

# Bürgerinitiative Großhadern

## Neugestaltung des Klinikums

**Stellungnahme** der Bürgerinitiative Großhadern – BIG - zum Teil A des Verkehrsgutachtens vom 22. 1.2019 der Vössing Ingenieure. Teil B wurde uns – wohl aus gutem Grund – trotz mehrfacher Erinnerung nicht zur Kenntnis gegeben.

### **Ist das Stadtplanung?**

- kein Parkplatz am OPZ, kein Parkplatz für Gehbehinderte am Haupteingang, kein Parkplatz für das neue Hauner'sche 400m weit weg von der U-Bahn und 900m vom Parkhaus,
- dafür 35qm Einzelzimmer mit Hubschrauberanbindung und
- 6-stöckiges offenes Metall-Parkhaus für 2650 Autos in U-Bahnnähe! Vor der U-Bahn waren große Parkplätze nötig, jetzt nur für Studenten. In den Semesterferien sind am Parkplatz ca. 400 von 1000 Plätzen frei! Daher Parkhaus im Westen! statt den Landkreisen München und Starnberg ein Park&Ride zu schenken.
- überlastete Straßen und Kreuzungen – aber wozu sollten Rettungswagen durchkommen müssen – diese sind ja nur für die Münchener Bürger da.
- Umgehung von Bebauungsplänen durch heimliche Befreiungsanträge?

**Falls nicht, machen Sie sich bitte die Mühe, diese 14 Seiten zu lesen.**

Wir weisen nach, dass

- Baurecht für ein Parkhaus von mindestens 2627 Stellplätzen geplant ist
- mehr Stellplätze als Bestand und Bedarf an planerisch unsinniger Stelle geschaffen werden sollen
- das Privatverkehrsgutachten unter wesentlichen Mängeln leidet
- Befreiungen vom Bebauungsplan nicht zulässig wären.

Dem Vortrag der Referentin am 27.3.2019 vor dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung ist folgende Stellungnahme des Bauamtes München 2 zu entnehmen:

"Die Wettbewerbsbekanntmachung für den zweiphasigen, nicht offenen Realisierungswettbewerb mit städtebaulichem Ideenteil war am 28.01.2019. Die Eckdaten und Rahmenbedingungen für den Wettbewerb befinden sich in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München und dem Staatlichen Bauamt München 2. Der Neubau des Klinikums Großhadern *soll auf Basis des rechtsverbindlichen Bebauungsplans* Nr. 17a, b erfolgen. Ein Verkehrsgutachten bezüglich der Auswirkungen eines Neubaus auf das öffentliche Verkehrsnetz und auf den ruhenden Verkehr auf dem Campus des Klinikums Großhadern wurde erstellt und befindet sich ebenso in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Staatlichen Bauamt München 2. Erste Ergebnisse zeigen hier *keine steigende Belastung des öffentlichen Verkehrsnetzes*. Ebenso wird sich die Anzahl der Stellplätze auf dem Campus nicht erhöhen. Aktuell ist geplant, *die bestehende Verkehrsführung auf dem Campus zu belassen*. Der Neubau eines Parkhauses ist auf der bestehenden Parkharfe im Nordosten des Geländes geplant und soll Zug um Zug einen Großteil der bestehenden Parkplätze auf dem Campus ablösen und in einem Parkhaus konzentrieren."

Diese Stellungnahme entspricht unserer Auffassung nach in wesentlichen Teilen nicht den tatsächlichen Gegebenheiten: Wir gehen davon aus, dass Ihnen die sog. Machbarkeitsstudie (MSt) ebenfalls vorliegt. Falls nicht:

[https://www.stbam2.bayern.de/service/information\\_fuer\\_auftragnehmer/planung\\_swettbewerb/index.html](https://www.stbam2.bayern.de/service/information_fuer_auftragnehmer/planung_swettbewerb/index.html) Unter "Unterlagen" findet man die MSt.

1) Der Neubau eines Parkhauses wie geplant mit sechs Stockwerken **entspricht nicht dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 17a, b**. Dieser sieht im Teil Nord 2 (Parkharfe) nur eine zweistöckige Bebauung vor. Das Klinikum plant, die Baulinien auszudehnen.

