

Telefon 233 – 2 20 28
233 – 2 31 95
233 – 2 16 94
Telefax 233 – 2 42 17

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN HA II/43 P
PLAN HA II/543
PLAN HA II/40 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1955
Colmdorfstraße (östlich),
Bahnlinie München – Buchloe (südlich),
Pretzfelder Straße (nördlich)
(Teiländerung des Beb.Pl. Nr. 67 d)**

- a) **Satzungsbeschluss**
- b) **Ablehnung des jetzigen Bebauungsplan-
entwurfs Nr. 1955 Colmdorfstraße
Empfehlung Nr. 02-08/ E 00758 der Bürger-
versammlung des 22. Stadtbezirkes (Aubing -
Lochhausen - Langwied) am 02.07.2007**

Stadtbezirk 22 – Aubing - Lochhausen - Langwied

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 11407

Anlagen

1. Übersichtsplan, M = 1:5.000
2. Verkleinerung des Bebauungsplanes Nr. 1955 (ohne Maßstab)
3. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00758
4. Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 vom 27.09.2007
5. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.01.2008 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

A) Satzungsbeschluss

Wie nachstehender Entwurf des Satzungstextes und Begründung (Seite 31 ff.).

Der Bebauungsplan wurde vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 27.06.2007 gebilligt und vom 29.08.2007 mit 01.10.2007 gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) öffentlich ausgelegt. Dabei wurden folgende Äußerungen vorgebracht:

1. Gesamtsituation in Aubing/ Neuaubing

Wenngleich es hier um eine konkrete Einzelplanung ginge, trage vor allem auch die unbefriedigende Gesamtsituation in Aubing/ Neuaubing ganz wesentlich zu einer negativen Einschätzung bei. Eingebettet in privilegierte Stadtteile und Randgemeinden, wie Obermenzing, Gräfelfing und künftig wohl auch Freiham, werde das **ohnehin mit sozialen Brennpunkten** und einer trotz neuer Westumgehung verkehrlich extrem belastete Aubing aktuell mit einer **Vielzahl zusätzlicher Projekte und Probleme** überhäuft (z.B. Flughafen

Unterpfaffenhofen, Metro-Verlagerung ins Gleisdreieck und Neuansiedlung der Spatenbrauerei in Langwied). Über einige andere Stadtteile hingegen werde das Füllhorn des Wohlwollens ausgeschüttet. Auch bei diesen Projekten sei, wie bei der vorliegenden Planung, die Betroffenenbeteiligung nur Makulatur, alles stehe bereits von vorneherein fest.

Stellungnahme:

Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist eine konkrete Planung, nämlich die zweier Reiner Wohngebiete (WR) einschließlich der hierfür erforderlichen sozialen Infrastruktur sowie Grün- und Straßenverkehrsflächen.

Zur Gesamtsituation bzw. den weiteren angesprochenen, in Planung befindlichen Projekten im Stadtbezirk 22 (Aubing – Lochhausen – Langwied) bzw. deren Auswirkungen kann im vorliegenden Verfahren keine Aussage getroffen werden, letztere sind Gegenstand eigener behördlicher Verfahren.

Die Ansicht, dass es sich bei der vorliegenden Planung von Reinen Wohngebieten um eine „problematische“ Planung handle, kann seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung jedenfalls nicht geteilt werden. Als problematisch kann allenfalls die bisherige Situation einer direkten Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe angesehen werden. Diese soll nun durch die Planung entschärft werden.

Hinsichtlich der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung im vorliegenden Bebauungsplanverfahren, und nur zu dieser kann hier Stellung genommen werden, darf auf die Ausführungen unter Ziff. 6.2 hingewiesen werden.

2. Planungskonzept

2.1 Art und Maß der Nutzung

Einerseits wurde von einzelnen Bürgerinnen und Bürgern die Umnutzung von Gewerbe in Wohnen ausdrücklich begrüßt. Nach entsprechender Entwicklung des westlich gelegenen Telekom-Areals könne ein durchaus ansehnliches Reines Wohngebiet entstehen. Es wurde jedoch auch die Befürchtung geäußert, dass eine weitere deutliche Verschlechterung der Situation eintreten würde, falls später westlich der Colmdorfstraße eine ähnlich dichte und massive Bebauung entstehen sollte.

Andererseits wurde bezweifelt, dass entsprechender Wohnraumbedarf vorhanden sei. Derzeit bestehe keine unmittelbare Wohnungsnot, aufgrund gestiegener Ansprüche der Bewohner würden daher eher hochwertige Wohnungen benötigt. Außerdem entstehe in Freiham ein Wohngebiet für bis zu 20.000 Einwohner und erste Wohnungen dort würden schon nächstes Jahr fertiggestellt.

Die nunmehrige Eigentümerin habe das Grundstück bereits 2002 übernommen, mit dem Ziel, Baurecht für eine Wohnbebauung zu entwickeln. Damals sei eine sehr angepasste, vernünftig erscheinende Bebauung, vorwiegend mit Reihenhäusern, beabsichtigt gewesen. Stattdessen habe man nun offensichtlich die Eigentümerin bzw. den oder die künftigen Bauträger zu der jetzigen Mammut-Bebauung gedrängt, um einen fraglichen, „bezahlbaren“ Wohnungsbedarf abzudecken.

Die Bebauung sei zu dicht und massiv. Das Baurecht mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,12 sei im Vergleich zur umgebenden Kleinhausbebauung relativ hoch. Ein zwar theoretisch möglicher, teilweiser Verzicht des Bauträgers auf Ausnutzung seines Baurechtes, wie im Billigungsbeschluss erwähnt, sei unrealistisch.

Die Siedlungsdichte sei im Planungsgebiet um 70 % höher als im Neubaugebiet Freiham Nord. Gefordert werde, diese um mindestens 70 % zu reduzieren.

Die Bebauung komme nur den wirtschaftlichen Interessen der Bauherren und den Interessen der Landeshauptstadt München an der Deckung des Wohnraumbedarfs entgegen und sei sozial unverträglich. Mit dem vorgesehenen Plattenbau-Riegel zur Bahn und einer dichten, kaum weniger hohen Bebauung zur Bestandsbebauung hin werde ein weiterer sozialer Brennpunkt bzw. ein Wohngetto wie an der Wiesentfeller Straße geschaffen. Durch die Eingrenzung des Planungsgebietes von allen Seiten (Bahnlinie im Norden, „frustrierte“ Hausbesitzer im Süden, Lärmschutzwall im Westen) blieben Integration und Nachbarschaft auf der Strecke.

Stellungnahme:

Der Wohnraumbedarf in München ist seit Jahren unverändert hoch, so dass es auch weiterhin bei der Zielsetzung des Aufstellungsbeschlusses vom 23.06.2004 bleibt, im Planungsgebiet Wohnungen auszuweisen.

Das westlich angrenzende Telekom-Gelände ist nicht Gegenstand der Planung. Im Falle einer Überplanung dieses Bereiches wird zu gegebener Zeit ein gesondertes Bauleitplanverfahren durchgeführt werden.

Zwar sollen im Bereich Freiham Süd (südlich der Bodenseestraße) bereits demnächst erste Wohnungsbauprojekte entstehen. Es handelt sich zunächst aber nur um eine relativ geringe Anzahl von Wohnungen (ca. 120 Wohneinheiten) in den dortigen Kerngebieten. Der eigentliche Siedlungsschwerpunkt in Freiham Nord (nördlich der Bodenseestraße) mit rd. 18.000 - 20.000 Einwohnern soll jedoch erst sukzessive innerhalb von voraussichtlich etwa 30 Jahren entwickelt werden. Erste Wohnungsfertigstellungen dort sind frühestens 2012 zu erwarten.

Gerade durch die Regelungen der Sozialgerechten Bodennutzung ist eine Mischung aus freiem und gefördertem Miet- und Eigentumswohnungsbau sichergestellt, um verschiedenen Ansprüchen an Wohnraum gerecht zu werden und einseitige Wohnstrukturen zu vermeiden (vgl. hierzu auch bereits Buchst. A Ziff. 7 des Vortrages im Billigungsbeschluss).

Bzgl. des städtebaulichen Konzeptes darf auf die Ausführungen unter Buchst. A Ziff. 1.2 des Vortrags im Billigungsbeschluss verwiesen werden.

Das Maß der Nutzung ist insbesondere im Hinblick auf die gute Erschließung durch den ÖPNV und den durch die Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 angestrebten Lärmschutz angemessen. Zur Geschossflächenzahl im Einzelnen darf auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2 verwiesen werden. Die Höhenentwicklung im Reinen Wohngebiet WR 1 und WR 2 unterscheidet sich dabei insoweit, als im Hinblick auf den gewünschten Übergang zur Bestandsbebauung bewusst eine entsprechende Abstufung vorgesehen wurde.

Die geplanten Dichten in Freiham Nord liegen bei etwa 1,0 – 1,1 GFZ und entsprechen damit nahezu der durchschnittlichen GFZ im Planungsgebiet von 1,12 GFZ.

Würde im gesamten Planungsgebiet ausschließlich Reihen- und Einfamilienhausbebauung festgesetzt, wäre der jetzt erreichte Lärmschutz gegenüber der Bahnlinie nicht gewährleistet. Bei der Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 1 handelt es sich jedoch vom Maß der Nutzung her bereits um eine reihenhausähnliche Bebauung.

Aus Sicht der Landeshauptstadt München sind die verschiedenen Interessen gerecht abgewogen, eine unzumutbare Benachteiligung insbesondere der umliegenden Anwohner ist nicht erkennbar.

2.2 Vergleich mit anderen Planungen

Auch zeigten verschiedene Planungen der Landeshauptstadt München an manchen anderen Standorten im Vergleich eine wesentlich weniger dichte und massive Bebauung. So weist z.B. im 13. Stadtbezirk Bogenhausen zwischen der Oberföhringer-, Effner- und Lohengrinstraße der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1957 im Durchschnitt nur eine

GFZ von 0,76 aus (Colmdorfstraße im Durchschnitt eine GFZ von 1,12) und liege damit deutlich unter der zulässigen GFZ von 1,20. Man fordere, im Bebauungsgebiet Colmdorfstraße dieselbe GFZ anzuwenden wie im Bebauungsplan Nr. 1957 in Bogenhausen.

Stellungnahme:

Da kein Stadtbezirk und kein Planungsgebiet mit einem anderen tatsächlich vergleichbar ist, wäre es im Sinne einer gerechten Abwägung nicht angemessen, einheitliche „Durchschnittswerte“ für Planungsgebiete festzulegen. Vielmehr lässt § 17 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) hinsichtlich des Maßes der Nutzung in den verschiedenen Gebietskategorien bewusst gewisse Spielräume zu. In Reinen Wohngebieten liegt die zulässige Obergrenze für die Geschossflächenzahl (GFZ) bei 1,2. Diese ist in der vorliegenden Planung im Durchschnitt mit 1,12 eingehalten. Die geringfügige Überschreitung im Reinen Wohngebiet WR 2 von 1,31 kann auf Grundlage des § 17 Abs. 2 BauNVO begründet werden und ist demnach ebenfalls zulässig. Damit wird insbesondere auch der Lagegunst einer unmittelbaren Nähe zur S-Bahn-Station Rechnung getragen.

2.3 Anwendung baurechtlicher Vorschriften

Fraglich sei auch die Anwendung der baurechtlichen Vorschriften. Teils sei die Bayerische Bauordnung (BayBO) zugunsten des Bauträgers bis an die Grenzen ausgereizt und in manchen Fällen nicht eingehalten worden, soziale Belange und das Umfeld seien dabei unberücksichtigt geblieben. In anderen Fällen hingegen sei sie wiederum zwingend angewandt worden, obwohl man hätte Abweichungen zulassen können. Die Abstandsflächen, Freiflächen und die GFZ im Reinen Wohngebiet WR 2 seien nicht eingehalten worden. Eine Vermischung der GFZ der Reinen Wohngebiete WR 1 und WR 2 werde abgelehnt. Die Grenzen der BayBO sollten nur dann ausgenützt werden, wenn das Bebauungsgebiet vierseitig erschlossen werden könne, die Nachbarbebauung davon nicht beeinträchtigt werde und dem sozialen Umfeld Rechnung getragen werde. Dies alles sei hier nicht erfolgt.

Stellungnahme:

Verstöße gegen die Bayerische Bauordnung sowie andere einschlägige baurechtliche Vorschriften, wie z.B. die Baunutzungsverordnung (BauNVO), sind nicht erkennbar. Vielmehr bewegen sich die getroffenen planungsrechtlichen Festsetzungen im Rahmen des gesetzlich Zulässigen.

Bei der vorliegenden Planung sind die Abstandsflächen nach BayBO grundsätzlich einzuhalten. Abstandsflächenverkürzungen durch Bebauungsplan, die im Übrigen durch die BayBO ausdrücklich zugelassen werden, sind nur in den in § 11 Abs. 1 - 3 der Satzung genannten Fällen zulässig (s. hierzu auch Ziff. 4.8 der Begründung zum Bebauungsplan).

Zwar besteht auf den Wohnbaugrundstücken im Reinen Wohngebiet WR 2 ein Freiflächendefizit, dieses wird jedoch durch die Anlage von intensiv begrünten und zum Aufenthalt geeigneten Dachterrassen ausgeglichen (vgl. Ziff. 6.3.1.5 der Begründung zum Bebauungsplan).

Hinsichtlich der GFZ im Reinen Wohngebiet WR 2 darf auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2 verwiesen werden.

Die durchschnittliche GFZ von 1,12 in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2, die als eine einheitliche Planung zu sehen sind, entspricht den Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO. Die Unterteilung in ein Reines Wohngebiet WR 1 und WR 2 geschah aus rein festsetzungstechnischen Erwägungen heraus, regelt jedoch inhaltlich den gleichen, beide Gebiete umfassenden Planungsentwurf.

Sachliche bzw. rechtliche Gründe, weshalb eine Ausnützung der Grenzen der BayBO nur bei Vorliegen der o.g. Voraussetzungen (vierseitige Erschließung etc.) möglich sein soll,

sind nicht erkennbar. Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Nachbarbebauung ist jedenfalls aus Sicht der Landeshauptstadt München nicht gegeben.

2.4 Orts- und Landschaftsbild, Abgrenzung von Alt- und Neuaubing

Im Billigungsbeschluss sei ausgeführt worden, dass durch den 6-geschossigen Gebäudeabschluss keine Beeinträchtigung des Ortsbildes bestehe und auch einschlägige Fachdienststellen, wie das Landesamt für Denkmalpflege oder der Heimatpfleger, keine Bedenken geäußert hätten. Ungeachtet dessen, dass sich wohl kaum ein Mitarbeiter dieser Stellen vor Ort begeben haben werde, erscheine deren Meinung auch verzichtbar und von wenig Bedeutung. Zustimmungen habe man sicher auch bei den monotonen, wenig einfallreichen Objekten und Projekten am Arnulfpark und auf dem Messegelände problemlos erhalten. Maßgebend seien vielmehr die Belange der betroffenen Aubinger Bürgerinnen und Bürger. Die Bürgerinitiative „Gelbe Zettel“ (s. Ziff. 6.3) sollte insoweit ein deutliches Zeichen sein und zu einem Überdenken der bisherigen Entscheidungen führen.

Die Bedeutsamkeit der Sichtachse zwischen dem romanischen Turm der gotisch-barocken Pfarrkirche St. Quirin und dem Aubinger Wasserturm sei nicht erkannt worden. Von der Einhausung der BAB A 99 (Nähe Gilchinger Straße) könne man unschwer erkennen, wie maßstabsprengend das Hochregallager des westlich liegenden Gewerbegebietes in die Silhouette seiner hochempfindlichen Umgebung eingreife. Die Rücksichtnahme auf wichtige Sichtbeziehungen im Stadtgebiet sei jahrzehntelange Tradition des Münchner Städtebaus. Um so mehr verwundere es, dass mit Schaffung dieser 180 m langen und bis zu 6-geschossigen Sichtbarriere zwischen den unstrittigen Wahrzeichen Alt- und Neuaubings, mit der sehr wohl und unwiederbringlich in das Orts- und Landschaftsbild eingegriffen werde, dieser Grundsatz aufgegeben werden solle. Bevor baurechtliche Tatsachen geschaffen würden, solle eine Sichtfeldstudie oder wenigstens ein in der Längenausdehnung verkürzter Geländeschnitt durch die Sichtachse angefertigt werden, der die Situation allgemein nachvollziehbar darstelle.

Es verstehe sich von selbst, dass eine Anwendung der Eingriffsregelung ausschließlich nach dem Kriterium der Flächenversiegelung bei einem Eingriff, der höhenbedingt in das Landschafts- bzw. Ortsbild eingreife, nicht den Vorgaben des Naturschutzgesetzes entspreche. Hier sei in jedem Fall eine Anwendung der Eingriffsregelung notwendig, ansonsten könne man das Schutzgut Orts- bzw. Landschaftsbild künftig bei der Analyse getrost weglassen, was vom Gesetzgeber so definitiv nicht gewollt sei.

Auch bzgl. der Abgrenzung der beiden Teile Aubings könnten die Bedenken nicht ausgeräumt werden. Man könne sich nicht des Eindrucks erwehren, dass das eher ungeliebte Neuaubing eine nachrangige Wertschätzung genieße. Bausünden dieser Art würde man sich in Altaubing sicher nicht aufs Auge drücken lassen. Wünschenswert wären mehr Gleichbehandlung und ein übergreifendes Denken ohne parteipolitische Erwägungen.

Stellungnahme:

Bei den genannten Fachdienststellen (Landesamt für Denkmalpflege, Heimatpfleger) handelt es sich um sog. Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Verfahren nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB bei der Bauleitplanung zur Planung Stellung nehmen. Dabei muss die Stadtplanung als „Herrin“ des Bauleitplanverfahrens grundsätzlich auch auf deren Sachverstand vertrauen können.

Nicht jedes etwas höhere Gebäude bewirkt automatisch eine Beeinträchtigung des Ortsbildes. Das angesprochene Hochregallager ist bereits Bestand und nicht Gegenstand der Planung. Bei dem im Westen des Reinen Wohngebietes WR 2 vorgesehenen Kopfbau mit maximal 6 Geschossen beträgt die Wandhöhe zwischen 11,50 m und 19 m, der überwiegende Teil des Gebäudes im Reinen Wohngebiet WR 2 wird jedoch höchstens 4 Geschosse mit 11,50 m bis 13 m Wandhöhe erreichen. Ob der Kopfbau überhaupt in voller Höhe errichtet werden kann, ist zudem u.a. von der Zustimmung des westlich der Colm-

dorfstraße befindlichen Grundstückseigentümers zur Abstandsflächenübernahme abhängig; eine Abstandsflächenverkürzung durch Bebauungsplan ist hier nicht vorgesehen.

Bei den beiden angesprochenen Gebäuden (Aubinger Wasserturm und Kirche St. Quirin) handelt es sich außerdem um Bauwerke aus baugeschichtlich völlig verschiedenen Epochen, die keinen direkten Bezug zueinander haben, sondern vielmehr eigenständig in den sie umgebenden Siedlungsgebieten stehen. Von einer wichtigen Sichtbeziehung kann daher auch nach Meinung der Unteren Denkmalschutzbehörde nicht ausgegangen werden. Der bis zu sechsgeschossige Kopfbau liegt nicht auf der direkten Verbindungslinie zwischen diesen beiden Gebäuden, diese trifft erst weiter östlich im Bereich der für weiträumige Sichtbeziehungen unmaßgeblichen, bis zu viergeschossigen Bebauung auf das Planungsgebiet. Die Anfertigung einer Sichtfeldstudie bzw. eines Geländeschnittes erübrigen sich demnach, ebenso liegt kein (u.U. auszugleichender) Eingriff in eine bedeutsame Sichtachse vor.

Alt- und Neuaubing werden nicht durch die vorgesehene Bebauung (auch nicht die im Reinen Wohngebiet WR 2), sondern durch die dazwischen verlaufende Bahnlinie voneinander getrennt. Der vorliegende Bebauungsplan leistet vielmehr einen Beitrag dazu, dass die Trennwirkung durch eine Wegeverbindung mit attraktivem Umfeld abgemildert wird.

Tatsache ist, dass nunmehr für das betreffende Areal in Neuaubing Planungsabsichten bestehen, die umgesetzt werden sollen, was aber nicht ausschließt, dass auch einmal nördlich der Bahnlinie in Altaubing ein ähnliches Wohnungsbauprojekt verwirklicht werden könnte.

3. Verkehr und Immissionen

3.1 Verkehr

3.1.1 Verkehr allgemein

Die Ansichten der Landeshauptstadt München zur Verkehrssituation seien konträr zu den Wahrnehmungen und Ansichten der Anwohner.

Das Planungsgebiet sei nur unzureichend durch die Stichstraße der Colmdorfstraße ohne ausreichende Wendemöglichkeit erschlossen.

Die immer wieder zu fraglichen Zeiten vorgenommenen Verkehrszählungen müsse man insgesamt mit Vorbehalt sehen. Sie berücksichtigten außerdem nicht, dass der LKW-Verkehr des Speditionsbetriebes im Gewerbegebiet westlich der Colmdorfstraße zwischenzeitlich eingestellt wurde. Er könne aber, wie immer wieder erwähnt, jederzeit wieder reaktiviert werden.

Die Situation in der schmalen, nicht erweiterbaren, aber dennoch verkehrsreichen Pretzfelder Straße sei unverändert schlecht, v.a. zu den Stoßzeiten. Die Straße sei an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt und könne keinen weiteren Verkehr aufnehmen. Insbesondere die Einmündung zur Limesstraße als Aubinger Hauptdurchgangsstraße, die durch das erforderliche Schutzgitter für Fußgänger noch verengt werde, sei ein ständiger Krisenpunkt. Die Pretzfelder Straße müsse nun zusätzlich weitgehend den zu- und abfließenden Verkehr des Planungsgebietes von einigen hundert Fahrzeugen aufnehmen, wodurch sich die Situation weiter verschärfe.

Erneut kritisiert wurde der Umstand, dass in der Pretzfelder Straße angesichts der vorherrschenden Enge auch noch eine neue Buslinie installiert worden sei.

Erschwerend komme hinzu, dass die Planungen für Freiham noch nicht abgeschlossen seien und die Anwohner - berechtigterweise - mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen rechnen müssten.

Auch wenn, wie im Billigungsbeschluss mehrfach ausgeführt, andere Zuständigkeiten hineinwirkten, müsse man sich mit der verkehrlichen Gesamthematik auseinandersetzen, ein übergreifendes Zusammenwirken mehrerer Referate und anderer Stellen (z.B. der Bahn) müsse im Interesse aller möglich sein. Zum einen gehe es um eine vernünftige und weit-sichtige Straßengestaltung mit passablen Gehwegen (z.B. Pretzfelder Straße, Georg-Böhmer-Straße), aber auch um begleitende Themen, wie z.B. den Wegfall der überflüssigen Buslinie 143 oder die Modernisierung des heruntergekommenen Bahnhofs in Aubing. Gefragt wird, wie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die verkehrliche Problematik lösen wolle.

Stellungnahme:

Da die angesprochenen verkehrlichen Themen bereits im Rahmen des frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB zur Sprache kamen, darf insoweit auf die ausführlichen Darstellungen unter Buchst. A Ziff. 2 im Vortrag zum Billigungsbeschluss sowie Ziff. 2.5.1 und 4.10 der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen werden. Neue Erkenntnisse, die in der Planung zu berücksichtigen wären, haben sich zwischenzeitlich nicht ergeben.

Die Colmdorfstraße ist für das Planungsgebiet ausreichend dimensioniert. Der Wenderadius wurde entsprechende den technischen Vorgaben des Baureferates festgesetzt.

Insbesondere bestehen keinerlei Anhaltspunkte, die zu Zweifeln an der Richtigkeit der verkehrlichen Untersuchungen Anlass geben. Bei der Verkehrszählung im Jahr 2003 war das Telekom-Gelände noch durch eine Spedition genutzt. Damals wurden die Fahrzeuge im Einmündungsbereich Colmdorfstraße/ Pretzfelder Straße gezählt. Die Untersuchungen gehen daher bereits von einer entsprechenden klassischen gewerblichen Nutzung aus.

Hinsichtlich dem Wunsch nach Lösung der verkehrlichen Gesamthematik und dem Zusammenwirken verschiedener Stellen darf auf die Ausführungen unter Ziff. 6.1 verwiesen werden.

3.1.2 Ruhender Verkehr

Die Anzahl der vorgesehenen Parkplätze (1 Stellplatz pro Wohnung) sei bei weitem nicht ausreichend und widerspreche der allgemeinen Lebenserfahrung, was die voll geparkten Straßen in der Umgebung zeigten.

Es sei unverständlich, dass bei einem so großen Baugebiet die Tiefgarageneinfahrt und die Tiefgarage im Reinen Wohngebiet WR 1 selbst unmittelbar an die Grundstücke der

Pretzfelder Straße gelegt worden seien. Dies führe zu einer starken Beeinträchtigung der Anwohner und zu einer Abwertung der betreffenden Grundstücke. Es werde nur darauf geachtet, dass der Bauträger durch die Tiefgarageneinfahrt keine Wohnung verliere. Die Einfahrt der Tiefgarage solle in den Bereich der Grünfläche oder des westlichen Baukörpers gelegt werden; die sich daraus ergebenden zusätzlichen Meter zur Anbindung an die Pretzfelder Straße könnten kein Ablehnungsgrund sein.

Stellungnahme:

Die Anzahl der Stellplätze für Bauvorhaben innerhalb Münchens richtet sich nach dem Stellplatzschlüssel der Landeshauptstadt München (i.d.R. 1 Stellplatz pro Wohneinheit). Hinzuweisen ist auch auf § 12 Abs. 2 BauNVO, wonach in Reinen Wohngebieten Stellplätze nur für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf zulässig sind.

Im Reinen Wohngebiet WR 1 (und auch WR 2) wurde keine genaue Lage der Tiefgaragenzu- und -ausfahrt, sondern ein sog. „Ein- und Ausfahrtsbereich“ festgesetzt, innerhalb dessen sich die Zu- und Ausfahrt befinden muss. Im Reinen Wohngebiet WR 1 liegt dieser im Bereich des südlichen Gebäudeabschlusses des westlichen Baukörpers, jedoch bereits in entsprechendem Abstand (ca. 4 m) zur nächsten Grundstücksgrenze der Bestandsbebauung. Auch bei der gewählten Lösung wird nicht zu vermeiden sein, dass durch das Rampenbauwerk eine Wohnung „verloren“ geht. Die festgesetzte Lage des Ein- und Ausfahrtsbereiches im WR 1 ist aus mehreren Gründen sinnvoll und demnach anderen Lagen vorzuziehen: Durch die unmittelbare Nähe zur Kreuzung der Pretzfelder Straße werden unnötige Verkehrsbewegungen vermieden. Außerdem ist die Colmdorfstraße im Süden noch breiter, während sie sich im Norden verengt und letztlich teilt; dies ist für die Verkehrssicherheit von Vorteil. Eine Zu- und Ausfahrt direkt im Bereich der öffentlichen Grünfläche muss schon aufgrund der gewünschten Bepflanzung mit großen Laubbäumen (vgl. § 17 Abs. 2 der Satzung) abgelehnt werden, ebenso eine evtl. Unterbauung.

Die Realisierung einer Tiefgarage direkt an der südlichen Grenze des Reinen Wohngebietes WR 1 ist nur möglich, wenn nachbarliche Belange nicht beeinträchtigt und öffentliche Interessen dem nicht entgegenstehen.

Da im Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB bereits ähnliche Stellungnahmen abgegeben wurden, wird auf die bisherigen Ausführungen im Billigungsbeschluss unter Buchst. A Ziff. 2.2 verwiesen.

3.2 Immissionen

Während man entlang der Bahntrasse ab Laim bis zur Innenstadt bei Neubebauung Gewerbe als Schall- und Sichtblock an die Gleise setze und die Wohnungen in Abstand dahinter, würden hier in fast schon verachtender Weise eine Unzahl Wohnungen für Menschen offenbar 2. Klasse direkt an eine noch dazu für den Ausbau vorgesehene Gleisroute gesetzt. Die dort untergebrachten (nicht wohnenden) Menschen dienten als Schallschutz. Dies zeige sich bereits daran, in welcher Reihenfolge die Erstellung der einzelnen Baukörper geschehen solle.

Die Planung sei nicht in die Zukunft gerichtet, der viergleisige Ausbau der Bahnstrecke sei mangels eines verbindlichen Verfahrensstands in den Planungen nicht berücksichtigt worden, obwohl das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) darauf hingewiesen habe. Dieses habe in seiner Stellungnahme vom 31.05.2006 „erhebliche Bedenken gegen die vorgesehene Ausweisung als Reines Wohngebiet und die vorgesehene Situierung einer Kindertagesstätte in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke aufgrund der durch die benachbarte Bahnstrecke ausgehenden Emissionen in Form von primärem und sekundärem Luftschall sowie Erschütterungen“ erhoben. Diese Bedenken hätten von der Landeshauptstadt München nicht ausgeräumt werden können und das EBA habe mit Schreiben vom 05.03.2007 seine Bedenken aufrechterhalten (s. Buchst. B Ziff. 1 des Vortrags im Billigungsbeschluss). Allen Bürgerinnen und Bürgern sei bekannt, dass der viergleisige Ausbau erfolgen werde, nur das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verschließe die Augen. Durch den viergleisigen Ausbau der Bahn dürften den Bürgerinnen und Bürgern bzw. Steuerzahler keine Kosten entstehen, z.B. durch weitere Schallschutzmaßnahmen, nur weil man diesen jetzt in den Planungen für das Baugebiet nicht berücksichtigt habe.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führe aus, dass sich die Untersuchungsergebnisse der Schallmessungen auf Prognosen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Jahre 2015 stützen. Es gebe weiterhin zu, dass die Buslinie 143 nicht berücksichtigt worden sei. Obwohl das Gutachten die Belastung der Pretzfelder Straße durch die Bebauung in Freiham und die Buslinie nicht berücksichtige, seien die Lärmpegel für die Anwohner der Pretzfelder Straße zu hoch. Es sei festzustellen, dass das Lärmgutachten auf alle Fälle nicht die Realität abbilden könne.

Als eine Begründung für die massive Bebauung werde von der Landeshauptstadt München die Notwendigkeit einer Riegelbebauung entlang der Bahnlinie als Lärmschutz für die südliche Bebauung angeführt. Es werde jedoch angezweifelt, dass der nötige Lärmschutz gegenüber dem Schienenlärm ausschließlich mittels einer 180 m langen und bis zu 19 m hohen (aber mindestens 11,50 m hohen) bis zu 6-geschossigen Bebauung erzielt werden könne. Von der Landeshauptstadt München werde selbst eingeräumt, dass auch ein anderer Lärmschutz mit gleicher Schallschutzwirkung möglich sei, z.B. ein Lärmschutzwall mit entsprechender Holzkonstruktion und Begrünung. Dies würde jedoch mehr Platz in Anspruch nehmen. Die Ablehnung des alternativ möglichen Schallschutzes verdeutliche die Schiefelage hinsichtlich der Berücksichtigung der Interessen des Bauträges an Gewinnmaximierung einerseits und der Aubinger Bürgerinnen und Bürger an einem sozialverträglichen Wohnungsbau andererseits.

Es werde ausdrücklich begrüßt, dass die Kinder der geplanten Kindertagesstätte künftig vor Schienenlärm geschützt werden sollen. Jedoch werde der Schienenlärm von den Wänden der Lärmschutzbebauung künftig auch auf den erst kürzlich sanierten und erweiterten Kindergarten von St. Quirin nördlich des Planungsgebietes reflektiert. Es sei nicht hinnehmbar, dass die Kinder dieses (ebenfalls höchst schutzwürdigen) Kindergartens künftig eine durch die Schallschutzbebauung verursachte, erheblich höhere Lärmbelastung erfahren sollen. Die möglichen Einwirkungen auf diesen Kindergarten seien anscheinend bislang nicht untersucht, bewertet und den Bürgern mitgeteilt worden.

Es verwundere, dass das Thema Feinstaub im Umweltbericht (Schutzgut Mensch) nicht erwähnt werde. Es könne ja sein, dass selbst in einer ost-west-gerichteten, stadtbedeutsamen Frischluftachse liegend von dem Vorhaben nur geringe Feinstaubemissionen ausgin-

gen. Das Thema solle aber analog zum Lärmschutz wenigstens explizit abgehandelt werden. Es werde um Ermittlung der Bestandssituation und die künftige Feinstaubbelastung durch Bau und Betrieb des Vorhabens gebeten.

Stellungnahme:

Der Immissionsschutz gegenüber der Bahnlinie München – Buchloe wurde ausführlich geprüft und kann im Rahmen der Planung mit entsprechenden Maßnahmen im Bauvollzug gewährleistet werden. Auf die Ausführungen im Billigungsbeschluss (Buchst. A Ziff. 2.4.3) und in der Bebauungsplanbegründung (v.a. Ziff. 4.14 und 6.3.1) wird verwiesen.

Die angesprochene Festsetzung, in welcher Reihenfolge die Planung realisiert werden muss, ist gerade deutlicher Ausdruck dafür, dass für die im Planungsgebiet wohnenden und arbeitenden Menschen von Anfang an effektiver Lärmschutz gewährleistet werden soll.

Ein direkter Vergleich mit der Haupttrasse Laim – Innenstadt (Hauptbahnhof) ist aufgrund der unterschiedlichen Dimension und Anzahl an Fahrbewegungen nicht zielführend. Vielmehr wurde in der Planung konkret auf die vorhandene Bahnstrecke München – Buchloe abgestellt. Im Übrigen wurden bzw. werden an der sog. „Achse Hauptbahnhof – Laim – Pasing“ gerade mehrere größere Wohnungsbauvorhaben verwirklicht (z.B. Arnulfpark).

