bezugsfall einen Rückgang von 5600 – 6800 Kfz pro Tag.

In dem Verkehrsgutachten wurden des Weiteren die Planfälle H, J und K als positiv mit + bewertet.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt München folgte jedoch nicht der durch die Fachgutachter vorgenommenen Beurteilung, sondern beabsichtigt den nur als zweitrangig gewerteten Planfall H zur Steuerung und Minimierung der Verkehrsbelastungen außerhalb des Plangebietes umzusetzen. Nach diesem Planfall ist beabsichtigt, die Lohengrinstraße in einem Teilbereich an der Cosimastraße als Einbahnstraße auszubilden, um so die Einfahrt in die Lohengrinstraße unmittelbar vom Plangebiet aus zu verhindern. Die Wahfriedallee soll an der Einfahrt zur Effnerstraße (baulich) abgesperrt werden, die Geradeausfahrt aus dem Plangebiet in die Wesendonkallee soll untersagt werden und in den kleineren Wohnerschließungsstraßen des Gebietes sollen verkehrsberuhigende Verbauungen erfolgen. Eine Durchfahrt zur Effnerstraße ist jedoch nach wie vor – insbesondere bei Ortskenntnis - möglich.

1.3.

Der der Begründung des Bebauungsplanes beigefügte Umweltbericht baut ausweislich der ausliegenden Unterlagen auf einer schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 2016 von Möhler & Partner vom Mai 2012, auf einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung des Planungsbüros Wagensonner vom Juni 2012, dem Verkehrsgutachten von Transver vom Juni 2012 sowie einem Fachbericht zur freilandökologischen Untersuchung zur Fledermausfauna von natureconsult vom November 2011 auf.

Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung konnten sechs, zum Teil stark gefährdete Fledermausarten erfasst werden. Hinsichtlich der Vorkommen von Vögeln ist insbesondere auf das Auffinden des Grünspechtes sowie des Turmfalken zu verweisen. Des Weiteren wurde im Bereich des Plangebietes der Idas-Bläuling – ein Tagfalter - nachgewiesen.

Nach der Umweltprüfung verbleiben als Umweltauswirkungen nach Verwirklichung der Bauleitplanung die Rodung von ca. 1160 Laubbäumen, der Verlust dauerhaft genutzter Lebensstätten für Fledermäuse und Vögel, die abschnittswisen Grenzwertüberschreitungen hinsichtlich des Lärms sowie die Neuversiegelung von 5,5 ha Boden.

Zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wird sodann ausgeführt, dass die Untersuchung der Fledermaus- und Brutvogelvorkommen auf dem Gelände keinerlei Hinweise auf vorhabensbedingt gegebene Beeinträchtigungen ergeben hätten. Von den Tieren würden vor allem die Gehölzstrukturen am Rande des Planungsgebietes genutzt werden.

1.4.

Nach der im Verfahren erstellten schalltechnischen Untersuchung der Ingenieure Möhler & Partner vom 31.05.2012 werden sich die Verkehrslärmpegel bei Umsetzung des sog. Planfalles I in der Cosimastraße um 1,7/1,6 dB(A) tags/nachts erhöhen. Die Untersuchung weist jedoch darauf hin, dass bei diesen Gebäuden im Rahmen des Straßenbahnneubaus die Nachrüstung passiver Schallschutzmaßnahmen durch den zugehörigen Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der Straßenbahn zugesprochen worden seien. Welche Lärmpegelerhöhungen sich bei Umsetzung des Planfalles H im Bereich der Cosimastraße ergeben, stellt die Untersuchung nicht dar.

Soweit es die Lohengrinstraße betrifft führt das Gutachten aus, dass bei Umsetzung des Planfalles H eine Steigerung der Verkehrslärmpegel um 0,6 bzw. 0,5 dB(A) tags bzw. nachts zu erwarten sei. Damit sei von maximalen Verkehrslärmpegel von bis 63 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts auszugehen. Bei Verwirklichung des sog. Planfalles I käme es zu einer durchschnittlichen Reduzierung des Verkehrslärms um bis zu 3 dB(A), in Teilbereichen der Lohengrinstraße kommt es sogar zu Reduzierungen von bis zu 7,4 dB(A).

Für die Wahnfriedallee und das Wohngebiet südlich der Lohengrinstraße sind beim Planfall I Verbesserungen der Verkehrslärmsituation um ca. 1 dB(A) zu erwarten. Bei Verwirklichung des Planfalles H treten hingegen Erhöhungen der Verkehrslärmpegel um bis zu 1,4 dB(A) tags bzw. 1,2 dB(A) auf.

In der Wesendonkstraße ergeben sich Erhöhungen der Verkehrslärmpegel im Planfall I von bis zu 1,4 dB(A) tags und nachts; im Planfall H sind Erhöhungen um bis zu 1,5 dB(A) tags und nachts zu erwarten.