Angeblich ist zur Zeit keine Änderung des Bebauungsplans beantragt. **Gibt es irgendeine andere Möglichkeit für das Klinikum, seine Pläne zu erreichen, möglichst ohne Bürger- und Nachbarbeteiligung? Bitte verhindern Sie dies. Wir bitten dringend um Informationen! Vorsichtshalber verweisen wir auf die Ausführungen ab S. 7.**

Auf S. 34 der MSt ist der aktuelle Bestand des Baurechts und auf S. 36 der geplante Bauraum beschrieben. Der Bebauungsplan Teil Nord 2 soll geändert

werden und statt GRZ 0,8, GFZ 2,0 VG II mit Bauraum 13.344qm, die Baulinie, die bisher auf Höhe Haseneystraße 21a/23 endet, bis zur Einfahrtsstraße vorgezogen werden und nun GRZ 0,8, GFZ 1,5 VG VI mit einem Bauraum von 20.508 qm haben, auf dem das Parkhaus errichtet werden soll. Die bisherige Ausgleichsfläche soll ersatzlos wegfallen; die Straße im Norden weiterbestehen, unser Schutzstreifen zumindest teilweise abgeholzt, Sickergruben dort platziert und das ganze Grünfläche genannt werden.

Die Baulinien umfassen dann 13.672qm (x 1,5 GFZ = 20508); davon dürfen 80% bebaut werden; also darf das Parkhaus nach unserer Berechnung 10937,6 qm Grundfläche und **insg. ca. 65.675 qm Stellfläche** haben. Pro Auto sind mit allen Nebenflächen laut Auskunft des zuständigen Referats maximal 25 qm anzusetzen; die Planungen passen also weder zu den z.Z. vermittelten 1700 Stellplätzen noch den 1200, von denen die MSt noch ausgeht, sondern ermöglicht mindestens **2627 Stellplätze!**

## **2) Es werden mehr Stellplätze als Bestand und/oder Bedarf geschaffen, allerdings an planerisch unsinnigen Stellen.**

Das Klinikum hatte ursprünglich wesentlich mehr Betten, die wegen einer zu niedrigen Auslastung Stück für Stück abgebaut wurden. Damals existierte die U-Bahn noch nicht. Die Parkflächen sind daher bereits überdimensioniert. Auch die Verlagerung aus der Innenstadt gleicht dies nicht annähernd aus.

Es soll keinen Parkplatz bei der Notaufnahme geben. Hier bräuchte es eigentlich mindestens **50** Parkplätze und zwar nicht nur Kurzzeitparkplätze. Stellen Sie sich vor, Sie bringen Ihr verletztes Kind. Setzen Sie dieses dann in der Notaufnahme ab und sagen: Ich gehe mal schnell umparken? Auf Nachfragen der BIG bestätigte das Klinikum, dass die Schockräume beim OPZ nicht nahe dem Bodenlandeplatz des Hubschraubers geplant wurden, weil der Zulieferung von Patienten mit Rettungswägen über die Marchioninistraße Vorrang hatte. Jetzt sollen diese durch verstopfte Straßen mit nur 1 Abbiegespur der Sauerbruchstraße (nicht 2 wie im Gutachten), die auch der gesamte Parkverkehr und Fußgängerverkehr des Klinikums nutzen soll, gebracht werden. Das ist eine skandalöse Planung zu Lasten der Münchener Bürger, denn diese werden mit Rettungswagen, nicht Hubschrauber eingeliefert.

**Die Zufahrt zum OPZ darf nicht dem langjährigen Traum vom Dachlandeplatz geopfert werden, da es wesentlich sinnvollere Alternativen gibt. Gerne erläutern wir Ihnen diese.**

Vor dem Haupteingang sollten Parkplätze für Gehbehinderte vorgesehen werden, ca. die Hälfte des jetzigen P1, also **125**.

Auf S. 90 sind die Bauabschnitte dargestellt. Bauabschnitt 3.2: westlich des OPZ soll ein Forschungszentrum mit Tiefgarage hin. Diese sollte wesentlich mehr Platz bieten als P5 mit 98 Plätzen jetzt, der außerdem frühestens in 30 Jahren wegfallen wird, diese **100** Plätze braucht es keinesfalls im Parkhaus. P10 dürfte auch längere Zeit weiterbenutzt werden können.

Die wohl ältere Planung auf Bl. 96, nach der das Neue Haunersche näher an der U-Bahnhaltestelle Klinikum Großhadern wäre, macht sicherlich mehr Sinn, insbesondere weil dann P7 entsprechend vergrößert werden könnte. Jetzt soll Eltern und Kindern zugemutet werden 400 m von der U-Bahn oder ca. 900 m über Baustelle vom Parkhaus zu laufen, weil ein Parkplatz im Süden nicht mehr vorgesehen ist. Hier würde es wesentlich mehr Sinn machen, die MVG zu Errichtung eines Parkhauses auf dem dortigen Park&Ride zu bewegen. **400** Parkplätze gehören mindestens in den Süden des Areals.

P3 (**15**) ist reine Anlieferung, bei der ein Parkhaus nichts nutzt.