So wünschenswert es sicher wäre, evtl. Ausbauabsichten der Bahn bereits mit in die Planungen einzubeziehen, scheitert dies hier an deren mangelnder Konkretisierung, selbst wenn das EBA im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB seine früheren Bedenken erneut aufrecht erhalten hat (s. hierzu Ziff. 9). Rein hypothetische Annahmen zu den Bahnvorhaben in der Planung wären abwägungsfehlerhaft. Evtl. zusätzlich notwendiger Schallschutz aufgrund eines Ausbaus der Strecke ist im Rahmen des entsprechenden eisenbahnrechtlichen Verfahrens seitens der Bahn zu gewährleisten.

Wie bereits im Billigungsbeschluss unter Ziff. 2.4.2 des Vortrages erörtert, steht die Buslinie nicht im Zusammenhang mit der Planung; die verkehrliche Anbindung des noch in Planung befindlichen Siedlungsschwerpunktes Freiham (genauer: Freiham Nord) ist in den dortigen, späteren Bauleitplanverfahren zu klären. Erklärtes Ziel ist es hier aber, eine Anbindung über die Pretzfelder Straße zu vermeiden.

Zur Zugrundelegung von Prognosewerten im Lärmschutzgutachten siehe Ziff. 7.

U.U. könnte der erforderliche Lärmschutz auch alternativ, z.B. durch einen Lärmschutzwall, gewährleistet werden (s. u.a. Buchst. A Ziff. 2.4.3 im Vortrag des Billigungsbeschlusses.) Ein Lärmschutzwall würde jedoch bei gleicher Lärmabschirmung einen sehr hohen Platzbedarf benötigen, weshalb der geplanten Lärmschutzbebauung der Vorzug gegeben wird, um das städtebauliche Konzept insgesamt realisieren zu können.

Mögliche Schallreflexionen auf den Kindergarten St. Quirin (Ubostraße 3/5) durch den Gebäuderiegel des Reinen Wohngebietes WR 2 wurden durch einen Schallgutachter geschätzt. Dabei kann es auf der dortigen Freifläche zu Pegelerhöhungen durch Reflexion der Schienenverkehrsgeräusche um ca. 1 dB kommen. Eine Pegelerhöhung dieser Grö-

ßenordnung ist kaum wahrnehmbar und kann somit vernachlässigt werden. Die Bebauungsplanbegründung wurde insoweit ergänzt.

Rechtsgrundlage für die Beurteilung der Feinstaubbelastung ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassene 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte der Schadstoffe in der Luft – 22. BImSchV). Dort sind als Grenzwerte für Feinstaub ein Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für den Tagesmittelwert $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aufgeführt, bei 35 zulässigen Überschreitungen im Jahr.

Als potentielle Quellen für Feinstaub in der Bestandssituation sind zu nennen:

- Der vorhandene Straßenverkehr,
- der Bahnverkehr mit Diesellokomotiven (nur die S-Bahnstrecke ist elektrifiziert). Dabei handelt es sich um eine Belastung von 76 Zügen tags (16 Stunden) und 8 Zügen nachts. Dies entspricht einer durchschnittlichen Belastung von 5 Zügen/ Std. tags und 1 Zug/ Std. nachts,
- die potentielle gewerbliche Nutzung im Planungsgebiet und im westlich angrenzenden Bereich.

Den durch die Planung der Reinen Wohngebiete hinzukommenden Emissionen durch Straßenverkehr (überwiegend PKW-Verkehr) ist der Wegfall der Belastungen durch eine potentielle gewerbliche Nutzung im Planungsgebiet entgegenzusetzen. In der Gesamtbeurteilung ist eine Verschlechterung der Feinstaubbelastung nicht zu erwarten.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Lage am westlichen Stadtrand) ist nach Aussagen des Referates für Gesundheit und Umwelt die Feinstaubbelastung in diesem Gebiet nicht quantifizierbar. Es steht nicht zu erwarten, dass die o.g. Grenzwerte im Planungsgebiet bzw. in dessen Umgebung überschritten werden. Die Belastungen sind als vernachlässigbar einzustufen.

Dass beim Baustellenbetrieb selbst i.d.R. eine erhöhte Staubbelastung auftritt, liegt in der Natur der Sache. Die Baugenehmigungsbehörde (Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV – Lokalbaukommission) gibt daher hierzu regelmäßig ein „Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen“ an die Bauherren heraus, um die Belastung möglichst zu minimieren.

4. Grünordnung

Die öffentliche Grünfläche sei als Erholungsfläche deutlich zu klein vorgesehen. Freitags ab 17 Uhr und am Wochenende falle zwar der Kindergarten als Nutzer der Grünfläche weg, aber gerade an den Wochenenden und in den späten Nachmittagsstunden sei die Kapazität für die Anwohner zu gering, da ja nur die minimale Anzahl an Quadratmetern, die gesetzlich vorgeschrieben sei, eingeplant worden sei. Auch im Bebauungsplan Nr. 1957 (s. Ziff. 2.2) seien großzügige Grün- und Erholungsflächen eingeplant.

Stellungnahme:

Hier darf auf die Ausführungen unter Buchst. A Ziff. 4.3 des Billigungsbeschlusses verwiesen werden. Eine gesetzliche Vorgabe im engeren Sinne gibt es nicht, die Vorgaben der städtischen Richtlinien hierzu werden jedoch eingehalten. Bedingt durch den S-Bahnananschluss kommt für das Planungsgebiet die Leitlinie der Landeshauptstadt München „kompakt-urban-grün“ zum Tragen, d.h. aufgrund der Lagegunst sollen hier Baugebiete mit hoher Dichte, insbesondere mit hohem Wohnanteil, angestrebt werden. Im Hinblick auf die gute Verknüpfung mit der freien Landschaft und den künftigen Freiflächen im geplanten Wohngebiet Freiham ist der vorgesehene Nachweis einer quartiersbezogenen Freifläche ausreichend. Ein Pauschalvergleich mit anderen Planungen ist, wie bereits unter Ziff. 2.2 ausgeführt, nicht zielführend.

5. Flora und Fauna, naturschutzfachlicher Ausgleich

Die unter Buchst. A Ziff. 1.1 im Billigungsbeschluss zitierte Aussage von Bürgern, der Baulagerplatz werde als Schandfleck empfunden, könne nur für die Baulichkeiten als zutreffend bezeichnet werden, nicht jedoch für die vorhandene Vegetation. Die von Birken- und Zitterpappel-Sukzession durchsetzten Reitgrasfluren und nährstoffarmen Brachen würden in München regelmäßig als besonders reizvoll eingestuft und oftmals unter Schutz gestellt.

Im Umweltbericht (Ziff. 6.3.2) werde lediglich auf ein Faunistisches Kurzgutachten verwiesen. Fraglich sei, ob die Vegetation und das mögliche Vorkommen schutzwürdiger Pflanzenarten überhaupt durch eine vegetationskundliche Erhebung untersucht worden seien. Nach Angaben eines Bürgers sei im Planungsgebiet ein Bestand des laut Stadt-ABSP stadtbedeutsamen, gefährdeten (RL Bay 3) und zudem regional seltenen Sanddorns (*Hippophae rhamnoides*) in den nährstoffarmen Brachen des Geländes vorhanden.

Die unter Ziff. 2.5.6 der Bebauungsplanbegründung getroffene Aussage, dass sich im Planungsgebiet selbst keine kartierten Biotope mit schützenswerten Tieren und Pflanzenarten befänden, sei nicht nur irreführend, sondern unrichtig, da mit der Blauflügeligen Ödlandschrecke ja gerade eben eine bedrohte und besonders geschützte Heuschreckenart nachgewiesen worden sei. Hinzu komme nun noch der Bestand des bereits erwähnten Sanddorns.

In der Bebauungsplanbegründung werde ausgeführt, die nächsten Vorkommen der Blauflügeligen Ödlandschrecke lägen zu weit entfernt. Gefragt wird, wie weit entfernt das dem Gutachter zunächst gelegene, bekannte Vorkommen dieser Art sei, welche Mindestdistanzen der Gutachter für die flugfähige Art für gerade noch überbrückbar halte und, falls die Mobilität der Art für zu gering befunden werden sollte, wie sich der Gutachter das Zustandekommen des Vorkommens erkläre.

Die Aussage, es handle sich bei dem vorgefundenen Bestand um einen weit nach Westen vorgeschobenen Außenposten innerstädtischer Populationen ohne Vernetzungs- und Bindegliedfunktion, sei unrichtig. Das Gebiet besitze vielmehr wichtige Trittsteinfunktion für die sich in Ost-West-Richtung bis vor die Innenstadt hinziehenden bahnbegleitenden, trockenwarmen Biotope und diene als letztes vorgeschobenes Bindeglied bzw. letzter Trittstein für die im Westen ankommenden und nord-süd-gerichteten Kiesrohboden- und Trockenbiotope der Einhausung der BAB 99 bzw. ihrer begleitenden Lärmschutzwälle. Diese wichtige Bedeutung im übergeordneten Biotopverbund sei bisher völlig verkannt worden.

Im Hinblick darauf sei es besonders verhängnisvoll, dass im Sinne einer grundsätzlich gebotenen Eingriffsminimierung nicht versucht werde, den Lärmschutz gegen Schienenlärm mittels Lärmschutzwall mit kombinierter Lärmschutzwand zu erzielen und somit Kiesrohbo-den-Böschungen für die Blauflügelige Ödlandschrecke zu schaffen. Zumindest sollten die Besucherparkplätze der Kindertagesstätte, statt sie entlang den Gleisanlagen anzuordnen, dem Gebäuderiegel zugeordnet werden und so auf den freiwerdenden Flächen nun gleis-nahe und gut vernetzte Ersatzlebensräume für die besonders geschützte Heuschreckenart geschaffen werden.

Stellungnahme:

Die Sukzessionsflächen sind direkt mit der derzeitigen Nutzung als Lagerplatz verbunden. Fällt die Nutzung weg, so wandelt sich auch schnell der Charakter des Lebensraums. Der jetzige Zustand ist nicht in der Stadtbiotopkartierung erfasst und von daher auch nicht als schützenswert eingestuft.

Ein Eingriff in vorhandene Vegetationsbestände wäre allgemein üblich über die Eingriffs-/ Ausgleichs-Bilanzierung zu kompensieren. Eine besondere vegetationskundliche Erhebung war hier nicht notwendig, da laut § 1 a Abs. 3 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren (siehe Ziff. 5 und 6.5 der Bebauungsplanbegründung). Über zahlreiche grünordnerische Maßnahmen wie Entsiegelung, Bepflanzung und Begrünung im Planungsgebiet sind die Funktionen des Naturhaushaltes nach wie vor gewährleistet.

Selbst wenn, entgegen dem hier vorliegenden Fall, kein Baurecht vorhanden und demnach ein Ausgleich nachzuweisen gewesen wäre, wären schutzwürdige Arten wie die Blauflügelige Ödlandschrecke und der Sanddorn (von dem tatsächlich ein Exemplar im Planungsgebiet aufgefunden werden konnte, die Begründung wurde entsprechend ergänzt) trotzdem nur über einen entsprechend höheren Kompensationsfaktor in der Eingriffs-/ Ausgleichs-Bilanzierung zu berücksichtigen, d.h. über entsprechend größere Ausgleichsflächen, die - bei Platzmangel im Baugebiet - auch im Ökokonto der Landeshauptstadt München liegen können. Das Faunistische Kurzgutachten diene in erster Linie zur Beurteilung, ob bei Auftreten bestimmter, nach europäischem Recht streng geschützter Tierarten, die hier von den Standortverhältnissen zu erwarten gewesen wären, eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchzuführen ist. Dies war jedoch nicht der Fall.

Die Aussage unter Ziff. 2.5.6 der Bebauungsplanbegründung, „im Planungsgebiet selbst befinden sich keine kartierten Biotope mit schützenswerten Tieren und Pflanzenarten“ bezog sich in erster Linie auf das Nichtvorliegen eines kartierten, geschützten Biotopes im Planungsgebiet, da im Gegensatz dazu entlang der Bahnfläche ein Streifen Ruderalflur angrenzt, der als regional bedeutsame Fläche im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP Nr. 84) erfasst ist. Das Vorkommen der besonders geschützten Blauflügeligen Ödlandschrecke wurde dort nachgewiesen. Von dort aus ist auch ein Einwandern der im Planungsgebiet vorgefundenen Ödlandschrecken zu erklären, da wegen der zunehmenden Verbuschung am Bahndamm keine optimalen Lebensbedingungen mehr vorhanden sind. Im momentanen Zustand ist deshalb auch keine Vernetzung zu anderen Standorten mit Vorkommen der Ödlandschrecken an der Bahnstrecke gegeben. Die betreffende Textpassage wurde nunmehr präziser formuliert.

Auch wenn das Planungsgebiet für die Blauflügligen Ödlandschrecken künftig nicht mehr zur Verfügung stehen wird, wird sich die Art auf den nächstliegenden, großen Arealen, wie an der BAB A 99, auf der Langwieder Heide und später ggf. im Gleisdreieck Pasing gut entwickeln können, und zwar in weitaus größerem Umfang als es im Planungsgebiet Colmdorfstraße je möglich gewesen wäre. Diese Trockenstandorte bieten sämtlich geeignete Voraussetzungen und werden durch vertraglich festgeschriebene Ausgleichsmaßnahmen infolge anderer Baumaßnahmen zum Teil sogar noch verbessert.

Die Anregung, den Lärmschutz gegen Schienenlärm mittels Lärmschutzwall mit kombinierter Lärmschutzwand zu erzielen, kann nicht berücksichtigt werden, da das geplante städtebauliche Konzept mit einem Lärmschutzwall innerhalb des Planungsgebietes aufgrund des wesentlich größeren Flächenbedarfes nicht mehr umsetzbar wäre. Auf nördlich des Planungsgebietes liegende Flächen Dritter besteht kein Zugriff, so dass der Lärmschutzwall auch dort nicht vorgesehen werden kann. Eine Verschiebung von Stellplätzen entlang der Bahn (Besucherstellplätze und Stellplätze für das Personal der Kindertagesstätte) zur Wohnbebauung hin kommt schon allein deshalb nicht in Frage, weil mit ihr eine weitere Reduzierung bzw. schlechtere Nutzbarkeit der ohnehin knapp bemessenen Freiflächen der Wohnbebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 verbunden wäre.

6. Zuständigkeiten und Verfahren

6.1 Zuständigkeiten

Bedauerlich sei insgesamt, dass es nicht möglich sei, bei Realisierung eines doch etwas größeren Bauprojektes ein Zusammenwirken mehrerer Referate und anderer Stellen (z.B. der Bahn) zu erreichen. Mehrmals sei im Billigungsbeschluss darauf hingewiesen worden, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung für manche Belange nicht zuständig sei, z.B. in der Festlegung einer vernünftigen und weitsichtigen Straßenausführung und -gestaltung mit passablen Gehwegen (z.B. Pretzfelder Straße, Georg-Böhmer-Straße), aber auch um begleitende Themen, wie z.B. Wegfall der überflüssigen Buslinie 143 oder Modernisierung des heruntergekommenen Bahnhofs in Aubing. Es müsse vielmehr eine übergeordnete Stelle geben, welche die Verantwortung für das Gesamtkonzept übernehme und alle Belange in der Hand habe, damit übergreifend, im Interesse aller liegend und ohne große Verzögerungen gedacht und gehandelt werden könne.

Stellungnahme:

Dass in einer Millionenstadt wie der Landeshauptstadt München unterschiedliche Referate für einzelne Aufgaben zuständig sind, liegt auf der Hand. Man ist dennoch stets um eine Koordination der verschiedenen städtischen Belange bemüht. Die städtischen Dienststellen, so auch das im Billigungsbeschluss angesprochene Baureferat und Kreisverwaltungsreferat, wurden parallel zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB in den Verfahrensprozess eingebunden und im Übrigen durch Abdruck der jeweiligen Stadtratsbeschlüsse informiert. Die Landeshauptstadt München steht darüber hinaus auch mit Dritten, wie z.B. der Bahn, regelmäßig in engem Kontakt; und beteiligt diese erforderlichenfalls als Träger öffentlicher Belange am Bebauungsplanverfahren.

6.2 Beteiligung der Öffentlichkeit

Man habe den Eindruck, dass es der Landeshauptstadt München nie um eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gegangen sei, sondern diese letztlich nur eine Alibifunktion habe. Schon am Tag nach der Bürgerversammlung sei die Billigung des Bebauungsplans beschlossen worden, obwohl die Bürgerversammlung die massive und sozial unausgewogene Bebauung mit überwältigender Mehrheit abgelehnt habe. Die Landeshauptstadt München hätte den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung in einer späteren Sitzung darüber abstimmen lassen können und so wenigstens den Anschein wahren können, die Bürgerversammlung und die Anliegen der Aubinger ernst zu nehmen, doch man habe es vorgezogen den Bebauungsplan schnellstens „durchzupeitschen“. So seien die vorgebrachten Einwendungen seitens der Stadtplanung im Zuge der Vorbereitung der Beschlussvorlagen zur Billigung entkräftet und mit dem geltenden Baurecht als übereinstimmend festgestellt worden. Diese Eile verwundere umso mehr, als der erste Workshop für dieses Bebauungsgebiet schon im Jahr 2000 stattfand. Auch sei man irritiert, dass in einem blauen Fallplan vom Schul- und Kultusreferat (Stand: Mai 2007), der bei der Bürgerversammlung aufgelegt war, der Kindergarten in der Colmdorfstraße bereits unter den gesicherten Planungen genannt sei. Man frage sich, wie eine Planung als gesichert gelten könne, solange nicht einmal die Stadträtinnen und Stadträte zugestimmt hätten und der Bebauungsplan in der überarbeiteten Form noch nicht vorgelegen habe. Die Entscheidungen seien längst gefallen, kleine unwesentliche Zugeständnisse dienten als Zuckerl für Anwohner und Betroffene sowie Bedenken-träger im Bezirksausschuss.

Stellungnahme:

Die durchgeführten Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung, namentlich das Verfahren zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB, sind aus Sicht der Landeshauptstadt München formell wie auch materiell nicht zu beanstanden. Die entsprechenden Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger wurden im Billigungsbeschluss bzw. werden im nunmehrigen Satzungsbeschluss behandelt und dem Stadtrat der Landeshauptstadt München zur Entscheidung vorgelegt.

Unmut in der Bürgerschaft besteht über die zügige Fortführung des Bebauungsplanverfahrens trotz der in der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes vom 26.06.2007 geäußerten Bedenken. Gerade weil das Verfahren schon einige Zeit in Anspruch nimmt, soll es

nun baldmöglichst zu einem Abschluss gebracht werden. Da das Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB sowie der städtischen Dienststellen und des Bezirksausschusses 22 zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen waren, wurde dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 27.06.2007 der Billigungsbeschluss zur Beschlussfassung vorgelegt. Dies geschah aufgrund der für Stadtratsbefassungen notwendigen Vorlaufzeiten im Übrigen bereits geraume Zeit vor der fraglichen Bürgerversammlung. Die in der Bürgerversammlung vorgebrachten Einwände in Form der dort beschlossenen Empfehlung Nr. 02-08/ E 00758 bleiben jedoch keineswegs unberücksichtigt, sondern werden vielmehr in der heutigen Beschlussvorlage behandelt (s. hierzu Buchst. B des Vortrages).

Bei dem erwähnten blauen Faltplan handelte es sich um ein Informationsblatt des Schul- und Kultusreferates, das zu Bürgerversammlungen laufend aktualisiert wird. Dabei ist nach dessen Auskunft unter „gesicherte Planung“ deren finanzielle Sicherung zu verstehen. Da der Stadtrat am 09.05.2007 den Programmentwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms (MIP) 2007 – 2011 beschlossen hatte und die Kindertagesstätte an der Colmdorfstraße in der dortigen Investitionsliste 1 enthalten war, konnte die Maßnahme somit als finanziell gesichert angesehen werden. Hiervon unabhängig ist selbstverständlich die bauplanungs- und bauordnungsrechtliche Zulässigkeit der Einrichtung zu sehen.

6.3 Bürgerinitiative „Gelbe Zettel“

Die Bebauung des Geländes in der vorgesehenen Form werde abgelehnt und die Landeshauptstadt München aufgefordert, den Forderungen der Bürgerinitiative "Gelbe Zettel" und der Bürgerversammlung zu entsprechen. Bislang hätten ca. 530 Bürgerinnen und Bürger die Bürgerinitiative mit ihrer Unterschrift unterstützt und erwarteten dazu eine Antwort der beschlussfassenden Organe des Münchner Stadtrates. Die Unterschriften könnten eingesehen oder angefordert werden. Und eine Antwort sollte wohl auch so ausfallen, dass die die Massivbebauung kritisierenden Bürgerinnen und Bürger sich nicht unter dem Generalverdacht der Ausländerfeindlichkeit und der Missachtung von Anliegen sozial Schwacher gestellt sehen müssen.

Stellungnahme:

Bzgl. der Forderungen der Bürgerinitiative darf auf die vorliegende Empfehlung der Bürgerversammlung Nr. 02-08/ E 00758 (s. Buchst. B des Vortrages und Anlage 3) sowie die entsprechende Stellungnahme der Verwaltung verwiesen werden.

7. Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern

Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK) äußerte erneut Bedenken zur Planung und könne im Ergebnis den Planinhalten und –ausweisungen so nicht zustimmen.

Hauptproblempunkt sei die immissionsschutzrechtliche Vorbelastung des Planungsgebietes durch die nördlich des Planungsgebiets verlaufende Bahnlinie, das westlich unmittelbar angrenzende Gewerbegebiet und den (Straßen-)Verkehrslärm.

Gemäß den Planunterlagen wirke nach Angaben einer schalltechnischen Untersuchung eine diesbezügliche Lärmbelastung von 66 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts auf das Planungsgebiet ein, womit die Orientierungswerte der DIN 18005 für Reine Wohngebiete (WR) um bis zu 16 dB(A) tags und bis zu 15 dB(A) nachts überschritten werden.

Nach Auffassung der IHK sei es bei der Erstellung schalltechnischer Gutachten durchaus üblich, die tatsächlich vorliegenden Schallimmissionen auf die zu überplanenden Geländeteile zu messen. Zudem würden solche Messungen nicht nur einmal an einem Immissionsort vorgenommen, sondern vielmehr an unterschiedlichen Orten des Planungsgebietes zu unterschiedlichen Zeiten, um gerade zu gewährleisten, nicht nur Momentaufnahmen der gerade vorgefundenen Situation abzubilden, sondern einen realistischen Durchschnitt. Zudem seien Messungen insbesondere dann üblich, wenn tatsächlich auf die Geländeteile einwirkende Immissionen bereits vorhanden seien. Prognoseentscheidungen seien vielmehr dann Gegenstand von Gutachten, wenn Messungen mangels vorhandener Immissionen nicht möglich seien. Dementsprechend wäre laut IHK das Ergebnis tatsächlicher Messungen, zumindest ergänzend zur dargestellten Lärmprognose, durchaus interessant gewesen.

Hinsichtlich der aus dem Gewerbegebiet einwirkenden Immissionen auf das Planungsgebiet betonte die IHK erneut, dass die derzeitige Nutzung des Areals keineswegs als Dauernutzung erachtet werden könne. Vielmehr müsse nach wie vor berücksichtigt werden, dass auf dem Gelände jederzeit eine „klassische gewerbliche Nutzung“ aufgenommen bzw. intensiviert werden könne. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials lasse in diesem Zusammenhang eine Prognose über zukünftige Entwicklungen vermissen. Vielmehr beschränke sich die Bebauungsplanbegründung (Ziff. 4.14.1 Lärmimmissionen) in diesem Zusammenhang auf den Hinweis, dass „eine Wiederaufnahme einer uneingeschränkten gewerblichen Nutzung auf den westlich angrenzenden Gewerbegrundstücken voraussichtlich nicht bzw. nur mit erheblichen Auflagen möglich sein werde. Seitens der IHK werde daher wiederholt darauf hingewiesen, dass immissionsschutzrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbebauung, die an das Gewerbegebiet heranrücke, ausschließlich auf deren Kosten gehen könne. Das Gewerbegebiet dürfe durch die Neuausweisung in keiner Weise beeinträchtigt werden, etwa durch Auflagen wie z.B. Reduzierung des zulässigen Schalleistungspegels.

In diesem Zusammenhang bedauere die IHK ausdrücklich das Fehlen weiterer aktiver Maßnahmen gegen Lärmimmissionen und merkt an, dass auch im Rahmen der Bauleitplanung durchaus die Qualität eines Wohngebietes dessen Quantität vorgezogen werden könne.

Die IHK macht geltend, es werde ein Reines Wohngebiet (WR) in ein Areal hineingeplant, das – nicht ohne Grund – ein Gewerbegebiet gewesen sei. Damit werde gegen den Trennungsgrundsatz verstoßen.

Um einen immissionsschutzrechtlich verträglichen Übergang zwischen der Bahnlinie bzw. dem Gewerbegebiet und der schützenswerten Wohnbebauung zu realisieren, regt die IHK die Ausweisung zumindest des nördlichen und westlichen Teilbereichs als Mischgebiet (MI) nach § 6 BauNVO an. Allerdings sei allein die planerische Ausweisung eines solchen Gebietstypus keinesfalls ausreichend, vielmehr sei eine tatsächliche mischgebietstypische Durchmischung von gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung zu verlangen. Nur eine solche lasse dann auch die für Mischgebiete (MI) üblichen Orientierungswerte der DIN18005 zur Anwendung gelangen.

Sollte wirklich die Realisierung eines Wohngebietes auf den Geländeteilen weiterverfolgt werden, empfehle die IHK zur Reduzierung des immissionsschutzrechtlichen Konfliktpotenzials wenigstens die Festsetzung des Gebiets als Allgemeines Wohngebiet (WA). Gegenüber Reinen Wohngebieten (WR) seien in Allgemeinen Wohngebieten (WA) die zulässigen Immissionskontingente um 5 dB(A) sowohl zur Tages- als auch zur Nachtzeit erhöht. Unverständlich sei in diesem Zusammenhang auch, weshalb § 2 der Satzung im Reinen Wohngebiet WR 1 die nach § 3 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ausschliesse. Weshalb „die integrierte Lage des Gebiets und der gewünschte Übergang zur bestehenden Wohnnutzung“ diesen Ausschluss rechtfertigen können soll (s. Ziff. 4.1 des Bebauungsplanbegründung), könne in keiner Weise erkannt werden. Wie die Ausnahmemöglichkeit nach § 3 Abs. 3 BauNVO gerade zeige, stünden solche Nutzungen dem Wohngebietscharakter gerade nicht entgegen.

Zudem werde erneut dringend empfohlen, neben den Schallschutzmaßnahmen in § 14 der Satzung noch weitere zu unternehmen, insbesondere im Hinblick auf das westlich gelegene Gewerbegebiet. Bisher sei ein Lärmschutzwall nur am westlichen Rand der öffentlichen Grünfläche vorgesehen. Um die aus dem Gewerbegebiet zu erwartenden Immissionen für die Anwohner noch weiter zu verringern, erscheine eine Erweiterung des Lärmschutzwalls nach Norden, über die Biegung der Colmdorfstraße hinaus, um das bis zu sechsstöckige Gebäude wenigstens im unteren Bereich abzuschirmen, als dringend geboten. Auch für die südlich des Grünstreifens geplante Wohnbebauung werde im Hinblick auf das angrenzende Gewerbegebiet ein Lärmschutzwall bzw. eine Lärmschutzwand als notwendig erachtet.

Stellungnahme:

Die im Planungsgebiet zu erwartende, hohe Immissionsbelastung wird durch die Landeshauptstadt München sehr wohl gesehen und ernst genommen.

Eine Konfliktsituation bestand bereits vor Aufnahme der Planung in diesem Bereich (und entstand nicht erst durch die Planung), zwischen dem südlich und östlich benachbarten Wohngebiet einerseits und dem bislang gewerblich genutzten Planungsgebiet sowie dem westlich angrenzenden Gewerbegebiet andererseits. Dieses Konfliktpotential wird durch die vorliegende Planung zwar nicht vollständig beseitigt, so aber doch zumindest teilweise entschärft. Künftig grenzt nicht mehr gewerbliche Nutzung, sondern nur noch Wohnen an die bestehende Wohnbebauung an. Dies wird in einem ersten Schritt durch die vorliegende Bebauungsplanung erreicht. Auf diesen Umstand wird bei künftigen Planungen im Bereich westlich der Colmdorfstraße Rücksicht zu nehmen sein.

Der Bitte, statt Reiner Wohngebiete (WR) zumindest teilweise Allgemeine Wohngebiete (WA) bzw. gar Mischgebiete (MI) auszuweisen, kann nicht nachgekommen werden. Beide Nutzungen würden deutlich mehr gewerblichen Straßenverkehr in das Planungsgebiet lenken, was aufgrund der rückwärtigen Lage und der vorgesehenen, eher mäßigen Erschließung nicht wünschenswert ist. Gleiches gilt für ausgeschlossenen Nutzungen nach § 3 Abs. 3 BauNVO im Reinen Wohngebiet WR 1.

Auch die Ansicht, bei den gutachterlichen Untersuchungen des Straßenverkehrs müssten Messungen statt Prognosewerte zugrundegelegt werden, kann nicht geteilt werden. Bei diesem wie auch anderen Bebauungsplanverfahren werden stets Prognosewerte in Ansatz gebracht, da einschlägige Regelwerke zur Ermittlung und Beurteilung von Verkehrsgläuschen, wie z.B. die DIN 18005 und die 16. BImSchV, sich stets auf Berechnungen von Verkehrsparametern beziehen; Messungen sind dort nicht vorgesehen. Durch Messungen kann auch eine künftige Situation nicht erfasst werden. Messwerte kommen hingegen eher in Betracht, wenn z.B. ein bestehender Lärmkonflikt einer Lösung bedarf.

Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind aus Sicht der Landeshauptstadt München ausreichend. Eine Verlängerung bzw. Erhöhung des westlichen Lärmschutzwalles oder die Errichtung einer Lärmschutzwand gegenüber dem Gewerbegebiet ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten nicht vertretbar, vielmehr wird der Lärmschutz durch passiven Lärmschutz an den jeweiligen Gebäuden bzw. für rückwärtige Bereiche durch die Gebäude selbst sichergestellt.

Evtl. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Bahnlinie, die sich erst im Nachhinein, z.B. aus dem viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke, ergeben, sind erforderlichenfalls durch den dortigen Vorhabenträger, d.h. die DB AG bzw. deren Beauftragte, sicherzustellen. Da es sich bei den Planungsvorhaben der DB AG derzeit nur um ungesicherte Verfahrensstände handelt, können nicht, quasi „auf Verdacht“, rein spekulative Werte in die Planung eingestellt werden, dies wäre im Hinblick auf eine gerechte Abwägung nicht hinnehmbar.

Ergänzend darf auch auf die Ausführungen im Billigungsbeschluss unter Buchst. B Ziff. 3 des Vortrags verwiesen werden.

8. Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) lehnt den Bebauungsplan in der vorliegenden Fassung ab, begrüßt jedoch grundsätzlich, dass durch die Planung aus einem weitgehend versiegelten, gewerblich genutzten Grundstück ein Wohngebiet und eine öffentliche Grünfläche in zentraler Lage geschaffen werden.

8.1 Öffentliche Grünfläche

Die bereits im Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB gestellte Forderung nach der Planung und Gestaltung von Lebens- und Rückzugsmöglichkeiten vor Ort für die Blauflügelige Ödlandschrecke werde aufrechterhalten. Wenn die geplante Grünfläche eine zu geringe Größe für die Realisierung von Erholungsnutzung neben der Erhaltung dieser stark gefährdeten Art aufweise, müsse sie vergrößert werden. Die Blauflügelige Ödlandschrecke sei eine

für Münchner Trockenstandorte charakteristische Art und nach der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt. Ihre Nist-, Wohn- und Zufluchtstätten würden bei einer Umsetzung der Planung zerstört werden. Aufgrund der mittelfristigen Entwicklung des Wohnstandortes Freiham halte es der BN für möglich, die Wohnbebauung im Planungsgebiet so weit einzuschränken, dass genügend Raum für die Erhaltung der Blauflügeligen Ödlandschrecke bleibe. Dass eine Vergrößerung der Grünfläche in der Planung bisher nur aus finanziellen Gründen ausgeschlossen werde, könne vom BN nicht akzeptiert werden, zumal auf Nachbarschaftsebene keine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Grünflächen gegeben sei.

Stellungnahme:

Aufgrund der unveränderten Sach- und Rechtslage, dass im vorliegenden Fall ein Ausgleich laut § 1 a Abs. 3 BauGB in Bezug auf die Blauflügelige Ödlandschrecke nicht erforderlich ist, bleibt es bei den unter Buchst. A Ziff. 6.1.1 des Vortrags im Billigungsbeschluss getroffenen Aussagen. Darüber hinaus darf auf die Ausführungen unter Ziff. 5 verwiesen werden.

Ein Zusammenhang zwischen der Siedlungsmaßnahme Freiham (insbesondere Freiham Nord) mit einem Entwicklungshorizont von ca. 30 Jahren und der vorliegenden Planung ist nicht gegeben.

Eine gesetzliche Regelung zur Größe einer Grünfläche gibt es nicht, die Vorgaben der städtischen Richtlinien hierzu werden eingehalten. Diesbezüglich darf auf die Ausführungen unter Ziff. 4 verwiesen werden. Die Versorgung mit Erholungsflächen auf Nachbarschaftsebene ist in ausreichendem Maße gewährleistet. Die Ausweisung einer größeren öffentlichen Grünfläche ist bei dem geplanten städtebaulichen Konzept nicht möglich. Außerdem bliebe die Frage offen, wer für die Kosten der Grünflächenmehrung aufkommen würde: Eine Kostentragung durch den Investor käme nicht in Frage, die Erhebung von Erschließungsbeiträgen stößt in der Bürgerschaft ebenfalls auf Ablehnung und ist seitens der Landeshauptstadt München auch nicht vorgesehen (s. im Einzelnen Buchst. A Ziff. 4.3 des Vortrages im Billigungsbeschluss). Die öffentliche Grünfläche ist außerdem parkartig zu gestalten und intensiv zu begrünen und somit als Rückzugfläche für die Blauflügelige Ödlandschrecke, die eher offene, rohe und schotterige Bodenflächen braucht, ungeeignet.