2.

Die vorliegende Bauleitplanung der Landeshauptstadt München kann rechtswirksam nicht erfolgen. Sie leidet an mehreren formellen (vgl. dazu Ziff. 2.1.) und materiellen (vgl. dazu Ziff. 2.2.) Fehlern.

2.1.

Die Auslegung nach § 3 Abs. 2 des BauGB des Bebauungsplanes leidet an einem Mangel, der derzeit zur Rechtsunwirksamkeit des Bebauungsplanes führen wird.

2.1.1.

Gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

Mit der Öffentlichkeitsbeteiligung soll zum einen der Gemeinde zur Vorbereitung der bauleitplanerischen Entscheidungen soweit wie möglich Material, das planungsrechtlich von Bedeutung ist oder sein kann, verschafft werden und als Abwägungsmaterial zur Verfügung gestellt werden. Des Weiteren soll mit der Öffentlichkeitsbeteiligung erreicht werden, dass die Öffentlichkeit in planerische Entscheidungsprozesse im demokratischen und beteiligungsrechtlichen Sinne eingebunden wird und daran teilhat. Der Öffentlichkeit soll damit ermöglicht werden, dass ihre Belange und Vorstellungen möglichst frühzeitig in den Planungs- und Entscheidungsprozess der Gemeinde eingehen und so die Rechte der Öffentlichkeit gewahrt werden können.

Schließlich soll mit der Öffentlichkeitsbeteiligung erreicht werden, dass die Abwägungsgrundsätze, nach denen die Gemeinde nur berücksichtigen kann und muss, was ihr bekannt ist oder was sich ihr aufdrängen müsste, gewahrt werden können.

Um diesen Zweck der Auslegung zu erreichen, ist es erforderlich die Bürger über die wesentlichen Inhalte der Planung und die dafür und dagegen sprechenden Gründe zu informieren. Deshalb setzt § 3 Abs. 2 BauGB fest, dass die Bauleitpläne mit der Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen auszulegen sind, um die Bürger umfassend zu informieren (vgl. zu alledem: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, BauGB, § 3, Rd.Nr. 35 ff.).

Unter dem Begriff der Stellungnahme im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind nicht nur behördliche Stellungnahmen anzusehen, die im Rahmen einer Beteiligung nach § 4 BauGB eingegangen sind oder im Vorfeld von den beteiligten Fachstellen erstellt worden sind. Vielmehr fällt unter den Begriff der Stellungnahme im Sinne des § 3 Abs. 2 BauGB auch eine solche eines privaten Dritten und kann beispielsweise das von einem Ingenieurbüro vorgelegte Gutachten umfassen (vgl. hierzu: VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.09.2010, AZ: 8 S 2801/08).

2.1.2.

Ausweislich der ausliegenden Unterlagen sind von der Landeshauptstadt München im Zusammenhang mit der Bauleitplanung Gutachten hinsichtlich der Lärmbelastungen und Lärmentwicklungen sowie der Verkehrsauswirkungen des Planvorhabens eingeholt worden. Ebenso liegt der Stadt eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und ein Fachbericht zur freilandökologischen Untersuchung vor. Diese Gutachten wurden im Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB jedoch nicht ausgelegt.

Wie sich unzweifelhaft aus der Begründung zum Bebauungsplan wie auch aus dem Umweltbericht ergibt, handelt es sich bei diesen Stellungnahmen und Untersuchungen jedoch um wesentliche, umweltbezogene Stellungnahmen im Sinne des § 3 Abs. 2 BauGB.

So sind die Verkehrslärmauswirkungen im Umfeld des Plangebietes wesentlicher Grund für die Überlegung der Stadt München gewesen, durch welche Verkehrs(rechtlichen)maßnahmen die Lärmauswirkungen im Umfeld des Plangebietes abgefangen werden können. Auch die Frage, welche Erschließungsvarianten und „flankierenden verkehrsregelnden Maßnahmen“ möglich sind, haben ganz wesentlichen Einfluss auf die umweltbezogenen Auswirkungen des Planvorhabens im Hinblick auf das „Schutzgut Mensch“. Gleichwohl haben diese Unterlagen nicht mit ausgelegt, so dass das Verfahren nach § 3 Abs. 2 Ziff. 1 BauGB insoweit an einem erheblichen Mangel leidet.

Die nicht erfolgte Auslegung dieser umweltbezogenen Stellungnahmen ist auch beachtlich im Sinne von § 214 Abs. 1 Ziff. 2 BauGB; unbeachtlich wäre lediglich ein fehlender Hinweis gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 Hs. 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind. Unbeachtlich ist hingegen nicht, wenn wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen nicht mit ausgelegt worden sind.

2.2.

Der Bebauungsplan ist des Weiteren unwirksam, da er insbesondere das Abwägungsgebot insoweit verletzt, als es die planbedingte Zunahme des Verkehrs und die damit einhergehenden Belastungen und Belästigungen betrifft.