Wir haben die Parkharfe (1000 Stellplätze) jetzt stetig fotografiert und die Belegung dokumentiert, was die Verkehrsgutachter auch hätten machen sollen. In Zeiten von Semesterferien sind sehr viele Plätze täglich frei! 20-30 % parken im Osten, d.h. es handelt sich um Park&Ride-Nutzer.

Insgesamt wird also hier höchstens ein Parkhaus für gut 1000 Stellplätze gebraucht. Hierfür könnten die Vorgaben des Bebauungsplans eingehalten werden.

### **3. Das Verkehrsgutachten hat wesentliche Mängel und kann keinesfalls von der Stadt seriöserweise als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden.**

Dies ergibt sich schon aus der Aufgabenstellung (S.4): *"Als Vorabmaßnahme des ersten Bauabschnitts soll eine Parkpalette im Norden des Bettenhauses auf dem Parkplatz P20 errichtet werden, welche einen Ausgleich für die durch den Neubau entfallenden Stellplätze schaffen soll.*

Es soll also nicht eine Entscheidungsgrundlage für eine offene Verkehrsplanung liefern, sondern das Ergebnis - ein Riesenparkhaus zu schaffen – stand bereits fest, unabhängig von den noch zu evaluierenden Verkehrsströmen, die eigentlich großräumig gemessen werden sollten. Das vom Gutachten zugrunde gelegte Verkehrsmodell der Stadt München geht von Verkehrszahlen pro 24h aus. Insofern wäre es realitätsnäher gewesen, zumindest eine ganztägige Verkehrszählung (z.B. 7:00 bis 20:00) im Gutachten zu betrachten, statt nur morgens und abends je 4 Stunden, und das relativ kurz vor Semesterferien, also in Prüfungszeiten, in denen erfahrungsgemäß weniger Studenten anwesend sind.

Das vorliegende Gutachten weist lediglich aus, dass der Verkehr rund um den Campus im Prognosejahr 2030 vermutlich nicht an mehreren Stellen zusammenbricht, aber der Südast der Sauerbruchstraße zu Stoßzeiten seine Kapazitätsgrenze erreicht, was sich in Qualitätsstufe E äußert (*E = Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.*)

Jedem ist bekannt, dass die Waldwiesen-/Sauerbruchstraße in den Hauptverkehrszeiten ein einziger Stau ist, vom Autobahnanschluss Blumenau bis in den Wald Richtung Fürstenried. Das V-GA macht es sich nun zur Aufgabe, mittels der sog. 'Knotenstrombelastungen' zu beweisen, dass die für das Jahr 2030 geplanten Verkehrsströme zu bewältigen sind und einem zentralen Parkhaus mit 1700 (2627) Stellplätzen nichts im Wege steht. Dazu wurden 5 Knotenpunkte untersucht:

=> damit sind aber

1. nicht alle Verkehrsmöglichkeiten, denn es gibt noch Schleichwege, und
2. keine Bewegungen von Halbtagskräften. (dementsprechend stellt der Gutachter auch eine "Nichtübereinstimmung von Quell- und Zielverkehr fest" die er ("*..wahrscheinlich, hauptsächlich..*") darauf zurückführt;)
3. nur ein Bruchteil der 150.000 ambulanten Patienten erfasst.

=> d.h. die IST-Aufnahme basiert auf keiner geschlossenen Datenerfassung und ist somit nur bedingt aussagefähig.

Die ermittelten Wartezeiten bleiben zwangsläufig gedeckelt, da der entscheidenden Kreuzung Sauerbruch-/Marchionini-Straße die Kreuzung Sauerbruch-/Würmtalstraße vorgeschaltet ist, mit einer weiteren Kreuzung Würmtal-/Heiglhofstraße, die den Verkehr stadtauswärts puffern. Wie lange die Wartezeit von Norden, Westen und Süden jeweils ist, bleibt unklar.

Die sog. 'Knotenstrombelastungen' ermittelt die Verkehrsbelastung an den Zufahrten zum Klinikumgelände, berücksichtigt aber nicht die Verkehrsströme innerhalb des Klinikums mit seinen Nebenparkplätzen.

=> **d.h. es wird nicht untersucht, wer eigentlich auf dem Gelände wohin will/muss und ob ein zentrales Parkhaus dafür die richtige Lösung ist.** Dies folgt insofern natürlich der Logik des Untersuchungsauftrags, bei dem das Parkhaus ja Voraussetzung ist. **Falls sich dies in VG-B finden sollte, wird es wohl aus gutem Grund den Bürgern nicht zugänglich gemacht.** Es könnte sich sonst herausstellen, dass ein Parkhaus im Westen der Notaufnahme durchaus sinnvoll wäre, nachdem die jetzigen Parkplätze direkt östlich des OP-Z dem HLG-Z weichen müssen.