8.2 Einfriedungen

Einfriedungen dürften nur als Hecken oder Zäune ohne Sockel, mit senkrechter Lattung aus naturbelassenem Holz gestaltet sein. Unter den Zäunen sei ein Freiraum von mindestens 10 cm freizuhalten, um Kleintieren Durchschlupfmöglichkeiten zu bieten. Die Höhe von Hecken solle nicht begrenzt werden, um die Entwicklung von Hecken mit Lebensraumfunktion für verschiedene Tierarten zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Grundsätzlich sind nach § 10 Abs. 1 der Satzung Einfriedungen in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 ausgeschlossen. Ausnahmen hierzu sind in den Absätzen 2 bis 7 zugelassen. § 10 Abs. 6 sieht für den Bereich der privaten Freifläche der Kindertagesstätte einen sockellosen Zaun bereits vor. In den übrigen Fällen soll die Ausgestaltung dem Bauvortrag überlassen bleiben. Weitere gestalterische Vorgaben über die getroffenen Festsetzungen hinaus, wie vom BN vorgeschlagen („naturbelassene Holzzäune mit senkrechter Lattung“), erscheinen aus städtebaulicher und grünplanerischer Sicht deshalb nicht angemessen. Um eine bessere Orientierung im Gebiet zu erhalten bzw. eine zu starke Trennwirkung zu vermeiden, die den nachbarschaftlich-sozialen Austausch behindert, sind die Hecken auf eine Höhe von 1,5 m begrenzt.

9. Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle München

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verwies mit Schreiben vom 31.08.2007 auf seine bisherigen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB abgegebenen Stellungnahmen vom 31.05.2006 und 05.03.2007.

Mit Schreiben vom 31.05.2006 wies das EBA auf die Planungskonzepte des viergleisigen Ausbaus der Bahnlinie München-Pasing – Buchenau sowie das Eisenbahnausbauvorhaben „ABS München – Lindau – Grenze D/A“ hin. Außerdem äußerte es aufgrund der durch die Bahnstrecke ausgehenden Emissionen Bedenken gegen die Ausweisung als Reines Wohngebiet und die vorgesehene Situierung der Kindertagesstätte in unmittelbarer Nähe zur Bahn. Zur Lärmabschirmung der Freiflächen forderte es die Errichtung von Lärmschutzwänden und/ oder -wällen am nördlichen Rand des Planungsgebietes und die Festsetzung von Maßnahmen bzgl. Lärm und Erschütterungen im Falle von Überschreitungen und wies außerdem auf die störenden Einflüsse magnetischer Felder der Bahnüberleitung auf technische Einrichtungen im Nahbereich der elektrifizierten Bahnstrecke hin.

Mit Schreiben vom 05.03.2007 hielt das EBA die mit Schreiben vom 31.05.2006 vorgetragenen Bedenken aufrecht und wies zusätzlich nochmals darauf hin, dass es mögliche Konfliktpunkte mit dem geplanten viergleisigen Ausbau geben könne, weshalb die Stellungnahme der DB Projektbau GmbH, Niederlassung München, eingeholt werden solle.

Stellungnahme:

Die genannten Stellungnahmen im Verfahren nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB wurden im Billigungsbeschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 27.06.2007 im Vortrag unter Buchst. B Ziff. 1 behandelt. Zwischenzeitlich haben sich keine neuen Gesichtspunkte ergeben, so dass insoweit auf die dortigen Ausführungen verwiesen wird.

10. DB Services Immobilien GmbH

Die DB Services Immobilien GmbH betonte nochmals, dass die in den Stellungnahmen der DB im Verfahren nach § 4 Abs. 1 und § 4 Abs. 2 BauGB erwähnten Immissionen sich nicht nur auf den Lärm und die Erschütterungen beschränkten, sondern auch auf elektromagnetische Beeinflussungen und sonstige Einwirkungen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen. Auch gegen diese seien jegliche Ansprüche seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen.

Die Deutsche Bahn AG sei nicht verpflichtet ihre Betriebsanlagen und Betriebseinrichtungen mittels einer Einfriedigung abzusichern. Das Verhindern des gewollten bzw. ungewollten Hineingelagens in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn AG, durch entsprechende Geländegestaltung, Bepflanzung bzw. feste Einfriedigung, liege in der Zuständigkeit des Vorhabensträgers und richte sich nach der Art und Lage des Vorhabens.

Im Hinblick auf vorhandene und künftig noch zu erwartende Klimaänderungen werde darum gebeten, bei Bepflanzung in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen den Abstand der Bepflanzung besonders sorgfältig einzuplanen und die Art der Bepflanzung mit Bedacht zu wählen.

Stellungnahme:

Zu evtl. Ansprüchen gegenüber der Bahn bzgl. Immissionen wird nochmals auf Buchst. B Ziff. 2.1 des Vortrags im Billigungsbeschluss hingewiesen. Bereits damals bezog sich der Vortrag explizit nicht nur auf Lärm und Erschütterungen, wie von der DB angenommen, sondern auf Immissionen verschiedenster Art, die aus dem Bahnbetrieb resultieren.

Um der Verkehrssicherungspflicht gegenüber dem Bahngelände nachkommen zu können, wurde durch § 10 Abs. 7 der Satzung entlang des nördlichen Planungsumgriffes (mit Ausnahme des Bereiches der festgesetzten Lärmschutzwand) eine entsprechende Einfriedigung ausdrücklich zugelassen. Nochmals hinzuweisen ist jedoch darauf, dass auf einer Länge von ca. 160 m ein weiterer Grundstücksstreifen eines dritten Eigentümers (Fl.Nr. 726 Gem. Aubing) zwischen dem Bahngelände und dem Planungsgebiet liegt und dieses letztlich nur im Bereich der ohnehin festgesetzten, 2 m hohen Lärmschutzwand direkt an Bahnflächen angrenzt (s. auch Buchst. B Ziff. 2.2.1 des Vortrages im Billigungsbeschluss).

Für die Baumpflanzungen im Straßenraum im Bereich der Stellplätze und zur Begrünung der Baugrundstücke wurden jeweils mittelgroße Bäume mit einer Endwuchshöhe 10-20 m festgesetzt. Aufgrund des vorhandenen Abstands zu den Bahnanlagen bestehen hierzu keine Bedenken. Im Rahmen der Straßenausbauplanung bzw. des Bauvollzugs kann jedoch ggf. zusätzlich darauf geachtet werden, dass in der Nähe der Bahnanlagen hierfür besonders geeignete, z.B. eher kleinwüchsige, mittelgroße Arten gewählt werden. Die Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH wurde daher dem Investor sowie dem Baureferat und der dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV (Lokalbaukommission) übermittelt.

Die Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes (Aubing – Lochhausen – Langwied) hat die anliegende Empfehlung Nr. 02-08 / E 00758 vom 02.07.2007 (s. Anlage 3) beschlossen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur o.g. Empfehlung wie folgt Stellung:

Gegenstand der Empfehlung ist der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1955 Colmdorfstraße (östlich), Bahnlinie München – Buchloe (südlich), Pretzfelder Straße (nördlich). Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat den Bebauungsplan am 27.06.2007 in der ihm vorgelegten Form gebilligt. Zwischenzeitlich wurde außerdem die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

Die Empfehlung beinhaltet folgende stichwortartige Auflistung von Einwänden:

a) Ablehnung des jetzigen Bebauungsplanentwurfs

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB gingen Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern zur Planung ein. Die erst in der Bürgerversammlung deutlich gewordene, vehemente Ablehnung der Planung von Teilen der Bürgerschaft war daraus jedoch nicht erkennbar. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB **bestand** jedoch seitens der Bürgerinnen und Bürger erneut die Gelegenheit, zur Planung Stellung zu nehmen. Die im Rahmen des Verfahrens nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen wurden unter Buchst. A des Vortrages behandelt, der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung wird über sie letztlich entscheiden.

b) Bebauung des Planungsgebiets mit Reihen- bzw. Einfamilienhäusern

Im Reinen Wohngebiet WR 2 sieht die Planung entlang der Bahnlinie München-Buchloe im Norden einen durchgehenden, i.d.R. viergeschossigen Gebäuderiegel vor. Eine offene, niedrigere Bebauung mit Einfamilienhäusern bzw. Reihenhäusern würde insbesondere dort den Lärmschutzanforderungen nicht genügen. Durch die niedrigere bauliche Dichte des Reinen Wohngebietes WR 1 im Süden kann jedoch ein entsprechender Übergang zur angrenzenden Bestandsbebauung erreicht werden. Hier ist eine aufgelockerte Bebauung in sechs Bauräumen mit maximal drei Vollgeschossen, das oberste davon als zurückgesetztes Terrassengeschoss, vorgesehen (s. Buchst. A Ziff. 1.2 und 1.2.2 des Vortrages im Billigungsbeschluss, Buchst. A Ziff. 2.1 des Vortrags in der heutigen Beschlussvorlage und Ziff. 4.4 der Bebauungsplanbegründung). Dieser Bebauungsvorschlag entspricht im Volumen einer Reihenhausbauung und ermöglicht diese.

c) Verkehrs- und Lärmberuhigung der Pretzfelder Straße und verkehrsordnende Maßnahmen – vor allem im Anschluss an die Limesstraße

Die gewünschten verkehrlichen Maßnahmen, wie z.B. eine evtl. Verkehrsberuhigung der Pretzfelder Straße, können nicht durch diesen Bebauungsplan geregelt werden, sondern erst durch evtl. ergänzende verkehrslenkende Maßnahmen des Kreisverwaltungsreferates bzw. eine Straßenausbauplanung durch das Baureferat (s. hierzu auch Buchst. A Ziff. 3.1.1 und 6.1 des Vortrags).

d) Abstandsflächen

Auch die Einhaltung der Abstandsflächen war bereits Thema im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB, wie auch der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Was die Abstandsflächen der geplanten Wohnbebauung im Reinen Wohngebiet WR 1 zur bestehenden, angrenzenden Wohnbebauung betrifft, so sind diese durch die im Bebauungsplan getroffenen Regelungen ausnahmslos einzuhalten (vgl. Buchst. A Ziff. 1.2.1 des Vortrags im Billigungsbeschluss, Buchst. A Ziff. 2.3 des Vortrags in der heutigen Beschlussvorlage, § 11 Abs. 4 der Satzung sowie Ziff. 4.8 und 6.3.1.4 der Bebauungsplanbegründung).

e) Ausreichende Parkmöglichkeiten für Bewohner und Besucher

Auch diese Forderung wurde bereits im Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB vorgebracht (s. Buchst. A Ziff. 2.2 des Vortrags im Billigungsbeschluss) und erneut im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB thematisiert (vgl. Buchst. A Ziff. 3.1.2 des Vortrags in der heutigen Beschlussvorlage). Für die Reinen Wohngebiete WR 1 und WR 2 sind die nach Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze in den jeweiligen Tiefgaragen unterzubringen. Besucherstellplätze sind in der Planung bereits in ausreichender Anzahl vorgesehen (s. Ziff. 4.10.3 der Bebauungsplanbegründung). Ein übermäßiger Parksuchverkehr ist daher nicht zu erwarten.

f) Kostentragung, Nutzung der öffentlichen Grünfläche

Bei der o.g. Planung ist für die öffentliche Grünfläche kein Erschließungsbeitrag für umliegende Grundstückseigentümer zu erwarten, da nach den Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung deren Herstellung durch den planungsbegünstigten Grundeigentümer vorgesehen ist. Eine entsprechende Verpflichtung zum Abschluss eines Erschließungsvertrages mit dem Baureferat wurde in den Städtebaulichen Vertrag aufgenommen (s. Buchst. A Ziff. 5 des Vortrages im Billigungsbeschluss und Ziff. 7 der Bebauungsplanbegründung). Primär kann und soll die geplante öffentliche Grünfläche den aus der Planung ursächlichen Bedarf abdecken, sie kann jedoch auch durch Anwohner in der Umgebung genutzt werden.

Zusammenfassend ist zu bemerken, dass alle inhaltlichen Forderungen bereits im Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB inhaltsgleich bzw. in ähnlicher Form von Bürgerinnen und Bürgern (u.a. auch vom Initiator der Bürgerversammlungsempfehlung) geäußert und im Billigungsbeschluss vom 27.06.2007 unter Buchst. A Ziff. 1 – 5 behandelt wurden. In weiten Teilen wurden sie auch im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB nochmals vorgebracht (s. Buchst. A des Vortrags in der heutigen Beschlussvorlage). Neue Erkenntnisse, die eine abweichende Entscheidung nahe legen könnten, liegen nicht vor.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung soll daher beauftragt bleiben, das Bebauungsplanverfahren auf Grundlage des Billigungsbeschlusses vom 27.06.2007 unverändert fortzuführen und legt daher den Satzungsbeschluss zur Beschlussfassung vor.

Der Empfehlung Nr. 02-08 / E 00758 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes (Aubing – Lochhausen – Langwied) kann daher nur nach Maßgabe des Billigungsbeschlusses vom 27.06.2007 unter Berücksichtigung der Ausführungen in der heutigen Beschlussvorlage entsprechen werden.

Beteiligung des Bezirksausschusses 22

Der Bezirksausschuss 22 (Aubing – Lochhausen – Langwied) wurde gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung eines Beschlusssentwurfes zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung angehört.

Der Text des damals übersandten Beschlusssentwurfes hat sich durch die zwischenzeitlich erfolgte öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB in einigen Punkten teilweise überholt und wurde insoweit geringfügig angepasst. Die wesentliche inhaltliche Aussage ist jedoch gleich geblieben. Die Bürgerversammlungsempfehlung wird nunmehr anstelle der ursprünglich beabsichtigten Behandlung durch gesonderten Beschluss zusammen mit dem Satzungsbeschluss behandelt.

Der Bezirksausschuss 22 hat die als Anlage 4 beigegebene Stellungnahme abgegeben, die wie folgt gewürdigt wird:

Bei dem vom Bezirksausschuss 22 der nunmehrigen Stellungnahme vom 27.09.2007 beigegebenen Schreiben vom 24.05.2004, von dem nach Ansicht des Bezirksausschusses „etliche Punkte der damaligen Stellungnahme nicht berücksichtigt wurden“, handelt es sich um die Stellungnahme im Rahmen der Anhörung zum Bebauungsplan-Aufstellungsbeschluss vom 23.06.2004.

Zum Verfahrensschritt der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB und der städtischen Dienststellen wurde der Bezirksausschuss 22 mit Schreiben vom 25.04.2006 erneut angehört. Gleichzeitig wurden ihm gegenüber noch offene Punkte der vorhergehenden Stellungnahme beantwortet. Im Einzelnen wurde ihm Folgendes mitgeteilt:

- „1. Die Anregung, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sei, um Folgendes zu erfassen:
- Auswirkungen des westlich gelegenen Gewerbegebietes auf die Wohnnutzungen des überplanten Gebietes
 - Auswirkungen der nördlich gelegenen Bahnlinie München-Buchloe auf das Wohngebiet unter Berücksichtigung eines viergleisigen Ausbaus und Einführung des 10-Minuten-Taktes bei der S-Bahnlinie
 - Altlasten im Planungsgebiet mit den unterschiedlichen kontaminierten Auffüllmaterialien auf der gesamten Fläche des ehemaligen Bauhofes

wird berücksichtigt, da seit Anpassung des BauGB durch das Europarechtsanpassungsgesetz – EAG Bau) grds. für alle Bebauungspläne (außer bei vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB) eine Umweltprüfung durchzuführen ist. Zunächst wurde in einem ersten Schritt ein sog. Scopingtermin durchgeführt (...). Nach Abschluss des Verfahrens nach § 4 Abs. 1 BauGB und vor Durchführung der Verfahren der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB wird von einem externen Büro ein Umweltbericht erarbeitet und dieser in die Begründung integriert. Parallel zum Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB wird dann auch der Bezirksausschuss 22 nochmals beteiligt werden. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange werden auch die DB Services Immobilien GmbH und das Eisenbahn-Bundesamt um Stellungnahme gebeten und haben damit die Gelegenheit, sich zu einem evtl. Streckenausbau bzw. einer möglichen Taktverdichtung zu äußern.

2. Der Anregung, dass die Pretzfelder Straße mit ca. 16.000 m² (nicht 6.000 m², wie von Ihnen bemerkt) Geschossfläche zusätzlich durch ein höheres Verkehrsaufkommen belastet werde und deshalb ein Umbau im Einmündungsbereich Pretzfelder Straße/ Colmdorfstraße erforderlich und durch den Bebauungsplan zu sichern sei, konnte nicht gefolgt werden.

Gemäß einem Verkehrsgutachten sind am Knotenpunkt Pretzfelder Straße/ Colmdorfstraße/ Streitbergstraße durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen der künftigen Nutzung im Planungsgebiet keine Probleme zu erwarten. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen führt nach einer Leistungsfähigkeitsberechnung zu keiner Einschränkung der Qualität des Verkehrsablaufs. Ferner wird, um nicht zusätzliche Anreize für den Durchgangsverkehr in der Pretzfelder Straße zu schaffen, die Beibehaltung der Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung für diesen Knotenpunkt empfohlen. Eventuelle Umbaumaßnahmen sind also nicht durch die künftige Nutzung im Planungsgebiet veranlasst und daher auch nicht über diese zu finanzieren. Die für die künftige Nutzung im Planungsgebiet sonstigen erforderlichen Straßenbaumaßnahmen (d.h. die Aufweitung und Verlängerung der Colmdorfstraße) werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geklärt.

3. Die Anregung, im Grünordnungsplan die private Grünausstattung näher darzustellen, weil das Planungsgebiet keine nachvollziehbare Verbindung und Vernetzung mit der westlich gelegenen freien Landschaft habe, wurde berücksichtigt.

Im Bebauungsplanverfahren werden die grünordnerischen Belange des Planungsgebiets umfassend behandelt. Es werden angemessen große öffentliche und private Grünflächen festgesetzt. Dabei ist bewusst eine Öffnung der öffentlichen Grünfläche nach Westen vorgesehen, um ggf. eine spätere Anbindung nach Westen vornehmen zu können.

4. Die Anregung, dass die durchgehende, geschlossene Bebauung entlang der Bahnlinie im Norden des Planungsgebiets in eine geschlossene, aber gegliederte Bebauung geändert werden solle, wurde wie folgt berücksichtigt:

Die geschlossene, i.d.R. bis zu viergeschossige Bebauung ist zunächst durch ihre lärmabschirmende Funktion für die Qualität des südlich angrenzenden Wohnens und der öffentlichen und privaten Freibereiche erforderlich. Es besteht die Möglichkeit, im Bauvollzug die Fassade z.B. mit Balkonen, Loggien, Vor- und Rücksprüngen, Lärmschutz-Glasvorbauten entsprechend zu gliedern. Eine zwingende Festsetzung über Lage und Anzahl von Gliederungselementen würde einer qualitätsvollen architektonischen Ausformulierung vorgreifen und ist deshalb nicht vorgesehen.

5. Die Ansicht des Bezirksausschusses 22, dass der Sinn einer punktförmigen sechsgeschossigen „Dominante“ an der Bahnlinie aus städtebaulicher Sicht nicht überzeugend begründet sei und für den nordwestlich gelegenen Bereich des Planungsgebietes eine weitere stadtbildverträgliche Lösung gesucht und vergleichbar dargestellt werden solle, konnte nach umfassender Untersuchung nicht geteilt werden. Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Der bis zu sechsgeschossige Abschluss der viergeschossigen Bebauung entlang der Bahnlinie wird in stadtgestalterischer Sicht aus folgenden Gründen ermöglicht (jedoch nicht zwingend festgesetzt):

- Markierung des Übergangs zur S-Bahn
- Gegengewicht zur Hochregallagerhalle der Telekom im Westen
- Adäquater baulicher Abschluss der geschlossenen, lärmabschirmenden Bebauung.

Die Stadtbildverträglichkeit ist gegeben, insbesondere werden keine weiträumigen Sichtachsen gestört. Die Alternative einer profilgleichen Ausbildung des nordwestlichen Abschlusses (...) ist im städtebaulichen Zusammenhang eher spannungslos. Ihr fehlt die Markanz gegenüber dem großen Baukörper des benachbarten Hochregallagers, das weiterhin das Stadtbild in diesem Bereich dominieren würde. Aus städtebaulicher Sicht wäre daher ein sechsgeschossiges Pendant wünschenswert, das jedoch nicht zwingend festgesetzt wird, um entsprechend Spielraum für eine qualitätsvolle architektonische Ausgestaltung zu gewährleisten.

6. Die Anregung, dass die erforderlichen Kfz-Stellplätze für das Planungsgebiet ausreichend in einer Tiefgarage ausgewiesen werden sollen und dass oberirdische Kfz-Stellplätze im nördlichen Bereich entlang der Bahnlinie vorstellbar seien, wurde berücksichtigt.

Zur Schaffung ausreichend großer Freiflächen sind die erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen unterzubringen. Für die Besucher der künftigen Bewohner sind entlang der nördlichen Grenze des Planungsgebiets ca. 18 ebenerdige Stellplätze innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche vorgesehen. Zwei weitere Stellplätze sind als Längsparker in der öffentlichen Verkehrsfläche der Colmdorfstraße im Bereich des Reinen Wohngebietes WR 1 möglich. *(Anmerkung: die zwei Längsparker im Bereich des WR 1 sind mittlerweile entfallen, entlang der nördlichen Planungsgrenze sind dafür jetzt 19 Stellplätze vorgesehen)*

Die Unterbringung der pflichtigen Stellplätze für die Kooperationseinrichtung (Kindertagesstätte) soll jedoch aus funktionalen Gründen und Kostengründen oberirdisch in der Nähe der Einrichtung erfolgen. Dafür wird am Ende der Stichstraße eine Fläche für Stellplätze festgesetzt, auf der nur Stellplätze für das Personal der Kooperationseinrichtung zulässig sind. Durch entsprechende Beschilderung gemäß Straßenverkehrsrecht kann bei Bedarf ein Teil der oben beschriebenen Besucherstellplätze in der öffentlichen Verkehrsfläche während der Bring- und Abholzeiten der Kooperationseinrichtung freigehalten werden.

7. Die Anregung, im Rahmen der Bebauung die Verbindung unter dem S-Bahnhof Aubing behindertengerecht auszubauen, kann aus rechtlichen Gründen nicht berücksichtigt werden, da es sich größtenteils um gewidmete Bahnflächen handelt, die nicht Gegenstand des Verfahrens sein können.

Im Rahmen der Straßenbaumaßnahmen in der Colmdorfstraße kann die Barrierefreiheit innerhalb des Bebauungsplanumgriffs im Vollzug berücksichtigt werden. Eine Ausweitung des Umgriffs in die Unterführung und auf die nördliche Seite des Bahnhofs steht auch nicht im ursächlichen Zusammenhang mit der Planung. Die Kosten für eine derartige Maßnahme können aufgrund fehlender Kausalität nicht vom Investor übernommen werden.“

Der Bezirksausschuss 22 teilte daraufhin mit Schreiben vom 20.05.2006 mit, dass er zum Bebauungsplan keine weiteren Einwendungen habe, er aber der Auffassung sei, dass am Knotenpunkt Pretzfelder Straße/ Colmdorfstraße/ Streitbergstraße Umbaumaßnahmen erforderlich werden, wenn die Stadtbuslinie 143 neu durch die Pretzfelder Straße geführt wird. Der Bezirksausschuss 22 wurde daraufhin darüber informiert, dass nach Angaben der SWM – MVG zumindest innerhalb des Planungsgebietes keine Umbaumaßnahmen aufgrund der Buslinie erforderlich sind.

Wie vorstehend ausgeführt, konnten zwar tatsächlich einzelne Punkte nicht bzw. nicht in dem vom Bezirksausschuss 22 gewünschten Umfang in der Planung berücksichtigt werden. Seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wurde jedoch davon ausgegangen, dass aufgrund der vorgebrachten Argumente im Schreiben vom 25.04.2006 und der neuen Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 vom 20.05.2006 die frühere Stellungnahme vom 24.05.2004 abschließend behandelt und das weitere Vorgehen seitens des Bezirksausschusses 22 insoweit auch mitgetragen wurde. Auch im Rahmen der neuerlichen Anhörung parallel zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB hat der Bezirksausschuss 22 mit Schreiben vom 23.03.2007 lediglich zur (vermeintlichen) Erschließungsbeitragspflicht für die geplante öffentliche Grünfläche Stellung genommen, ansonsten jedoch keine weiteren Punkte zur Planung vorgebracht (s. hierzu Buchst. C des Vortrages im Billigungsbeschluss).

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wurde der Bezirksausschuss 22 gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse i.V.m. dem Katalog für die Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse am o.g. Bebauungsplanverfahren ordnungsgemäß beteiligt und den von ihm vorgetragenen Belangen soweit möglich Rechnung getragen.

Der Bebauungsplan ist gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung zu beschließen.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach der Billigung und öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB noch folgende redaktionellen Änderungen vorgenommen wurden:

- Die in Ziff. 8 der Bebauungsplanbegründung aufgrund eines Schreibfehlers unrichtige Flurstücksnummer Fl.Nr. 1408/8 wurde entsprechend korrigiert, die richtige Flurstücksnummer lautet Fl.Nr.1408/4.
- Im Hinblick auf die zum 01.01.2008 novellierte Bayerische Bauordnung wurde in § 11 Abs. 4 der Satzung bei Art. 6 f. BayBO der Ausdruck „f.“ gestrichen, da der bisherige Art. 7 BayBO aufgehoben wurde. Die entsprechende Regelung findet sich nunmehr im neuen Art. 6 BayBO wieder. Inhaltlich ergeben sich jedoch keine Änderungen.
- Ebenso verhält es sich mit der redaktionellen Anpassung in § 13 Abs. 1 der Satzung (nunmehr Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung statt bisher Art. 52 BayBO).
- Auch die Präambel wurde im Hinblick auf die BayBO-Novelle angepasst.

Der Bezirksausschuss 22 hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöller, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Lindner-Schädlich, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den vorgetragenen Äußerungen aus der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB wird nach Maßgabe der Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen; ansonsten kann ihnen nicht entsprochen werden.
2. Die Empfehlung der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes (Aubing – Lochhausen – Langwied) am 02.07.2007 Nr. 02-08 / E 00758 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.
3. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1955 wird gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung erlassen und ihm die nachfolgende Begründung beigegeben.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Satzungstext

des Bebauungsplanes
mit Grünordnung Nr. 1955
Colmdorfstraße (östlich),
Bahnlinie München – Buchloe (südlich),
Pretzfelder Straße (nördlich)
(Teiländerung des Beb.Pl. Nr. 67 d)

vom

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9 und 10 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und des Art. 3 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

§ 1

Bebauungsplan mit Grünordnung

- (1) Für den Bereich zwischen Colmdorfstraße (östlich), Bahnlinie München-Buchloe (südlich), Pretzfelder Straße (nördlich) wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan mit Grünordnung besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 07.05.2007, angefertigt vom Städtischen Vermessungsamt am _____, und diesem Satzungstext.
- (3) Der für das Planungsgebiet geltende, gemäß § 173 Abs. 3 des Bundesbaugesetzes (BBauG) übergeleitete Bebauungsplan sowie die vom vorliegenden Bebauungsplan erfassten Teile des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 67 d (MüABl. 1970, S. 257) werden durch diesen Bebauungsplan Nr. 1955 verdrängt.

§ 2

Art der baulichen Nutzung

- (1) Im Reinen Wohngebiet WR 1 werden die gemäß § 3 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ausgeschlossen.
- (2) Im Reinen Wohngebiet WR 2 ist im Bereich östlich der im Plan festgesetzten Durchfahrt auf der im Plan mit „KITA“ festgesetzten Fläche im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss

ausschließlich eine integrierte Kindertagesstätte für 2 Kindergartengruppen und 2 Kinderkrippengruppen mit insgesamt 800 m² Geschossfläche (GF) und in der südlich und östlich angrenzenden privaten Grünfläche eine Freispielfläche von 740 m² allgemein zulässig. Von der festgesetzten Lage und Fläche des mit „KITA“ gekennzeichneten Bereiches und der Freispielfläche kann geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. funktionale oder gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 3

Grundflächen, Grundflächenzahl, Geschossflächen

- (1) Im Reinen Wohngebiet WR 1 darf die im Plan festgesetzte Grundfläche (GR) durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO insgesamt bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 überschritten werden.
- (2) Im Reinen Wohngebiet WR 2 darf die im Plan festgesetzte Grundfläche (GR) durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO insgesamt bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 überschritten werden.
- (3) In den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 sind Flächen der Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche ganz mitzurechnen.
- (4) Ausnahmsweise können die festgesetzten Geschossflächen (GF) für entlang der Colmdorfstraße gelegene, aus Lärmschutzgründen erforderliche, hinterlüftete Glasfassaden überschritten werden, sofern damit keine Erhöhung der Nutzfläche verbunden ist und keine brandschutztechnischen Bedenken bestehen.

§ 4

Baugrenzen

- (1) Ausnahmsweise können die Baugrenzen, mit Ausnahme der südlichen Baugrenzen im Reinen Wohngebiet WR 1 und der Baugrenzen in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2, die zur öffentlichen Grünfläche orientiert sind, mit nicht durchgehenden Balkonen und Terrassen um bis zu 2,0 m und mit Treppenhäusern um bis zu 1,5 m überschritten werden.
- (2) Ausnahmsweise können die zur öffentlichen Grünfläche orientierte, südliche Baugrenze im Reinen Wohngebiet WR 2 und die südlichen Baugrenzen im Reinen Wohngebiet WR 1, mit nicht durchgehenden Balkonen um bis zu 1,0 m überschritten werden.

- (3) Ausnahmsweise können die entlang der Colmdorfstraße gelegenen, nördlichen und westlichen Baugrenzen der Reinen Wohngebiete WR 1 und WR 2 aus Lärmschutzgründen durch hinterlüftete Glasfassaden ab dem 1. Obergeschoss für konstruktive Bauteile um bis zu 1,0 m überschritten werden, sofern keine brandschutztechnischen Bedenken bestehen.

§ 5

Bauweise, Durchgänge bzw. Durchfahrten

- (1) Die Bebauung im westlichsten Bauraum des Reinen Wohngebietes WR 1 ist in voller Länge des Bauraums geschlossen und durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten.
- (2) Die Bebauung entlang der Bahnlinie im Reinen Wohngebiet WR 2 ist in voller Länge und im Bereich der bis zu sechsgeschossigen Bebauung in voller Breite des Bauraums, mit Ausnahme der im Plan festgesetzten Durchfahrt sowie evtl. weiterer Durchfahrten bzw. Durchgänge gemäß Absatz 5, geschlossen und durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten.
- (3) Die im Reinen Wohngebiet WR 2 im Plan festgesetzte Gebäudedurchfahrt ist in einer für Müll- und Rettungsfahrzeuge ausreichenden Breite und mit einer Mindestdurchfahrtshöhe von 3,50 m herzustellen.
- (4) Von der Lage der im Plan festgesetzten Durchfahrt im Reinen Wohngebiet WR 2 kann geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. funktionale oder gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (5) Zur Sicherstellung des Brandschutzes sind weitere eingeschossige Durchfahrten bzw. Durchgänge im Erdgeschoss zulässig, wenn diese mit lärmabweisenden Toren geschlossen werden.

§ 6

Höhenlage und Höhenentwicklung

- (1) Die Fußbodenoberkante des Erdgeschosses der Gebäude in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 darf höchstens 0,8 m über dem im Bebauungsplangebiet angegebenen Höhenbezugspunkt von 526,70 m über Normal Null (ü.NN) liegen.
- (2) Die festgesetzten Wandhöhen in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 beziehen sich auf den im Bebauungsplangebiet angegebenen Höhenbezugspunkt von 526,70 m ü.NN.

- (3) Von der Lage der Abgrenzungen unterschiedlicher Höhenentwicklung kann geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 7

Dachform, Dachterrassen, Dachaufbauten

- (1) In den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 sind nur Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 5 Grad zulässig.
- (2) Im Reinen Wohngebiet WR 2 werden entlang der Bahnlinie in den Bereichen mit einer Höhenentwicklung von bis zu vier bzw. bis zu sechs Geschossen zum Aufenthalt geeignete Dachterrassen ausgeschlossen. Ansonsten ist in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 auf Flachdächern die Errichtung von Dachterrassen zulässig.
- (3) Im Reinen Wohngebiet WR 1 sind Dachaufbauten für Einrichtungen wie Dachausstiege, Zugänge für Dachterrassen und Solaranlagen zulässig, wenn sie maximal eine Höhe von 1,0 m ab Wandoberkante aufweisen und mindestens 1,0 m gegenüber der Dachkante zurückliegen. Aufzugsüberfahrten sind auch an der Gebäudeaußenkante zulässig.
- (4) Im Reinen Wohngebiet WR 2 sind Dachaufbauten für Einrichtungen wie Dachausstiege, Zugänge für Dachterrassen und Solaranlagen zulässig, wenn sie maximal eine Höhe von 2,5 m ab Wandoberkante aufweisen und mindestens 2,5 m gegenüber der Dachkante zurückliegen. Aufzugsüberfahrten sind auch an der Gebäudeaußenkante zulässig.
- (5) Terrassengeschosse im Reinen Wohngebiet WR 1 müssen an der jeweils sich aus dem Plan ergebenden Längsseite um mindestens 2,5 m und an den südlichen Stirnseiten um mindestens 4 m von den darunterliegenden Gebäudeaußenkanten zurücktreten.

§ 8

Fahrradstellplätze, Nebenanlagen, Trafostationen

- (1) Im Reinen Wohngebiet WR 1 sind Fahrradstellplätze auf den im Plan festgesetzten Flächen für Fahrradstellplätze und Müll (FSt + M) sowie innerhalb der Gebäude und der festgesetzten Tiefgarage zulässig. Im Reinen Wohngebiet WR 2 sind Fahrradstellplätze ausschließlich innerhalb des Gebäudes und der festgesetzten Tiefgarage zulässig. Für die Kindertagesstätte sind zusätzliche Fahrradstellplätze auf den im Plan festgesetzten Flächen für Fahrradstellplätze und Müll (FSt + M) zulässig. Ausnahmsweise können im Reinen Wohngebiet WR 2 zusätzlich oberirdische Fahrradstellplätze in untergeordnetem Umfang in der Nähe der jeweiligen Eingangsbereiche zugelassen werden, sofern der Vorgartencharakter nicht gefährdet wird und keine Beeinträchtigung angrenzender Wohnbereiche sowie sonstiger Belange (z.B. Brandschutz) zu befürchten ist.