2.2.1.

Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das Abwägungsgebot ist die zentrale Verpflichtung einer den rechtsstaatlichen Anforderungen entsprechenden Planung. Das Abwägungsgebot ist Ausfluss des Rechtsstaatsprinzips (grundlegend: BVerwG, Urteil vom 30.04.1969, AZ: 4 C 6.68) und grundsätzlich Wirksamkeitsvoraussetzung für den Bauleitplan.

Die in § 1 Abs. 7 BauGB gebotene Abwägung bildet den Kern des eigentlichen Planungsaktes. Die wesentlichen rechtlichen Anforderungen an die Planung ergeben sich aus dem Abwägungsgebot. Dabei gewährleistet das Abwägungsgebot die Berücksichtigung der vielfältigen von der Planung berührten Belange sowie ihre Bewertung und ihren Ausgleich.

Nach der grundlegenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes im Urteil vom 12.12.1969, AZ: 4 C 105.66, und der darauf aufbauenden allgemeinen Ansicht ist das Gebot gerechter Abwägung verletzt, wenn

- eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet,
- in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- die Bedeutung der betroffenen privaten und öffentlichen Belange verkannt wird oder
- der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot jedoch 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.

Grundsätzlich geklärt ist auch, dass jedwedes privates Interesse als abwägungserheblicher Belang anzuerkennen ist und in die Abwägung einzustellen ist. Lediglich dann, wenn ein Interesse objektiv geringwertig ist oder aber nicht schutzwürdig ist, ist es als in die Abwägung einzustellender privater Belang nicht anzuerkennen. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist indes seit längerem geklärt, dass das Interesse, vor zusätzlichem Verkehrslärm verschont zu bleiben, keineswegs geringwertig ist. Verkehrslärm gehört zu den Belästigungen im Sinne der § 3 Abs. 1, 41 Abs. 1 BImSchG. Ist die vom Verkehr ausgehende Lärmbelästigung erheblich, so löst sie einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen aus. Auch unterhalb dieser Erheblichkeitsschwelle gehört sie zum notwendigen Abwä-

gungsmaterial (so z. B. BVerwG, Beschluss vom 19.02.1992, AZ: 4 NB 11.91, m. w. N. a. d. Rspr.).

Ebenso ist anerkannt, dass nicht nur die durch die planbedingte Verkehrszunahme folgende Erhöhung des Verkehrslärmes einen abwägungserheblichen Belang darstellt, sondern bereits die Verkehrszunahme an sich einen abzuwägenden und zu berücksichtigenden privaten Belang darstellt (BVerwG, wie vor; ebenso BVerwG, Beschluss vom 18.03.1994, AZ: 4 NB 24.93).

Klarzustellen ist in diesem Zusammenhang, dass die Verkehrszunahme immer dann abwägungserheblich ist, wenn sie planbedingt ist; Voraussetzungen, wie sie etwa die 16. BImSchV aufstellt – wesentliche Änderung einer Straße o. ä., Überschreiten bestimmter Lärmgrenzwerte o. ä. – ist für die Abwägungserheblichkeit nicht notwendig (BVerwG, Beschluss vom 19.02.1992).

Zu der Frage, wann eine planbedingte Verkehrszunahme und die damit einhergehende Erhöhung des Verkehrslärms einen in der Abwägung nicht mehr überwindbaren Belang darstellt, äußert sich das Bundesverwaltungsgericht wie folgt:

„Die Anforderungen an eine gerechte Abwägung der verschiedenen Belange erschöpfen sich bei der Frage des Verkehrslärms nicht allein im Vergleich von Lärmmesswerten, sondern haben auch etwas mit den allgemeinen Wohn- und Lebensverhältnissen in einem bestimmten Gebiet zu tun. Wenn auch häufig der gemessene Lärmpegel bzw. die Differenz vor und nach Verwirklichung der Planung für die Frage der Abwägungserheblichkeit und hier insbesondere bei der Frage der Intensität der Betroffenheit eine wichtige Rolle spielen wird, so muss doch gleichzeitig die rechtliche Bewertung offengehalten werden für andere mögliche Gesichtspunkte.“
(BVerwG, Beschluss vom 19.02.1992).

Das Bundesverwaltungsgericht führt sodann weiter aus, dass es sich letztendlich bei der Frage, wann die Lärmzunahme in der Abwägung nicht mehr überwindbar ist, regelmäßig um eine Frage des Einzelfalles handelt. So kann auch eine Verkehrszunahme im vorbezeichneten Sinne abwägungsrelevant sein, wenn die damit verbundene Lärmzunahme,

bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel, für das menschliche Ohr kaum wahrnehmbar ist (BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, AZ: 4 C 12.87).