Es wäre nämlich von einem seriösen Verkehrsgutachten zu erwarten gewesen zu untersuchen, wie viele Menschen sich denn zu welchem Zeitpunkt in welchem Quadranten befinden bzw. dort arbeiten; also LMU-Institute im Nordwesten, Lehrzentrum, OPZ, altes Bettenhaus, neues Hauner'sche etc.. , bzw. wann wo welche Parkflächen benötigt werden und wie dann die Zufahrten zu gestalten sind.

Damit verbunden sollte untersucht werden, welche Ströme davon auf das Klinikumgelände abfließen und wo auf welchen der vielen Parkplätze dieser Verkehr ableibt, um zu wissen, wer fährt eigentlich wann wohin und wie kann man die Verkehrsströme und letztlich auch die Parkzonen unter Berücksichtigung des zukünftigen Bedarfs, verteilt auf die verschiedenen Bauabschnitte, am besten planen.

**Völlig unberücksichtigt blieb die Zeitachse:** Das Gutachten hätte sich damit beschäftigen müssen, wie die Abfolge der Bauabschnitte und die damit verbundene Verlagerung von Patienten, Besuchern, Personal, Studenten mit dem Bau von Parkmöglichkeiten an welcher Stelle am besten synchronisiert werden kann.

Der IST-Zustand wird dann zu einem sog. 'Prognose-Nullfall 2030' hochgerechnet. Dabei wird die Steigerung des Verkehrsaufkommens zugrunde gelegt, entsprechend der Prognose der LH München. Mittels der HBS-Methode wird dann nachgewiesen, daß die Kreuzungen diese Zusatzbelastungen bewältigen werden. Dabei wurde

"...angenommen, dass sich die Fahrten vom und zum KUM GH genauso wie im Bestand auf die Marchioninistraße und die Butenandstraße verteilen. Da die Bettenanzahl im KUM GH wie im Bestand 1.200 beträgt, ist das Verkehrsaufkommen des KUM GH des Prognose-Nullfalls im Jahr 2030 gleich wie im Bestand."

### **Offensichtlich wurde dem Gutachter nicht mitgeteilt,**

=> dass der Haupteingang des Klinikums bis dahin zur Marchioninistraße verlegt wurde und die Sauerbruchstraße dann komplett überlastet wird, weil die südliche Zufahrt nur 1-spurig ist, die Abbiegespur von Norden her in den Stoßverkehrszeiten schon jetzt bis zur Kreuzung Würmtalstraße verstopft und auch die Zufahrt von der Autobahn nur 1-spurig ist.

=> dass die Waldwiesen-/Sauerbruchstraße neben Mittlerem Ring und Fürstenrieder Straße die 3. Tangentiale im Westen ist und durch den geplanten Rückbau der Fürstenrieder Straße bzw. der Schaffung einer Tram-Tangentiale noch mehr belastet werden wird.

=> dass die Gemeinde Gräfelfing eine neue Autobahnausfahrt östlich des Industriegebiets beschlossen hat und es Sinn machen würde, zukünftig den tangentialen Verkehrsstrom südwestlich über die Butenandtstraße um das Klinikum herumzuleiten und an der neuen U-Bahnendstation ein großes Parkhaus zu bauen.

=> weitere schwerwiegende Fehler sind die Nichtberücksichtigung

- des Bevölkerungswachstums in der Region (vgl. Machbarkeitsstudie 25%)
- der Konzentration von schwersten Fällen in Großhadern
- der Verlagerung nach der Behandlung zu KH mit niedrigerem Status und damit der noch kürzeren Verweildauer als üblich,

denn all das erhöht das Verkehrsaufkommen zum Klinikum. Statt mit Bettenkapazitäten muss mit Patienten gerechnet werden.

Es ist unverständlich, dass ein riesiges Klinikum wie der Campus Großhadern nicht **zwei weitgehend gleichwertige Zufahrten** haben soll - und dies von einem Verkehrsgutachten nicht gefordert wird! Dazukommen sollte eine für die

LMU-Forschungsgebäude.

**Gleichwertig heißt hier:** ähnlich gut ausgebaut, mit einem Leitsystem für optimale Anfahrten für Rettungs-, Besucher- und Lieferverkehr und mit beidseitigen Verbindungen zu den Parkmöglichkeiten.

Die Butenandtstraße ab Würmtalstraße bietet sich hier an, in Verbindung mit der kommenden neuen Autobahnausfahrt von Gräfelfing wäre das sogar eine 'Express-Zufahrt'.