- (2) Von den im Plan festgesetzten Flächen für Fahrradstellplätze und Müll (FSt + M) kann geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (3) Auf der Freifläche der integrierten Kindertagesstätte ist innerhalb der hierfür festgesetzten Fläche ein eingeschossiges Gerätehaus (GH) mit einer maximalen Grundfläche von 20 m² zulässig.
- (4) Trafostationen sind straßennah in geeigneten Räumen innerhalb der Gebäude und/ oder Tiefgaragen anzuordnen. Ausnahmsweise sind diese auch auf der öffentlichen Grünfläche zulässig, wenn sie in den Lärmschutzwall integriert werden und sonstige Belange nicht entgegenstehen.
- (5) Ansonsten sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO außerhalb der Bauräume ausgeschlossen. Für Nebenanlagen zur Eigenwerbung gilt § 9.

§ 9 Werbeanlagen

- (1) In den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 ist nur Eigenwerbung bis maximal Brüstungshöhe 1. Obergeschoss zulässig.
- (2) Die Errichtung von Werbeanlagen über der festgesetzten bzw. realisierten Wandhöhe eines Gebäudes bzw. über Dach ist nicht zulässig.
- (3) Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung sowie sich bewegende Werbeanlagen sind unzulässig.
- (4) Werbeanlagen müssen in Maßstab, Größe, Form und Farbgebung mit der Architektur abgestimmt sein und sich in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild einfügen.
- (5) Werbung in Grünbereichen ist unzulässig.
- (6) Beleuchtungen und Werbeflächen sind so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit sicher ausgeschlossen ist.

§ 10 Einfriedungen

- (1) In den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 werden Einfriedungen ausgeschlossen.

- (2) Ausnahmsweise sind bei der Anlage von direkt an die Gebäude angrenzenden Bewohnergärten Einfriedungen in Form von geschnittenen Laubholzhecken mit einer Höhe von maximal 1,5 m oder von offenen, bis zu 1,5 m hohen Metallzäunen, die flächig mit ausdauernden Kletterpflanzen berankt oder mit einer Laubholzhecke hinterpflanzt sind, zulässig.
- (3) Die Vorgärten vor dem westlichsten Gebäude im Reinen Wohngebiet WR 1 können ausnahmsweise mit Mauern oder geschlossenen Holzzäunen, die straßenseitig flächig mit ausdauernden Kletterpflanzen begrünt sind, bis zu einer Höhe von max. 1,8 m eingefasst werden.
- (4) Der Sichtschutz der Terrassen kann ausnahmsweise bis zu einer Tiefe von 3,0 m ab Fassadenkante und bis zu einer Höhe von 2,0 m als Mauerscheibe oder als begrüntes Rankelement aus Metall oder Holz hergestellt werden.
- (5) Ausnahmsweise sind Stützmauern bis zu einer Höhe von 0,8 m im Zusammenhang mit der in § 15 Abs. 2 Buchst. a) zugelassenen Anhebung der privaten Gartenzonen und Wohnhöfe auf Fußbodenoberkante zulässig. In Kombination von Stützmauern und Zäunen ist eine Höhe von 1,8 m straßenseitig zulässig, um gartenseitig Brüstungshöhe zu erreichen.
- (6) Ausnahmsweise kann die der Kindertagesstätte zugeordnete private Freifläche mit einem sockellosen, transparenten, bis zu 1,5 m hohen Metallzaun eingefriedet werden, der mit einer Laubholzhecke zu hinterpflanzen oder mit ausdauernden Kletterpflanzen flächig zu begrünen ist.
- (7) Entlang des nördlichen Planungsumgriffes kann (mit Ausnahme des Bereiches der festgesetzten Lärmschutzwand) ausnahmsweise ein Metallzaun mit max. 2,0 m Höhe errichtet werden. Er ist mit ausdauernden Kletterpflanzen flächig zu begrünen.

§ 11

Abstandsflächen

- (1) Die Abstandsflächen zwischen den beiden östlichsten Bauräumen des Reinen Wohngebietes WR 1 und dem Reinen Wohngebiet WR 2 werden auf das sich aus dem Plan ergebende Maß verkürzt.
- (2) Die nördlichen Abstandsflächen des Reinen Wohngebietes WR 2 werden bis zur Mitte der Straßenverkehrsfläche der Colmdorfstraße verkürzt.
- (3) Die westlichen, nördlichen und östlichen Abstandsflächen der festgesetzten Lärmschutzwand werden bis zu den jeweiligen Grundstücksgrenzen der Fl.Nrn. 726, 586 und 1407/2 Gem. Aubing bzw. bis zur östlichen Straßenbegrenzungslinie der Colmdorfstraße verkürzt.
- (4) Ansonsten gelten die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO.

§ 12

Flächen mit Dienstbarkeiten

- (1) Von der Lage und Breite der Dienstbarkeitsflächen kann geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (2) Die dinglich zu sichernde Fläche für einen beschränkten Personenkreis südlich der Öffentlichen Grünfläche beschränkt sich (neben dem ebenfalls auf dieser Fläche vorgesehenen Gehrecht sowie einem Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit) auf ein Fahrrecht für Müll- und Rettungsfahrzeuge.
- (3) Die dinglich zu sichernde Fläche für einen beschränkten Personenkreis nördlich und östlich der Kindertagesstätte beschränkt sich (neben dem ebenfalls auf dieser Fläche vorgesehenen Geh- und Radfahrrecht sowie einem Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit) auf ein Fahrrecht für Rettungsfahrzeuge.

§ 13

Tiefgaragen und Stellplätze, Ein- und Ausfahrtsbereiche

- (1) Die nach Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze für die Reinen Wohngebiete WR 1 und WR 2, ausgenommen die Stellplätze für das Personal der Kindertagesstätte, sind in den jeweiligen Tiefgaragen unterzubringen.
- (2) Im Reinen Wohngebiet WR 1 ist im gesamten Baugebiet eine Tiefgarage zulässig, soweit die maximal zulässige Grundfläche nach § 3 Abs. 1 dieser Satzung eingehalten wird, nachbarliche Interessen gewürdigt werden und öffentliche Belange dem nicht entgegenstehen.
- (3) Die Tiefgarage im Reinen Wohngebiet WR 2 ist innerhalb des Bauraumes sowie der festgesetzten Flächen für eine Tiefgarage „TGa“ zulässig.
- (4) Die Decken der Tiefgaragen außerhalb der Gebäude sind um mindestens 0,60 m unter Geländeniveau abzusenken und zur Begrünung ebenso hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.
- (5) Belüftungsanlagen der Tiefgaragen in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 sind ebenerdig in die Freiraumgestaltung zu integrieren. Entlüftungsanlagen der Tiefgaragen sind in die Gebäude zu integrieren und über Dach zu führen.
- (6) Auf der Fläche für Stellplätze „St“ sind nur Stellplätze für das Personal der Kindertagesstätte zulässig.

- (7) Von den im Plan festgesetzten Flächen für Tiefgaragen, der Fläche für Stellplätze sowie den Ein- und Ausfahrtbereichen kann geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 14

Immissionsschutz

- (1) Eine Nutzungsaufnahme im Reinen Wohngebiet WR 1 ist unzulässig, solange die bis zu sechs- und viergeschossige Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 nicht soweit hergestellt ist, dass sie ihre lärmabschirmende Wirkung entfaltet.
- (2) Eine Nutzungsaufnahme im restlichen, rückwärtigen Bereich des Reinen Wohngebietes WR 1 ist ferner unzulässig, solange die Bebauung im westlichsten Bauraum des Reinen Wohngebietes WR 1 nicht soweit hergestellt ist, dass sie ihre lärmabschirmende Wirkung entfaltet.
- (3) Am westlichen Rand der öffentlichen Grünfläche ist ein Lärmschutzwall in Höhe von 3 m über dem im Bebauungsplangebiet angegebenen Höhenbezugspunkt von 526,70 m ü.NN vorzusehen.
- (4) Im Nordosten des Planungsgebietes ist entsprechend der Festsetzung im Plan eine begrünte bzw. berankte Lärmschutzwand (LSW) in Höhe von 2 m vorzusehen. Eine Nutzungsaufnahme auf der Freifläche südlich der Lärmschutzwand ist unzulässig, solange die Lärmschutzwand nicht soweit hergestellt ist, dass sie ihre lärmabschirmende Wirkung entfaltet.
- (5) Die Aufenthalts- und Gruppenräume der integrierten Kindertagesstätte im Reinen Wohngebiet WR 2 sind an den dem Bahnlärm abgewandten Gebäudeseiten zur Freifläche hin anzuordnen.
- (6) Im östlichen Bereich des Bauraumes des Reinen Wohngebietes WR 2, in dem maximal drei-, zwei- und eingeschossige Bebauung festgesetzt wird, sind über dem jeweils obersten Geschoss bis zu 3 m hohe, freistehende Wandscheiben auf der nördlichen Seite zulässig.

§ 15

Bodenmodellierungen

- (1) Grundsätzlich sind Aufschüttungen und Abgrabungen ausgeschlossen.

- (2) Ausnahmsweise sind Aufschüttungen und Abgrabungen in folgenden Bereichen zulässig:
- a) In den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 sind Aufschüttungen bis zu einer max. Höhe von 0,8 m zur Anhebung der privaten Gartenzonen und Wohnhöfe auf Fußbodenoberkante zulässig.
 - b) Auf der Freispielfläche der Kindertagesstätte sind Bodenmodellierungen für eine kindgerechte Gestaltung zulässig. Eine Feuerwehraufstellfläche auf der Freispielfläche der Kindertagesstätte ist nicht zulässig.
 - c) Auf der öffentlichen Grünfläche sind Bodenmodellierungen im Bereich des festgesetzten Lärmschutzwalls und auf den Kinderspielplätzen zulässig.
 - d) Im Zusammenhang mit der Versickerung gemäß § 18 Abs. 4 der Satzung sind notwendige Bodenmodellierungen zulässig.

§ 16

Grünordnung allgemein

- (1) Die Bepflanzung der Straßenverkehrsfläche, der öffentlichen Grünfläche und der Freiflächen der Baugrundstücke einschließlich der Decken der Tiefgaragen ist gemäß den planlichen und textlichen Festsetzungen zu erhalten. Ausgefallene Bäume und Sträucher sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen. Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen. Für nicht bebaute Flächen innerhalb der Bauräume gelten die angrenzenden grünordnerischen Festsetzungen entsprechend.
- (2) Für Bäume in Belagsflächen ist eine spartenfreie, offene, durchwurzelbare Pflanzfläche von mindestens 24 m² Grundfläche vorzusehen. Ausnahmsweise sind auch überdeckte Baumscheiben zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist.
- (3) Von den grünordnerischen Festsetzungen kann in Lage und Fläche abgewichen werden, soweit die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 17

Grünordnung im Bereich der Straßenverkehrsfläche und der öffentlichen Grünfläche

- (1) Von den beiden festgesetzten Spielplätzen auf der öffentlichen Grünfläche ist einer für Kleinkinder und einer für Schulkinder zu gestalten.
- (2) Entlang der Colmdorfstraße sind im Bereich der öffentlichen Grünfläche standortgerechte große Laubbäume (Endwuchshöhe >20 m) mit mindestens 20/25 cm Stammumfang und einem Pflanzabstand von 7-12 m zu pflanzen.

- (3) Auf der Straßenverkehrsfläche ist je 5 Stellplätze ein standortgerechter mittelgroßer Laubbaum (Endwuchshöhe 10-20 m) mit mindestens 18/20 cm Stammumfang zu pflanzen.

§ 18

Grünordnung für die Reinen Wohngebiete WR 1 und WR 2

- (1) Pro 200 m² der nicht überbauten Baugrundstücksflächen ist ein mittelgroßer Baum (Endwuchshöhe 10-20 m) mit mindestens 18/20 cm Stammumfang zu pflanzen. Ersatzweise können v.a. über Tiefgaragenbereichen zwei Obstbäume (Hochstamm mit mindestens 14/16 cm Stammumfang) gepflanzt werden. Vorhandener Baumbestand, der den festgesetzten Güteanforderungen entspricht, kann angerechnet werden.
- (2) Flachdächer und flachgeneigte Dächer sind ab einer Fläche von 100 m² extensiv in einer durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von 10 cm zu begrünen. Dies gilt nicht bei Anordnung notwendiger technischer Anlagen, nutzbarer Freibereiche auf den Dächern oder Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes.
- (3) Im Reinen Wohngebiet WR 2 sind unter Beachtung der Regelung des § 7 Abs. 2 intensiv begrünte und für einen Aufenthalt geeignete Dachterrassen von insgesamt mindestens 400 m² Fläche zu schaffen.
- (4) Das anfallende Regenwasser von Dach- und Wegeflächen ist oberflächlich zu versickern. Dabei ist bewachsenen Gräben und flachen Rasenmulden wegen ihrer Filterwirkung und des besseren Wasserrückhaltes der Vorzug vor Rigolen und Sickerschächten zu geben.
- (5) Bewohnergärten dürfen ausschließlich im Anschluss an die Baukörper angelegt werden. Der Anteil der Bewohnergärten an der Grundstücksfreifläche (ohne Dachterrassen) im Reinen Wohngebiet WR 2 darf 30% nicht überschreiten.
- (6) Die vorgesehene Gestaltung und Bepflanzung der Freiflächen einschließlich der Dachbegrünung ist vom Bauherrn in einem Freiflächengestaltungsplan darzustellen, der gemäß § 1 Abs. 2 der Bauvorlagenverordnung als Bestandteil des Bauantrags einzureichen ist.

§ 19

In-Kraft-Treten

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

Begründung des Bebauungsplanes mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Planungsanlass	43
2. Städtebauliche Situation und Problemlage	43
2.1 Lage, Eigentumsverhältnisse, Umgebung	43
2.2 Rechtliche Ausgangslage	44
2.3 Verfahren, Umweltprüfung (UP)	44
2.4 Informelle Planungen im Vorgriff	45
2.5 Städtebauliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	45
3. Planungsziele	49
4. Planungskonzept	49
4.1 Art der baulichen Nutzung (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)	50
4.2 Grund- und Geschossflächen (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)	51
4.3 Baugrenzen	53
4.4 Bauweise, Höhenentwicklung, Dachform, Dachterrassen und Dachaufbauten (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)	54
4.5 Höhenlage und Bodenmodellierungen (Reine Wohngebiete WR 1, WR 2 und öffentliche Grünfläche)	55
4.6 Nebenanlagen, Stellplätze für Fahrräder und Müllstandort, Gerätehaus, Trafostationen und Werbeanlagen (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)	56
4.7 Einfriedungen (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)	57
4.8 Abstandsflächen	58
4.9 Flächen mit Dienstbarkeiten	59
4.10 Verkehrliche Erschließung	59
4.11 Brandschutzkonzept	63
4.12 Abfallentsorgung	64
4.13 Unterbauung, Grundwasser	64
4.14 Lärm- und Immissionsschutz	65
4.15 Konzept der Grünordnung	72
5. Auswirkungen	72

6. Umweltbericht	73
6.1 Einleitung	73
6.2 Ergebnis des Scopings	75
6.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	77
6.4 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung	90
6.5 Eingriff-/ Ausgleichbilanzierung	90
6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	90
6.7 Zusätzliche Angaben	91
6.8 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring)	91
6.9 Allgemein verständliche Zusammenfassung des Umweltberichts	91
7. Sozialgerechte Bodennutzung und Kosten	92
8. Daten zum Bebauungsplan	93

1. Planungsanlass

Im Planungsgebiet südöstlich der S-Bahn-Haltestelle Aubing befindet sich ein Lagerplatz (ehemaliger Bauhof), der nicht mehr benötigt wird. Nachdem in München ein anhaltender Nachfragedruck nach Wohnraum besteht und das Gebiet hierfür geeignet ist, soll diese Fläche einer Wohnnutzung zugeführt werden.

Da das bestehende Planungsrecht die angestrebte Bebauung und Nutzung nicht zulässt, wurde in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.06.2004 die Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1955 beschlossen.

2. Städtebauliche Situation und Problemlage

2.1 Lage, Eigentumsverhältnisse, Umgebung

Das Planungsgebiet liegt im Stadtteil Aubing (Stadtbezirk 22, Aubing – Lochhausen – Langwied) und hat eine Größe von ca. 2,3 ha. Davon sind ca. 0,23 ha im städtischen Eigentum (Colmdorfstraße).

Auf dem Gelände des ehemaligen Bauhofs befinden sich derzeit ungenutzte Betriebs- und Lagergebäude einer Baufirma.

Das Areal wird im Norden von der Bahnlinie München – Buchloe und im Süden und Osten durch eine Wohnbebauung entlang der Pretzfelder Straße begrenzt. Nach Fassung des Aufstellungsbeschlusses wurde auch ein Teil des Grundstückes Fl.Nr. 1408/4 Gem. Aubing, das direkt an die Pretzfelder Straße grenzt und mit einem Wohngebäude bebaut ist, neu mit in den Planungsumgriff aufgenommen. Im Westen umfasst das Planungsgebiet die Colmdorfstraße. Im Osten weist es eine schmale, nord-süd-gerichtete Verbindung zur Pretzfelder Straße auf.

Der S-Bahnhof Aubing befindet sich unmittelbar am nordwestlichen Rand des Areals. Die Bahntrasse im Norden bildet eine deutliche Zäsur zum weiter nördlich gelegenen Aubinger Dorfkern. Direkt nördlich des Planungsumgriffes befindet sich noch ein Nebengleis (Industriegleis), das nicht mehr benutzt wird.

Westlich der Colmdorfstraße schließen Gewerbeflächen an. Derzeit wird ein Teil der Gewerbehallen als Indoorspielfläche für Kinder bzw. Hallenfußball zwischengenutzt, der Rest wird momentan nicht genutzt. Die vorherige Nutzung durch eine Spedition wurde nicht mehr weiter betrieben. Das früher von der Deutschen Telekom genutzte Hochregallager an der nordwestlichen Grenze des Planungsgebietes stellt die Dominante im nahen städtebaulichen Zusammenhang dar. Westlich des Einmündungsbereiches Colmdorfstraße/ Pretzfelder Straße befindet sich eine Gaststätte.

Das unmittelbare Umfeld entlang der südlichen und östlichen Grenze des Planungsgebietes und der Pretzfelder Straße ist durch eine kleinteilige, überwiegende Wohnbebauung geprägt, die größtenteils aus maximal zweigeschossigen Einfamilien- und Reihenhäusern besteht.

Das Planungsgebiet wird durch seine Lage südlich der Bahnlinie und im rückwärtigen Bereich der Pretzfelder Straße charakterisiert.

Die Colmdorfstraße wird derzeit nur im südlichen Teil befahren (Zufahrt zu den o.g. Gewerbeflächen) und ist ansonsten nur als Geh- und Radweg ausgebaut. Sie führt von der Pretzfelder Straße aus nach Norden in Tieflage unter den Gleisen hindurch zum Bahnsteig und zum Gebiet nördlich der Bahngleise.

2.2 Rechtliche Ausgangslage

Das Planungsgebiet ist im gültigen Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Allgemeines Wohngebiet mit Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung dargestellt. Ferner enthält er eine örtliche Grünverbindung in Nord-Süd-Richtung am westlichen Rand des Planungsgebiets.

Im Planungsgebiet sind übergeleitete Straßenbegrenzungslinien im Osten in nördlicher Verlängerung der Rimparstraße und im Westen im Bereich der Einmündung der Colmdorfstraße vorhanden. Außerhalb des Planungsgebietes sowie im Bereich der östlichen Wegeverbindung sind Straßenbegrenzungslinien sowie eine Baugrenze entlang der Pretzfelder Straße vorhanden. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben im Planungsgebiet richtet sich derzeit nach § 30 Abs. 3 i.V.m. § 34 BauGB.

Für den westlichen Bereich des Planungsgebiets gilt der seit 21.12.1970 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 67 d, der hier insbesondere eine Baugrenze im Bereich der Einfahrt zum Gewerbegebiet, Straßenbegrenzungslinien und die öffentliche Verkehrsfläche der Colmdorfstraße festsetzt.

Das Planungsgebiet liegt u.a. im Geltungsbereich folgender Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München:

- Satzung über Einfriedungen und Vorgärten vom 18.04.1990, zuletzt geändert am 04.03.1992
- Satzung über die Gestaltung und Ausstattung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke und über die Begrünung baulicher Anlagen vom 08.05.1996 (Freiflächengestaltungssatzung)
- Satzung über die Benutzung der Entwässerungseinrichtungen der Landeshauptstadt München vom 14.02.1980, zuletzt geändert am 28.11.2005
- Baumschutzverordnung vom 12.05.1992, zuletzt geändert am 18.12.2000
- Stellplatzsatzung vom 19.12.2007.

2.3 Verfahren, Umweltprüfung (UP)

Zwar wurde das o.g. Bebauungsplanverfahren mit Fassung des Aufstellungsbeschlusses noch vor dem 20.07.2004 und damit vor Inkrafttreten des geänderten BauGB eingeleitet. Es konnte jedoch nicht mehr vor dem 20.07.2006 abgeschlossen werden (vgl. § 244 Abs. 2 BauGB) und wurde daher nach dem BauGB in der ab dem 20.07.2004 geltenden Fassung fortgeführt. Daher ist gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchzuführen.

2.4 Informelle Planungen im Vorgriff

Im Jahr 2000 wurde der städtebauliche Workshop „Wohnen in Aubing“ durchgeführt. Der Teilnehmerkreis des Workshops bestand aus vier Planungsbüros. Anwesend waren auch Fachingenieure, Vertreter der damaligen Grundstückseigentümer, des Stadtrates, des Bezirksausschusses 22 sowie des Referates für Stadtplanung und Bauordnung. Zielstellung des Workshops war die Konzipierung einer familiengerechten Siedlung mit vielfältigen Wohnformen. Der Beitrag der Arbeitsgemeinschaft Gasteiger + Architekten mit dem Landschaftsarchitekten Dr.-Ing. Kroitzsch wurde als Grundlage für die städtebauliche Planung vorgeschlagen. Die Planung wurde im weiteren Verlauf in bezug auf Realisierbarkeit konkretisiert. Das zugrunde liegende Planungskonzept wurde dabei im Wesentlichen gewahrt (s. auch Ziff. 3 Planungsziele):

- eine höhere, lärmabschirmende Bebauung im Norden
- eine niedrigere, offene Bebauung im Süden des Planungsgebietes
- eine mittig liegende Grünfläche, die sich zur Colmdorfstraße öffnet.

Nach weiteren Probeentwürfen wurden unter dem Aspekt der Stadtgestalt maximal 16.000 m² Geschossfläche für möglich gehalten.

2.5 Städtebauliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.5.1 Verkehrliche Erschließung

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet wird im Westen von der Colmdorfstraße, die an die Pretzfelder Straße angebunden ist, erschlossen, bis auf das Grundstück Fl.Nr. 1408/4 Gem. Aubing, das durch die Pretzfelder Straße selbst erschlossen ist. Die Pretzfelder Straße mündet stadteinwärts in die Limesstraße, die gemäß Verkehrsentwicklungsplan eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion ist.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet liegt innerhalb eines Radius von ca. 200 m um den S-Bahnhaltepunkt Aubing. Derzeit verkehrt dort die S 8 zwischen Geltendorf und Flughafen. Darüber hinaus befindet sich an der Einmündung Pretzfelder Straße/ Colmdorfstraße südlich des Planungsumgriffes derzeit die Haltestelle Aubing Bahnhof der Buslinie 143 (Studentenstadt – Neuaubing Riesenburgstraße).

Fuß- und Radwegenetz

Entlang der Pretzfelder Straße verläuft gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) eine Nebenroute. Eine Hauptroute gemäß VEP-R verläuft in der Georg-Böhmer-Straße. Über die Colmdorfstraße und die vorhandene Unterführung unter dem S-Bahnhof Aubing hindurch besteht eine Wegeverbindung zwischen diesen beiden Routen.

2.5.2 Versorgung

Die nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des täglichen Bedarfs sind in der Limesstraße im Süden und im Dorfkern Aubing im Norden.

2.5.3 Technische Infrastruktur

Mit Ausnahme der an der Colmdorfstraße gelegenen Trafostation sowie einer Stromhausanschlussleitung zum Anwesen Pretzfelder Straße 4 a (s. Ziff. 4.11) befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand im Planungsgebiet keine weiteren technischen Infrastruktureinrichtungen, die zu berücksichtigen oder zu verlegen sind.

2.5.4 Altlasten

Im Planungsgebiet wurde eine Altlastenerkundung durchgeführt. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass auf dem gesamten, ehemals gewerblich genutzten Gelände Auffüllmaterial mit Mächtigkeiten zwischen 0,2 m und 4,1 m vorhanden ist. In dem Auffüllmaterial sind bis maximal 5% anthropogene Fremdbestandteile (Ziegelbruch, Schlacke, Asche, Glas) enthalten. Die Schadstoffbelastung ist hier als leicht erhöht oder vernachlässigbar einzustufen. Lediglich in zwei Teilbereichen im Süden des Geländes liegen erhöhte Schadstoffbelastungen des Bodens vor: Im Bereich der mittleren Lagerhalle ist eine erhöhte Belastung durch Kupfer (730 mg/kg) vorhanden. Im Bereich der ehemaligen Tankstelle (südlicher Bereich) liegt eine erhöhte Belastung durch Mineralölkohlenwasserstoffe (550 - 710 mg/kg) vor.

Gemäß dem Ergebnis der schadstofftechnischen Untersuchung vom 05.09.2001 besteht keine Gefährdung des Grundwassers und es werden keine einschlägigen Prüfwerte hinsichtlich des Wirkungspfadens Boden-Mensch überschritten. Somit sind keine Einschränkungen hinsichtlich künftiger Nutzungen zu besorgen.

Im Planungsgebiet anfallender Erdaushub ist lt. den durchgeführten Voruntersuchungen jedoch größtenteils nicht uneingeschränkt verwertbar und ist deshalb in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt, Sachgebiet Altlasten/ Abbrüche im Rahmen des Bauvollzugs einer geordneten Entsorgung zuzuführen.

2.5.5 Immissionen

Auf das Planungsgebiet wirken Geräusche durch Schienen- und Straßenverkehr sowie durch Gewerbe, Erschütterungen durch Schienenverkehr sowie elektrische und magnetische Felder ein. Durch gutachterliche Untersuchungen wurde die bestehende Situation bzgl. Lärm und Erschütterungen analysiert.

Geräusche durch Schienen- und Straßenverkehr

Am nördlichen Rand des Planungsgebiets wirken derzeit Verkehrsgeräusche durch den Schienenverkehr der Bahnlinie München-Buchloe bis zu einer Größe von 62 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts ein. Seitens der DB Netz AG bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH bestehen Planungskonzepte, die den viergleisigen Ausbau der Bahnlinie im Streckenabschnitt München-Pasing – Buchenau betreffen. Daneben ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege das Eisenbahnausbauvorhaben „ABS München – Lindau – Grenze D/A“ enthalten. Gesicherte Erkenntnisse über eine Änderung der Schie-

nenbelastung (mögliche Taktverdichtung) oder einen Ausbau der Schienenstrecke seitens der DB AG bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH liegen jedoch nicht vor, so dass die derzeit ermittelten Werte dem Bebauungsplanverfahren zugrunde gelegt werden.

Die derzeitigen Geräuschimmissionen aus dem öffentlichen Straßenverkehr der Pretzfelder Straße und der bestehenden Colmdorfstraße auf das Planungsgebiet betragen tags bis zu 54 dB(A) und nachts bis zu 47 dB(A). Die übrigen Verkehrswege können aufgrund des Verkehrsaufkommens bzw. des Abstandes bei der Betrachtung der gesamten Verkehrsgeräuschsituation im Planungsgebiet vernachlässigt werden.

Gewerbegeräusche

Von Westen ist mit Immissionen aus den angrenzenden Gewerbeflächen zu rechnen. Die derzeitige, teilweise Zwischennutzung von Gewerbehallen als Indoorspielfläche für Kinder und für Hallenfußball ist lärmtechnisch vernachlässigbar.

Erschütterungen Schienenverkehr

Am nördlichen Rand des Planungsgebiets sind nach derzeitigem Stand Schwingungs- und Körperschallimmissionen zu erwarten, die ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen als „störend“ bis „stark störend“ wahrgenommen werden.

Elektrische und magnetische Felder

Durch den Bahnstrom sowie den auf der gesamten Bahnstrecke vorhandenen digitalen Zugfunk (GSM-R) wirken auf das Planungsgebiet elektrische und magnetische Felder ein.

Luftschadstoffe

Bis zur Aufgabe der Gewerbenutzung im Planungsgebiet selbst wirkten auch Luftschadstoffemissionen aus dem dortigen gewerblichen Schwerlastverkehr auf das Planungsgebiet sowie die nähere Umgebung ein.

2.5.6 Natur und Landschaft

Die folgenden Aussagen beziehen sich nicht auf die Grundstücke Fl.Nrn. 1408/4 und 1408/10 Gem. Aubing.

Naturhaushalt

Das Planungsgebiet ist geologisch gesehen Bestandteil der Münchener Schotterebene, genauer gesagt des Naturraumes der Menzinger Schotterebene.

Die Grundstücksfläche des ehemaligen Bauhofes ist zu 67% durch bestehende Gebäude, alte Fundamente, Verkehrs- und Lagerflächen versiegelt. Die restlichen 33% des Areals mit seinen Kies- und Schotterflächen können als teilversiegelt gelten. Hier steht teilweise der Untergrund mit seinen karbonatreichen Schottern mit hoher Durchlässigkeit und geringem Filtervermögen an. Ein natürlicher Bodenaufbau ist auf dem Gelände nicht mehr zu finden.

Das Grundwasser im Planungsgebiet ist relativ ungeschützt gegen Verunreinigungen. Der Höchstgrundwasserstand (HHW 1940: 521,80 m über Normal Null (ü.NN)) ist bis ca. 5 m unter der Geländeoberkante (Höhenbezugspunkt im Plan: 526,70 m) anstehend. Der derzeitige mittlere Grundwasserpegel schwankt zwischen ca. 6 m bis 8 m unter Flur (520,6 m ü.NN bis 518,4 m ü.NN).

Die Fließrichtung des Grundwassers verläuft von Südwest nach Nordost. Im Bereich süd-östlich der Aubinger Lohe wurde in der Vergangenheit der HHW 1940 teilweise überschritten. Jede Unterbauung, die im Grundwasser vorgenommen wird, erzeugt in Abhängigkeit zur Lage und Größe einen mehr oder weniger großen Grundwasseraufstau, der Auswirkungen auf die Umgebung und die dortige Bestandsbebauung haben kann.

Vegetation, Biotope

Die potentielle natürliche Vegetation ist der Laubmischwald der Schotterterrassen ohne die Buche. Die derzeitige Vegetation lässt sich folgendermaßen charakterisieren: In Belagsfugen und auf den Kiesflächen hat die Sukzession mit trockenheitsertragenden Pflanzenarten eingesetzt, nur in den äußersten Randlagen konnten sich ca. 30 größere Bäume entwickeln, die unter die Baumschutzverordnung fallen. Hierzu gehören hauptsächlich Weiden mit Stammumfang bis 250 cm und Birken, aber auch mehrstämmige Ahornbäume und Vogelkirschen mit Stammumfang bis 110 cm. Es ist auch ein Sanddorn-Strauch vorhanden, der nach Art. 5 Abs. 2 des Naturschutz-Ergänzungsgesetzes (NatEG) geschützt ist.

Im Planungsgebiet selbst befinden sich keine kartierten Biotope. Entlang der Bahnfläche grenzt jedoch ein Streifen Ruderalflur an, der als regional bedeutsame Fläche im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP Nr. 84) erfasst ist.

Das Vorkommen der gem. Anlage 1 Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) besonders geschützten Blauflügligen Ödlandschrecke ist dort nachgewiesen, das der gem. BArtSchV besonders und gem. Anhang IV Fauna-Flora-Habitatrichtlinie (FFH-Richtlinie) streng geschützten Zauneidechse wurde vermutet.

Gemäß dem Faunistischen Kurzgutachten vom 16.11.2006, das veranlasst wurde, um Sicherheit bzgl. eines evtl. Vorkommens dieser beiden Arten innerhalb des Planungsgebietes zu erhalten, wurde im Planungsgebiet ein kleinerer Bestand der Blauflügligen Ödlandschrecke (je Begehung im Mittel 5 – 6 Tiere) angetroffen. Die Zauneidechse hingegen konnte bei diesen Begehungen im Planungsgebiet nicht nachgewiesen werden.

Landschaftsbild und Topografie

Das Planungsgebiet stellt eine typische Industriebrache dar, wie man sie entlang von Bahnflächen finden kann. Die umgebenden Ein- und Zweifamilienhäuser stellen mit ihren frischgrünen Gärten einen starken Kontrast zum Charakter des Gebietes dar. Als ortsbildprägendes Gebäude muss das Hochregallager im westlich gelegenen Gewerbegebiet angesehen werden.

Das Gelände des ehemaligen Bauhofes ist nahezu eben mit Höhen von ca. 526 m bis 527 m ü.NN. Im Süden des Geländes befindet sich ein durch Abgrabung entstandener Geländesprung zu den angrenzenden, höher liegenden Wohnhäusern von bis zu ca. 1,5 m. Die Pretzfelder Straße hat eine Höhe von 526 m ü.NN am östlichen Rand des Planungsgebietes und 528,20 m ü.NN an der Kreuzung Colmdorfstraße/ Pretzfelder Straße. Die Bahngleise im Norden haben eine Höhe von ca. 526 m ü.NN.

Grünflächenversorgung

Das Gebiet ist über die Colmdorfstraße und nach Süden über die Grünfläche an der Pretzfelder Straße mit der freien Landschaft bzw. dem geplanten Grünzug entlang des Freihamer Weges verbunden. Durch die Neubebauung wird ein Bedarf an quartiersbezogenen Grün- und Freiflächen ausgelöst, der im Umgriff des Bebauungsplanes nachgewiesen werden muss.