Ebenfalls führt das Bundesverwaltungsgericht in seinen Entscheidungen aus, dass sich eine Regel dahingehend nicht aufstellen lasse, dass nur bei Erreichen der in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV genannten Schallpegel eine planbedingte Zunahme des Verkehrslärms abwägungsrelevant sei.

Der Vollständigkeit halber und zur Klarstellung sei abschließend noch darauf hingewiesen, dass sowohl die Verwaltungsgerichtsbarkeit wie auch die Literaturmeinung wie selbstverständlich davon ausgeht, dass auch solche planerische Festsetzungen einer Gemeinde, die zur Zunahme von Verkehrslärm aufgrund der Ausweisung eines neuen Baugebietes außerhalb dieses Baugebietes führt, als zu beachtender Belang in die Abwägung mit einzubeziehen ist (z. B. BVerwG, Beschluss vom 19.02.1992, AZ: 4 NB 11.91).

2.2.2.

Für die vorliegende Aufstellung des Bebauungsplanes und Änderung des Flächennutzungsplanes bedeutet dies Folgendes:

Die zu erwartende planbedingte Zunahme des Verkehrs und des damit einhergehenden Lärms ist grundsätzlich in die Abwägung mit einzustellen und führt im konkreten Fall dazu, dass der Bebauungsplan rechtswirksam nicht aufgestellt werden kann. Dies aus folgenden Gründen:

(1)

Zunächst einmal ist festzustellen, dass das von der Stadt München zugrundegelegte Abwägungsmaterial defizitär ermittelt wurde und deshalb als Basis für die Abwägung nicht dienen kann.

Die Einwendungsführer haben insbesondere zur Überprüfung der Prognosegrundlage des Verkehrsgutachtens der Stadt München einen eigenen Sachverständigen beauftragt. Dieser stellt zunächst fest, dass die im Verkehrsgutachten vorgenommene Bewertung der Planfälle – nämlich Planfall I an erster Stelle und die Planfälle H, J und K gleichermaßen an zweiter Stelle – plausibel erscheine. Allerdings stellt der Verkehrsgutachter auch fest, dass zahlreiche Prognosedaten wie beispielsweise die angenommenen Lkw-Fahrten und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht richtig ermittelt worden sind. Ebenso stellt er fest, dass die zukünftigen Verkehrsbeziehungen in den Münchner Osten aufgrund der beabsichtigten Ausweisung einer Großsiedlung im Bereich Daglfing-Englschalking-Johanneskirchen nicht zutreffend ist.

Zu den weiteren fehlerhaft ermittelten Prognosegrundlagen zitieren wir aus der uns bis jetzt nur im Entwurf vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme des von den Einwendungsführern beauftragten Verkehrsgutachters wie folgt und machen uns die zitierten Passagen zu Eigen:

„4. Anmerkungen zum Verkehrsgutachten der Fa. TRANSVER

Eine wesentliche Aufgabe des Verkehrsgutachtens bestand darin, den zu erwartenden Neuverkehr, der als Folge der Wohnbebauung des ehemaligen Kasernengeländes entstehen wird, zu prognostizieren, und zwar getrennt nach den einzelnen Planfällen. Hierbei wurde als Prognose-Horizont das Jahr 2025 gewählt. Diese Verkehrsprognose scheint im Großen und Ganzen plausibel sein, doch sind in einigen Details Fehler enthalten und insbesondere in einem wichtigen Punkt wird von falschen Annahmen ausgegangen.

4.1 Anzahl der LKW-Fahrten pro Einwohner

Die Autoren des Verkehrsgutachtens gehen, abweichend von der in der Fachliteratur angegebenen Zahl von üblicherweise 0,05 LKW-Fahrten pro Einwohner und Tag, für das Wohnquartier Prinz-Eugen-Kaserne von lediglich 0,03 LKW-Fahrten pro Einwohner und Tag aus und begründen diese Reduzierung folgendermaßen: "Da es sich hier um ein tendenziell größeres Planungsgebiet handelt, kann davon ausgegangen werden, dass z.B. ein Müllfahrzeug oder Lieferwagen nicht mehrmals in das Planungsgebiet einfährt, sondern dort gleich mehrere 'Adressen' besucht. Dies gilt sowohl für die Entsorgung/Müllabfuhr als auch für typische Paketzusteller." Doch eine solche Wege-Optimierung bei der Belieferung bzw. Entsorgung von Wohngebieten ist der Standard in allen großstädtischen Vierteln. Deshalb ist auch beim Prinz-Eugen-Park von 0,05 LKW-Fahrten pro Einwohner und Tag auszugehen, so dass die prognostizierten LKW-Zahlen um $0,05/0,03 = \text{ca. } 1,67$ oder ca. 67% zu erhöhen sind. Der Neuverkehr, welcher durch das Wohngebiet Prinz-Eugen-Kaserne gene-

riert wird, beträgt dann nicht nur 140 LKWs pro Tag, sondern ca. 234 LKWs.