Dies ist schon aus Sicherheitsgründen sinnvoll und wichtig. Ein LKW- oder Busunfall mit querstehendem Fahrzeug auf der Kreuzung Sauerbruch-/Marchioninistraße würde erst mal den Verkehr vom und zum Klinikum lahmlegen. (Die Nutzung der beschränkten Busspur am Lebscheplatz ist da nur ein schwacher Ausweg.)

**Bitte schauen Sie daher genauer hin, überprüfen Sie die Angaben des Klinikums im Detail und setzen Sie sich für die Bürger Großhaderns und ganz Münchens ein.** Das Klinikum ist zwar ein wichtiger Bestandteil Großhaderns und der Stadt, darf aber nicht ganz alleine und ohne Bürgerbeteiligung gegen die Interessen der Stadtbewohner seine – z.T. undurchsichtigen – Interessen rücksichtslos durchsetzen. Auch die Informationsveranstaltung am 28.3.2019, der Sie am 27.3.2019 zustimmen, wird nur auf unsere Initiative hin abgehalten!

Wenn die Stadt München im Rahmen ihrer Verkehrsplanungen zur 'Modellstadt München' der Meinung ist, dass man den Landkreisen München und Starnberg ein Park&Ride-Parkhaus spendieren sollte, während die Gemeinde Martinsried für die Verlängerung der U-Bahn ganze 150 Parkplätze geplant hat, dann sollte dies getrennt von den Patienten, Mitarbeitern und Besuchern des Klinikums errichtet werden.

**Bitte lassen Sie unabhängige Gutachten einholen**

4. Falls eine **Ausnahme oder Befreiung von dem bestehenden Bebauungsplan** beantragt ist, weisen wir jetzt schon darauf hin:

**4.1. § 31 Abs. 1 BauGB: Eine Ausnahme von der geschlossenen Bauweise darf nicht zugelassen werden, egal wie groß das Parkhaus letztendlich wird**

Im Bebauungsplan 17a, b § 1 Abs. 4 vom 22.09.1967 ist festgelegt:



„Im Sondergebiet gilt geschlossene Bauweise. Die Baugenehmigungsbehörde kann gemäß § 31 Abs. 1 BauBG offene Bauweise zulassen, wenn städtebauliche Gründe dies rechtfertigen und öffentliche Gründe nicht entgegenstehen.“

Es ist eine sog. Parkbatterie geplant, d.h. die billigste, lauteste und emissionsreichste Bauweise, jedenfalls aber aus Kostengründen ein Parkhaus in offener Bauweise. Bereits durch den geplanten Dachlandeplatz für Hubschrauber nur ca. 200 m entfernt, ist die Umgebung extrem durch Lärm- und Schadstoffemissionen belastet, was jedes zumutbare Maß überschreitet. Nachbarn würden wegen der offenen Bauweise jede Unterhaltung, jedes Türenzuschlagen, jedes Hupen, Anfahren, jedes Motoranlassen und bei Metallbauweise überhaupt jede Bewegung hören. Noch schlimmer wäre es, wenn die Ein- und Ausfahrt über die Feodor-Lynen-Straße erfolgen würde, da dann auch noch der Schrankenverkehr mit Rückstau eine zusätzliche Belastung darstellen würde.

Hinzu kommt die enorme Zunahme des Parkverkehrs durch das geplante Riesenparkhaus. Es ist ureigenste Aufgabe der Stadt, ihre Bewohner insoweit zu schützen. Hier ist dies einfach dadurch möglich, dass eine offene Bauweise nicht zugelassen wird. Bei den Gesamtkosten des Bauvorhabens fallen die Kosten für eine geschlossene Bauweise mit ordentlicher Abluftreinigung nicht ins Gewicht. Zu tragen wären sie vom Freistaat. Es ist im Rahmen einer pflichtgemäßen Ermessensentscheidung nicht zu verantworten, dass zugunsten des Freistaats die Emissionslasten nur den Anwohnern, Bürgern der Stadt München, auferlegt werden.

Städtebauliche Gründe, die eine offene Bauweise rechtfertigen würden, sind nicht ersichtlich.

**4.2. Befreiungen von Festsetzungen des Bebauungsplans dürfen nicht erfolgen, da Grundzüge der Planung berührt werden, keine Gründe des Gemeinwohls die Befreiung erfordern, die Abweichung städtebaulich nicht vertretbar ist, die Durchführung des Bebauungsplans offenbar zu einer nicht beabsichtigten Härte führen würde, keine entsprechenden öffentlichen Belange bestehen und die Würdigung nachbarlicher Belange sie verbieten.**

4.2.1 Teile des Riesenparkhauses sollen auf Grund zum „Filser“-Hochhaus hin errichtet werden, das nicht zum Bebauungsplan und zum Sondergebiet gehört. Westlich dieses Hochhauses sind Ausgleichsflächen für dieses Hochhaus.