Mit dem westlich des Friedhofs Aubing gelegenen Spielplatz ist das Gebiet ausreichend mit Spielplatzflächen für Jugendliche versorgt. Defizite bestehen jedoch für die Altersgruppen „Kleinkinder“ und „Schulkinder“.

3. Planungsziele

Die wesentlichen städtebaulichen Planungsziele lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Schaffung Reiner Wohngebiete,
- geschlossene und lärmabschirmende, höhere Bebauung zur Bahn im Norden des Planungsgebietes,
- durchlässige, niedrigere Bebauung als Übergang zur bestehenden Bebauung im Süden des Planungsgebietes,
- Versorgung der geplanten Wohnbebauung und der Umgebung mit einer Kindertagesstätte,
- Quartierbildung mit eigenständigem Charakter,
- Erschließung des Gebietes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch Verlängerung der bestehenden Colmdorfstraße nach Norden und Osten,
- Aufhebung überholter Straßenbegrenzungslinien und Vervollständigung der ansonsten schon bestehenden Straßenbegrenzungslinie sowie Baugrenze an der Pretzfelder Straße.

Die Planungsziele der Grünordnung sind:

- Ausreichende Versorgung des Planungsgebietes mit öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen,
- Sicherung der Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Colmdorfstraße,
- Verbesserung der Funktionen des Naturhaushaltes durch Entsiegelung und Schaffung von ökologisch wirksamen Grünstrukturen.

4. Planungskonzept

Der für die Neubebauung vorgesehene Bereich des Planungsgebietes gliedert sich in drei Teilbereiche: Im Süden, angrenzend an die bestehende Bebauung, schließt das Reine Wohngebiet WR 1 an; im Norden, entlang der Bahnlinie befindet sich das Reine Wohngebiet WR 2 und dazwischen liegt eine keilförmige, öffentliche Grünfläche, die sich nach Westen öffnet. Im Westen und Norden wird das Planungsgebiet durch die geplante Verlängerung der Colmdorfstraße erschlossen.

Zusätzlich zu diesem Bereich wurden Teilflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 1408/4 und 1408/10 Gem. Aubing in den Planungsumgriff mit aufgenommen, um bestehende Stra-

ßenbegrenzungslinien, die jedoch mittlerweile überholt sind und nicht mehr benötigt werden, aufzuheben und, soweit erforderlich, an der Pretzfelder Straße bzw. Colmdorfstraße neue Straßenbegrenzungslinien festzusetzen. Darüber hinaus soll im Bereich des Grundstückes Fl.Nr. 1408/4 Gem. Aubing eine neue Baugrenze festgesetzt werden, welche die ansonsten bereits bestehende Baugrenze nördlich der Pretzfelder Straße vervollständigt. Weitere planungsrechtliche Festsetzungen sollen für diese beiden Bereiche durch den vorliegenden Bebauungsplan nicht getroffen werden. Alle übrigen planungsrechtlichen Beurteilungen richten sich insoweit nach § 30 Abs. 3 i.V.m. § 34 BauGB.

4.1 Art der baulichen Nutzung (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)

Im Flächennutzungsplan ist das Planungsgebiet als Teil eines größeren Allgemeinen Wohngebietes dargestellt. Im Planungsgebiet (im Bereich der Neubebauung) sollen aus dieser Darstellung in der Bebauungsplanung Reine Wohngebiete entwickelt werden, da die in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässigen, gewerblichen bzw. gastronomischen Nutzungen wegen der abseitigen Lage, der schwierigen verkehrlichen Erschließung und der unmittelbar umgebenden reinen Wohnnutzung hier städtebaulich nicht wünschenswert sind. Die Charakteristik des gesamten im Flächennutzungsplan dargestellten Allgemeinen Wohngebietes kann damit jedoch gewahrt bleiben.

Um den durch die geplante Wohnbebauung entstehenden Bedarf sowie den durch die Umgebung ausgelösten Bedarf an sozialen Infrastruktureinrichtungen zu decken, wird im Reinen Wohngebiet WR 2 im Bereich östlich der im Plan festgesetzten Durchfahrt im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss ausschließlich eine integrierte Kindertagesstätte für 2 Kindergartengruppen und 2 Kinderkrippengruppen mit 800 m² Geschossfläche (GF) zugelassen. Unmittelbar südlich daran anschließend ist eine Freispielfläche von 740 m² (private Grünfläche nach Festsetzung im Plan) geplant. Dieser Standort ermöglicht eine vom Verkehrslärm weitgehend abgeschirmte Freispielfläche und eine Mitbenutzung der westlich angrenzenden öffentlichen Grünfläche, eine Erschließung über das mit weniger Verkehr belastete Ende der Colmdorfstraße (Wendehammer) sowie eine kurze Verbindung zur Pretzfelder Straße über den östlich verlaufenden Geh- und Radweg. Die Kindertagesstätte wird nach § 1 Abs. 6 Ziff. 2 i.V.m. § 3 Abs. 3 Ziff. 2 BauNVO allgemein (und nicht nur ausnahmsweise) zugelassen. Der Gebietscharakter eines Reinen Wohngebietes wird angesichts der geringen Dimension der integrierten Kindertagesstätte in bezug zum Gesamtmaß der Nutzung gewahrt. Die Nutzung ist sowohl für die geplanten Reinen Wohngebiete als auch für die angrenzende, überwiegende Wohnbebauung zumutbar (s. auch Ziff. 4.14.1 Lärmimmissionen/ Lärm der Kindertagesstätte und Ziff. 6.3.1.1 Schutzgut Mensch, Wirkungsbereich: Lärm/ Situation Kindertagesstätte). Geringfügige Abweichungen von der Lage und Fläche der Kindertagesstätte und der Freispielfläche werden zugelassen, wenn z.B. funktionale oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

Das Sozialreferat beabsichtigt, mit dem Eigentümer zu vereinbaren, dass für den besonderen Wohnbedarf einer betreuten Wohngemeinschaft (5 – 8 Personen) baulich integriert, südorientiert, im Reinen Wohngebiet WR 2 (EG-Bereich mit Terrassenanteil bzw. Bewohnergarten) zwei bis drei zusammenschaltbare größere Wohneinheiten und zusätzlich eine kleinere Wohneinheit für die Betreuer vorgehalten werden.

Im Reinen Wohngebiet WR 1 werden im Hinblick auf die integrierte Lage des Gebietes und den gewünschten Übergang zur bestehenden Wohnnutzung die nach § 3 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ausgeschlossen. Zur Schaffung eines möglichst ungestörten Wohnumfeldes soll zusätzlicher Verkehr in den rückwärtigen Bereichen vermieden werden.

Im Reinen Wohngebiet WR 2 sollen hingegen die Nutzungen nach § 3 Abs.3 BauNVO ausnahmsweise zulässig bleiben. Insbesondere der Bereich am westlichen Rand des Reinen Wohngebiets WR 2 eignet sich für eine Ladenfläche zur Deckung des täglichen Bedarfs der Bewohner mit einer Größe von ca. 250 m².

4.2 Grund- und Geschossflächen (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)

4.2.1 Grundflächen (GR)

Die Grundflächen stellen sich in den einzelnen Baugebieten wie folgt dar:

	Baugebietsfläche	GR nach § 19 (2) BauNVO	GRZ nach § 19 (2) BauNVO	GRZ nach § 19 (4) BauNVO
WR 1	7.293 m ²	2.950 m ²	0,4	0,6
WR 2	6.998 m ²	2.800 m ²	0,4	0,6
WR gesamt	14.291 m ²	5.750 m ²	0,4	0,6

Die im Plan festgesetzten Grundflächen von 2.950 m² im Reinen Wohngebiet WR 1 und von 2.800 m² im Reinen Wohngebiet WR 2 entsprechen den Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO für Reine Wohngebiete mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4. In den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 kann die festgesetzte Grundfläche für Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer Grundflächenzahl von 0,6 überschritten werden. Damit soll die Errichtung von Tiefgaragen mit ihren Zu- und Ausfahrten in ausreichendem Maße ermöglicht werden, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu erreichen. Die Freiflächen hingegen können für Erholung genutzt werden.

Bei der Festsetzung der maximal zulässigen Grundfläche (GR) wird von Folgendem ausgegangen:

Zur Grundfläche nach § 19 Abs. 2 BauNVO (Überdeckung mit baulichen Anlagen) zählen auch alle untrennbaren Bestandteile, wie z.B. Balkone (Projektionsfläche), Terrassen und Vordächer.

Nicht als Grundfläche gerechnet werden auskragende Bauteile über 5 m über Gelände, da diese keine nennenswerten Auswirkungen auf die Bodenversiegelung haben.

Soweit zusätzliche Zuwegungen, Wege und Fahrspuren über das für die rückwärtige Erschließung notwendige Maß hinaus angeordnet werden, werden sie als Nebenanlagen nach § 14 BauNVO und somit zur Grundfläche nach § 19 Abs. 4 BauNVO gerechnet.

4.2.2 Geschossflächen (GF)

Die Geschossflächen stellen sich in den einzelnen Baugebieten wie folgt dar:

	Baugebietsfläche	GF	GFZ
WR 1	7.293 m ²	6.820 m ²	0,94
WR 2	6.998 m ²	9.180 m ²	1,31
WR gesamt	14.291 m ²	16.000 m ²	1,12

Durch das unterschiedliche Maß der Nutzung in den zwei Baugebieten kann einerseits ein Abschluss zur Bahn durch eine durchgehende, geschlossene und lärmabschirmende Bebauung im Norden (WR 2) und andererseits ein Übergang zur bestehenden Bebauung durch niedrigere und durchlässige Bebauung im Süden (WR 1) erreicht werden.

Im Reinen Wohngebiet WR 1 wird die Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO von 1,2 GFZ eingehalten, im Reinen Wohngebiet WR 2 hingegen wird sie mit 1,31 GFZ geringfügig überschritten. Für beide Baugebiete ergibt sich eine durchschnittliche GFZ von 1,12. Somit wird insgesamt die Obergrenze nach § 17 Abs.1 BauNVO für Reine Wohngebiete von 1,2 GFZ unterschritten.

Die maximal zulässige Geschossfläche im Reinen Wohngebiet WR 2 ist aus städtebaulichen Gründen erforderlich, um durch eine Wandhöhe von 11,50 m – 13 m, bei gleichzeitig wirtschaftlichen Gebäudetiefen, eine Lärmabschirmung für die südlich angrenzenden Flächen zu erreichen.

Die Voraussetzungen für eine Überschreitung der Geschossflächenzahl gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO liegen vor:

Aufgrund der Geringfügigkeit der Überschreitung im Reinen Wohngebiet WR 2 und des Ausgleichs durch die südlich angrenzende öffentliche Grünfläche sind eine Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu erwarten.

In bezug auf die derzeitige Schienenlärmsituation führen die geplanten Nutzungen zu einer deutlichen Verbesserung. Ein großer Teil des Geländes wird als öffentliche Grünfläche aufgewertet und trägt zu gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen bei.

Belange des Verkehrs werden nicht angetastet, da sich die bauliche Dichte bezüglich der Gesamt-Geschossfläche, die sich auf Einwohner und Verkehr auswirkt, innerhalb der Obergrenzen des § 17 BauNVO bewegt. Öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

Bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche sind die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände ganz mitzurechnen, da auch diese Geschossflächen planungsbedingte Folgen (soziale Infrastruktur, Bedarf öffentliche Grünfläche, pflichtige Kfz-Stellplätze) auslösen.

Die festgesetzte Geschossfläche darf außerdem um die Geschossfläche, die sich aus einer hinterlüfteten Glasfassade ergibt, überschritten werden, sofern damit keine Erhöhung der Nutzfläche verbunden ist und keine brandschutztechnischen Bedenken bestehen (s. Ziff. 4.14.1 Lärmimmissionen).

4.3 Baugrenzen

4.3.1 Baugrenzen (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)

Im Reinen Wohngebiet WR 1 reagieren die Bauräume auf die südlich angrenzende, bestehende, kleinteilige Bebauung. Es werden sechs, sich aufgrund des Grundstückszuschnittes nach Osten hin verkleinernde, eng gefasste Bauräume festgesetzt, die eine Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung sowie eine geringere Baudichte gewährleisten.

Im Reinen Wohngebiet WR 2 bietet der Bauraum genügend Spielraum zur Umsetzung einer durchgehenden Bebauung entlang der Bahnlinie als Lärmschutz. Lediglich im Osten des Reinen Wohngebietes WR 2 werden die Baugrenzen aufgrund der beengten Grundstückssituation enger gefasst. Jedoch wird für die integrierte Kindertagesstätte im östlichen Bereich des Bauraumes, die sich auf das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss erstreckt, aufgrund der Sondernutzungsform eine größere Bautiefe erforderlich.

Um eine Fassadengliederung zu ermöglichen, können die Baugrenzen mit Ausnahme der südlichen Baugrenzen im Reinen Wohngebiet WR 1 und der Baugrenzen in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2, die zur öffentlichen Grünfläche orientiert sind, mit nicht durchgehenden Balkonen und Terrassen um bis zu 2,0 m und mit Treppenhäusern um bis zu 1,5 m überschritten werden. Zur öffentlichen Grünfläche hin ist im Reinen Wohngebiet WR 2 eine Überschreitung der südlichen Baugrenze ausschließlich für nicht durchgehende Balkone von bis zu 1,0 m zulässig, um im Reinen Wohngebiet WR 2 einen Mindestabstand von 0,5 m zu der von der Öffentlichkeit genutzten Fläche zu gewährleisten. Ebenfalls ist zum südlichen Planungsumgriff hin die Überschreitung der südlichen Baugrenzen des Reinen Wohngebietes WR 1 ausschließlich durch Balkone auf bis zu 1,0 m beschränkt, um einen Abstand von 3,0 m zur Grundstücksgrenze, aus Rücksicht zur bestehenden Bebauung im Süden, gewährleisten zu können. Eine Überschreitung der nördlichen Baugrenzen im Reinen Wohngebiet WR 1 wird hingegen im Hinblick auf die angrenzende dinglich zu sichernde Fläche, u.a. für Müll- und Rettungsfahrzeuge, bewusst nicht zugelassen.

Sollten aus Lärmschutzgründen die Nord- und Westfassaden entlang der Colmdorfstraße als hinterlüftete Glasfassade ausgebildet werden, dürfen die Baugrenzen dafür ausnahmsweise ab dem 1. Obergeschoss für konstruktive Bauteile um bis zu 1 m überschritten werden, sofern keine brandschutztechnischen Bedenken bestehen.

In Verbindung mit den o.g. Überschreitungen der Baugrenzen und den möglichen Rücksprüngen hinter die Baugrenze ergeben sich dadurch weitreichende Möglichkeiten der Fassadengliederung für den langen, durchgehenden Baukörper entlang der Bahnlinie.

4.3.2 Baugrenze auf dem Grundstück Fl.Nr. 1408/4 Gem. Aubing

Im Bereich des Grundstückes Fl.Nr. 1408/4 Gem. Aubing wird eine neue Baugrenze festgesetzt, womit die ansonsten bereits bestehende Baugrenze nördlich der Pretzfelder Straße vervollständigt wird.

4.4 Bauweise, Höhenentwicklung, Dachform, Dachterrassen und Dachaufbauten (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)

4.4.1 Bereich des Reinen Wohngebiets WR 1

Als Übergang zur vorhandenen Bebauung im Süden sind im Reinen Wohngebiet WR 1 jeweils maximal 3 Vollgeschosse mit Wandhöhen bis zu 10 m zulässig (bezogen auf den im Plan angegebenen Höhenbezugspunkt 526,70 m, vgl. hierzu Ziff. 4.5 Höhenlage und Bodenmodellierungen). Zur Lärmabschirmung der rückwärtigen Bereiche ist der Baukörper im westlichsten Bauraum entlang der Colmdorfstraße in voller Länge geschlossen und durchgehend auszubilden. Die Festsetzung der maximalen Wandhöhen von 7 m bzw. 10 m ermöglicht auch die Ausbildung von höheren, lichten Raumhöhen sowie von Sockelgeschossen.

Im Reinen Wohngebiet WR 1 sind nur Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 5 Grad zulässig. Dadurch kann die ausgeprägte Höhenstaffelung der Baukörper mit architektonisch klaren Volumina umgesetzt werden und es entsteht ein gleichmäßiges Erscheinungsbild der Gesamtanlage. Zur Verbesserung der kleinklimatischen Situation und der Wohnqualität sind auf Flachdächern begrünte Dachterrassen zulässig.

Aus gestalterischen und funktionalen Gründen wird ein zurückspringendes Terrassengeschoss gegenüber einem ausgebautem Dachgeschoss mit geneigtem Dach bevorzugt. Die obersten Vollgeschosse (Terrassengeschosse) sind mit einem Rücksprung von mindestens 2,5 m zum darunter liegenden Geschoss an jeweils einer Längsseite (i.d.R. Westseite) und mit einem Rücksprung von mindestens 4 m an der südlichen Kopfseite auszubilden.

Durch die Zweigeschossigkeit der Bebauung in Richtung Süden und Westen wird erreicht, dass die Gebäude in Bezug zur bestehenden Wohnbebauung sowie untereinander optisch niedriger wirken. Lediglich im westlichsten Bauraum entlang der Colmdorfstraße wird der Gebäuderücksprung zur ruhigeren Ostseite festgesetzt und gleichzeitig eine bessere Lärmschutzwirkung für die dahinterliegenden Bereiche erzielt.

Im Reinen Wohngebiet WR 1 sind funktional sinnvolle Dachaufbauten für Einrichtungen wie Aufzugsüberfahrten und Solaranlagen bis zu einer Höhe von nur 1,0 m zulässig und müssen aus Rücksichtnahme zur südlich angrenzenden, vorhandenen Bebauung min-

destens 1,0 m von der darunter liegenden Dachkante zurückliegen. Aufzugsüberfahrten sind aus funktionalen Gründen auch direkt an der Gebäudeaußenkante zulässig.

4.4.2 Bereich des Reinen Wohngebiets WR 2

Die riegelartige, hauptsächlich bis zu viergeschossige, geschlossene und in voller Länge durchgehende Bebauung mit Wandhöhen zwischen 11,50 m und 13 m im nördlichen Bereich des Bauraumes entlang der Bahnlinie bildet einen räumlichen Abschluss zum Gleiskörper und stellt ihre Lärmschutzwirkung gegenüber dem Verkehrslärm der Bahn (und auch der Verlängerung der Colmdorfstraße im Norden) sicher.

Im Westen wird die Bebauung von einem bis zu sechsgeschossigen Kopfbau mit Wandhöhen zwischen 11,50 m und 19 m, abgeschlossen, der bei Ausnutzung der maximal zulässigen Wandhöhen als Dominante und Orientierung dient; er betont auch den Durchgang unter der Bahnlinie. Sichtachsen sind durch den geplanten Baukörper nicht beeinträchtigt. Um auch hier den erforderlichen Lärmschutz zu gewährleisten, ist die Bebauung in diesem Bereich in voller Breite herzustellen.

Die bis zu dreigeschossige Bebauung mit einer maximalen Wandhöhe von 10 m im südlichen Teil des Bauraumes des Reinen Wohngebietes WR 2 stellt den Übergang zur öffentlichen Grünfläche und zur kleinteiligeren Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 1 im Süden her.

Die Silhouette der Bebauung wird im Osten durch Höhenabstaffelung (mit einer Anzahl von 3, 2 bzw. 1 Vollgeschossen als Höchstmaß) abgeschlossen, um wiederum einen maßvollen Übergang zur bestehenden Bebauung zu erreichen.

Auch im Reinen Wohngebiet WR 2 sind aus den in Ziff. 4.4.1 (Bereich des Reinen Wohngebietes WR 1) genannten Gründen nur Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 5 Grad sowie begrünte Dachterrassen zulässig. Aus Lärmschutzgründen sind jedoch in den Bereichen mit bis zu vier- bzw. sechsgeschossiger Bebauung zum Aufenthalt geeignete Dachterrassen ausgeschlossen.

Im Reinen Wohngebiet WR 2 sind funktional sinnvolle Dachaufbauten für Einrichtungen wie Aufzugsüberfahrten, Dachausstiege, Zugänge für Dachterrassen und Solaranlagen mit einer maximalen Höhe von 2,5 m über Wandoberkante zulässig. Um die Gebäude nicht noch höher wirken zu lassen, sind diese jedoch nur zulässig, wenn sie mindestens 2,5 m gegenüber der Dachkante zurückliegen. Aufzugsüberfahrten sind aus funktionalen Gründen auch direkt an der Gebäudeaußenkante zulässig. Sonstige Dachaufbauten sind unzulässig.

4.5 Höhenlage und Bodenmodellierungen (Reine Wohngebiete WR 1, WR 2 und öffentliche Grünfläche)

Um einen Bezugspunkt für die festgesetzten Wandhöhen und die Sockelgeschosse sowie die damit zusammenhängende Anhebung der Gärten zu erhalten, wird aus städtebaulichen Gründen eine Höhenlage durch Bezugnahme auf den im Plan angegebenen Höhenbezugspunkt 526,70 m festgesetzt.

Grundsätzlich gilt, dass Aufschüttungen und Abgrabungen ausgeschlossen sind, um möglichst viele für einen Aufenthalt nutzbare Grün- und Freiflächen zu erhalten. Folgende Ausnahmen werden jedoch zugelassen:

Zur Abgrenzung der privaten gegenüber den öffentlichen Bereichen wird die Anhebung des Erdgeschosses (Sockelgeschoss) der Gebäude in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 sowie der privaten Gartenzonen und Wohnhöfe zugelassen, jedoch auf höchstens 0,8 m über dem im Bebauungsplan angegebenen Höhenbezugspunkt von 526,70 m ü.NN beschränkt. Der Belang des behindertengerechten Zugangs zu den Gebäuden ist bei der späteren Projektplanung gemäß den Bestimmungen der Bayerischen Bauordnung (BayBO) zu berücksichtigen. Der Bebauungsplan lässt einen behindertengerechten Ausbau zu.

Auf der Freispielfläche der Kindertagesstätte sind Bodenmodellierungen in geringfügigem Umfang zulässig, um eine kindgerechte Ausgestaltung der Fläche zu ermöglichen.

Auf der öffentlichen Grünfläche werden Bodenmodellierungen im Bereich des festgesetzten Lärmschutzwalls und auf den Kinderspielplätzen zugelassen.

Ebenso sind im Zusammenhang mit der oberflächigen Versickerung von Niederschlagswasser gemäß § 18 Abs. 4 der Satzung notwendige Bodenmodellierungen zulässig.

4.6 Nebenanlagen, Stellplätze für Fahrräder und Müllstandort, Gerätehaus, Trafostationen und Werbeanlagen (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)

Im Reinen Wohngebiet WR 1 können Stellplätze für Fahrräder sowohl innerhalb der festgesetzten Umgrenzung von Flächen für Fahrradstellplätze (FSt), die den Bewohnern gleichzeitig als Müllstandort (M) dienen, als auch innerhalb der Gebäude und Tiefgarage errichtet werden. Neben ihrer funktionellen Bedeutung als Wohnfolgeeinrichtung ermöglichen diese Nebenanlagen auch eine Abgrenzung der Wohnergärten zu den Eingangsbereichen. Im Reinen Wohngebiet WR 2 sind Stellplätze für Fahrräder innerhalb des Gebäudes und der Tiefgarage herzustellen, um Freiflächen von weiterer Bebauung freizuhalten. Um jedoch ein ungeordnetes Abstellen von Fahrrädern im Vorgartenbereich zu verhindern, sind zusätzlich in der Nähe der jeweiligen Eingangsbereiche des Reinen Wohngebietes WR 2 ausnahmsweise in untergeordnetem Umfang unter den in § 8 Abs. 1 Satz 4 näher beschriebenen Bedingungen offene Fahrradstellplätze zulässig. Im Bereich der Kindertagesstätte sind zusätzlich oberirdische Fahrradstellplätze (FSt) innerhalb der festgesetzten Umgrenzung, gleichzeitig mit einem Müllstandort (M), zulässig.

Von den im Plan festgesetzten Flächen für Fahrradstellplätze und Müll (FSt + M) kann geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

Im Bereich des Reinen Wohngebiets WR 2 ist innerhalb der hierfür festgesetzten Fläche im östlichen Grundstücksbereich der integrierten Kindertagesstätte ein Gerätehaus (GH) aus funktionalen Gründen zulässig.

Die bestehende Trafostation an der Colmdorfstraße ist zu verlegen und innerhalb der geplanten Gebäude anzuordnen, weil sie sich auf der nunmehr erweiterten Straßenfläche der Colmdorfstraße befindet und somit dort nicht verbleiben kann. Räume für Trafostationen sind vor dem Hintergrund der Expositionsminimierung (s. auch Ziff. 6.3.1.3 Schutzgut Mensch, Wirkungsbereich: Elektromagnetische Felder) insbesondere dann geeignet, wenn sie nicht unmittelbar an Räume grenzen, in denen sich Menschen über längere Zeit aufhalten (insbesondere Kinderzimmer und Schlafräume). Ausnahmsweise sind Trafostationen auch auf der öffentlichen Grünfläche zulässig, wenn sie in den Lärmschutzwall integriert werden und sonstige Belange nicht entgegenstehen.

Ansonsten werden Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO außerhalb der Bauräume ausgeschlossen, um eine weitere Bebauung der Freibereiche zu vermeiden. Für Werbeanlagen zur Eigenwerbung, die u.U. auch unter den Begriff der Nebenanlagen fallen können, wurde eine gesonderte Satzungsbestimmung aufgenommen.

Werbeanlagen werden zum Schutz des Straßen-, Orts- und Landschaftsbildes sowie der Bevölkerung vor gesundheitlichen Störungen beschränkt. So werden insbesondere im Hinblick auf die Nähe zur Bahnlinie München – Buchloe und zum Bahnhof Aubing nur Werbeanlagen zur Eigenwerbung zugelassen. Außerdem werden diese in der Lage und gestalterischen Ausführung eingeschränkt. Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft der geplanten Bebauung zur bestehenden Bahnanlage sind Beleuchtung und Werbeflächen so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit sicher ausgeschlossen ist.

4.7 Einfriedungen (Reine Wohngebiete WR 1 und WR 2)

Grundsätzlich werden Einfriedungen ausgeschlossen, jedoch mit folgenden Ausnahmen:

Bei der Anlage von direkt an die Gebäude angrenzenden Wohnungsgärten sind Einfriedungen zulässig. Aus Gründen der Einheitlichkeit sollen diese generell aus geschnittenen Laubholzhecken mit einer Höhe von maximal 1,5 m oder aus offenen, bis zu 1,5 m hohen Metallzäunen bestehen, die flächig mit ausdauernden Kletterpflanzen berankt oder mit einer Laubhecke hinterpflanzt werden.

Die Vorgärten vor dem westlichsten Gebäude im Reinen Wohngebiet WR 1 können mit Mauern oder geschlossenen Holzzäunen, die straßenseitig flächig mit ausdauernden Kletterpflanzen begrünt sind, bis zu einer Höhe von 1,8 m eingefasst werden, um einen größtmöglichen Lärm- und Sichtschutz gegenüber dem angrenzenden Gewerbegebiet zu ermöglichen.

Ferner kann der Sichtschutz für Terrassen bis zu einer Tiefe von 3,0 m und einer Höhe von 2,0 m als Mauerscheibe oder als begrüntes Rankelement aus Metall oder Holz baulich hergestellt werden.

Ausnahmsweise sind Stützmauern bis zu einer Höhe von 0,8 m zur Anhebung der privaten Gartenzonen und Wohnhöfe zulässig, um damit ohne Höhensprung das Niveau der Fußbodenoberkante des Erdgeschossbereiches zu erreichen.

Aus Sicherheitsgründen sind Einfriedungen der Freiflächen der Kindertagesstätte mit einem sockellosen, transparenten, maximal 1,5 m hohen Metallzaun, der mit einer Laubholzhecke hinterpflanzt oder mit ausdauernden Kletterpflanzen flächig begrünt werden muss, zulässig.

Um der Verkehrssicherungspflicht gegenüber dem Bahngelände nachkommen zu können, kann entlang des nördlichen Planungsumgriffes, mit Ausnahme des Bereiches, für den eine Lärmschutzwand festgesetzt ist, ein Metallzaun mit maximal 2,0 m Höhe errichtet werden, der mit ausdauernden Kletterpflanzen flächig zu begrünen ist.

4.8 Abstandsflächen

Im Bereich der beiden östlichsten Bauräume des Reinen Wohngebietes WR 1 überschneiden sich die Abstandsflächen nach Art. 6 BayBO mit denen des Reinen Wohngebietes WR 2 geringfügig. Um eine städtebaulich klare Gesamtform zu wahren, werden diese auf das sich aus dem Plan ergebende Maß verkürzt.

Bei Ausnutzung der maximal zulässigen Wandhöhen ergäbe sich außerdem eine Überschreitung der Abstandsflächen im Reinen Wohngebiet WR 2 in Richtung Norden über die Mitte der Straßenverkehrsfläche hinaus. Auch diese Abstandsfläche soll aus städtebaulichen Gründen bis zur Mitte der Straßenverkehrsfläche verkürzt werden, da der angrenzende Grundstücksstreifen (Fl.Nr. 726 Gem. Aubing) aufgrund der geringen Breite (ehemaliger Gleisanschluss zum angrenzenden westlichen Gewerbegebiet) ohnehin nicht bebaubar wäre und auch keine Erholungsfunktion aufweist.

Die westlichen, nördlichen und östlichen Abstandsflächen der festgesetzten Lärmschutzwand werden aus städtebaulichen Gründen bis zu den jeweiligen Grundstücksgrenzen der Fl.Nrn. 726, 586 und 1407/2 Gem. Aubing bzw. bis zur östlichen Straßenbegrenzungslinie der Colmdorfstraße verkürzt. Dies ist hinnehmbar, da es sich bei den angrenzenden Grundstücken neben dem bereits oben benannten schmalen Grundstücksstreifen um Bahn- bzw. Zufahrtsflächen handelt, die ohnehin nicht bebaubar wären und auch keine Erholungsfunktion besitzen.

Die Abstandsflächenverkürzungen sind vertretbar, da trotzdem noch ausreichend Belichtung und Lüftung gewährleistet ist. Die Regelungen der DIN 5034 (Tageslicht in Innenräumen) sind eingehalten.

Ansonsten gelten die gesetzlichen Abstandsflächenregelungen nach Art. 6 BayBO.

Es ergeben sich außerdem bei Ausnutzung der maximal zulässigen Wandhöhen Überschreitungen der Abstandsflächen entlang der Colmdorfstraße sowohl im Reinen Wohngebiet WR 1, als auch im Reinen Wohngebiet WR 2 in Richtung Westen. Ob und inwieweit eine Überschreitung der Abstandsflächen über die Mitte der Straßenverkehrsflächen hinaus erfolgen kann, die zur optimalen Nutzung erforderlich ist, ist im Vollzug unter Einbeziehung der betroffenen Nachbarn bzw. Grundeigentümer zu klären. Eine Abstandsflächenverkürzung durch den Bebauungsplan ist hier nicht vorgesehen.

4.9 Flächen mit Dienstbarkeiten

Am östlichen Rand des Reinen Wohngebietes WR 2 ist die Verbindung mit der Pretzfelderstraße als eine mit Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie einem Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis dinglich zu sichernde Fläche festgesetzt. Diese soll eine direkte Anbindung für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Osten sowie eine Zufahrt für Rettungsfahrzeuge (vgl. auch Ziff. 4.11 Brandschutzkonzept) sicherstellen.

Die Dienstbarkeitsfläche (Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit) am West- und Nordrand des Reinen Wohngebietes WR 2 soll durch den hier angeordneten öffentlichen Gehbereich den nutzbaren Straßenraum erweitern und als Bestandteil des nördlichen Vorbereiches/ Eingangsbereich vom Grundeigentümer einheitlich gestaltet werden.

Nördlich der Bauräume im Reinen Wohngebiet WR 1 und in Fortsetzung auch im östlichen Bereich des Reinen Wohngebietes WR 2 (einschließlich im Bereich der dort festgesetzten Durchfahrt) ist eine mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie einem Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis dinglich zu sichernde Fläche (FB+G) festgesetzt (s. hierzu auch Ziff. 4.10 Verkehrliche Erschließung).

Auf allen Dienstbarkeitsflächen ist zusätzlich ein Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit dinglich zu sichern, um im öffentlichen Interesse eine klare Regelung zur Leitungsverorgung, auch im Hinblick auf bereits absehbare Grundstücksteilungen zu haben.

Von der Lage und Breite der Dienstbarkeitsflächen kann geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichungen unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind. Insbesondere gilt dies für den Fall, dass z.B. noch eine Anpassung bzgl. der erforderlichen Schleppkurven für Rettungsfahrzeuge notwendig wird.

4.10 Verkehrliche Erschließung

4.10.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV), Straßenbegrenzungslinien

Das Planungsgebiet wird, bis auf das Grundstück Fl.Nr. 1408/4 Gem. Aubing, das durch die Pretzfelder Straße selbst erschlossen ist, von der Colmdorfstraße, die an die Pretzfelder Straße angebunden ist, erschlossen. Die Pretzfelder Straße mündet stadteinwärts in die Limesstraße, die gemäß Verkehrsentwicklungsplan eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion ist.

Nach Verkehrsuntersuchungen im Jahr 2003 und Verkehrszählungen im Oktober 2006 kann das künftige Verkehrsaufkommen aus dem Planungsgebiet bewältigt werden, da sich nach Inbetriebnahme der Bundesautobahn BAB A 99-West und Ringschluss mit der Bundesautobahn BAB A 96 am 19.02.2006 der bisherige Durchgangsverkehr in der Pretzfelder Straße spürbar reduziert hat.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für den unsignalisierten Knotenpunkt Limesstraße/ Pretzfelderstraße ergibt für die Verkehrsspitzenstunden leistungsfähige Verhältnisse. Ausbaumaßnahmen oder eine Signalisierung sind danach nicht erforderlich.