4.2 Bring- und Abholverkehr bezüglich Kindergärten und Schulen

Was das Bringen und Abholen von Kindern durch ihre Eltern per PKW zu/ von Kindergärten und Schulen betrifft, wird gleich mehrfach ein falscher PKW-Besetzungsgrad von 0,5 Personen pro PKW genannt. Ein solcher Besetzungsgrad würde bedeuten, dass pro PKW-Fahrt im Durchschnitt lediglich eine halbe Person in jedem Auto sitzt, was vollkommen falsch ist. Tatsächlich kann angenommen werden, dass beim Bringen eines Kindes zum Kindergarten/zur Schule am Morgen ein Elternteil plus das zu bringende Kind, also 2 Personen, in einem PKW sitzen, während auf der Rückfahrt der betreffende Elternteil allein im Wagen fährt. Dies ergibt im Durchschnitt von Hin- und Rückfahrt einen Besetzungsgrad von 1,5 Personen. Dasselbe gilt in umgekehrter Reihenfolge für das Abholen am Nachmittag. Werden bei einer solchen Bring- oder Abholfahrt noch andere Kinder (z.B. Geschwister, Kinder aus der Nachbarschaft) mitgenommen, so steigt der durchschnittliche Besetzungsgrad auf über 1,5 an.

Möglicherweise meinen die Verfasser des Verkehrsgutachtens jedoch gar nicht den tatsächlichen Besetzungsgrad je PKW, sondern nur die Besetzung des PKWs zusätzlich zum Fahrer/zur Fahrerin, also den Besetzungsgrad durch die mitfahrenden Personen. In diesem Fall wäre die Zahl von 0,5 in etwa korrekt, auch wenn dieser Wert noch ohne Berücksichtigung von möglicherweise mitfahrenden zusätzlichen Kindern errechnet wurde.

4.3 Räumliche Aufteilung des Neuverkehrs

Die Gutachter schreiben: "Hinsichtlich der Aufteilung der Verkehre in Richtung Osten bzw. Westen ist zu erwarten, dass nur ein geringer Anteil der Verkehre in Richtung Osten orientiert ist. Aus einer Verkehrszählung am Knotenpunkt Engelschalkinger Straße / Wilhelm-Drieß-Weg ist bekannt, dass nur etwa 15% des Verkehrs aus dem Wohngebiet in bzw. aus Richtung Osten fahren."

Zu dieser Annahme ist anzumerken, dass zum einen die erwähnte einmalige Verkehrszählung an einer ganz konkreten Zählstelle keinen Anspruch auf Repräsentativität erheben kann und somit nicht belastungsfähig ist. Zum anderen fehlen jegliche Angaben über das Datum (Wochentag, Monat, Jahr) der genannten Zählung. Die zitierte Zahl könnte also sehr wohl schon veraltet sein. Zum dritten stellt diese Zählung eine Momentaufnahme dar, die sich als Grundlage für eine Prognose keineswegs eignet, und zwar aus folgendem Grund:

Im Osten von München (östlich der Bahnstrecke Daglfing - Engelschalking - Johanneskirchen) plant die Landeshauptstadt München den Bau von Wohnungen für rund 10.000 Menschen. Doch diese Zahl muss realistischerweise als allerunterste Grenze betrachtet werden, wenn man von 2,5 Bewohnern pro Wohnung wie bei der Bebauung des Geländes Prinz-Eugen-Kaserne aus- geht, so dass im Osten von Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen rund 4.000 Wohnungen entstehen würden, was pro Wohnung eine Flächeninanspruchnahme von durchschnittlich 1.350 m² bedeuten würde. Wenn man sich jedoch am

Flächenverbrauch des Prinz-Eugen-Parks orientiert, wo auf 29,7 ha an Grund und Boden bekanntlich 1.800 Wohnungen entstehen sollen, so errechnet sich pro Wohnung im Durchschnitt ein Flächenbedarf von 165 m². Überträgt man nun diesen Flächenbedarf pro Wohnung vom Bebauungsprojekt Prinz-Eugen-Kaserne auf die Bebauung östlich Daglfing - Johanneskirchen, also 5.400.000 m² dividiert durch 165 m², so errechnen sich ca. 32.700 Wohnungen mit zusammen knapp 82.000 Einwohnern.

Selbst wenn man großzügigerweise pro Wohnung einen Flächenbedarf von 200 m² ansetzt, kommt man immer noch auf 27.000 Wohnungen mit insgesamt 67.500 Bewohnern im zukünftigen östlichen Wohngebiet.