Vor der Haseneystraße wurde nach Klagen der Anwohner damals ein 15m breiter Streifen der Baum- und Strauchanpflanzung wegen der Abschirmung **ausdrücklich als erforderlich** angesehen, d.h. bis zur jetzigen Straße hin. Wenn man die Pläne des Klinikums/Bauverwaltung ansieht, soll dieser ohne ausreichenden Grund für Sickergruben geopfert werden, für die genug anderes Klinikgelände zur Verfügung steht.

4.2.2 Des Weiteren würde eine grundsätzliche Änderung des Teils Nord2 schlichtweg durch die Größe des Bauvorhabens eintreten. Offensichtlich sollte ganz bewusst nur ein Bauvorhaben im geringen Volumen und in geringer Höhe zulässig sein, weil das Gebiet bereits von 2 Hochhäusern („Filser“ und Schwesternwohnheim) umgeben ist. Daneben findet sich ein reines Wohngebiet. Der enge Rahmen für Befreiungsmöglichkeiten würde somit gesprengt.

4.2.3 Gründe des Gemeinwohls sind nicht ersichtlich. Wie bereits dargelegt, reicht ein Parkhaus in den Vorgaben des Bebauungsplans völlig aus. Ein größerer Bedarf besteht an dieser Stelle schlichtweg nicht. Tatsächlich würde das öffentliche Interesse eklatant verletzt werden, denn dieses besteht nicht in einer Förderung des Individualverkehrs! Das Parkhaus würde in unmittelbarer Nähe zu einer U-Bahnstation errichtet. Interesse der Stadt und damit öffentliches Interesse müsste es sein, aus welchen Gründen auch immer Anreisende zu einer Benutzung der U-Bahn zu bewegen.

**Ein über das bestehende Baurecht hinausgehendes Parkhaus ist also aus Gründen des Allgemeinwohls nicht erforderlich, sondern muss aus Gründen des Allgemeinwohls verhindert werden.** Vernünftiger wäre es, Parkplätze dort einzurichten, wo sie tatsächlich gebraucht werden, also auch im Süden und im Westen des Klinikgeländes.

4.2.4 Ein größeres Parkhaus und damit eine Befreiung wäre städtebaulich nicht vertretbar. Hier verweisen wir einerseits auf unsere Ausführungen zum Verkehrsaufkommen, das das Verkehrsgutachten wesentlich unterschätzt hat, andererseits besteht Bedarf für Standplätze ganz offensichtlich an anderen Stellen des Klinikgeländes, wie oben ausführlich dargestellt.

4.2.5 Die Durchführung des Bebauungsplans führt keinesfalls zu einer nicht beabsichtigten Härte. Das Klinikum plant eine starke Konzentration von Gebäuden im Norden, aber einen riesigen Patientengarten im Süden, der allerdings von den Patienten nicht erreicht werden kann, weil Kranken und Verletzten ein Fußmarsch von mindestens 500 m durch eine Bau- und Abrissstelle nicht zugemutet werden kann. Platz hat das Klinikum also ausreichend. Es müsste ihn nur sinnvoller nutzen.

4.2.6 Zu nachbarlichen Belangen verweisen wir vollinhaltlich auf die Ausführungen zu 1. Anführen möchten wir hier noch, dass wir unser Eigentum im Wissen über den gegenwärtigen Bebauungsplan erworben haben. Es war daher auch für die Zukunft damit zu rechnen, dass die nachbarliche Wohnbebauung den Charakter des reinen Wohngebiets behält und nicht plötzlich durch die Errichtung eines – wie zur Zeit geplanten – **4x so großen** Parkhauses mit Lärm, Schadstoffen und Verschattung verliert.

**Falls also ein entsprechender Antrag vorliegen sollte oder erst eingereicht wird, ist ihm nicht stattzugeben. Um zu den evtl. Befreiungsgründen Stellung nehmen zu können, wird um zeitnahe Übermittlung gebeten. Wir gehen aber derzeit davon aus, dass ein entsprechender Antrag noch nicht gestellt wurde, da wir von dem für den Bebauungsplan zuständigen Referat die Auskunft erhalten haben, dass nichts derartiges anliegt und ein Antrag auf Bebauungsplanänderung abgewiesen worden war.**

Im Weiteren ist die derzeitige Planung **grafisch dargestellt** und beispielhaft eine **Alternative entsprechend den Ausführungen** aufgezeigt.

In der baulichen Gesamtkonzeption des Unternehmens Heinle, Wischer und Partner, Freie Architekten, vom Februar 2018, Anlage 03 Machbarkeitsstudie HWP, ist auf Seite 28, Abb. 1.3d eine funktionelle Ordnung als Vorzugsvariante dargestellt (hier Bild 1).