Die verkehrliche Erschließung des Planungsgebiets erfolgt nach Umbaumaßnahmen nördlich des Einmündungsbereiches über die erweiterte bzw. neu festgesetzte Colmdorfstraße.

Innerhalb der Straßenverkehrsfläche sind folgende Umbaumaßnahmen an der Colmdorfstraße (vorbehaltlich genauerer Projektplanung) möglich:

Die Straßenverkehrsfläche der Colmdorfstraße im Bereich der Kreuzung Colmdorfstraße/Pretzfelderstraße wird um die Teilfläche auf Fl.Nr. 1408/10 Gem. Aubing reduziert, die bisher durch Bebauungsplan Nr. 67 d festgesetzten, östlichen Straßenbegrenzungslinien aufgehoben und weiter westlich neu festgesetzt. Die Straßenverkehrsfläche ist in der reduzierten Form ausreichend und entspricht im Übrigen dem tatsächlichen Ausbauzustand. Die als Straßenverkehrsfläche entfallende Teilfläche kann künftig zusammen mit dem Rest des Grundstücks Fl.Nr. 1408/10 als Wohnbaugrundstück nach geltendem Baurecht (§ 30 Abs. 3 i.V.m. § 34 BauGB) genutzt werden.

Gegenüber der Zufahrt zum Gewerbegebiet wird durch eine Fahrbahnverschwenkung nach Osten ein Übergang in den neu herzustellenden Bereich der Colmdorfstraße geschaffen, dazu werden durchgehend neue Straßenbegrenzungslinien auf der Ostseite festgesetzt. Als Straßenprofil werden in diesem Bereich 2,5 m Gehbahn, 5,5 m Fahrbahn und 2,5 m Gehbahn angenommen.

Im weiteren Verlauf nach Norden verbreitert sich die Straßenverkehrsfläche von 10,5 m auf 13 m (5 m Fuß- und Radweg; 5,5 m Fahrbahn; 2,5 m Gehbahn). An dieser Stelle trennt sich der 5 m breite, bereits bestehende Weg von der östlichen Verkehrsfläche und erreicht in stetigem Gefälle das Niveau der Unterführung (522,5 m ü.NN). Die Überschneidung des Fuß- und Radwegeverkehrs, der in die Unterführung weiterführt, mit den nach beiden Seiten abbiegenden Erschließungsverkehren (Verlängerung Colmdorfstraße, Zufahrt Gewerbegebiet) ist nach den Umbaumaßnahmen vertretbar.

Durch eine neu herzustellende Stützmauer getrennt, erreicht die geplante Verlängerung der Colmdorfstraße (5,5 m Fahrbahn; 2,5 m Gehbahn) mit geringerem Gefälle (ca. 3%) das Niveau von 524 m ü.NN des Vorplatzes an der nordwestlichen Ecke der Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2. Eine Freitreppe verbindet auf kurzem Wege diesen Vorplatz mit dem Niveau der Unterführung.

Von dort aus in Richtung Osten entsteht eine neue Straßenverkehrsfläche (5 m Senkrechtparker und 6 m Fahrbahn, Verkehrsbegleitgrün), ergänzt durch eine Dienstbarkeitsfläche für Gehrecht von 2,5 m Breite, die als Gehbahn dient. Diese Fläche soll als Bestandteil des Vorbereiches im Norden des Reinen Wohngebietes WR 2 einheitlich vom Grundeigentümer gestaltet werden und wird deshalb nicht als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Die neue Straßenverkehrsfläche mit einer Länge von ca. 140 m steigt von 524 m ü.NN bis auf ca. 527 m ü.NN und endet in einem Wendehammer für PKWs und LKWs.

Die weitere Befahrbarkeit durch Müllabfuhr und Rettungsfahrzeuge kann über die ausreichend breite und mindestens 3,50 m hohe Durchfahrt im östlichen Bereich der Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 ins Innere des Planungsgebiets und südlich der öffentlichen Grünfläche nach Westen zurück an die Colmdorfstraße erfolgen. Hierzu ist eine entsprechende Dienstbarkeitsfläche (Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis - FB, s. Ziff. 4.9 Flächen mit Dienstbarkeiten) vorgesehen. Um Ausweich- und Aufstellflä-

chen zu ermöglichen, wird der 4 m breite Weg partiell zwischen den Bauräumen auf 5 m aufgeweitet. Diesen Weg können jedoch unabhängig von der zu bestellenden Dienstbarkeit auch die Bewohner des Reinen Wohngebiets WR 1 im Bedarfsfall (z.B. zum Be- und Entladen) benutzen; zudem dient er als Gehweg für die Allgemeinheit und als Leitungsrechtsfläche.

Eingriffe in die Bausubstanz der Kreuzung Colmdorfstraße/ Pretzfelder Straße sind durch den zukünftigen Verkehr aus dem Planungsgebiet bzw. die Umbaumaßnahmen an der Colmdorfstraße nicht veranlasst.

Die in das Planungsgebiet hineinreichenden, bestehenden Straßenbegrenzungslinien in nördlicher Fortsetzung der Rimparstraße (auf dem Grundstück Fl.Nr. 1408/4 Gem. Aubing und weiter in Richtung Nordwesten) sind überholt und können daher aufgehoben werden. Statt dessen wird eine neue Straßenbegrenzungslinie entlang der Pretzfelder Straße festgesetzt, welche die bereits auf den angrenzenden Grundstücken bestehende Straßenbegrenzungslinie vervollständigt.

4.10.2 Fußgänger und Radfahrer

Durch die festgesetzte Straßenverkehrsfläche der Colmdorfstraße wird die bestehende Wegeverbindung zum Bahnhof Aubing und Dorfkern gesichert und durch grünplanerische Maßnahmen gestärkt (vgl. Ziff. 4.15 Konzept der Grünordnung). Darüber hinaus wird durch die Festsetzung der östlichen Geh- und Radfahrfläche eine kurze Anbindung zur Pretzfelder Straße geschaffen. Die als Gehweg für die Allgemeinheit festgesetzte Fläche im Norden des Reinen Wohngebietes WR 1 ist hingegen als Radverbindung nicht erforderlich. Die Verzahnung der privaten Freiflächen mit der öffentlichen Grünfläche (ruhiger Innenbereich) soll bewusst nicht durch einen öffentlichen Radweg beeinträchtigt werden.

Am Zugang der Unterführung zur S-Bahn sind Stellplätze für ca. 20 Fahrräder in der Straßenverkehrsfläche möglich. Dadurch kann die Stellplatzkapazität in der Nähe des S-Bahnhofes erhöht werden. Die Baumaßnahme (Fahrradstellplätze) ist nicht ursächlich durch das Vorhaben veranlasst und kann unabhängig vom Bebauungsplanverfahren realisiert werden.

4.10.3 Ruhender Verkehr (Tiefgaragen, Stellplätze)

Zur Schaffung ausreichend großer Freiflächen sind die nach Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze für die Reinen Wohngebiete WR 1 und WR 2 mit Ausnahme der Stellplätze für das Personal der Kindertagesstätte (siehe hierzu Ziff. 4.10.4 Verkehrliche Erschließung der Kindertagesstätte) in Tiefgaragen unterzubringen.

Um die Grundflächen der Tiefgaragen nicht unnötig auszuweiten und um eine zusätzliche Versiegelung zu vermeiden, können im Rahmen der Festsetzungen auch Doppelstockparker und, unter Beachtung der Grundwasserproblematik (siehe Ziff. 4.13 Unterbauung, Grundwasser), mehrgeschossige Tiefgaragen angeordnet werden.

Die Lage der Tiefgarage wird im Reinen Wohngebiet WR 1, das einen trapezförmigen Baugebietszuschnitt aufweist, zur flexiblen Realisierung im gesamten Baugebiet bis an die Südgrenze des Reinen Wohngebietes WR 1 zugelassen. Ihre Größe wird durch die festgesetzte Grundfläche nach § 3 Abs. 1 dieser Satzung begrenzt.

Die Realisierung der Tiefgarage direkt an der südlichen Grenze des Reinen Wohngebietes WR 1 ist nur möglich, wenn nachbarliche Belange nicht beeinträchtigt und öffentliche Interessen dem nicht entgegenstehen, z.B. erhaltenswerter Baumbestand im angrenzenden Bereich außerhalb des Umgriffs nicht geschädigt wird und es nicht zu Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit dem Grundwasser kommt.

Um eine funktionelle und wirtschaftlich sinnvolle Tiefgarage im Reinen Wohngebiet WR 2 zu ermöglichen, kann diese außer im Bauraum zusätzlich auf der festgesetzten Fläche für eine Tiefgarage errichtet werden.

Für beide Tiefgaragen wurden Ein- und Ausfahrtsbereiche in ausreichender Breite festgesetzt. Ausnahmsweise sind geringfügige Abweichungen von der Lage des Ein- und Ausfahrtsbereiches zulässig, wenn die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.

Um eine angemessene Begrünung zu ermöglichen, sind die Decken der Tiefgaragen außerhalb der Gebäude um mindestens 0,60 m unter Geländeniveau abzusenken und ebenso hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.

Um die Gestaltung und Aufenthaltsqualität der Freibereiche nicht zu beeinträchtigen, sind Belüftungsanlagen der Tiefgaragen ebenerdig in die Freiflächengestaltung zu integrieren sowie Entlüftungsanlagen in die Gebäude zu integrieren und über Dach zu führen. Im Rahmen des Bauvollzugs und der Freiflächengestaltung ist darauf zu achten, die Tiefgaragenzu- und -abluftöffnungen so anzuordnen, dass die gesetzlichen Anforderungen des Gesundheitsschutzes eingehalten werden können.

Für die Besucher der künftigen Bewohner des Planungsgebietes sind entlang der nördlichen Grenze des Planungsgebiets ca. 19 ebenerdige Stellplätze innerhalb der Straßenverkehrsfläche vorgesehen (s. die vorgeschlagenen Standorte für Stellplätze im Plan).

4.10.4 Verkehrliche Erschließung der Kindertagesstätte

Die Unterbringung der pflichtigen Stellplätze für die Kindertagesstätte soll oberirdisch in der Nähe der Einrichtung erfolgen. Dafür wird westlich des am Ende der Stichstraße geplanten Wendehammers eine Fläche für Stellplätze (St) festgesetzt, auf der nur pflichtige Stellplätze für das Personal der Kindertagesstätte zulässig sind.

Durch entsprechende Beschilderung gemäß Straßenverkehrsrecht könnte durch das Kreisverwaltungsreferat bei Bedarf außerdem ein Teil der oben beschriebenen Besucherstellplätze in der Straßenverkehrsfläche für den Hol- und Bringverkehr der Kindertagesstätte freigehalten werden.

4.11 Brandschutzkonzept

Der bis zu vier- bis sechsgeschossige Teil der Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 kann mit einer Feuerwehraufstellfläche von der Nordseite aus (Straßenverkehrsfläche bzw. Bereich G+R+L) versorgt werden (Anleitern), wenn er keine gefangenen Wohnungen auf der Südseite aufweist. Zu prüfen ist jedoch, inwieweit ein Anleitern bei hinterlüfteten Glasfassaden möglich ist. Andernfalls sind die Höfe im Süden befahrbar zu gestalten und entsprechende Feuerwehraufstellflächen vorzusehen, soweit dies in bezug auf die unterschiedliche Höhenlage Hof/ Straße möglich ist. Ansonsten muss der Brandschutz z.B. mit der Ausstattung der Gebäude mit 2. Treppenhäusern bewältigt werden. Grundsätzlich trägt jeder Bauherr die Verantwortung für die Belange des Brandschutzes und muss die für die Feuerwehr notwendigen Rettungswege auf eigenem Grundstück vorsehen. Eine Zufahrt kann nur von Norden über Durchfahrten bzw. über die östliche Dienstbarkeitsfläche (s. auch Ziff. 4.9 Flächen mit Dienstbarkeiten) erfolgen. Zur Sicherstellung des Brandschutzes auf den der Colmdorfstraße abgewandten Gebäudeseiten sind im Reinen Wohngebiet WR 2 westlich der im Plan festgesetzten Durchfahrt erdgeschossige Durchfahrten zulässig, die aus Lärmschutzgründen mit lärmabweisenden Türen zu versehen sind. Die öffentliche Grünfläche kann für Feuerwehrezufahrten nicht genutzt werden.

Die südlichen, bis zu dreigeschossigen Vorbauten im Reinen Wohngebiet WR 2 können als Gebäude geringer Höhe ausgebildet (Oberkante Boden letztes Geschoss unter 7,00 m) und mit einer Handleiter angedient werden. Dies erfolgt über die zulässigen Durchgänge im Erdgeschoss. Die maximale Länge für den Transport der Handleiter von 50 m wird nicht überschritten.

Gleiches gilt für den Bereich der Kindertagesstätte, wobei hier eine Feuerwehraufstellfläche im Süden ausgeschlossen wird, um eine Beeinträchtigung der Freispielfläche der Kindertagesstätte zu vermeiden. Hier muss der Brandschutz anderweitig sichergestellt werden, z.B. durch die ausschließliche Anordnung durchgesteckter Wohnungen über der Kindertagesstätte.

Die Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 1 besteht aus Gebäuden geringer Höhe (Oberkante Boden letztes Geschoss unter 7,00 m), die mit einer Handleiter angedient werden können. Die Feuerwehraufstellfläche kann am nördlich gelegenen Weg sein. Die maximale Länge für den Transport der Handleiter von 50 m wird nicht überschritten.

Die Umsetzbarkeit der Planung ist grundsätzlich mit diesem Brandschutzkonzept dargelegt. Weitere detaillierte Abstimmungen sind nicht im Zuge der Bebauungsplanung zu regeln; sie müssen im Rahmen des Bauvollzugs erfolgen. So ist u.a. zu klären, ob die über der östlichen Dienstbarkeitsfläche verlaufende Stromhausanschlussleitung zum Anwesen Pretzfelder Straße 4 a in diesem Bereich ggf. erdverlegt werden muss, sofern der Abstand der Freileitung zum Boden für die Feuerwehrezufahrt nicht ausreicht.

4.12 Abfallentsorgung

Der Fahrweg des Müllfahrzeugs in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 verläuft unter Beachtung der für Müll- und Rettungsfahrzeuge erforderlichen Mindestdurchfahrts- höhe von 3,50 m, Breiten sowie Wenderadien wie folgt:

- Colmdorfstraße bis zum Wendehammer im Nordosten
- Benutzung der im Plan festgesetzten Durchfahrt am östlichen Rand des Reinen Wohngebietes WR 2 unter dem Gebäude hindurch
- Dienstbarkeitsfläche nördlich des Reinen Wohngebietes WR 1 (Fahrrecht für be- schränkten Personenkreis, Geh- und Leitungsrecht)
- Erneute Anbindung an die Colmdorfstraße im Westen.

Die Überschneidung des oben beschriebenen Fahrweges mit den Fußwegen im Pla- nungsgebiet ist vertretbar, da die Frequentierung durch Müllfahrzeuge relativ gering ist. Von der Lage der im Plan festgesetzten Durchfahrt im Reinen Wohngebiet WR 2 kann geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. funktionale oder gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

Für den Weg nördlich des Reinen Wohngebietes WR 1 ist eine Breite von 4 m mit partiel- len Aufweitungen auf 5 m zwischen den Bauräumen als Aufstellfläche für Müllfahrzeuge ausreichend. Da Müllbehälter ab 15 m Distanz von den Bewohnern am Abholtag bereit- gestellt werden müssen, sind in den Kreuzungsbereichen entsprechende Müllaufstellflä- chen vorzusehen.

Hinsichtlich der festgesetzten Flächen für Fahrradstellplätze und Müll (FSt + M) wird auf die Ausführungen unter Ziff. 4.6 (u.a. Stellplätze für Fahrräder und Müllstandort) verwie- sen.

4.13 Unterbauung, Grundwasser

Im Reinen Wohngebiet WR 1 ist für die Umsetzung der zulässigen Geschossfläche nur ein Untergeschoss (Tiefgarage und Kellerflächen) erforderlich, somit besteht kein rele- vanter Eingriff ins Grundwasser in diesem Bereich.

Im Reinen Wohngebiet WR 2 mit seiner relativ hohen Dichte wird ein Untergeschoss zum größten Teil als Tiefgarage benötigt, um die erforderlichen Stellplätze unterzubringen. Der Raum für Technikräume und Kellerabstellflächen ist ggf. in diesem Untergeschoss nicht mehr ausreichend.

Ein 2. Untergeschoss im Reinen Wohngebiet WR 2 würde jedoch ggf. eine Sperre für den Grundwasserstrom darstellen. Ob die Konsequenzen eines Grundwasseraufstaus

technisch bewältigbar sind, kann nur anhand eines konkreten Projektes und der entsprechenden hydrogeologischen Gutachten im Bauvollzug beurteilt werden.

Bei eventuellen Eingriffen in das Grundwasser ist das Einholen der wasserrechtlichen Erlaubnis erforderlich. In diesem Rahmen können dann die Nachweise zur Aufstauhöhe des Grundwassers sowie zur Machbarkeit der erforderlichen technischen Ausgleichsmaßnahmen erbracht werden (z.B. Düker), um schädliche Auswirkungen auf Bauwerke in und außerhalb des Baugebietes zu vermeiden.

Sollte ein 2. Untergeschoss wegen des Grundwasserstandes nicht möglich sein, können die zur Umsetzung der maximal zulässigen Geschossfläche erforderlichen Neben-, Abstell- und Technikräume in den sonstigen Geschossen angeordnet werden, z.B. als lärmunempfindlichere Räume nach Norden. Die Wohnfläche würde sich innerhalb des Bauvolumens entsprechend verringern.

Planungsrechtliche Festsetzungen sind insoweit nicht erforderlich bzw. zielführend, als die Einhaltung der entsprechenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften erst im Bauvollzug anhand eines konkreten Bauvorhabens überprüft werden kann.

Die Entwässerung der Colmdorfstraße (Rampe zur Unterführung und neu geplante Straßenflächen) kann auch bei Berücksichtigung des hoch anstehenden Grundwassers durch Maßnahmen innerhalb der Straßenverkehrsfläche bewältigt werden.

4.14 Lärm- und Immissionsschutz

4.14.1 Lärmimmissionen

Die Auswirkungen der Lärmbelastung auf das Planungsgebiet wurden in einer schalltechnischen Untersuchung vom 12.04.2006 aufgezeigt.

Die nachfolgenden Ausführungen basieren darauf, dass die lärmabschirmende nördliche Riegelbebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 früher realisiert wird als die Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 1 und die Bebauung des westlichsten Bauraumes im Reinen Wohngebiet WR 1 früher hergestellt wird als die restliche, rückwärtige Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 1. Dies ist durch entsprechende Satzungsbestimmungen gesichert.

Lärmimmissionen aus Schienenverkehr

Am nördlichen Rand des Planungsgebiets wirken Immissionen aus dem Schienenverkehr ein. Das Planungsgebiet ist in diesem Bereich Beurteilungspegeln bis zu 62 dB(A) tags und bis zu 59 dB(A) nachts ausgesetzt. Die für Verkehrslärm einschlägigen Orientierungswerte nach Beiblatt Nr. 1 zur DIN 18005 – Teil 1 vom Mai 1987 (Schallschutz im Städtebau) für Reine Wohngebiete (WR) betragen 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Die Orientierungswerte nach DIN 18005 werden an der Nordfassade des Baukörpers im Reinen Wohngebiet WR 2 tagsüber um bis zu 12 dB(A) und nachts um bis zu 19 dB(A) überschritten, an der West- und Ostfassade ergeben sich noch Überschreitungen von bis zu 9 dB(A) tags und bis zu 15 dB(A) nachts. Auch zur Bahn hin orientierte Freibereiche werden durch den Schienenverkehrslärm mit bis zu 65 dB(A) tags belastet (auch an der West- und Ostseite des Bauraumes im Reinen Wohngebiet WR 2 werden noch Lärmwerte von bis zu 60 dB(A) tags erreicht). In der Nacht liegen die Werte bis zu ca. 3 dB(A) niedriger. In den übrigen Bereichen (Gebäude und Freiflächen) der Reinen Wohngebiete

WR 1 und WR 2 sowie der öffentlichen Grünfläche sind die Orientierungswerte nach der DIN 18005 bzgl. des Schienenverkehrslärms tags eingehalten und nachts um bis zu 5 dB(A) überschritten. Aufgrund der abschirmenden Wirkung der neuen Riegelbebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 entlang der Bahn verbessert sich die Schienenverkehrslärm-situation für die bestehende, im Lärmschatten gelegene Bebauung. Nördlich der Bahnlinie kann es durch Schallreflexionen der Schienenverkehrslärm-geräusche aufgrund der Riegelbebauung zu Pegelerhöhungen um ca. 1 dB kommen. Dies ist kaum wahrnehmbar und kann somit vernachlässigt werden.

Lärmimmissionen aus Straßenverkehr

Das Planungsgebiet ist außerdem Immissionen aus dem Straßenverkehr der Pretzfelder Straße und der bestehenden bzw. neu festgesetzten Colmdorfstraße von bis zu 54 dB(A) tags und bis zu 47 dB(A) nachts ausgesetzt. Die für Verkehrslärm einschlägigen Orientierungswerte nach DIN 18005 für Reine Wohngebiete (WR) betragen 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Somit betragen die Überschreitungen der Orientierungswerte nach DIN 18005 tagsüber bis zu 4 dB(A) und nachts bis zu 7 dB(A). Im Reinen Wohngebiet WR 1 treten diese im Wesentlichen an den Südfassaden der Gebäude sowie im Bereich der westlichen Fassade des westlichsten Baukörpers auf. Im Reinen Wohngebiet WR 2 sind in Teilbereichen Überschreitungen im östlichen Bereich des Bauraumes an der Südfassade zu erwarten. Auch Freibereiche in der Nähe der beiden Straßen sind vom Straßenverkehrslärm mit bis zu 60 dB(A) tags und bis zu 50 dB(A) nachts betroffen (insbesondere der Bereich gegenüber der Einfahrt zum Gewerbegebiet). Ansonsten sind bei den Freibereichen in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 sowie in der öffentlichen Grünfläche die Orientierungswerte der DIN 18005 bzgl. des Straßenverkehrslärms tags eingehalten. Die Nachtwerte hingegen werden um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Da die Colmdorfstraße zumindest in Teilen wesentlich geändert und im nördlichen Teil neu gebaut wird, ist neben der DIN 18005 auch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zu prüfen. In Reinen Wohngebieten betragen die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Entlang der verlängerten Colmdorfstraße werden an der geplanten Bebauung Lärmwerte von bis zu 50 dB(A) tags und bis zu 41 dB(A) nachts erreicht. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden demnach in allen Fällen eingehalten.

Die durch die Planung ausgelöste Verkehrsmenge führt zu Erhöhungen der Schallimmissionen auf die Bestandsbebauung entlang der Pretzfelder Straße. Demgegenüber werden künftig die Emissionen aus dem Schwerlastverkehr der bisherigen gewerblichen Nutzung entfallen, so dass eine nachteilige Auswirkung in der Gesamtbetrachtung nicht zu erwarten ist.

Die der Planung zugrunde gelegten Verkehrsmengen basieren auf verkehrlichen Untersuchungen aus dem Jahr 2003 und gehen noch von einem stärkeren Verkehr auf der

Pretzfelder Straße aus. Eine neuerliche Untersuchung kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass die Belastung mit der Eröffnung der BAB A 99 im Jahre 2006 abgenommen hat (s. auch Ziff. 6.3.1.1 Schutzgut Mensch, Wirkungsbereich: Lärm/ Situation des Straßenverkehrs).

Lärmimmissionen durch Gewerbe

Im Planungsgebiet ist mit Lärmimmissionen der westlich der Colmdorfstraße gelegenen Gewerbeflächen zu rechnen. In diesem Bereich besteht gewerbliches Baurecht, das allerdings in seiner derzeitigen Ausnutzung keine nennenswerten Immissionen erzeugt.

Würden diese Gewerbeflächen jedoch für klassische gewerbliche Nutzungen reaktiviert (z.B. Spedition), dann würden am westlichen Rand der Baugebiete angenommene Immissionen aus dem Gewerbegebiet von bis zu 59 dB(A) tags und bis zu 44 dB(A) nachts einwirken. Die zur Beurteilung gewerblicher Anlagen zu Grunde gelegten Orientierungswerte nach DIN 18005 betragen in Reinen Wohngebieten 50 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts. Somit würden die Überschreitungen der Orientierungswerte nach DIN 18005, bis zu 9 dB(A) tags und nachts betragen. Die höchsten Überschreitungen ergeben sich dabei an der West- und Nordfassade des westlichsten Baukörpers im Reinen Wohngebiet WR 1 sowie an der Westfassade und dem westlichsten Teil der Südfassade im Reinen Wohngebiet WR 2.

Auch an weiteren angrenzenden Fassaden in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 sind noch geringfügige Überschreitungen bis zu 4 dB(A) tags bzw. nachts zu erwarten.

Vom Gewerbelärm betroffen werden auch die privaten und öffentlichen Freibereiche: Dies betrifft vor allem die den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 westlich vorgelagerten Freibereiche sowie den Bereich (ca. 20 m) der öffentlichen Grünfläche entlang der Colmdorfstraße. Hier werden Werte von tags bis zu 60 dB(A) und nachts bis zu 45 dB(A) erreicht. Die Orientierungswerte nach DIN 18005 für Reine Wohngebiete von 50 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts werden jeweils um 10 dB(A) tags und nachts überschritten. Im hieran anschließenden westlichen Drittel der öffentlichen Grünfläche und daran angrenzenden privaten Freibereichen werden die Orientierungswerte noch um jeweils bis zu 5 dB(A) tags und nachts überschritten.

Ansonsten sind die Orientierungswerte der DIN 18005 bzgl. des Gewerbelärms eingehalten.

Lärm der Kindertagesstätte

Innerhalb des Planungsgebietes ist vorgesehen, eine Kindertagesstätte mit Freifläche zu errichten. Nach der Wertung des Gesetzgebers handelt es sich bei Kindertagesstätten um dem Wohnen notwendigerweise beigeordnete Nutzungen. Die mit der bestimmungsgemäßen Nutzung evtl. verbundenen Beeinträchtigungen sind von der Nachbarschaft grundsätzlich hinzunehmen.

Maßnahmen gegen Lärmimmissionen

Aufgrund der Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für Reine Wohngebiete (WR) sind im Planungsgebiet Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Das südliche Umfeld des Planungsgebietes ist durch reine Wohnnutzung geprägt. Die frühere gewerbliche Nutzung im Planungsgebiet wird nun zugunsten von Wohnnutzung aufgegeben. Eine lärmintensive Nutzung im Planungsgebiet wäre wegen der Wohngebiete im Umfeld nicht angemessen und städtebaulich langfristig nicht wünschenswert.

Aus stadtstrukturellen Gründen ist die Festsetzung Reiner Wohngebiete geboten, die dadurch resultierenden Überschreitungen der Orientierungswerte nach DIN 18005 bewegen sich innerhalb der Zumutbarkeit, da zum Teil aktive Lärmschutzmaßnahmen möglich sind, die Lärmbelastung für die Gebäudeinnenräume durch passive Lärmschutzmaßnahmen bewältigbar ist und die verbleibende Lärmbelastung an den Gebäudefassaden, der Freiflächen sowie der privaten und öffentlichen Grünflächen vertretbar ist.

Aktive Maßnahmen gegen Lärmimmissionen aus Schienenverkehr, Straßenverkehr und Gewerbe

Die riegelförmige Bebauung entlang der Bahnlinie im Reinen Wohngebiet WR 2 ist in voller Länge und im Bereich der bis zu sechsgeschossigen Bebauung zusätzlich in voller Breite des Bauraums geschlossen und durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten, um eine den Bahnlärm abschirmende Wirkung für die Südfassaden der Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2, die öffentliche Grünfläche, die Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 1 sowie die jeweiligen Freibereiche mit Aufenthaltsqualität zu erzielen. Mit Ausnahme der im Plan festgesetzten Durchfahrt sind die eingeschossigen Durchgänge bzw. -fahrten für die Feuerwehr im Erdgeschoss über deren gesamte Öffnung mit geschlossen ausgeführten Toren zu versehen, um die lärmabschirmende Wirkung der Bebauung zu gewährleisten.

Im Bereich der maximal vier- oder sechsgeschossigen Bebauung ist zur Lärmabschirmung die Mindestwandhöhe von 11,50 m einzuhalten. Die maximale Wandhöhe ergibt sich aus stadtgestalterischen Gründen. Als zusätzliche Lärmabschirmung für evtl. Dachterrassen, die Freifläche der Kindertagesstätte bzw. die rückwärtige, südliche Bebauung, sind auf den bis zu ein-, zwei- und dreigeschossigen Bauteilen im östlichen Bauraum des Reinen Wohngebietes WR 2 Wandscheiben mit einer Höhe von bis zu 3 m zulässig. Per Satzungsbestimmung auf Grundlage des § 9 Abs. 2 BauGB wird festgesetzt, dass eine Nutzungsaufnahme im Reinen Wohngebiet WR 1 unzulässig ist, solange die bis zu sechs- und viergeschossige Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 nicht soweit hergestellt ist, dass sie ihre lärmabschirmende Wirkung entfaltet.

Um den Lärmschutz für die dahinter liegenden Bereiche zu erhöhen, ist auch der Baukörper im westlichsten Bauraum des Reinen Wohngebietes WR 1 auf voller Länge des Bauraums geschlossen und durchgehend zu bebauen sowie als erstes herzustellen, damit er seine lärmschützende Wirkung entfalten kann.

Am westlichen Rand der öffentlichen Grünfläche wird ein Lärmschutzwall in Höhe von 3 m über dem Höhenbezugspunkt von 526,70 m ü.NN festgesetzt, um Lärm aus dem Gewerbegebiet zumindest zu einem Teil abzuschirmen. Damit kann eine Verbesserung der Lärmsituation insbesondere im westlichsten Bereich der öffentlichen Grünfläche sowie in geringen Teilen auch auf den angrenzenden privaten Freibereichen um ca.

5 dB(A) tags erreicht werden. Der Lärmschutzwall ist vor Nutzungsaufnahme herzustellen. Er kann im Plan nur schematisch dargestellt werden, wobei die entsprechende Signatur bereits die voraussichtliche Breite des Lärmschutzwalles andeuten soll. Die genauere Ausgestaltung wird jedoch erst im Vollzug erfolgen.

Um eine langfristige Vernetzung von Grünflächen in Richtung Westen zu gewährleisten, wird von einer riegelartigen Bebauung entlang der Colmdorfstraße durch einen Baukörper an dieser Stelle abgesehen (s. auch Ziff. 6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten).

Trotz der oben geschilderten aktiven Maßnahmen verbleiben jedoch Lärmbelastungen vor allem auf einem Teil der öffentlichen und privaten Freibereiche:

Betroffen sind vor allem die Vorgärten entlang der Colmdorfstraße und/ oder der Bahnlinie. Diese dienen jedoch nicht in erster Linie dem Aufenthalt im Freien. Hierfür sind primär die Freiflächen im zentralen Bereich vorgesehen (öffentliche Grünfläche, Freiflächen auf den Baugrundstücken). In diesen Bereichen sind die Werte der DIN 18005 für Verkehrslärm nur geringfügig überschritten bzw. eingehalten.

Auch auf der Freifläche der Kindertagesstätte können im Bereich östlich des Bauraumes im Reinen Wohngebiet WR 2 Lärmimmissionen durch Verkehrslärm in einer Größenordnung von bis zu 60 dB(A) tags auftreten. Diese geringe Teilfläche kann zur Aufstellung eines Gerätehauses sowie für lärmintensive Spiele genutzt werden. Beim rückwärtigen, südlich gelegenen, weitaus größeren Teil sind die Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärm und Gewerbelärm (tags) hingegen jeweils eingehalten.

Ebenfalls vom Verkehrslärm betroffen ist der Freibereich nördlich der Kindertagesstätte, der als gemeinschaftliche Aufenthaltsfläche für die Wohnbebauung vorgesehen ist. Aus diesem Grund wird entlang der Grenze zur Bahn eine Lärmschutzwand von 2 m Höhe festgesetzt, mit der eine Verbesserung von ca. 5 bis 10 dB(A) tags und nachts erzielt werden kann. Durch entsprechende technische Vorkehrungen (z.B. Verankerungen außerhalb des Wurzelbereiches) kann auf den dort vorhandenen, erhaltenswerten Baumbestand ausreichend Rücksicht genommen werden. Eine noch höhere Lärmschutzwand scheidet jedoch aus diesem Grunde aus. Die festgesetzte Lärmschutzwand ist vor Nutzung der südlich davon gelegenen Freifläche im Reinen Wohngebiet WR 2 herzustellen.

Weitere aktive Maßnahmen gegen Lärmimmissionen aus dem Schienen- und Straßenverkehr und aus dem Gewerbegebiet sind wegen ihres Flächenbedarfs und aus stadtgestalterischen Gründen nicht vertretbar.

Eine Wiederaufnahme einer uneingeschränkten gewerblichen Nutzung auf den westlich angrenzenden Gewerbegrundstücken ist voraussichtlich nicht bzw. nur mit erheblichen Auflagen möglich, da im Vollzug die Grenzwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm eingehalten werden müssen. Da im direktem Umfeld jedoch bereits Wohnbebauung besteht, die eine entsprechende Rücksichtnahme erfordert, steht eine erhebliche zusätzliche Beeinträchtigung des westlich angrenzenden Gewerbegebietes durch die Neuplanung insoweit nicht zu erwarten. So wurde z.B. bei der Plangenehmigung für den Betrieb der großen Halle bereits die Einhaltung der schalltechnischen Anforderung der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete gegenüber der bestehenden Wohnbebauung nördlich der Pretzfelder Straße gefordert. Möglich bleiben weiterhin gewerbli-

che Nutzungen, die keine erheblichen Lärmquellen beinhalten, also insbesondere büroähnlich strukturiertes Gewerbe bzw. die bereits betriebene Indoorspielnutzung.