Der Neuverkehr, welcher in Folge dieser absehbaren Entwicklung mit höchster Wahrscheinlichkeit im Münchner Osten längerfristig entstehen wird, sollte bei den Prognosen für den Verkehr im Umfeld des neuen Quartiers Prinz-Eugen-Park berücksichtigt werden. Daraus ergibt sich die logische Konsequenz, dass der Anteil des Kfz-Verkehrs, der von Osten in diese neue Siedlung kommt bzw. in Richtung Osten abfließt, zukünftig deutlich höher sein wird als nur 15% des Gesamtverkehrs. Doch indem für diesen Mehrverkehr keine angemessene Infrastruktur geschaffen wird, weil die Anbindung des neuen Quartiers allein von und nach Westen erfolgen soll, werden unnötige Umwegefahrten vorprogrammiert.“

Da somit die Prognosegrundlagen für das von der Landeshauptstadt München in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten als falsch erweisen, wird auch die darauf aufbauende Abwägungsentscheidung der Planungsbehörde an erheblichen Ermittlungsdefiziten leiden und allein aus diesem Grunde rechtsunwirksam sein.

(2)

Die Abwägung der Stadt München leidet des Weiteren an erheblichen Mängeln, da weitere sich aufdrängende Planungsvarianten für die Erschließung des zukünftigen Wohnquartiers gar nicht untersucht worden sind.

So erscheint ohne weiteres eine unkomplizierte Anbindung des Gebietes im Südosten möglich. Eine derartige optimierte Anbindung des neuen Quartiers im Südosten wäre vorstellbar, wenn der nördliche Straßenzug Rienziplatz neu gebaut würde, und zwar anstelle des heutigen Walls am Nordrand der Grünanlage Rienziplatz. Der Wall könnte sodann auf der Fläche, auf der heute der nördliche Straßenzug Rienziplatz verläuft, neu aufgeschüttet werden - mit einer kurzen Unterbrechung an der Einmündung der Hans-Heiling-Straße. Das hieße, dass der nördliche Straßenzug Rienziplatz und der Wall bezüglich ihrer Lage ein-

fach vertauscht werden, was einen hervorragenden Lärmschutz für die Anwohner darstellt. Die neue Straße Rienziplatz würde dann an der Ostseite der Undinestraße einfach geradlinig in die großzügig dimensionierte Robert- Heger-Straße übergehen, welche in die Freischützstraße einmündet. Eine derartige Anbindung des neuen Wohnquartiers ist auch ohne weiteres unter Beachtung der naturschutzrechtlichen Vorgaben möglich, insbesondere wenn man bedenkt, dass auf der ca. 30 ha großen Fläche ohnehin ca. 1200 Bäume gefällt werden sollen.

Die Anbindung des Gebietes aus Richtung Osten ist darüber hinaus auch aus sicherheitsrelevanten Überlegungen heraus zwingend erforderlich. So ist das Gebiet im Falle unfallbedingter Sperrungen o. dgl. der Cosimastraße durch Rettungskräfte u. ä. nicht mehr über das Straßennetz erreichbar.

Insoweit als demzufolge nicht sämtliche Erschließungsmöglichkeiten des neuen Plangebietes untersucht worden sind, liegt ein weiteres Ermittlungsdefizit vor, das zu einem erheblichen Mangel in der Abwägung führen wird.

(3)

Auch insoweit, als verschiedene Planfälle zur Erschließung des Gebietes in Erwägung gezogen worden sind, ist die Abwägung fehlerhaft.

Es ist ganz offensichtlich und augenscheinlich, dass die Landeshauptstadt München hinsichtlich der Erschließung des Plangebietes vorab gebunden ist und den betroffenen Belangen nicht das Gewicht beizumessen ist.

Vielmehr ist ganz offensichtlich für die Landeshauptstadt München die einzig machbare Lösung die Anbindung des Plangebietes im Westen an die Cosimastraße; jedwede andere Anbindung scheidet von vornherein und ohne tragfähige Argumente aus.

Ebenso wenig ersichtlich ist, warum ohne tragfähige Argumente jedwede Anbindung des Quartiers aus Richtung Osten aus dem Erschließungsszenario ausscheiden muss. Die hier vorgebrachten Argumente – Durchschneidung des Grüngürtels – ist in Anbetracht der sonstigen Eingriff in Natur und Landschaft keinesfalls nachvollziehbar.

Da somit ganz offensichtlich die unterschiedlichen Erschließungsvarianten nicht frei und unabhängig von jedweder Vorwegbindung geprüft worden sind, ist die Abwägung auch insoweit fehlerhaft, was zur Rechtsunwirksamkeit des Bebauungsplanes führen wird.

(4)

Grundsätzlich und unabhängig von den soeben gemachten Ausführungen ist darauf hinzuweisen, dass bei der nun vorliegenden Erschließungsvariante ausschließlich vom Westen her die planbedingte Zunahme nur so zu berücksichtigen ist, wie sie sich im „Bezugsfalle“ ergibt. Etwaige Effekte der Planfälle können in die Abwägung derzeit nicht mit eingestellt werden, da diese verkehrsregelnden und verkehrsleitenden Maßnahmen außerhalb des Plangebietes bauplanungsrechtlich nicht festsetzbar sind; derartige Möglichkeiten gibt § 9 BauGB nicht her.