Diese sieht eine Konzentration der Einrichtungen entlang der Marchioninistraße vor. Diese Straße ist gleichzeitig die Zufahrtsstraße zur Notaufnahme. Auch die Parkplätze sollen sich hauptsächlich hier mit der Erweiterung des bestehenden Parkplatzes konzentrieren. Andere Parkmöglichkeiten sollen erheblich reduziert werden (siehe Bild 3).

Es gibt jedoch 3 Zufahrtsstraßen zum Klinikum. Der Westzugang über die Butenandtstraße als auch der Zugang im Süden über den Max-Lebsche-Platz werden in der Planung nicht berücksichtigt. Die Ansiedlung des In-Vitro Zentrums und eines Parkhauses (derzeit Parkplatz P14, Bild 3) neben dem Versorgungszentrum an der Straße im Osten des Klinikums würden die Marchioninistraße bedeutend entlasten.

Ein Parkhaus im Westen im Anschluss an das OPZ würde den Zugang zum Klinikum über den Westen erlauben und zugleich die Möglichkeit eines Durchgangs für den Hubschrauberlandeplatz im Westen des Klinikums ermöglichen bzw. sofern tatsächlich notwendig, einen Dachlandeplatz mit direktem Zugang zum OPZ zulassen.

Ein Parkhaus im Süden ist auf jeden Fall erforderlich, da Eltern mit Kindern nicht die geplanten langen Wege zugemutet werden können. In den folgenden Abbildungen ist noch der ursprünglich geplante Standort des Eltern-Kind-Zentrums (Neues Haunersche) dargestellt. Er ist mittlerweile ganz nach Westen anstelle des Parkplatzes P7 verlegt worden.

Im Sinne einer optimalen Patientenversorgung kann eine hochgradige Verdichtung langfristig nicht sinnvoll sein. Auf dem Klinikgelände mit seinen 3 Zufahrtsstraßen und bestehenden Flächen ist eine Entzerrung der Verkehrswege ohne Kompromisse möglich, wie in Bild 2 mit roten Kreisen dargestellt.

In der Übersicht zu den Parkplätzen am Klinikum, erstellt durch die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtentwicklungsplanung (Bild 3) ist die derzeit geplante Verdichtung der Parkplätze auf den Zugang über die Marchioninistraße anschaulich demonstriert.



Abb. 1.3d: Funktionelle Ordnung: Vorzugsvariante

### Bild 1

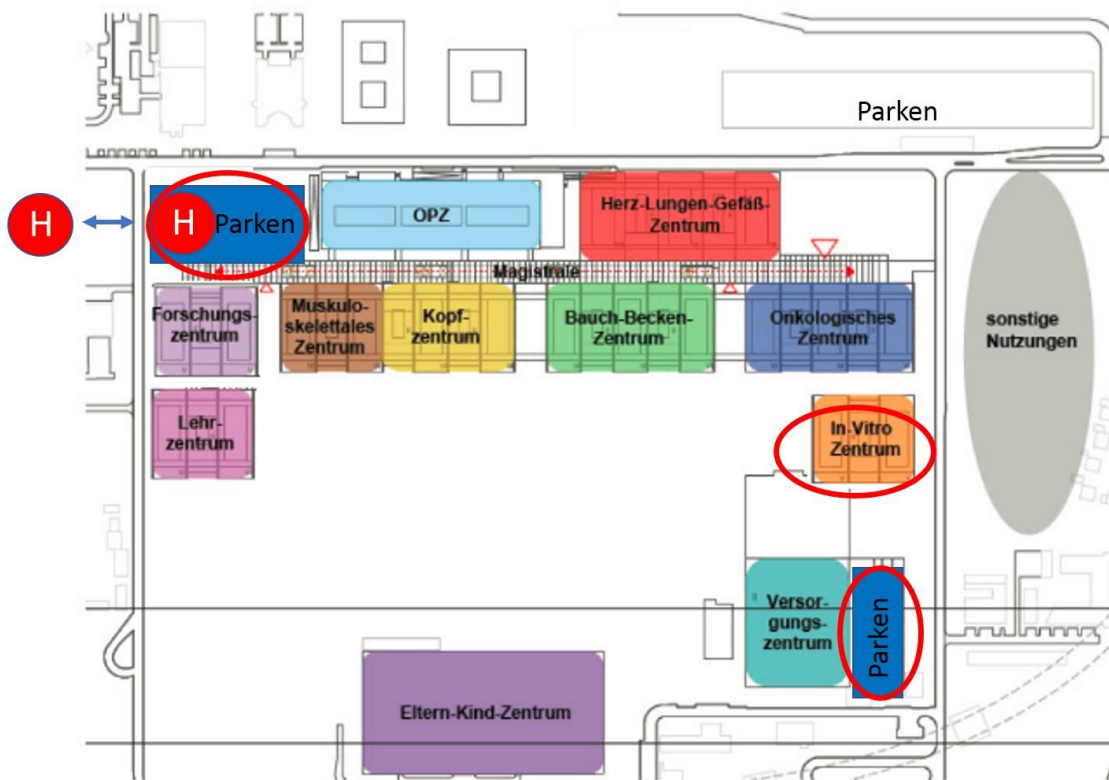
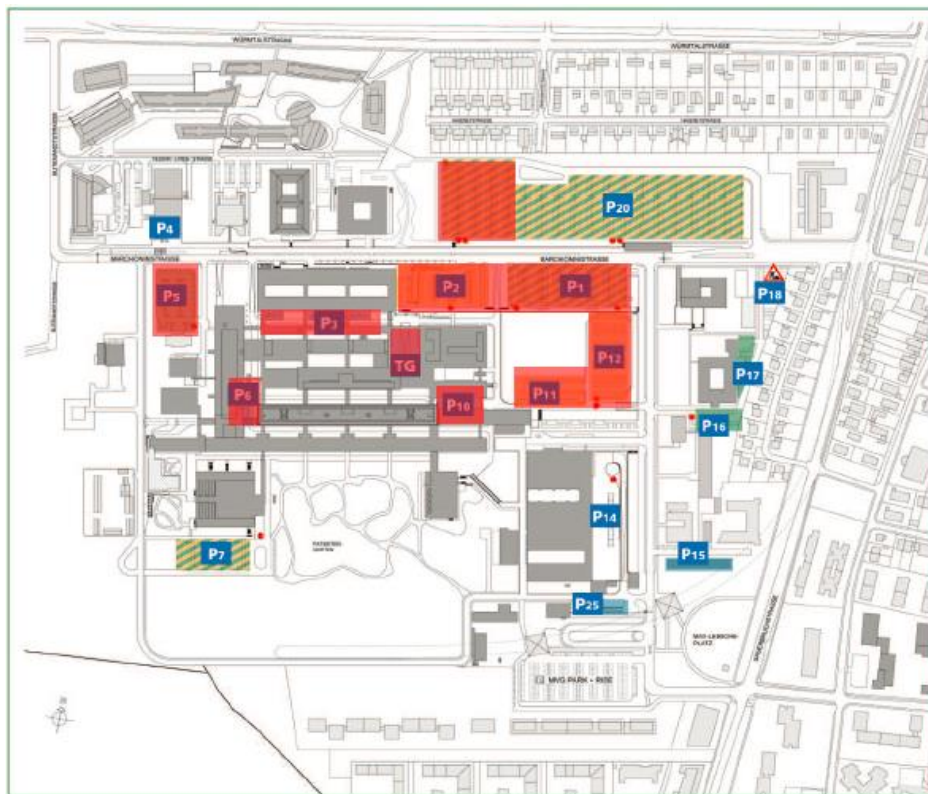


Abb. 1.3d: Funktionelle Ordnung: Vorzugsvariante

### Bild 2



**P** Parkplätze

- Standort Kassensautomat
- Patienten/Besucher/Mitarbeiter
- Mitarbeiter
- Patienten/Besucher
- Dauermieter

<b>P1</b>	Patient/Besucher und Mitarbeiter
<b>P2</b>	Patienten/Besucher
<b>P3</b>	Anlieferzone (30 Min.) und Mitarb. (Mietparkplätze)
<b>P4</b>	Mitarbeiter (Mietparkplätze)
<b>P5</b>	Mitarbeiter
<b>P6</b>	Mitarbeiter (Mietparkplätze)
<b>P7</b>	Patient/Besucher und Mitarbeiter
<b>P10</b>	Mitarbeiter und Ladengeschäfte (Mietparkplätze)
<b>P11</b>	Patient/Besucher
<b>P12</b>	Patient/Besucher
<b>P14</b>	Anlieferzone und Servicefahrzeuge
<b>P15</b>	Mitarbeiter (Mietparkplätze)
<b>P16</b>	Mitarbeiter
<b>P17</b>	Mitarbeiter
<b>P18</b>	Mitarbeiter (z. Zt. Baustelle bis 2016)
<b>P20</b>	Patient/Besucher und Mitarbeiter
<b>P25</b>	Mitarbeiter (Mietparkplätze)
<b>TG</b>	Mitarbeiter (Mietparkplätze)

In der Gesamtplanung als Bauflächen vorgesehene bisherige Parkflächen

Gen. Stadtplan-Büro AG  
Südwallstr. 9  
10245 Berlin

Bild 3