Passive Maßnahmen gegen Lärmimmissionen Lärmpegelbereiche (LPB)

Das vom Lärm durch Straßenverkehr, Schienenverkehr und Gewerbenutzung belastete Planungsgebiet lässt sich nach der Höhe der Belastung in unten genannte Lärmeinwirkungsbereiche teilen, für die folgende Lärmpegelbereiche (LPB) in die Abwägung des Bebauungsplanes eingestellt wurden:

Baugebiet	Fassaden	Lärmpegelbereich
WR 1	Nord- und Westfassade Baukörper an der Colmdorfstraße	III
WR 1	Alle übrigen Fassaden	II
WR 2	Nord- und Westfassade	IV
WR 2	Südfassade westlicher Baukörperabschluss, Ostfassade	III
WR 2	Südfassaden, ausgenommen westlicher Baukörperabschluss	II

Die Anforderungen an die Schalldämmung in den Lärmpegelbereichen II werden von allen Bauteilen, die schon aus Wärmeschutzgründen erforderlich sind, eingehalten.

Gemäß Art. 13 Abs. 2 BayBO ist der Bauherr/ die Bauherrin verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz haben. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen bemessen sich u.a. nach Tabelle 8 der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau), November 1989. Auf die Festsetzung dieser Maßnahmen konnte verzichtet werden, da es bislang in der Bauaufsicht keinerlei Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Vorschriften der DIN 4109 außer Acht gelassen werden.

Die für die Ermittlung der Lärmpegelbereiche maßgebenden Umstände unterliegen tatsächlichen Veränderungen, so dass auf eine Festschreibung der Lärmpegelbereiche mittels Festsetzung verzichtet wurde. Zur Ermittlung der erforderlichen Luftschalldämmung von Außenbauteilen sind daher für jedes einzelne Vorhaben in o.g. Bereichen aktualisierte Lärmpegelbereiche zugrunde zu legen.

Um im Bauvollzug Flexibilität für die durch die Schallschutzmaßnahmen (Ausbildung hinterlüfteter Glasfassaden) ggf. erforderlichen größeren Bautiefen zu ermöglichen, dürfen die nördlichen und westlichen Baugrenzen entlang der Colmdorfstraße ab dem 1. Obergeschoss um bis zu 1 m sowie die maximal zulässige Geschossfläche überschritten werden, sofern dadurch keine Erhöhung der Nutzfläche verbunden ist.

Zudem wird der passive Schallschutz durch weitere Möglichkeiten in der späteren Ausführungsplanung ergänzt. Bei der Grundrissgestaltung können lärmempfindliche Bereiche ausgeschlossen werden (Orientierung von Aufenthaltsräumen zur lärmabgewandten Seite). Durch weitere technische Maßnahmen können lärmempfindliche Bereiche ge-

schützt werden, z.B. durch vorgelagerte Wintergärten, schallgedämmte Lüftungsanlagen, Lüftungsmöglichkeiten zur lärmabgewandten Seite oder hinterlüftete Glasfassaden.

Zwingende planungsrechtliche Festsetzungen sind nicht erforderlich, da die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die BayBO definiert werden und im späteren Bauvollzug berücksichtigt werden müssen. Zudem sind Festsetzungen für o.g. Möglichkeiten nicht zielführend, da diese detailliert erst projektbezogen entwickelt werden können.

Lediglich im Hinblick auf die besondere Schutzbedürftigkeit der Kindertagesstätte wurde für diese durch Satzung festgesetzt, dass die Aufenthalts- und Gruppenräume an den dem Bahnlärm abgewandten Gebäudeseiten zur Freifläche hin anzuordnen sind.

4.14.2 Immissionen aus Schwingungs- und Körperschall

Aus dem Bahnverkehr sind Immissionen aus Schwingungs- und Körperschall zu erwarten, die in Gebäuden ohne Schutzmaßnahmen voraussichtlich als „störend“ bis „stark störend“ wahrgenommen werden. Die zu erwartenden Sekundärschallpegel überschreiten die Orientierungswerte nach VDI 2719 und TA Lärm am nordöstlichen Ende des Planungsgebiets nachts um 1 bis 4 dB(A). Ansonsten halten die zu erwartenden Sekundärschallpegel diese Orientierungswerte ein.

Die für Erschütterungen durch Schienenverkehr zu Grunde gelegten Anhaltswerte nach DIN 4150 werden unterschritten.

Auf die Überschreitungen der o.g. Orientierungswerte muss durch geeignete Maßnahmen im Bauvollzug projektspezifisch reagiert werden. Geeignete Maßnahmen im Vollzug sind Abschirmung durch Bodenschlitz vor der nord- und ostseitigen Wand gegen Erdreich des Baukörpers im Reinen Wohngebiet WR 2, Deckeneigenfrequenzen von Aufenthaltsräumen kleiner als 31 Hz und Resonanzfrequenzen von schwimmenden Estrichen in Aufenthaltsräumen zwischen 40 und 60 Hz. Eine planungsrechtliche Regelung ist insoweit nicht erforderlich.

4.14.3 Einwirkungen durch elektrische und magnetische Felder (EMF)

Durch den Bahnstrom und den digitalen Zugfunk (GSM-R) wirken auf den nördlichen Bereich des Planungsgebiets elektrische und magnetische Felder ein. Bei dem im Plan festgesetzten Abstand des Bauraumes des Reinen Wohngebietes WR 2 zur Bahnlinie sind gesundheitsrelevante Auswirkungen der durch den Bahnstrom verursachten elektrischen und magnetischen Felder nicht zu befürchten. Im Nahbereich der elektrifizierten Bahnstrecke können jedoch durch die magnetischen Felder der Bahnoberleitung unter Umständen störende Einflüsse auf technische Einrichtungen (z.B. EDV-Anlagen und Monitore, medizinische und wissenschaftliche Apparate) verursacht werden.

Hinsichtlich der für das Planungsgebiet erforderlichen Trafostationen, von denen ebenfalls elektrische und magnetische Felder ausgehen können, vgl. die Ausführungen unter Ziff. 4.6 (u.a. Trafostationen).

Die Grenzwerte der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) sind jedoch eingehalten.

4.14.4 Belastungen durch Luftschadstoffe

Durch den motorisierten Verkehr im Zusammenhang mit der Planung der Reinen Wohngebiete (einschließlich der Kindertagesstätte) sind in gewissem Umfang neue Luftschadstoffemissionen zu erwarten (s. auch 6.3.5 Schutzgut Luft). Dem ist jedoch der künftige Wegfall der Emissionen des früher im Planungsgebiet befindlichen Gewerbebetriebes, insbesondere des gewerblichen Schwerlastverkehrs, entgegenzusetzen. In der Gesamtbetrachtung ist eine nachteilige Auswirkung auf die lufthygienische Situation nicht zu erwarten.

4.15 Konzept der Grünordnung

Zur Umsetzung der aufgeführten Ziele sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Anlage einer öffentlichen Grünfläche mit zwei Spielplätzen für Kleinkinder und Schulkinder
- Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindung zum Bahnhof Aubing durch Großbaumpflanzungen, um die Allee, die den Bahnhof mit dem Zentrum von Altaubing verbindet, fortzuführen
- Anlage von privat und gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen mit Verbindung zur öffentlichen Grünfläche
- Intensiv begrünte und für einen Aufenthalt geeignete Dachterrassen im Reinen Wohngebiet WR 2 als Ersatz für nicht ausreichende private Freiflächen, wobei aus Lärmschutzgründen Dachterrassen auf den nördlichen Dachflächen des Reinen Wohngebietes WR 2 ausgeschlossen sind
- Neupflanzung von Laubbäumen auf den öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen
- Extensive Dachbegrünung zum Rückhalt von Niederschlagswasser
- Oberflächiges Versickern des Niederschlagswassers, dabei ist bewachsenen Gräben und flachen Rasenmulden wegen ihrer Filterwirkung und des besseren Wasserrückhaltes der Vorzug vor Rigolen und Sickerschächten zu geben.

5. Auswirkungen

Mit der Planung sind folgende Auswirkungen verbunden:

- Es entsteht ein Quartier mit eigenständigem Charakter, das zur Schaffung von Wohnraum beiträgt und am S-Bahnhof Aubing einen Orientierungspunkt schafft.
- Der Weg zwischen S-Bahn-Unterführung und Pretzfelder Straße wird durch die vorgesehenen Baumaßnahmen und die angrenzende öffentliche Grünfläche aufgewertet. Die Übergangssituation zum S-Bahnhof Aubing und die Verbindung zum Altaubinger Dorfkern im Norden werden dadurch neu definiert.
- Der PKW-Verkehr nimmt zu, ist aber bewältigbar im Zusammenhang mit der Verbesserung der Gesamtsituation nach Fertigstellung der Bundesautobahn BAB A 99. Gleichzeitig entfällt dafür der frühere Schwerlastverkehr aus der ehemaligen gewerblichen Nutzung.

- Durch Aufhebung überholter Straßenbegrenzungslinien und Festsetzung einer neuen Straßenbegrenzungslinie und Baugrenze im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 1408/4 erfolgt zudem eine Bereinigung der planungsrechtlichen Situation.
- Es wird eine öffentliche Grünfläche von ca. 3.800 m² angelegt.
- Von den ca. 30 vorhandenen Gehölzen, die der Baumschutzverordnung unterliegen, müssen voraussichtlich ca. 20 bis 25 Bäume gefällt werden; dem gegenüber werden mindestens 30 Laubbäume allein auf den Baugrundstücken gepflanzt. Zusätzliche Laubbäume werden in der öffentlichen Grünfläche und auf der Straßenverkehrsfläche gepflanzt.
- Die Versiegelung wird verringert, von ca. 67 % vollversiegelter und 33 % teilversiegelter Fläche im Bestand auf ca. 65 % in der Planung.

Naturschutzfachlicher Ausgleich

- Nach altem Baurecht war auf dem Grundstück des ehemaligen Bauhofes eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 zulässig. Angepasst an den aktuellen Planungsumgriff, d.h. ergänzt um eine stark versiegelte Verkehrsfläche, ergibt sich ein gemittelter, zulässiger Versiegelungsgrad von ca. 82%.
Die geplante GRZ der beiden Wohngebiete beträgt im Mittel 0,60. Zusammen mit der öffentlichen Erschließung ergibt sich ein Versiegelungsgrad von ca. 65%. Somit liegt der Versiegelungsgrad des aktuellen Bauvorhabens um ca. 17% niedriger als der nach zulässigem, altem Baurecht. Nach § 1 a Abs. 3 BauGB ist demnach kein Ausgleich erforderlich, da der Eingriff bereits vor der planerischen Entscheidung geschehen ist und nun entscheidend abgemildert wird.
- Auch auf den Grundstücken Fl.Nrn. 1408/4 und 1408/10 Gem. Aubing ergibt sich im Vergleich zur bisherigen Festsetzung als Verkehrsfläche ein geringerer Versiegelungsgrad.

6. Umweltbericht

6.1 Einleitung

6.1.1 Inhalt und wichtigste Ziele der Planung, Angaben zum Standort, Art des Vorhabens

Nördlich der Pretzfelder Straße und östlich der Colmdorfstraße sollen südlich der Bahnlinie München – Buchloe, nahe des Bahnhofs Aubing, auf einer aufgelassenen Lagerplatzfläche zwei Reine Wohngebiete (WR 1 im Süden, WR 2 im Norden des Planungsgebietes mit integrierter Kindertagesstätte) und einer mittigen öffentlichen Grünfläche errichtet werden. Die Erschließung erfolgt über eine westlich und nördlich der Baugebiete gelegene Verkehrsfläche (verlängerte Colmdorfstraße). Ziel der Planung ist die Schaffung von Wohnraum.

6.1.2 Beschreibung der Festsetzungen

Im Rahmen des Bebauungsplanes werden im Wesentlichen planliche und textliche Festsetzungen getroffen zu Art und Maß der baulichen Nutzung, zur Bauweise und zu den

überbaubaren Grundstücksflächen, zur Höhe und verschiedenen gestalterischen Elementen, teilweise mit Immissionsschutzaspekt sowie zu Grün- und Verkehrsflächen. Details können der Ziff. 4 der Begründung (Planungskonzept) entnommen werden.

6.1.3 Umfang des Vorhabens und Angaben zum Bedarf an Grund und Boden

Das Planungsgebiet ist ca. 2,3 ha groß. Im Planungsumgriff befinden sich folgende Flächen:

- | | | |
|---|--------------------------------------------------------------------|------------------------|
| - | Nettobauland der geplanten Reinen Wohngebiete WR 1 und WR 2 insg.: | 14.290 m ² |
| - | Weitere Grundstücke (Fl.Nrn. 1408/4 und 1408/10): | 470 m ² |
| - | Öffentliche Grünfläche: | 3.800 m ² |
| - | Straßenverkehrsfläche: | 4.770 m ² . |

Insgesamt sind in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 bis zu 16.000 m² Geschossfläche (GF) zulässig. Nach Abzug der benötigten Fläche für die Kindertagesstätte ermöglicht dies bis zu ca. 190 Wohneinheiten mit ca. 380 Einwohnern. Die maximal zulässigen Grundflächen (GR) betragen 2.950 m² im Reinen Wohngebiet WR 1 und 2.800 m² im Reinen Wohngebiet WR 2. Dies ergibt eine Grundflächenzahl (GRZ) nach § 19 Abs. 2 BauNVO von 0,4. Diese kann jedoch bis zu 0,6 durch die im § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Anlagen überschritten werden.

6.1.4 Festgelegte Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung sind (Rechtliche Grundlagen und sonstige relevante Vorgaben)

Neben den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen, wie dem Baugesetzbuch und weiteren Baunormen, den Natur- und Denkmalschutzgesetzen, der Immissionsschutz-, Abfall- und Wassergesetzgebung, wurden im konkreten Fall insbesondere die nachfolgenden Satzungen, Verordnungen, Pläne und Programme der Landeshauptstadt München berücksichtigt:

- Satzung über die Gestaltung und Ausstattung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke und über die Begrünung baulicher Anlagen vom 08.05.1996 (Freiflächengestaltungssatzung)
- Satzung über Einfriedungen und Vorgärten vom 18.04.1990, zuletzt geändert am 04.03.1992
- Satzung über die Benutzung der Entwässerungseinrichtungen der Landeshauptstadt München vom 14.02.1980, zuletzt geändert am 28.11.2005
- Baumschutzverordnung vom 12.05.1992, zuletzt geändert am 18.12.2000
- Stellplatzsatzung vom 19.12.2007
- Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

Übergeordnetes Ziel gemäß Flächennutzungsplan ist die Schaffung eines Wohngebietes mit Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung sowie die Stärkung der Grünverbindung in Nord-Süd-Richtung.

Zur Art, wie die Ziele und die Umweltbelange der o.g. Vorschriften ansonsten bei der Aufstellung berücksichtigt werden, siehe die entsprechende Darstellung bei den jeweiligen Schutzgütern (Ziff. 6.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen).

6.2 Ergebnis des Scopings

In einem durchgeführten Gespräch am 18.01.2006 (Scoping) mit den städtischen Dienststellen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Referates für Gesundheit und Umwelt wurden die zu untersuchenden Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen und der Untersuchungsumfang festgelegt.

Zu untersuchende **Schutzgüter bzw. Umweltfaktoren** (mit den ergänzend genannten Wirkungsbereichen) sind demnach:

- **Mensch/ Bevölkerung**
 - Lärm
 - Erschütterungen
 - Elektromagnetische Felder
 - Natürliche und künstliche Belichtung
 - Erholung

Erläuterung: Es wirkt Schienen-, Straßen- und Gewerbelärm auf das Planungsgebiet und seine Nutzer ein, die auch Erschütterungen durch die Bahn ausgesetzt sind und im Einflussbereich elektromagnetischer Felder insbesondere durch die Oberleitungen der Bahn liegen. Verschattung und künstliche Belichtung durch Werbeanlagen sollen untersucht, die Schaffung ausreichender Erholungsflächen sichergestellt werden.

- **Tiere und Pflanzen**
 - Flächenverlust und Beseitigung
 - Baumbestand

Erläuterung: Der bestehende Lagerplatz wird umgewandelt in eine durchgrünte Wohnbebauung mit öffentlicher Grünfläche. Der Planung muss z.T. vorhandener Baumbestand weichen.

- **Boden**
 - Versiegelung
 - Altlasten
 - Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden

Erläuterung: Der Versiegelungsgrad verändert sich aufgrund der Neubebauung, die vorhandene Altlastenproblematik ist zu bewältigen, der sparsame und schonende Umgang mit Grund und Boden ist sicherzustellen.

- **Grundwasser**
 - Abriegelung
 - Versickerung

Erläuterung: Es werden die Auswirkungen auf das Grundwasser durch Unterbauung und die Grundwasserneubildung durch Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers untersucht.

- **Luft**
 - Belastung durch Schadstoffe

Erläuterung: Dem hinzukommenden Verkehr der neuen Wohngebiete ist der Wegfall der Emissionen des ehemaligen Gewerbegebietes entgegenzusetzen.

- **Klima**
 - Thermische Belastung
 - Verwirbelungen

Erläuterung: Es soll betrachtet werden, wie sich die Durchgrünung des Gebietes im Hinblick auf die thermische Belastung auswirkt. Durch die Stellung der Baukörper wird die Frischluftschneise entlang des Bahnkörpers nicht gestört, es kommt zu keinen Verwirbelungen.

- **Landschafts-/Ortsbild sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Erläuterung: Auswirkungen durch die städtebauliche Anordnung von Gebäudemassen und Grünflächen auf den Dorfkern Aubing, die Umgebung des S-Bahnhofes und die Denkmäler Kirche St. Quirin und Aubinger Wasserturm sollen geprüft werden.

- **Abfälle und Abwässer, Energie**

Erläuterung: Es soll eine umweltgerechte Ver- und Entsorgung ermöglicht werden.

Soweit vorstehend Schutzgüter und Wechselwirkungen nicht aufgeführt sind, wurden sie im Scopingtermin überprüft mit dem Ergebnis, dass hier keine relevanten Auswirkungen des Bauvorhabens zu erwarten sind bzw. dass diese Schutzgüter hier nicht einschlägig sind.

Im Rahmen der vom 25.04. - 29.05.2006 durchgeführten frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs.1 BauGB und der städtischen Dienststellen bzw. nach durchgeführtem § 3 Abs. 2 BauGB - Verfahren ergab sich folgender weiterer Untersuchungsbedarf:

- **Tiere und Pflanzen**
 - Flächenverlust bzw. Beseitigung des Lebensraums geschützter Tier- und Pflanzenarten

Erläuterung: Prüfung des Vorkommens zweier Tierarten (Blaufüßige Ödlandschrecke und Zauneidechse), die nach der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) bzw. dem Anhang IV der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie (FFH-Richtlinie) geschützt sind. Des weiteren Prüfung des Vorkommens eines nach Naturschutz-Ergänzungsgesetz (NatEG) geschützten Sanddorn-Strauches.

6.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

6.3.1 Schutzgut Mensch/ Bevölkerung

6.3.1.1 Schutzgut Mensch, Wirkungsbereich: Lärm

Bestandsaufnahme, Methodik, Prognose bei Durchführung der Planung

Das Planungsgelände wird von den **Schienerverkehrsgeräuschen** ausgehend von der Bahnlinie München-Buchloe und teilweise auch durch **Straßenverkehrsgeräusche** ausgehend von der – durch eine Reihe Wohnhäuser getrennten – Pretzfelder Straße und der Zufahrt zum Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf (Colmdorfstraße) belastet.

Im Rahmen der Umweltprüfung ist auch der geplante Neubau bzw. die wesentliche Änderung der Colmdorfstraße nördlich der bestehenden Zufahrt zum Gewerbegebiet zu betrachten. Für das Planungsgebiet ist auch die Geräuschsituation vom westlich angrenzenden **Gewerbegebiet** zu berücksichtigen. Zur Lärmsituation siehe auch Ziff. 2.5.5 Immissionen und Ziff. 4.14.1 Lärmimmissionen.

Zur Beurteilung der Veränderungen der Lärmsituation unter Berücksichtigung der vorliegenden Planung wurde ein Gutachten angefertigt, das dieser Prüfung zugrunde liegt (Müller-BBM: Schalltechnische Untersuchung, Bericht Nr. M56 133/7 vom 12.04.2006 mit ergänzender Stellungnahme zur Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Firma Gevas vom Oktober 2006 vom 20.11.2006).

Vom methodischen Aufbau her werden in dem Gutachten zu erwartende Lärmbelastungen in den unterschiedlichen Teilen des Planungsgebietes berechnet und den einschlägigen Orientierungswerten der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) sowie der 16.BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) gegenüber gestellt.

Situation des Straßenverkehrs

Zur Beurteilung der Lärmsituation wird auf Ergebnisse der nachfolgend genannten verkehrlichen Gutachten zurückgegriffen:

- gevas humberg & partner: Wohnpark Aubing – Verkehrsgutachten zur Vorbereitung des Bebauungsplanes, Mai 2003
- gevas humberg & partner: Wohnpark Aubing – Kennzeichenerfassung zur Ermittlung von Durchgangsverkehr in der Pretzfelder Straße, Oktober 2003
- gevas humberg & partner: Wohnpark Aubing – Kennzeichenerfassung zur Ermittlung von Durchgangsverkehr in der Pretzfelder Straße, Oktober 2006.

Zur Charakterisierung der Verkehrssituation wurde in den Gutachten eine Kennzeichenerfassung für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde und eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Limesstraße/ Pretzfelder Straße vorgenommen. Die gewonnenen Daten sind dann zu einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung mittels des EDV-Programms KNO-SIMO verwendet worden.

Das Planungsgebiet ist Immissionen aus dem Straßenverkehr der Pretzfelder Straße und der bestehenden bzw. neu festgesetzten Colmdorfstraße von bis zu 54 dB(A) tags und bis zu 47 dB(A) nachts ausgesetzt. Die Orientierungswerte nach DIN 18005 werden tagsüber bis zu 4 dB(A) und nachts bis zu 7 dB(A) überschritten. Im Reinen Wohngebiet WR 1 treten Überschreitungen im Wesentlichen an den Südfassaden der Gebäude sowie im Bereich der westlichen Fassade des westlichsten Baukörpers auf. Im Reinen Wohngebiet WR 2 sind in Teilbereichen Überschreitungen im östlichen Bereich des Bau- raumes an der Südfassade zu erwarten. Betroffen vom Straßenverkehrslärm sind auch Freibereiche in der Nähe der beiden Straßen mit bis zu 60 dB(A) tags und bis zu 50 dB(A) nachts (insbesondere der Bereich gegenüber der Einfahrt zum Gewerbegebiet). Ansonsten sind bei den Freibereichen in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 sowie in der öffentlichen Grünfläche die Orientierungswerte der DIN 18005 bzgl. des Straßenverkehrslärms tags eingehalten. Die Nachtwerte hingegen werden um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Die zugrunde gelegten Verkehrsmengen aus dem Jahr 2003 gehen noch von einem stärkeren Verkehr auf der Pretzfelder Straße aus. Nach neueren Untersuchungen hat jedoch die Belastung mit der Eröffnung der BAB A 99 im Jahre 2006 abgenommen.

Da die Colmdorfstraße zumindest in Teilen wesentlich geändert und im nördlichen Teil neu gebaut wird, ist zusätzlich auch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu prüfen. Entlang der verlängerten Colmdorfstraße werden an der geplanten Bebauung Lärmwerte von bis zu 50 dB(A) tags und bis zu 41 dB(A) nachts erreicht. Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden demnach in allen Fällen eingehalten.

Situation des Schienenverkehrs

Die Berechnungen der Schallemissionspegel sowie die angesetzten Verkehrsmengen beruhen auf Angaben der Deutschen Bahn AG für den Zustand 2006 des betroffenen Streckenabschnittes (Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Gleisachse in Abhängigkeit von Art, Anzahl, Länge, Bremsanteil und Geschwindigkeit der Züge).

Der nördliche Rand des Planungsgebiets ist Beurteilungspegeln bis zu 62 dB(A) tags und bis zu 59 dB(A) nachts ausgesetzt. An der Nordfassade des Baukörpers im Reinen Wohngebiet WR 2 werden die Orientierungswerte nach DIN 18005 tagsüber um bis zu 12 dB(A) und nachts um bis zu 19 dB(A) überschritten, an der West- und Ostfassade ergeben sich noch Überschreitungen von bis zu 9 dB(A) tags und bis zu 15 dB(A) nachts. Auch Freibereiche, die zur Bahn hin orientiert sind, werden durch den Schienenverkehrslärm mit bis zu 65 dB(A) tags belastet. In der Nacht liegen die Werte bis zu ca. 3 dB(A) niedriger. In den übrigen Bereichen (Gebäude und Freiflächen) der Reinen Wohngebiete WR 1 und WR 2 sowie der öffentlichen Grünfläche sind die Orientierungswerte nach der DIN 18005 bzgl. des Schienenverkehrslärms tags eingehalten und nachts um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Die Freiflächen nördlich der Bahngleise sind derzeit Beurteilungspegeln von ca. 63,5 dB(A) ausgesetzt. Aufgrund der Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 kann es durch Schallreflexionen zu Erhöhungen um ca. 1 dB auf ca. 64,6 dB(A) kommen. Eine Pegelerhöhung dieser Größenordnung ist kaum wahrnehmbar und kann somit vernachlässigt werden.

Situation des Gewerbelärms

Am westlichen Rand des Planungsgebiets wirken angenommene Immissionen aus dem Gewerbegebiet von bis zu 59 dB(A) tags und bis zu 44 dB(A) nachts ein. Die Orientierungswerte nach DIN 18005 werden um bis zu 9 dB(A) tags und nachts überschritten. Die höchsten Überschreitungen ergeben sich dabei im WR 1 an der West- und Nordfassade beim westlichsten Baukörper sowie im WR 2 an der Westfassade und dem westlichsten Teil der Südfassade. Geringfügige Überschreitungen bis zu 4 dB(A) tags bzw. nachts sind auch noch an den angrenzenden Fassaden zu erwarten.

Vom Gewerbelärm betroffen werden auch die den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 westlich vorgelagerten Freibereiche sowie der Bereich (ca. 20 m) der öffentlichen Grünfläche entlang der Colmdorfstraße. Hier treten jeweils Überschreitungen von 10 dB(A) tags und nachts auf, im anschließenden westlichen Drittel der öffentlichen Grünfläche und den daran angrenzenden privaten Freibereichen werden die Orientierungswerte noch um jeweils bis zu 5 dB(A) tags und nachts überschritten.

Ansonsten sind die Orientierungswerte der DIN 18005 bzgl. des Gewerbelärms eingehalten.

Situation Kindertagesstätte

Die durch die geplante Kindertagesstätte am östlichen Ende des Reinen Wohngebietes WR 2 entstehenden Sozialgeräusche sind in einem Wohngebiet verträglich, da es sich um eine erforderliche Wohnfolgeeinrichtung handelt. Es sind keine Festsetzungen erforderlich.

Folgende Maßnahmen zum Lärmschutz werden im Bebauungsplan festgesetzt:

- Festsetzung eines durchgehenden Gebäuderiegels mit einer Mindestwandhöhe von 11,5 m entlang der Bahnlinie im Norden, um eine Abschirmung der südlichen Bereiche gegenüber dem Schienenlärm zu erreichen
- Nutzungsaufnahme im Reinen Wohngebiet WR 1 erst, wenn die Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 soweit hergestellt ist, dass sie ihre lärmabschirmende Wirkung gegenüber dem Schienenlärm entfaltet
- Festsetzung eines durchgehenden Baukörpers entlang der Colmdorfstraße im Reinen Wohngebiet WR 1, um eine abschirmende Wirkung gegenüber der westlich angrenzenden Gewerbefläche für die dahinter liegende Bebauung zu erreichen
- Nutzungsaufnahme im restlichen Reinen Wohngebiet WR 1 erst, wenn die Bebauung im westlichsten Bauraum soweit hergestellt ist, dass sie ihre lärmabschirmende Wirkung gegenüber dem Gewerbelärm entfaltet
- Festsetzung eines 3 m hohen Lärmschutzwalles entlang der Colmdorfstraße in der öffentlichen Grünfläche zum Schutz des westlichen Bereiches der öffentlichen Grünfläche und der angrenzenden privaten Freiflächen vor Gewerbelärm
- Festsetzung einer 2 m hohen Lärmschutzwand im Nordosten des Planungsgebietes entlang der Bahnlinie, um die Aufenthaltsqualität der Freifläche im Nordosten des

- Reinen Wohngebietes WR 2 zu verbessern; Lärmpegel von 55 dB(A) können damit tagsüber größtenteils eingehalten werden
- Orientierung der Aufenthalts- und Gruppenräume der Kindertagesstätte zur lärmabgewandten Seite
 - Zusätzliche Lärmabschirmung gegenüber der Bahn in Form von bis zu 3 m hohen, freistehenden Wandscheiben über dem jeweils obersten Geschoss auf der nördlichen Gebäudeseite im östlichen Bereich des Bauraumes des Reinen Wohngebietes WR 2, in dem maximal drei-, zwei- und eingeschossige Bebauung festgesetzt wird.

Maßnahmen zum Lärmschutz, die auf Grundlage bestehender gesetzlicher Grundlagen im Vollzug angewandt werden können:

Für die Fassaden entlang der Colmdorfstraße sowie die angrenzende Nordfassade im WR 1 und angrenzende Süd- und Ostfassade im WR 2 sind passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Diese bemessen sich u.a. nach Tabelle 8 der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau), November 1989 in Verbindung mit den in der Begründung aufgeführten, den einzelnen Fassaden jeweils zugeordneten Lärmpegelbereichen (LPB) II bis IV (s. auch Ziff. 4.14.1 Lärmimmissionen/ Passive Maßnahmen gegen Lärmimmissionen).

Bei der Grundrissgestaltung können z.B. lärmempfindliche Bereiche ausgeschlossen werden (Orientierung von Aufenthaltsräumen zur lärmabgewandten Seite). Durch weitere technische Maßnahmen können lärmempfindliche Bereiche geschützt werden, z.B. durch vorgelagerte Wintergärten, schallgedämmte Lüftungsanlagen, Lüftungsmöglichkeiten zur lärmabgewandten Seite oder hinterlüftete Glasfassaden.

Zwingende planungsrechtliche Festsetzungen hierfür sind nicht erforderlich, da die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die BayBO im späteren Bauvollzug definiert werden. Zudem sind Festsetzungen für o.g. Möglichkeiten nicht zielführend, da diese detailliert erst projektbezogen entwickelt werden können.

6.3.1.2 Schutzgut Mensch, Wirkungsbereich: Erschütterungen

Bestandsaufnahme, Methodik, Prognose bei Durchführung der Planung

Der nördliche Gebäuderiegel befindet sich im Immissionsbereich der Bahnstrecke München-Buchloe (s. auch Ziff. 2.5.5 Immissionen und Ziff. 4.14.2 Immissionen aus Schwingungs- und Körperschall).

Zur Beurteilung der Schwingungs- und Körperschallimmissionen ist folgendes Gutachten angefertigt worden: Peter Mutard Ingenieurgesellschaft: Schwingungstechnische Untersuchung Nr. 3272/03 ST-01, 02.05.2003 mit ergänzendem Schreiben vom 14.03.2006. Es wurden Messungen an vier Messpunkten entlang der Nordseite des geplanten Gebäuderiegels vorgenommen.

Die zu erwartenden Sekundärschallpegel überschreiten die Orientierungswerte nach VDI 2719 und TA Lärm am nordöstlichen Ende des Planungsgebiets nachts um 1 bis 4 dB(A). Ansonsten halten die zu erwartenden Sekundärschallpegel diese Orientierungswerte ein.

Die für Erschütterungen durch Schienenverkehr zu Grunde gelegten Anhaltswerte nach DIN 4150 werden unterschritten.

Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung (Festsetzungen) sind hier nicht notwendig.

Maßnahmen, die auf Grundlage bestehender gesetzlicher Regelungen im Vollzug angewandt werden können:

Die Erschütterungen, die ausschließlich das Reine Wohngebiet WR 2 betreffen, das innerhalb einer Zone von 40 m ab den Bahngleisen liegt, können durch eine Abschirmung der Außenwände gegen das Erdreich unschädlich gemacht werden (z.B. mit einer Schutz- und Drainmatte). Weitere Maßnahmen sollten die Einhaltung bestimmter maximaler Spannweiten der Decken sein und die Verwendung von einschaligen Konstruktionen (z.B. aus Gipsplatten, Mauerwerk o.ä.) oder auch zweischaligen Gipskarton-Wänden bei nichttragenden Trennwänden. Bei schwimmenden Estrichen sind Abhängigkeiten zwischen Estrichdicke und dynamischer Steifigkeit der Dämmschicht zu beachten und zu vermeiden.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen können sowohl bei Erschütterungs- als auch bei Körperschallimmissionen die Anhalts- und Orientierungswerte unterschritten werden.

6.3.1.3 Schutzgut Mensch, Wirkungsbereich: Elektromagnetische Felder

Bestandsaufnahme, Methodik, Prognose bei Durchführung der Planung

Oberleitungen, digitaler Zugfunk

Durch die Oberleitung der elektrifizierten Bahnstrecke sowie des vorhandenen digitalen Zugfunks wirken auf den nördlichen Bereich des Planungsgebiets elektrische und magnetische Felder ein (s. auch Ziff. 2.5.5 Immissionen und Ziff. 4.14.3 Einwirkungen durch elektrische und magnetische Felder (EMF)).

Die Grenzwerte der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) werden jedoch eingehalten (für 16 2/3-Hertz-Felder gilt der Grenzwert von 300 μ T).

Die Festsetzung des Bauraumes des Reinen Wohngebietes WR 2 in einem Abstand von 40 m zur Quelle (Oberleitung der Bahn) ist als **Maßnahme im Bebauungsplan** ausreichend, um die bestehenden gesetzlichen Regelungen einzuhalten.

Trafostationen

Weitere elektrische und magnetische Felder wirken durch Trafostationen, die für das Planungsgebiet benötigt werden, ein (s. Ziff. 4.6 u.a. Trafostationen).

Maßnahme, die im Bebauungsplan festgesetzt wird:

Trafostationen sind straßennah in geeigneten Räumen innerhalb der Gebäude und/ oder Tiefgaragen bzw. in den Lärmschutzwall auf der öffentlichen Grünfläche integriert anzuordnen.