Eine Berücksichtigung von (günstigeren) Verkehrsauswirkungen kann im Rahmen der Abwägung nur dann berücksichtigt werden, wenn eine rechtlich bindende Verpflichtung der Stadt München zur Umsetzung eines der Planfälle vorliegt.

Da derzeit die Umsetzung verkehrsregelnder und verkehrsleitender Maßnahmen außerhalb des Plangebietes weder festsetzbar ist noch eine entsprechende bindende Verpflichtung der Stadt München vorliegt, einen der Planfälle umzusetzen, kann im Rahmen der Abwägung dies auch nicht entsprechend berücksichtigt werden. Im Rahmen der Abwägung ist damit von den verkehrsbedingten Auswirkungen auszugehen, wie sie im sog. Bezugsfall im Verkehrsgutachten der Stadt München dargestellt sind.

(5)

Höchstvorsorglich und nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass die Bauleitplanung der Stadt München selbst dann abwägungsfehlerhaft ist, wenn die Planfälle - wie nicht – zu berücksichtigen wären.

So ist die Auswahl des Planfalles H durch die Landeshauptstadt München im Rahmen der eingangs zitierten Abwägungsgrundsätze nicht zu rechtfertigen und vor allem dem Planfall I gegenüber nachrangig. Insbesondere ist nicht ersichtlich, warum sich die Planungsbehörde vorliegend entgegen den Ausführungen des Fachgutachters für die Verwirklichung des Planfalles H ausspricht, obwohl nach dem von der Stadt München in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten die Verwirklichung des Planfalls I zu favorisieren ist.

Tragfähige Gründe, die diesem von den Fachgutachtern festgestelltem Rangverhältnis widersprechen würden, sind weder von der Stadt München vorgetragen noch ersichtlich. Generell ist zur Beurteilung der Planfälle durch den Ausschuss festzustellen, dass sich "wie ein roter Faden" durch die Bewertung aller 12 Planfälle ein bestimmtes Argumentationsmuster zieht, das jedoch nirgends klar ausgesprochen wird: Die Verkehrsanbindung des Prinz-Eugen-Parks darf für die Landeshauptstadt München zu keinen Kosten führen, die über die Investitionen zur Gestaltung der beiden Straßenanschlüsse an die Cosimastraße hinausgehen. So wird beispielsweise beim Planfall I kritisiert: "Einbau einer Linksabbiegerspur am Knotenpunkt Effnerstraße nach Lohengrinstraße mit entsprechenden Investitionskosten", die weit unter 50.000 EUR liegen dürften. Diese Haltung zu anfallenden Mehrkosten bei bestimmten Planfällen ist umso befremdlicher, als die Stadt München ohne weiteres bereit ist, zum Schutz der Anwohner vor Eisenbahnlärm und zur Aufhebung von zwei (!) beschränkten Bahnübergängen 500 Millionen EUR auszugeben, um von Daglfing nach Johanneskirchen einen Eisenbahntunnel zu bauen.

Vielmehr ist darauf hinzuweisen, dass die Planfälle hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen als ranggleich zu betrachten sind. Gegenüber dem Planfall H ist der Planfall I zu bevorzugen, da dieser eine weitergehende Verbesserung der Verkehrslärmsituation im sog. Wagnerviertel (Wohngebiet zwischen der Cosima- und der Effnerstraße im Bereich der Lo-

hengrinstraße, Wahnfriedallee und Wesendonkstraße) führt. Diese außerhalb des Plangebiets liegende Verbesserung der Lärmbelastung der Wohnbevölkerung ist im Rahmen der Abwägung entsprechend der vorzitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zu berücksichtigen und dort nahezu unüberwindbar.

Weiterer in der Abwägung zu berücksichtigender Vorteil des Planfalles I ist die Tatsache, dass nur bei Verwirklichung der nach diesem Planfall I vorgesehenen Regelungen sichergestellt ist, dass sich keinerlei Schleichverkehre und damit einhergehende Verkehrszunahmen in den Wohn- und Wohnerschließungsstraßen des Wagnerviertels einstellen werden. So verhindern die Maßnahmen des Planfalles H lediglich die Zufahrt zum Wagnerviertel vom neuen Bauquartier aus im Bereich einer Zufahrt. An übrigen Einmündungen - Wesendonkstraße und Wahnfriedalle - ist die Zufahrt weiterhin möglich. Damit wird sich der Verkehr von und zur Effnerstraße die entsprechenden unmittelbaren Durchfahrtsmöglichkeiten durch das Wagnerviertel suchen; es wird letztendlich damit zu der Verkehrserhöhung wie im Bezugsfall dargestellt kommen.