Maßnahmen zur Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte können auf der Grundlage bestehender gesetzlicher Grundlagen **im Vollzug** geregelt werden.

Trafostationen sollten, sofern sie innerhalb der Gebäude angeordnet werden, nicht unmittelbar an sensible Räume grenzen, in denen sich Menschen regelmäßig über längere Zeit aufhalten (insbesondere Kinderzimmer und Schlafräume).

6.3.1.4 Schutzgut Mensch, Wirkungsbereich: Natürliche und künstliche Belichtung

Bestandsaufnahme, Methodik, Prognose bei Durchführung der Planung Natürliche Belichtung

Wo die Abstandsflächen gemäß BayBO eingehalten werden müssen, ist auch die Belichtung mit Tageslicht ausreichend gewährleistet. Da sowohl die Abstandsflächen zur geplanten Colmdorfstraße im Norden, als auch im östlichen Bereich des Planungsgebietes zwischen den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 durch Bebauungsplan verkürzt werden, wurde eine Untersuchung für eine ausreichende natürliche Belichtung vorgenommen.

Der Besonnungsnachweis erfolgt auf der Basis der DIN 5034 (Tageslicht in Innenräumen). Hiernach gilt ein Raum als besonnt, wenn Sonnenstrahlen bei einer Sonnenhöhe von mindestens 6° in den Raum einfallen können. Eine Wohnung gilt als ausreichend besonnt, wenn in ihr mindestens ein Wohnraum am 17. Januar mindestens eine Stunde besonnt wird.

Anhand einer angefertigten Verschattungsstudie durch Computersimulation wurde die Besonnung nach DIN 5034 für das Planungsgebiet untersucht. Der Nachweis nach DIN 5034 kann für Wohnungen im Erdgeschoss zwischen 11.00 und 12.00 Uhr am 17. Januar erbracht werden.

Auch in den Bereichen, in denen durch den Bebauungsplan eine Abstandsflächenverkürzung zugelassen wurde (insbesondere im östlichen Bereich zwischen den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2), ist gemäß der Verschattungsstudie eine ausreichende Besonnung nach DIN 5034 gewährleistet.

Künstliche Belichtung

Da es sich weitgehend um Wohnbebauung handelt und der Gewerbeanteil sehr gering ist, sind grundsätzlich wenig Werbeanlagen zu erwarten (s. auch Ziff. 4.6 u.a. Werbeanlagen).

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt werden:

Durch folgende Beschränkungen können störende Auswirkungen von beleuchteten Werbeanlagen gering gehalten werden:

Es ist nur Eigenwerbung bis maximal Brüstungshöhe 1. Obergeschoss zugelassen. Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung sowie sich bewegende Werbeanlagen sind unzulässig. Gleiches gilt für Werbeanlagen in Grünbereichen. Beleuchtungen und Werbeflächen dürfen außerdem den Eisenbahnverkehr nicht beeinträchtigen.

6.3.1.5 Schutzgut Mensch, Wirkungsbereich: Erholung

Bestandsaufnahme, Methodik, Prognose bei Durchführung der Planung, geplante Maßnahmen

Durch die Bebauung wird ein Bedarf an quartiersbezogenen Grün- und Freiflächen ausgelöst, die Spielplatzversorgung ist lediglich für Jugendliche durch eine Einrichtung in der näheren Umgebung abgedeckt (s. auch Ziff. 2.5.6 Natur und Landschaft/ Grünflächenversorgung).

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt werden:

- Öffentliche Grünfläche entsprechend einer Versorgung auf der Quartiersebene. Dies wird entsprechend der Darstellung im Plan mit einer Größe von ca. 3.800 m² erreicht.
- Freiflächen auf den Wohnbaugrundstücken: Für das Reine Wohngebiet WR 1 wird eine sehr gute Versorgung mit privaten Freiflächen erreicht. Im Reinen Wohngebiet WR 2 hingegen besteht ein gewisses Defizit, das durch die Anlage von intensiv begrünten und zum Aufenthalt geeigneten Dachterrassen teilweise aufgefangen wird.
- Bei der Spielflächenversorgung wird von folgendem generellen Richtwert ausgegangen: 2,25 m²/Einw., wobei sich dieser zu je 0,75 m²/Einw. auf die drei Altersgruppen:
 - Kleinkinder
 - Schulkinder und
 - Jugendliche
 verteilen sollte.

Die Einsicht des „Spielflächenversorgungsplanes der Landeshauptstadt München“, Stand April 2000 erbrachte folgende Modifizierung: Westlich des Friedhofes Aubing befindet sich ein Spielplatz für Jugendliche, so dass das Gebiet gut mit Einrichtungen für diese Alterklasse versorgt ist. Im Bereich der Schulkinder besteht hingegen in der Umgebung ein Defizit an Spielplatzflächen. Folgerung: dieser Altersgruppe wird der Anteil der Jugendlichen zugeschlagen. Es ergibt sich somit folgende Aufteilung:

- Spielplatzflächen für Kleinkinder 0,75 m²/Einw.
- Spielplatzflächen für Schulkinder 1,5 m²/Einw..

Dieser Forderung wird durch die Ausweisung zweier Spielplätze in der zentral gelegenen Grünfläche nachgekommen. Bei den oben genannten Einwohnerzahlen errechnen sich für die Spielplätze die Flächengrößen von 285 m² bzw. 570 m².

Diese neu angelegte öffentliche Grünfläche mit Spieleinrichtungen wird sich auch positiv auf die weitere Umgebung auswirken, da sie auch für Bürger außerhalb des Planungsbietes zur Nutzung zur Verfügung steht.

6.3.1.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Zusammenfassend lassen sich folgende effektive Auswirkungen der Planung unter Berücksichtigung der oben geschilderten Maßnahmen nennen:

Auswirkungen auf die Menschen in der Umgebung des Planungsgebietes:

- weniger Schienen-Lärmeinwirkung in den Bereichen südlich des Planungsgebietes durch Gebäuderiegel im Norden,
- Verringerung des LKW-Verkehrs (bei derzeitiger genehmigter gewerblicher Nutzung), dafür mehr PKW-Verkehr durch das neue Planungsgebiet
- Wegfall des Gewerbelärms und evtl. sonstiger Emissionen aus dem Planungsgebiet, da Gewerbenutzung durch Wohnen ersetzt wird
- Verbesserung der Erholungsflächenversorgung durch die Schaffung einer öffentlichen Grünfläche mit Kinderspieleinrichtungen
- Aufwertung der Wegebeziehung Pretzfelder Straße - S-Bahnhof Aubing - Dorfkern Aubing.

Auswirkungen auf die Menschen im Planungsgebiet selbst:

- Schallbelastung durch Schienenlärm bleibt nördlich des Gebäuderiegels des Reinen Wohngebietes WR 2 weitestgehend erhalten
- Lärmbelastung bei Wiederaufnahme einer gewerblichen Nutzung des westlich angrenzenden Grundstücks in den westlichen Bereichen der geplanten Wohngebiete und der öffentlichen Grünfläche
- Versorgung mit quartiersbezogenen Grün- und Spielflächen
- Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in lärmbelasteter Umgebung (Schiene, Gewerbe, untergeordnet Straße).

6.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

6.3.2.1 Flächenverlust, Beseitigung

Bestandsaufnahme, Methodik, Prognose bei Durchführung der Planung

Die benachbarte Fläche entlang der Bahn ist als regional bedeutsame Fläche Nr. 84 im Arten- und Biotopschutzprogramm erfasst, weil sie u.a. ein Habitat für die nach BArtSchV besonders geschützte Art der Blauflügligen Ödlandschrecke darstellt. Auch das Vorkommen der Zauneidechse (Art des Anh. IV FFH-Richtlinie und besonders geschützte Art nach BArtSchV) ist dort nicht auszuschließen.

Um bezüglich dieser beiden Arten Sicherheit über ein eventuelles Auftreten auch im Planungsgebiet zu bekommen, wurden im Sommer 2006 fünf Begehungen durchgeführt (Gnoth-Austen: Faunistisches Kurztgutachten Bauvorhaben Colmdorfstraße vom 16.11.2006). Es hat sich gezeigt, dass die Blauflüglige Ödlandschrecke mit einer kleinen Population im Planungsgebiet vorkommt (5-6 Funde je Begehung). Die Zauneidechse jedoch konnte nicht nachgewiesen werden.

Die besonders geschützten Blauflügligen Ödlandschrecken sind nach Bundesartenschutzverordnung, nicht jedoch nach europäischem Recht geschützt. Auch der vorgefundene Sanddorn unterliegt nur nationalem Schutz (Naturschutz-Ergänzungsgesetz). Deshalb könnte ein Eingriff in die vorgefundenen Bestände weiterhin über die Eingriffsrege-

lung abgehandelt werden. Laut § 1 a Abs. 3 BauGB ist aber ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Nach § 34 BauGB ist auf dem Gelände ein Eingriff in Höhe von GRZ 0,8 zulässig, d.h. die Baumaßnahme könnte auf dem gesamten Grundstück – auch dort, wo die Blauflügeligen Ödlandschrecken auftreten bzw. sich der geschützte Sanddorn befindet – verwirklicht werden. Die Überplanung bereits vorhandenen Baurechts nach § 34 BauGB führt damit zu keiner Ausgleichspflicht.

Unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten kann dies hingenommen werden, da es sich bei dem vorgefundenen Bestand der Blauflügeligen Ödlandschrecke um einen weit nach Westen vorgeschobenen Außenposten innerstädtischer Populationen handelt; die nächsten Vorkommen liegen zu weit entfernt, als dass es wichtige Vernetzungs- oder Bindegliedfunktionen gäbe. Es handelt sich um ein Vorkommen von untergeordneter, lokaler Bedeutung, bei dessen Beseitigung keine weiterreichenden Folgen für andere Populationen der Ödlandschrecke gesehen werden.

Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung (Festsetzungen) sind nicht erforderlich.

6.3.2.2 Großgehölze

Bestandsaufnahme, Prognose bei Durchführung der Planung, geplante Maßnahmen

Auf dem Grundstück befinden sich momentan ca. 30 Bäume, die unter die Baumschutzverordnung fallen. 20 bis 25 Bäume, die voraussichtlich wegen der Planung beseitigt werden müssen, werden durch die festgesetzte Neupflanzung von mindestens 30 mittelgroßen Bäumen (Endwuchshöhe 10-20 m) allein auf den Baugrundstücken ausgeglichen. Zusätzliche Laubbäume werden in der öffentlichen Grünfläche und auf der Straßenverkehrsfläche gepflanzt. O.g. **Maßnahmen** werden im Rahmen des Bebauungsplanes festgesetzt.

6.3.2.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Lebensraum für die besonders geschützte Blauflügelige Ödlandschrecke und den geschützten Sanddorn kann im Planungsgebiet nicht erhalten werden; die Anzahl der zu beseitigenden Großgehölze wird durch Neupflanzungen mindestens ausgeglichen.

6.3.3 Schutzgut Boden

6.3.3.1 Versiegelung

Bestandsaufnahme

Die Grundstücksfläche des ehemaligen Bauhofes ist zu 67% durch bestehende Gebäude, alte Fundamente, Verkehrs- und Lagerflächen versiegelt. Die restlichen 33% des Areals mit seinen festgefahrenen Kies- und Schotterflächen können als teilversiegelt gelten (s. auch Ziff. 2.5.6 Natur und Landschaft/ Naturhaushalt).

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt werden:

Zur Verminderung bzw. Begrenzung der Versiegelung werden im Bebauungsplan maximal zulässige Grundflächen (GR) nach § 19 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Diese dürfen gemäß Satzung für Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO (Tiefgaragen, Zufahrten, etc.) um bis zu 50% überschritten werden.

Die gesetzlichen Obergrenzen für Grundflächen nach § 17 Abs. 1 BauNVO werden in beiden Baugebieten eingehalten.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die Planung wird eine Verbesserung des Versiegelungsgrades gegenüber dem Bestand mit ca. 67 % vollversiegelter und 33 % teilversiegelter Fläche auf der Grundstücksfläche des ehemaligen Bauhofs erzielt. Die Planung ergibt einen Versiegelungsgrad von max. 60% in den jeweiligen Baugebieten, einschließlich der unterbauten Flächen der Tiefgaragen, die jedoch intensiv begrünt werden (Bodenüberdeckung mindestens 60 cm). Zusammen mit der neuen Straßenverkehrsfläche beträgt der Versiegelungsgrad ca. 65%. Den entscheidendsten Aspekt im Hinblick auf die Verbesserung der Versiegelungsbilanz stellt die Ausweisung der zentralen (unversiegelten) Grünfläche dar.

6.3.3.2 Schadstoffbelastung, Altlasten

Bestandsaufnahme, Methodik, Prognose bei Durchführung der Planung

Im Planungsgebiet befinden sich Altlasten (s. Ziff. 2.5.4 Altlasten). Es gibt unterschiedlich verfüllte Bereiche, die teilweise mit Kupfer oder Kohlenwasserstoffen angereichert sind, es besteht jedoch keine Gefährdung des Grundwassers und es werden keine einschlägigen Prüfwerte hinsichtlich des Wirkungspfadens Boden-Mensch überschritten. Somit sind keine Einschränkungen hinsichtlich künftiger Nutzungen zu besorgen.

Zum Thema Altlasten liegt eine Schadstofftechnische Untersuchung der Ingenieurgruppe München eG vom 05.09.2001 vor. Die Fläche des Planungsumgriffes befindet sich nicht im Altlastenkataster der Landeshauptstadt München und auch nicht des Bayerischen Landesamtes für Umwelt.

Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung (Festsetzungen) sind hier nicht notwendig.

Maßnahmen im Vollzug:

Die Entsorgung der Altlasten muss unter fachlicher Aufsicht erfolgen. Dies ist in einem finanziell und technisch zumutbaren Rahmen zu bewältigen.

6.3.3.3 Schonender Umgang mit Grund und Boden

Bestandsaufnahme, Prognose, Maßnahmen

Hier darf auf die Ausführungen unter Ziff. 6.3.3.1 Versiegelung verwiesen werden. Spar-samer und schonender Umgang mit Grund und Boden ist gewährleistet, die Versiege-lungsflächen sind durch die Festsetzungen maximal zulässiger Grundflächen begrenzt. Die GRZ liegt innerhalb der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen.

6.3.3.4 Auswirkungen auf das Schutzgut „Boden“

Zusammenfassend lassen sich folgende positive Auswirkungen der Planung feststellen:

- Verringerung der Versiegelung,
- Anlage von bodenbiologisch aktiven Vegetationsflächen und
- Sanierung der Altlasten.

Negative Auswirkungen sind nicht zu erkennen.

6.3.4 Schutzgut Grundwasser

Bestandsaufnahme, Prognose bei Durchführung der Planung

Das Grundwasser ist relativ ungeschützt gegenüber Verunreinigungen; es steht z.Zt. etwa 6 - 8 m unter Flur an, Höchststand (HHW) war 1940 ca. 5 m unter Flur (s. Ziff. 2.5.6 Natur und Landschaft/ Naturhaushalt).

Eine eingeschossige Unterbauung würde keinen relevanten Eingriff in das Grundwasser darstellen. Bei einer zweigeschossigen Unterbauung dagegen (insbesondere beim langgestreckten Riegel des Reinen Wohngebietes WR 2, der quer zur Fließrichtung geplant ist) kann an der südlichen Bauwerkskante ein Grundwasseraufstau bzw. nördlich des Baukörpers eine Absenkung des Grundwassers erfolgen. In diesem Fall wäre ein erweitertes hydrogeologisches Gutachten notwendig (s. auch Ziff. 4.13 Unterbauung, Grundwasser).

Maßnahmen im Bebauungsplan und Auswirkungen:

Entsprechend der Versickerungspflicht für Niederschlagswasser nach § 3 Abs. 3 der Münchner Entwässerungssatzung wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass anfallendes Regenwasser von Dach- und Wegeflächen oberflächlich zu versickern ist. Bewachsenen Gräben und flachen Rasenmulden ist wegen ihrer Filterwirkung und des besseren Wasserrückhaltes der Vorzug vor Rigolen und Sickerschächten zu geben (s. auch Ziff. 4.15 Konzept der Grünordnung). Dies gewährleistet eine größtmögliche Rückführung des Niederschlagswassers zum Grundwasser.

Planungsrechtliche Festsetzungen bezüglich einer Begrenzung der Unterbauungssohle sind nicht erforderlich, da in beiden Baugebieten die Umsetzung der max. zulässigen Geschossfläche auch mit einer eingeschossigen Unterbauung (Tiefgarage) zu erreichen wäre.

Maßnahmen im Vollzug:

Bei einem eventuellen Eingriff in das Grundwasser ist eine wasserrechtliche Erlaubnis anhand eines konkreten Bauvorhabens erforderlich.

6.3.5 Schutzgut Luft

Bestandsaufnahme, Methodik, Prognose bei Durchführung der Planung, Auswirkungen

Unten genannte Werte greifen auf die Untersuchung von gevas humberg & partner „Wohnpark Aubing - Verkehrsgutachten zur Vorbereitung des Bebauungsplanes, Mai 2003 zurück. Durch den motorisierten Verkehr im Zusammenhang mit dem Planungsge-

biet sind neue Emissionen zu erwarten. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen des gesamten Neubaugebietes in den Spitzenstunden stellt sich wie folgt dar:

Zeit	Quellverkehr	Zielverkehr
7.30 – 8.30 Uhr	60 Kfz/Stunde	27 Kfz/Stunde
16.45 – 17.45 Uhr	28 Kfz/Stunde	53 Kfz/Stunde

Der oben geschilderten Belastung ist allerdings der Wegfall der Emissionen des Gewerbegebietes, die nicht mehr auf die Umgebung einwirken, als positive Auswirkung der Planung entgegenzusetzen. In der Gesamtbetrachtung ist eine nachteilige Auswirkung auf die lufthygienische Situation nicht zu erwarten.

Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung (Festsetzungen):

Es wurden Regelungen zu Be- und Entlüftungsanlagen von Tiefgaragen getroffen.

Maßnahmen im Vollzug:

Im Rahmen des Bauvollzuges und der Freiflächengestaltung ist darauf zu achten, Tiefgaragenzu- und -abluftöffnungen so anzuordnen, dass die gesetzlichen Anforderungen des Gesundheitsschutzes eingehalten werden können.

6.3.6 Schutzgut Klima

Bestandsaufnahme, Prognose bei Durchführung der Planung, geplante Maßnahmen, Auswirkungen

Aus klimatischer Sicht sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten, im Gegenteil schlägt durch das Bauleitverfahren positiv zu Buche, dass

- durch die Begrünung und die Reduktion der Versiegelung (s. Ziff. 6.3.3.1 Versiegelung) die thermische Belastung reduziert wird
- durch die Stellung der Baukörper die Frischluftschneise entlang des Bahnkörpers nicht gestört wird, es kommt zu keinen Verwirbelungen.

O.g. **Maßnahmen** werden durch eine Reihe von städtebaulichen (z.B. geeignete Bauräume) und grünordnerischen Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanes geregelt.

6.3.7 Schutzgut Landschafts-/Ortsbild sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestandsaufnahme, Methodik, Prognose bei Durchführung der Planung, Auswirkungen

Das Planungsgebiet stellt derzeit eine typische Industriebrache dar mit großen versiegelten Flächen und aufkommender Spontanvegetation sowie größeren Gehölzen an der Grundstücksgrenze (siehe Ziff. 2.5.6 Natur und Landschaft/ Landschaftsbild und Topografie).

Abstimmungen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde über die Stadtbildverträglichkeit und mit dem Landesamt für Denkmalpflege zum Thema archäologische Denkmalpflege führten zu folgendem Ergebnis:

- Die nahegelegenen Denkmäler Aubinger Wasserturm und Kirche St.Quirin als wesentliche Elemente des Ortsbildes werden durch die vorgesehene Bebauung nicht beeinträchtigt, da sie deutlich niedriger ist, Sichtachsen sind nicht betroffen.

- Im Planungsgebiet liegen keine eingetragenen Bodendenkmäler.

Positive Auswirkungen der Planung:

- Durch die Bebauung, besonders den durchgehenden Riegel entlang der Bahn und den bis zu sechsgeschossigen Kopfbau im Westen sowie durch die Anlage der großen zentralen Grünfläche werden markante neue Orientierungspunkte geschaffen.
- Die Fortsetzung der nördlich der Bahnlinie verlaufenden Kastanienallee durch standortgerechte große Laubbäume entlang der Colmdorfstraße schafft einen gestalterischen Zusammenhang mit dem alten Ortskern Aubing.

Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung sind entsprechende städtebauliche Festsetzungen (z.B. von Wandhöhen und zu Bauräumen) sowie die grünplanerische Festsetzung einer Baumreihe entlang der Colmdorfstraße.

6.3.8 Umweltbelang Abfälle und Abwasser

Prognose bei Durchführung der Planung, geplante Maßnahmen

Die im Bebauungsplan festgesetzten Straßenverkehrsflächen und privaten Wege mit Fahrrecht für Müllfahrzeuge (Dienstbarkeitsfläche: FB+G+L) sind ausreichend bemessen für die Befahrbarkeit mit Müllfahrzeugen. Standorte für Müllcontainer für den Eigenbedarf sind in den Gebäuden bzw. Tiefgaragen oder auch in den im Bebauungsplan vorgesehenen Bereichen für Nebenanlagen festgesetzt (s. auch Ziff. 4.12 Abfallentsorgung).

Maßnahmen im Vollzug:

Bezüglich der Gebäude- und Freiflächenentwässerung ist die Satzung über die Benutzung der Entwässerungseinrichtungen der Landeshauptstadt München anzuwenden, die grundsätzlich eine Trennung von Schmutz- und Niederschlagswasser vorsieht.

Im Umfeld des Planungsgebietes sind öffentliche Abwasserkanäle in der Pretzfelder Straße und teilweise in der Colmdorfstraße vorhanden. Die Schmutzwasserentsorgung muss innerhalb der Bauquartiere mittels privater Sammelgrundleitungen geführt und kann dann über einen geplanten öffentlichen Kanal in der Colmdorfstraße an einen der o.g. bestehenden Kanäle angeschlossen werden.

Auf die Oberflächenversickerung wurde bereits unter Ziff. 6.3.4 (Schutzgut Grundwasser) hingewiesen.

Eine geordnete Entsorgung der Abfälle und Abwässer aus dem Planungsgebiet ist damit sichergestellt.

Die Entwässerung der Colmdorfstraße (Rampe zur Unterführung und neu geplante Straßenflächen) kann auch bei Berücksichtigung des hoch anstehenden Grundwassers durch Maßnahmen innerhalb der Straßenverkehrsfläche bewältigt werden.

6.3.9 Umweltbelang Energie

Prognose bei Durchführung der Planung, geplante Maßnahmen

Durch die Ausweisung der Bauräume ist eine Architekturausbildung möglich, die den aktuellen energetischen Standards genügt und eine sparsame, effiziente Nutzung von Energie ermöglicht.

Der Bebauungsplan setzt Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 5 Grad fest. Auf diesen ist die Anbringung von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie und des Sonnenlichts zulässig, solange die Solaranlagen als Dachaufbauten städtebaulich nicht in Erscheinung treten. Eine weitere Verwendung von alternativen Energien (z.B. Biomassennutzung) ist im Rahmen der haustechnischen Konzepte denkbar, muss aber nicht gesondert festgeschrieben werden und ist Sache des Bauvollzuges.

6.4 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Bebauungsplanung könnte die Lagerplatznutzung mit ihren negativen Auswirkungen (z.B. Versiegelung, gewerblicher Verkehr und Lärm) jederzeit wieder bis zu einem Maß der Nutzung von 0,8 GRZ aufgenommen werden. Bei einer gewerblichen Nutzung bliebe die Fläche für die Allgemeinheit unzugänglich und stünde auch nicht für Kinderspiel zur Verfügung. Die Biotopqualität könnte sich bei fortgesetzter Brache geringfügig erhöhen, etwa durch die Einwanderung von Insekten- und Reptilienarten und durch den weiteren Aufwuchs von Pioniergehölzen auf den nicht versiegelten Flächen.

6.5 Eingriff-/ Ausgleichbilanzierung

Gemäß § 19 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Art. 6 Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) und § 1a BauGB müssen bei Planungen von Bauvorhaben nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen werden. Laut § 1 a Abs. 3 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Aufgrund des bestehenden Baurechts ist dies hier der Fall (s. auch Ziff. 5 Auswirkungen).

6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Alternative Nutzungsmöglichkeiten für das Planungsgebiet wurden insoweit nicht geprüft, als der Flächennutzungsplan bereits eine Wohnnutzung mit Verbesserung der Grünausstattung vorgibt. Wegen der Wohngebiete im Umfeld wäre eine anderweitige, lärmintensive Nutzung auch nicht angemessen und städtebaulich langfristig nicht wünschenswert.

Zur Abschirmung des Gewerbelärms von Westen wäre als Planungsalternative u.U. ein vollständig durchgehender Gebäuderiegel entlang der Colmdorfstraße denkbar. Diese Variante wurde aber aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen, um ggf. eine langfristige Vernetzung von Grünflächen in Richtung Westen nicht zu blockieren. Zudem wurde die Schluchtwirkung entlang der abfallenden Straße und die Abgeschlossenheit der entstehenden Grünfläche negativ beurteilt.

Der Lärmschutzwall an der Westseite der öffentlichen Grünfläche könnte auch weiter erhöht werden, z.B. auf 5 m. Aus städtebaulichen Gründen wird diese Höhe aber entlang der abfallenden Straße als zu massiv angesehen und verworfen.

6.7 Zusätzliche Angaben

Eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren (Methodik) wurde in den Kapiteln der jeweiligen Schutzgüter vorgenommen. Die Datengrundlage war für die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen in diesem Umweltbericht ausreichend.

6.8 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring)

Zur Überwachung bereits absehbarer, erheblicher Umweltauswirkungen aufgrund der Planung wird folgende Maßnahme vorgesehen:

Schutzgut Mensch/ Bevölkerung

- Erneuerung der Verkehrszählung zur Überprüfung der Belastungen des umliegenden Straßennetzes und der daraus resultierenden Lärmbelastung.

Die Steuerung des Monitorings wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/4 unter Beteiligung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung HA I/3 und des Referates für Gesundheit und Umwelt RGU-UW als Überwachungsdienststellen vorgenommen. Als Zeitpunkt werden 5 Jahre nach Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes festgelegt.

6.9 Allgemein verständliche Zusammenfassung des Umweltberichts

Durch die Planung wird es ermöglicht, aus einem weitgehend versiegelten, gewerblich genutzten Grundstück begrünte Wohngebiete und eine öffentliche Grünfläche zu schaffen. Es entsteht einerseits Baurecht für ein Wohngebiet mit intensiver Bebauung und zusätzlichem Verkehrsaufkommen, andererseits entfallen störende gewerbliche Emissionen und LKW-Verkehr durch den Wegfall der derzeit zulässigen gewerblichen Nutzung.

Durch den geplanten durchgehenden Gebäuderiegel des Reinen Wohngebietes WR 2 kann die Schienen-Lärmbelastung auf die südlich davon liegenden Bereiche verringert werden. Verbleibende Lärmbelastungen, insbesondere an der nördlichen Fassade des WR 2, wie auch v.a. an den westlichen Fassaden des Reinen Wohngebietes WR 1 und WR 2, bedingt durch das angrenzende Gewerbegebiet, können nur mit passiven Schallschutzmaßnahmen bewältigt werden.

Durch die Schaffung einer öffentlichen Grünfläche wird die Erholungsflächenversorgung der Umgebung verbessert. Die Wegeführung zum S-Bahnhof Aubing wird gesichert und durch Baumpflanzungen aufgewertet.

Der Lebensraum für die besonders geschützte Blaüflügelige Ödlandschrecke und den geschützten Sanddorn kann im Planungsgebiet nicht erhalten werden. Die Überplanung bereits vorhandenen Baurechts nach § 34 BauGB führt jedoch zu keiner Ausgleichspflicht. Zudem handelt es sich hier um eine kleine Population von untergeordneter Bedeutung,

bei deren Beseitigung keine weiterreichenden Folgen für andere Populationen der Blauflügligen Ödlandschrecke gesehen werden.

Die planungsbedingt zu fällenden Bäume werden durch Neupflanzungen in höherer Anzahl ausgeglichen.

Der derzeit bestehende hohe Versiegelungsgrad der Grundstücke wird durch die Überplanung verringert, vorhandene Altlasten werden bei Durchführung der Baumaßnahme unter fachlicher Aufsicht entsorgt.

Das Grundwasser wird durch eine eingeschossige Unterbauung nicht wesentlich beeinträchtigt. Bei Gebäudeunterkanten die unterhalb des HHW 1940 liegen (z.B. zweigeschossige Tiefgaragen) kann es allerdings zu Aufstauungen bzw. Absenkungen des Grundwassers kommen. Entsprechende technische Vorkehrungen müssen dann im Bauvollzug nachgewiesen werden. Das anfallende Regenwasser von Dach- und Wegeflächen kann innerhalb der Freiflächen vollständig im Gebiet versickert werden.

Aus lufthygienischer und klimatischer Sicht ist eine Verbesserung der Situation zu erwarten, da gewerbliche Emissionen wegfallen und durch die teilweise Begrünung bisher versiegelter Flächen die thermische Belastung reduziert wird. Verwirbelungen durch die geplanten Baukörper sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Eine geordnete Entsorgung der Abfälle und Abwässer aus dem Planungsgebiet ist sichergestellt. Eine Verwendung von alternativen Energiekonzepten ist im Rahmen des Bebauungsplanes möglich.

Durch die geplante Bebauung und die öffentliche Grünfläche werden neue Orientierungspunkte für das Umfeld geschaffen. Diese beeinträchtigen das bestehende Ortsbild der näheren Umgebung jedoch nicht, sondern tragen vielmehr zu dessen Aufwertung bei.

7. Sozialgerechte Bodennutzung und Kosten

Im Rahmen des Städtebaulichen Vertrages zur Sicherung der städtebaulichen Ziele wird die Übernahme der durch das Planungsvorhaben in den Reinen Wohngebieten WR 1 und WR 2 ursächlich ausgelösten Kosten und Lasten vereinbart.

Die Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ hat sich zuletzt am 27.07.2005 mit der Angelegenheit befasst und dem weiteren Verfahren zugestimmt.

Im Städtebaulichen Vertrag werden insbesondere folgende Regelungen getroffen:

- Herstellung der Straßenverkehrsflächen (einschl. Straßenbeleuchtung und Entwässerung) durch den Planungsbegünstigten auf dessen Kosten und unentgeltliche Abtretung, soweit diese Flächen in das Eigentum der Stadt überführt werden
- Unentgeltliche Abtretung der erforderlichen Grundstücksfläche an die Landeshauptstadt München zur Herstellung der öffentlichen Grünfläche und Abschluss eines Erschließungsvertrages zu deren Herstellung (einschließlich Lärmschutzwall) auf Kosten des Planungsbegünstigten

- Verpflichtung zur Erstellung der Kindertagesstätte und - soweit planungsursächlich - unentgeltliche Übertragung eines Miteigentumsanteils am Grundstück und Einräumung des Sondereigentums nach WEG an der Kindertagesstätte verbunden mit einem Sondernutzungsrecht an der Freispielfläche
- Unentgeltliche und unwiderrufliche Bestellung der erforderlichen Dienstbarkeiten für die Gehrechts-, Radfahrrechts- und Leitungsrechtsflächen sowie die Fahrrechtsflächen für einen beschränkten Personenkreis und deren Herstellung auf Kosten des Investors sowie eines Benutzungsrechtes für die notwendigen Stellplätze der Kindertagesstätte
- Abschluss eines Bindungsvertrages zur Schaffung von gefördertem Wohnungsbau
- Bauverpflichtung
- Übernahme der Kosten für die notwendige Verlegung der Trafostation
- entsprechende Sicherung der vorstehenden Verpflichtungen.

Um eine unzumutbare Kostenbelastung zu vermeiden, wird im konkreten Fall vereinbart, dass von einer Flächenabtretung der nördlichen Straßenverkehrsfläche abgesehen wird. Die Zustimmung zur straßenrechtlichen Widmung wird jedoch vertraglich sichergestellt.

Für die Grundstücke Fl.Nrn. 1408/4 und 1408/10 Gem. Aubing sind, da auf ihnen keine erheblichen Bodenwertsteigerungen ausgelöst werden, gemäß den Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung keine vertraglichen Regelungen zu treffen.

8. Daten zum Bebauungsplan

Planungsumgriff	23.330 m ²
Nettobauland	14.290 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche	4.770 m ²
Öffentliche Grünfläche	3.800 m ²
Fl.Nr. 1408/4 und 1408/10	470 m ²
Grundfläche (GR) nach § 19 Abs. 2 BauNVO (insg. / WR 1 / WR 2)	5.750 m ² / 2.950 m ² / 2.800 m ²
Geschossfläche (GF) (insg. / WR 1 / WR 2 einschl. Kindertagesstätte)	16.000 m ² / 6.820 m ² / 9.180 m ²
Geschossfläche Kindertagesstätte (WR 2)	800 m ²
Wohneinheiten (insg. / WR 1 / WR 2)	190 / 85 / 105
Einwohner (insg. / WR 1 / WR 2)	380 / 170 / 210

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium HA II/V 2 (3x)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Direktorium HA I/R
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Planungsreferat - HA II/40 V zur weiteren Veranlassung.

- zu V.
1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
 2. An den Bezirksausschuss 22
 3. An das Baureferat
 4. An das Baureferat VV EO
 2. An das Kommunalreferat
 3. An das Kreisverwaltungsreferat
 4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
 5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
 6. An das Sozialreferat
 7. An das Schul- und Kultusreferat
 8. An die Stadtwerke München GmbH
 9. An das Planungsreferat HA I
 10. An das Planungsreferat HA II/01
 11. An das Planungsreferat HA II/40 V, HA II/43 P, HA II/44 B, HA II/543
 12. An das Planungsreferat HA III
 13. An das Planungsreferat HA IV/43 T
 14. An das Planungsreferat SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am
Planungsreferat - HA II/40 V
I.A.