Auch diese Tatsachen müssen dazu führen, dass der Planfall I dem Planfall H zwingend vorzuziehen ist.

Dem Planfall I kann auch nicht entgegengehalten werden, dass dieser zu einer (leichten) Erhöhung der Verkehrslärmwerte im Bereich der Cosimastraße im Vergleich zum Planfall H führen wird. Wie die Stadt in der Begründung zum Bebauungsplan selbst ausführt, existiert nämlich für den Bereich der Cosimastraße ein Planfeststellungsbeschluss, der im Zusammenhang mit dem Bau der Tram 16 erlassen wurde. Nach diesem Planfeststellungsbeschluss steht den Anwohnern der Cosimastraße ein Anspruch auf passiven Schallschutz zu. Damit ist in diesen Bereichen letztendlich die Verkehrslärmzunahme – noch dazu in diesem geringen Ausmaß – zumutbar. Es sei hierzu auch noch erwähnt, dass die Knotenpunktproblematik an der Kreuzung Cosima-/Johanneskirchnerstraße von gutachterliche Seite bei dieser Variante als gleichwertig angesehen wird. Hingegen findet die im Beschluss des Ausschusses der Stadt München befürchtete „qualitative“ Verkehrsmehrung in der Johanneskirchnerstraße im Verkehrsgutachten keinerlei Stütze.

2.3.

Auch insoweit als es die naturschutzfachlichen Aussagen betrifft ist die Planung der Stadt München rechtsunwirksam.

(1)

Nach § 44 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der strenggeschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeit erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung demnach liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Ebenso ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

§ 1 a Abs. 4 BauGB sieht vor, dass die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes anwendbar ist, soweit Gebiete im Sinne des § 1 Abs. 6 Ziff. 7 b BauGB erheblich beeinträchtigt werden.

(2)

Der Bebauungsplan wird diese Vorgaben verletzen.

Wie sich aus der Begründung des beigefügten Umweltberichtes ergibt, finden sich im Umgriff des Planungsgebietes Habitate von nach dem Europäischen Vogelschutz geschützten Vogelarten (Grünspecht) genauso wie die Habitate nach der sog. FFH-Richtlinie geschützten Fledermausarten.

Ohne jedwede tragfähige Grundlage wird im Umweltbericht behauptet, dass sich diese Habitate ausschließlich auf die Gehölzstrukturen erstrecken würden, die entlang der Ränder des Planungsgebietes unangetastet bleiben sollen.

Es ist schlicht nicht vorstellbar und nachvollziehbar, dass in Anbetracht der bevorstehenden Baumaßnahmen im Umgriff des Plangebietes wie auch der dann folgenden Besiedlung des Gebietes durch ca. 5000 Menschen keinerlei Störung dieser Habitate erfolgen soll.

Ebenso wenig erklärlich ist, warum sich die geschützten Vogelarten sowie die nach dem Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Tierarten von vornherein in den Planungsvorstellungen der Stadt München angepasst haben sollen und lediglich die das Plangebiet säumenden Grüngürtel besiedeln sollen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass sich im gesamten Bereich des Plangebietes Lebensräume und Vorkommen der streng geschützten und besonders geschützten Tierarten befinden, die durch die Bauleitplanung der Stadt München nachhaltig und erheblich beeinträchtigt, größtenteils sogar zerstört werden.

Auch aus diesem Grund ist die Bauleitplanung der Stadt München rechtsunwirksam.

2.4.

Insoweit als der Bebauungsplan die Errichtung und Schaffung einer riegelartigen Bebauung entlang der Cosimastraße festsetzt und ermöglicht ist darauf hinzuweisen und hiergegen einzuwenden, dass eine derartige Bebauung in der näheren Umgebung dieser Baukörper unüblich ist und sich nach den herkömmlichen Grundsätzen des Städtebaus nicht einfügt.

Ebenso ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes durch diesen Gebäuderiegel der notwendige Schallschutz vor den Verkehrslärmimmissionen der Cosimastraße für den rückwärtigen Bereich des neuen Bauquartiers nicht sichergestellt ist, da eine entsprechende zeitliche Verknüpfung fehlt.

3.

Da die Bauleitplanung der Stadt München zur Ausweisung eines neuen Wohnquartiers im Prinz-Eugen-Park an mehreren formellen und materiellen Mängeln leiden wird und aus diesem Grund rechtsunwirksam sein wird

b e a n t r a g e n

wir:

- I. **Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des Prinz-Eugen-Parks wird eingestellt.**

- II. **Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2016 wird eingestellt.**

Wir dürfen abschließend klarstellen, dass sämtliche von uns vertretenen Einwendungsführer jederzeit gesprächsbereit sind; auf die bereits geführten Gespräche in diesem Zusammenhang darf verwiesen und angeknüpft werden.

Mit freundlichen Grüßen

Beisse
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht