

Telefon: 0 233-22477  
23195  
25566  
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtplanung  
PLAN-HA II/43 P  
PLAN-HA II/54-3  
PLAN-HA II/42 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1977  
Aubing-Ost-Straße (südlich),  
Hornberger Straße (westlich),  
Bahnlinie München-Pasing-Buchloe (nördlich),  
Berberichweg (östlich),  
Joseph-Suder-Bogen (östlich)**

- Billigungsbeschluss -

Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen-Langwied

#### **Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 09610**

Anlagen:

1. Übersichtsplan M=1 : 5.000
2. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)
3. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
4. Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 vom 28.03.2012

#### **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.07.2012 (SB)**

Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag der Referentin**

Wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 26 ff.)

#### **A) Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)**

Für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1977 sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/28 wurde die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) während der Zeit vom 03.02.2010 mit 03.03.2010 durchgeführt. In dieser Zeit wurde von einem Bürger eine öffentliche Erörterung gewünscht. Da keine weiteren Anträge auf eine öffentliche Erörterung eingingen, wurde für den 27.04.2010 ein Einzelerörterungstermin angeboten, der dann seitens des Bürgers und zwei Begleitpersonen wahrgenommen wurde.

Während der Zeit wurden Äußerungen vorgetragen, zu denen nachfolgend Stellung genommen wird, soweit sie sich auf die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1977 beziehen.

Die darüber hinaus zur Planung eingegangenen Anregungen und Forderungen, die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung betreffen, werden im Rahmen der Beschlussfassung zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/28, Aubing-Ost-Straße (südlich), Hornberger Straße (westlich), Bahnlinie München-Pasing-Buchloe (nördlich), Berberichweg (östlich), Joseph-Suder-Bogen (östlich) behandelt.

Die insgesamt vorgebrachten Äußerungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

## **1. Verkehr, Verkehr übergreifend**

### **Probleme generell**

Es wurde die Auffassung vertreten, die zu erwartende Verkehrsbelastung aufgrund der geplanten Anzahl an Wohneinheiten könne mit der derzeitigen Infrastruktur der Straßen, vor allem der Aubing-Ost-Straße, nicht bewältigt werden, da die Infrastruktur jetzt schon überbelastet sei.

Befürchtet wurde ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen durch zusätzlich 500-1.000 PKW täglich sowie durch LKW.

Durch verkehrsbremsende Maßnahmen, sei ein zügiger Verkehrsfluss nicht möglich, da aufnahmefähige Verkehrsanbindungen fehlten.

Des Weiteren sei die Verkehrsführung durch die Schließzeiten der Bahnschranke bereits jetzt behindert, was sich durch die geplante Trassenerweiterung der Strecke München-Lindau noch verschlechtern werde.

### **Stellungnahme:**

Laut Verkehrsgutachten vom Oktober 2010 ist „die Erschließung des Planungsgebietes selbst, sowie das Straßennetz zwischen Bergsonstraße und der Bahntrasse ausreichend leistungsfähig.“

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München verläuft sowohl in Nord-Süd Richtung eine örtliche Hauptverkehrsstraße (Alto-Limes-Straße) als auch in Ost-West Richtung zwei örtliche Hauptverkehrsstraßen (Aubinger Straße und Bergsonstraße), die wiederum an das regionale Hauptverkehrsstraßennetz (Bodenseestraße bzw. Lochhausener Straße) angebunden sind. Geplante Maßnahmen wie z.B. die neue Verbindungsspanne zwischen Kronwinkler Straße und Bergsonstraße ergänzen und verbessern das vorhandene Straßennetz.

Bei einem vierspurigen Ausbau der Bahnstrecke ist eine Beseitigung des Bahnübergangs durch eine Unterführung zu erwarten.

Es wurde befürchtet, dass durch die Sanierungsarbeiten an der Kreuzung Kastelburgstraße/Mariabrunner Straße (u.a. Entfernung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen) vollendete Tatsachen geschaffen würden, um den

Individualverkehr dort anzubinden, ohne auf die Wünsche der Anwohner und der betroffenen Aubinger eingehen zu wollen

Des Weiteren wurde befürchtet, dass die aus hunderten von Wohneinheiten resultierende PKW-Zahl gerade zu den Berufsverkehrszeiten auch an dem Übergang Aubing-Ost-Straße/Limesstraße/Pretzfelder Straße zu einem erheblichen Verkehrschaos führen werde.

Eine enorme Lärm- und Abgasbelastung für die angrenzenden Wohnsiedlungen werde die Folge sein.

**Stellungnahme:**

Laut Verkehrsgutachten vom Oktober 2010 wird ein leistungsfähiger Verkehrsfluss am Knotenpunkt Limesstraße / Aubinger Straße bestehen bleiben.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens vom August 2010 zur Bebauung an der Colmdorfstraße wurde festgestellt, dass evtl. eine Signalisierung im Bereich Pretzfelder Str. / Limesstr. notwendig werden könnte. Die Notwendigkeit dieser Signalisierung muss unabhängig vom Bebauungsplanverfahren geprüft und bewertet werden.

Bezweifelt wurde die Ansicht der Verwaltung, dass der Verkehr vor allem in Ost-West-Richtung über die Aubing-Ost-Straße abfließen werde. Der Großteil des Berufsverkehrs werde sich nach Norden in Richtung der Bergsonstraße sowie der A 99/A8, Verdistraße und Von-Kahr-Straße orientieren. Zudem werde sich ein nicht unerheblicher Verkehr zum Einzelhandelsdicounter Lidl in der Kronwinklerstraße orientieren.

**Stellungnahme:**

Es wurde - aufbauend auf Zählungen vor Ort - folgende Verteilung der zukünftigen Bewohnerfahrten unterstellt:

- nach Norden (über Mariabrunner- und Kronwinkler Straße):  
ca. 40% => ca. 1.000 Kfz-Fahrten/Tag
- nach Osten (Richtung Hellensteinstraße):  
ca. 25% => ca. 700 Kfz-Fahrten/Tag
- nach Westen (Richtung Altostraße):  
ca. 35% => ca. 900 Kfz-Fahrten/Tag

**Bahnunterführung Limesstraße**

Durch die Höhenbegrenzung der Bahnunterführung Limesstraße werde auch noch Schwerlastverkehr von der Aubinger Straße über die Aubing-Ost-Straße geleitet.

**Stellungnahme:**

Das vorliegende Bauvorhaben hat keine Auswirkungen auf die bereits heute vorhandene Lkw-Umleitung.

**PKW aus Seitenstraßen auf die Hauptverkehrsstraßen**

Weiter wurde befürchtet, dass es für die Anwohner umständlicher werde, mit dem PKW aus Seitenstraßen auf die Hauptverkehrsstraßen zu kommen.

Gerade im Bereich Kreuzung Aubing-Ost-Str./Altostraße kämen schon heute im

Berufsverkehr die in die Altostr. links abbiegenden PKW kaum vorwärts. Das Abbiegen sei mit minutenlangen Wartezeiten verbunden.

**Stellungnahme:**

Die Leistungsfähigkeitsberechnung der Kreuzung Aubing-Ost-Str./Altostraße nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ kommt zu einem vertretbaren Ergebnis; allerdings ist mit Zeitverlusten in den abendlichen Spitzenstunden zu rechnen. Die mittlere Wartezeit für den Linkseinbiegestrom beträgt dann mehr als 50 Sekunden.

**Kindergärten und Ladenflächen - Verkehr zu groß**

Obwohl die Errichtung von mehreren Kindergärten und Ladenflächen positiv betrachtet würde, werde befürchtet, dass dies zu einer Verschärfung der ohnehin schon angespannten Verkehrslage führe.

Es könne nicht davon ausgegangen werden, dass alle Kinder, die die Kindergärten besuchten, diese zu Fuß erreichen könnten.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die mehr befahrenen und dicht beparkten Straßen für Kinder ein hohes Gefahrenpotential darstellen würden.

Fahrradfahrer und Fußgänger seien besonders durch den zusätzlichen Verkehr in ihrer Sicherheit beeinträchtigt.

Es wurde gefordert, die Fußgängerwege zu den Schulen, Kindergärten, Turnhallen, Spielplätzen, Läden und zur Kirche im Ortsteil vorrangig zu berücksichtigen.

Es müsse damit gerechnet werden, dass durch die hohe Zahl von neuen Wohnungen, spielende Kinder ihren Bereich auch auf die angrenzenden Siedlungen wie z. B. Feldmeierbogen oder Kastelburgstraße ausweiteten, und somit unvorhergesehen hinter geparkten Autos hervorspringen könnten. Unter diesem Gesichtspunkt müsste auch der Ausbau der verkehrsberuhigten Mariabrunner Straße kritisch gesehen werden.

**Stellungnahme:**

Der durchschnittliche Anteil an den Bring- und Holwegen, die mit dem Fahrzeug zurückgelegt werden, wird mit 50% angenommen. Allerdings handelt es sich nicht um reinen Neuverkehr; ein Teil der Wege wird mit einer weiteren Fahrt kombiniert (mindestens 40%).

Im Übrigen ist laut Verkehrsgutachten vom Oktober 2010 „die Erschließung des Planungsgebietes selbst, sowie das Straßennetz ausreichend leistungsfähig.“

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist stets oberstes Gebot bei einem Bauvorhaben.

Es wird angenommen dass hier die Mariabrunner Straße gemeint ist, die nicht als verkehrsberuhigte Straße ausgewiesen ist. Ein Ausbau der Mariabrunner Straße ist derzeit nicht vorgesehen.

**Zufahrt zu Einzelhandelsdiscounter**

Die Zufahrt zu dem Einzelhandelsdiscounter Lidl werde nach der derzeitigen Erschließung vom Süden her vorwiegend bzw. vollständig über die Kronwinkler Straße bewerkstelligt.

Es wurde darauf hingewiesen, dass Fußgänger und Radfahrer bereits jetzt auf

ihrem Einkaufsweg gefährdet seien, da sie die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr teilen müssten.

Durch die unrealistische Verkehrsplanung, z.B. der Einrichtung einer 30-km/h-Zone, deren Geschwindigkeitsbegrenzung kaum eingehalten werde, sei es schon jetzt gefährlich, in der Aubing-Ost-Straße mit dem Rad zu fahren, da auch kein Radweg existiere.

**Stellungnahme:**

Die öffentliche Verkehrsfläche ist für alle hier anfallenden Verkehrsarten ausreichend bemessen. In 30-km/h-Zonen werden generell keine eigenen Radwege ausgewiesen.

Der nördliche Bereich der Kronwinkler Straße wird ausgebaut, für den südlichen können weitere Planungen unabhängig vom jetzigen Bebauungsplanverfahren geregelt werden.

**Südliche Kronwinkler Straße**

Die Bauplanung entlang der südlichen Kronwinkler Straße sei ursprünglich von einer rechtlich abgesicherten Gestaltung der Spielstraße ausgegangen, deren südlicher Teil zwischen Aubing-Ost-Straße und Helmrichweg als Fuß- und Radweg gewidmet werden sollte. Nachdem der Fuß- und Radweg aber doch nicht gewidmet wurde, sei die Straße wieder für den Durchgangsverkehr geöffnet worden. Durch diese Öffnung sei die Kronwinkler Straße jetzt schon überlastet, was sich mit dem geplanten Neubaugebiet bei unveränderter Verkehrsabwicklung deutlich verstärken werde.

Daher sei die Kronwinkler Straße zwischen der Aubing-Ost-Straße und Helmrichweg zum Fuß- und Radweg umzuwidmen, Pfosten in der Straße anzubringen und die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge zu ermöglichen.

**Stellungnahme:**

Laut Gutachten vom Oktober 2010 erhöht sich der Verkehr in der südlichen Kronwinkler Straße von ca. 1.850 Kfz/Tag auf ca. 2.150 Kfz/Tag wenn keine baulichen oder verkehrslenkenden Maßnahmen vorgenommen werden würden. Mögliche Maßnahmen können unabhängig vom jetzigen Bebauungsplanverfahren geregelt werden.

Es wurde der Wunsch geäußert, dass keine der Nord-Süd-Straßen gesperrt werde.

**Stellungnahme:**

Mögliche Maßnahmen werden in der weiteren Planung offen gehalten.

Es wurde nach der Sinnhaftigkeit des Rückbaues der Kronwinkler Straße gefragt.

**Stellungnahme:**

Ein Rückbau der Kronwinkler Straße ist derzeit nicht geplant.

Befürchtet wurde, dass es an den Einmündungen westlich Altostraße und östlich Ravensburger Ring zu längeren Staus kommen werde. Erschwerend käme an

der Hellensteinstraße noch der beschränkte Bahnübergang hinzu, ein verstärktes Verkehrsaufkommen ergebe sich auch aus der beschlossenen Bebauung der „Wiese“ östlich der Hellensteinstraße.

Die einzig gut ausgebaute und aufnahmefähige Bergsonstraße sei nur über die Kronwinkler Straße erreichbar.

**Stellungnahme:**

Das im Oktober 2010 fertig gestellte Verkehrsgutachten berücksichtigt selbstverständlich auch das übergeordnete Straßennetz und kommt zu dem Ergebnis, dass das vorhandene Straßennetz ausreichend leistungsfähig ist.

Als Lösungsvorschlag der Verkehrsproblematik wurde nur eine zusätzliche Verbindung zur Bergsonstraße gesehen.

Dazu wurde vorgeschlagen, die Kronwinkler Straße zu einer normalen Straße zurück zu bauen und den Grünstreifen an der Sportplatzseite dafür an die Rückseite der Gärten zu verlegen und eventuell zu vergrößern.

**Stellungnahme:**

Laut Gutachten vom Oktober 2010 erhöht sich der Verkehr in der südlichen Kronwinkler Straße von ca. 1.850 Kfz/Tag auf ca. 2.150 Kfz/Tag wenn keine baulichen oder verkehrslenkenden Maßnahmen vorgenommen werden würden. Im Rahmen des Gutachtens wurden viele Varianten untersucht, die den Verkehr Richtung Bergsonstraße leiten. Entsprechende mögliche Maßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen, können aber unabhängig vom jetzigen Bebauungsplanverfahren geregelt werden.

Die Kronwinkler Straße solle nur für PKW geöffnet werden. Der Rückbau der Kronwinkler Straße zu einer Durchgangsstraße treffe weniger Anwohner, als ein Straßenneubau durch die Grünanlage.

**Stellungnahme:**

Das im Oktober 2010 fertig gestellte Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das vorhandene Straßennetz ausreichend leistungsfähig ist. Ein Straßenneubau durch eine Grünanlage ist nicht geplant.

Es wurde befürchtet, dass der Hauptanteil des Verkehrs den Bereich Aubing-Ost-Straße Richtung Westen zur Lichteneck-, Kronwinklerstraße und Mariabrunner Straße belasten werde. Schon jetzt fließe fast der gesamte Verkehr aus dem südlichen Bereich der Aubing-Ost-Straße nach Norden über die Kronwinkler Straße, trotz ausgewiesener Spielstraße.

Diese Straßen würden auf Grund ihrer nicht ausreichenden Verkehrsführung (geringe Abmessungen/Parkbuchten) keine Gegenverkehrsregelung zulassen.

**Stellungnahme:**

Eine Spielstraße ist gesperrt für Fahrzeuge aller Art. Dies entspricht nicht einem verkehrsberuhigten Bereich wie hier derzeit ausgewiesen. In einem verkehrsberuhigten Bereich ist eine Gegenverkehrsregelung zulässig.

Die südliche Kronwinkler Straße wurde auf Antrag der CSU Fraktion vom 06.06.1989 zur Aubing-Ost-Straße hin geöffnet. Ursprünglich war hier nur Fuß-

und Radweganbindung vorgesehen.

Weiter wurde befürchtet, dass die Aufhebung der Verkehrsberuhigungen in der Kronwinkler - und Mariabrunner Straße das Gleichgewicht der Wohngegend extrem belaste.

**Stellungnahme:**

Die Aufhebung des verkehrsberuhigten Bereiches in der südlichen Kronwinkler Straße ist derzeit nicht geplant.

Es wurde angeregt, bei der Planung des neuen Wohngebiets der speziell verankerten gesetzlichen Verkehrssicherheit des „verkehrsberuhigten Bereichs“ in der Kronwinkler Straße Rechnung zu tragen und detailliert darzustellen, wie die verträgliche Verteilung des Verkehrs nach Norden zur Bergsonstraße im weiteren Verfahren geprüft werde bzw. welche konkreten Maßnahmen für die nördliche Erschließung geplant seien.

**Stellungnahme:**

Der verkehrsberuhigte Bereich ist derzeit eindeutig beschildert und damit entsprechend ausgewiesen. Dadurch ist Rücksichtnahme der Autofahrer vorgegeben.

Um den zusätzlichen Verkehr und die damit verbundenen Maßnahmen wie z.B. die Verkehrssicherheit einzuschätzen, wurde im Oktober 2010 ein Verkehrsgutachten erstellt. Darin wurden verschiedene Planfälle untersucht, deren verkehrliche Verteilung dargestellt und die entsprechend notwendigen Maßnahmen aufgeführt. Entsprechende konkrete Maßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

Von einer Gleichbehandlung der Anwohner der Kronwinkler Straße etwa mit den Anwohnern der Mariabrunner Straße und Lichteneckstraße könne keine Rede sein.

Der Verkehr zur Bezirkssportanlage verstärke den Verkehr zumindest am Wochenende.

**Stellungnahme:**

Die Belastung der Mariabrunner Straße beträgt in der Prognose (ohne Entwicklung Bebauungsplan Nr. 1977) ca. 850 Kfz/Tag, in der südlichen Kronwinkler Straße ca. 1.850 Kfz/Tag. Der Verkehr wird sich in beiden Straßen erhöhen.

Das Straßennetz nach Norden sei nicht ausreichend geeignet den zusätzlichen Verkehr zu verkraften.

Es wurde festgestellt, dass als zukünftige Erschließung für den Verkehr in nördlicher Richtung zwar derzeit drei Straßen zur Verfügung stünden, im Westen die Mariabrunner - und die Kronwinkler Straße, im Osten die Lichteneckstraße. Mariabrunner Straße und Lichteneckstraße seien aber erstens etwas von der einzigen Ausfahrt aus dem Planungsgebiet entfernt und zweitens unattraktiv, da

sie bereits in der Kastelburgstraße enden. Zusätzlich hätte die Mariabrunner Straße noch sechs Stolperstellen bzw. Überhöhungen und werde dadurch schon heute von den Verkehrsteilnehmern gemieden.

Die Kronwinkler Straße sei der Erschließung aus dem Planungsgebiet am nächsten und so die einzige Straße, die die Aubing-Ost-Straße und die Bergsonstraße direkt verbinde.

Die bestehende Anbindung des Individualverkehrs aus dem Planungsgebiet (Aubing-Ost-Straße) sei nicht ausreichend, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

**Stellungnahme:**

Laut Gutachten vom Oktober 2010 erhöht sich der Verkehr in der südlichen Kronwinkler Straße von ca. 1.850 Kfz/Tag auf ca. 2.150 Kfz/Tag.

Der Bebauungsplan Nr. 1401 vom 06.06.1989 sah seitens der Verwaltung vor, die bis dahin als Ortsstraße gewidmete Teilstrecke der Kronwinkler Str. zwischen Aubing-Ost-Straße und 67,0 m nördlich davon zum „beschränkt-öffentlichen Weg, nur für Fußgänger und Radfahrer“ abzustufen. Die Fraktion der CSU stellte am 06.06.1989 einen Änderungsantrag, die Straße als Ortsstraße zu belassen und durchgehend einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten.

Dieser Änderungsantrag wurde so beschlossen.

Weitere Maßnahmen werden in der weiteren Planung offen gehalten.

Festgestellt wurde, dass neben dem hohen PKW-Aufkommen auch zahlreiche LKW Fahrer das LKW-Durchfahrtsverbot im verkehrsberuhigten Teil der Kronwinkler Straße missachten, um in das angrenzende Gewerbegebiet zu gelangen.

Jüngste private Verkehrszählungen würden das hohe Verkehrsaufkommen bestätigen. Vom gesamten Verkehrsaufkommen der Aubing-Ost-Straße würden ca. 60% über die Kronwinkler Straße abgewickelt. In der Hauptverkehrszeit würden ca. 3,7 Kfz/Minute gezählt, die Tagesbelastung der Kronwinkler Straße liege bei 2.000 bis 2.500 Kfz/24 Std.

Es wurde die Auffassung vertreten, dass dieses Verkehrsaufkommen für einen „verkehrsberuhigten Bereich“ extrem hoch sei. Dadurch seien Kinder mit Fahrrädern und Skateboards in diesem Bereich extrem gefährdet. Der „verkehrsberuhigte Bereich“ sei ein baulich festgelegtes und gesetzlich verankertes Modell. Er stelle eine Mischverkehrsfläche eigener Art dar, der keine gesonderte Fahrbahn oder Gehbahn besitze.

**Stellungnahme:**

Laut Gutachten vom Oktober 2010 erhöht sich der Verkehr in der südlichen Kronwinkler Straße von ca. 1.850 Kfz/Tag auf ca. 2.150 Kfz/Tag wenn keine baulichen oder verkehrslenkenden Maßnahmen vorgenommen werden würden.

Es ist auch möglich, den durch die Planung ausgelösten Verkehr durch andere Straßen im Umfeld aufzunehmen. Es wurde festgestellt, dass derzeit eine Aufenthaltsfunktion nicht erkennbar ist. Im verkehrsberuhigten Bereich sind Stellplätze ausgewiesen (die von Anwohnern und Besuchern der Sportanlage genutzt werden). Eine spezielle Aufenthaltssituation für Kinder wird im Inneren der östlich angrenzenden Siedlung gesehen. Durch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich sind Verkehrsteilnehmer verpflichtet aufeinander Rücksicht zu nehmen.



Es wurde festgestellt, dass die Ausführung der Straßendecke der Spielstraße der starken Belastung durch den Individual- und Lastverkehr nicht standhalte und bereits Schäden aufweise.

Es gäbe Ausweichmöglichkeiten über die Mariabrunner Straße oder Lichteneckstraße, diese würden jedoch kaum genutzt werden.

**Stellungnahme:**

Laut Gutachten beträgt die derzeitige Belastung in der Mariabrunner Straße ca. 640 Kfz/Tag, in der Lichteneckstraße ca. 500 Kfz/Tag und in der südlichen Kronwinkler Straße ca. 1.700 Kfz/Tag.

Es wurde die Frage gestellt, ob es tatsächlich Überlegungen gäbe, die Kronwinkler Straße zu schließen bzw. über verkehrliche Maßnahmen zu entwidmen.

**Stellungnahme:**

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens vom Oktober 2010 wurden verschiedene Varianten untersucht, die den Verkehr auf das vorhandene Straßennetz verteilen. Eine Variante untersucht auch die Sperrung der südlichen Kronwinkler Straße. Derzeit sind allerdings weder bauliche noch verkehrsregelnde Maßnahmen vorgesehen.

Befürchtet wurde weiter, dass die Verbindung Kronwinkler Straße gesperrt, und der gesamte Verkehr ausschließlich über die Mariabrunner Straße geführt werde. Diese Planung sei unverständlich, da sie ausschließlich zu Lasten der Bewohner einer einzelnen Straße ginge.

Andererseits wurde von Anwohnern der Mariabrunner Straße gefordert, die Kronwinkler Straße geöffnet zu lassen und die verkehrsberuhigenden baulichen Maßnahmen an der Mariabrunner Straße zu erhalten.

Außerdem wurde befürchtet, dass der Verkehr des Neubaugebietes alleine über die Aubing-Ost-Straße, Mariabrunner Straße, Kastelburgstraße und erst dann auf die Kronwinkler Straße geleitet werde. Dies würde eine höhere Umweltbelastung und auch eine Gefährdung der vielen hier zur Schule, zum Kindergarten oder Sportplatz entlang laufenden Kinder bedeuten.

Darauf hingewiesen wurde auch, sollte nur eine Querung von der Aubing-Ost-Straße auf die Kastelburgstraße führen, verbunden mit einem Rückbau der verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Mariabrunner Straße, werde dies auch dazu führen, dass ein Großteil des Verkehrs aus dem Raum Neuaubing Richtung Bergsonstraße, der bisher über die Limes- und Altostraße fließe, diese dann einzige Möglichkeit nutzen werde.

Die Stadtverwaltung wurde daher aufgefordert von dieser Planung Abstand zu nehmen und eine alternative Planung zu entwickeln.

**Stellungnahme:**

Das Gutachten vom Oktober 2010 hat nachgewiesen, dass das vorhandene Straßennetz den zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann. Mögliche Maßnahmen können unabhängig vom Bebauungsplanverfahren geregelt werden.

### **Nördliche Kronwinkler Straße**

Es wurde die Auffassung vertreten, dass die Anbindung von der Kronwinkler Straße (neben Fa. Guggenberger) zur Bergsonstraße auch keine Abhilfe bei der Verkehrsproblematik bringen werde.

#### **Stellungnahme:**

Die neue Verbindungsspanne zwischen Kronwinkler Straße und Bergsonstraße ergänzt und verbessert das vorhandene Straßennetz.

### **Mariabrunner Straße**

Es wurde auch die Auffassung vertreten, dass andere mögliche Verbindungen wie die Mariabrunner Straße so unattraktiv gemacht seien, dass keiner mehr durchfahren wolle. Des Weiteren wurde der ehemals geplante Durchstich der Mariabrunner Straße ab der Kastelburgstraße zur Bergsonstraße als Grünzug gesichert, um die Anlieger in dem dortigen Gebiet möglichst zu schonen.

#### **Stellungnahme:**

Prinzipiell verläuft das Hauptstraßennetz der Landeshauptstadt München gemäß Verkehrsentwicklungsplan entlang der Limes-/Altostraße und Bergsonstraße Richtung Norden. Untergeordnete Straßenzüge werden i.d.R. so gestaltet, dass sie nur als Zubringerstraßen zu den Hauptverkehrsstraßen dienen, was für einen Pkw-Fahrer evtl. als „unattraktiv“ aufgefasst werden kann.

Das vorhandene Straßennetz kann laut Gutachten das zu erwartende Verkehrsaufkommen aufnehmen.

Es wurde bezweifelt, dass die Öffnung der Mariabrunner Straße die zu erwartenden Verkehrsprobleme lösen würde. Es wurde eher befürchtet, dass damit die Mariabrunner Straße zur Hauptdurchgangsstraße werden würde und der gesamte Berufsverkehr nach Langwied, Obermenzing und den Norden Münchens sich dort stauen werde.

#### **Stellungnahme:**

Verkehrslenkende Maßnahmen in der Mariabrunner Straße sind derzeit nicht vorgesehen. Laut Gutachten vom Oktober 2010 kann der zusätzliche Verkehr vom vorhandenen Straßennetz aufgenommen werden.

### **Elizabeth-Jost-Straße**

Um den erheblichen Verkehrszuwachs zu bewältigen wurde gefordert, die bisherige Situation beizubehalten, und zusätzlich mit einer Öffnung des Elisabeth-Jost-Weges eine dritte Querverbindung zu schaffen.

#### **Stellungnahme:**

Laut Gutachten vom Oktober 2010 kann der zusätzliche Verkehr vom vorhandenen Straßennetz aufgenommen werden. Die Öffnung einer weiteren Straßenverbindung ist nicht notwendig. Darüber hinaus sind weitere verkehrslenkende Maßnahmen im Rahmen des Planungsgebietes derzeit nicht vorgesehen, können aber unabhängig vom Bebauungsplanverfahren geregelt werden.

**Gotthardtrasse**

Es wurde darauf hingewiesen, dass eine neue Straße von der Bergsonstraße durch den „Grüngürtel“ abgelehnt werde, da dieser schöne „Grüngürtel“ allen Bewohnern von Aubing-Ost zugute komme. Es sei weit und breit die einzige Grünfläche ohne Strommast und mit Hundeverbot, auf der Kinder innerorts Drachen steigen lassen könnten. Direkt daneben befänden sich die Sozialwohnungsblöcke, deren Anwohnerkinder keine andere Möglichkeit hätten, im Grünen zu spielen.

**Stellungnahme:**

Die sogenannte ehemalige Gotthardtrasse wird im Zuge dieses Verfahrens nicht verändert – der Grünzug bleibt bestehen.

Als Lösung wurde eine neue Anbindung von ca. 330 m Länge der Aubing-Ost-Straße zur Bergsonstraße über die ehemalige Gotthardtrasse zur Bewältigung des Verkehrs vorgeschlagen. Damit wäre nach Norden eine Verbindung über die Bergsonstraße / An der Langwieder Heide, Mühlangerstraße zum Mittleren Ring und auch zur Autobahn möglich. In Richtung Süden wäre eine Anbindung an die Bodenseestraße möglich.

Auf der Trasse sei auch genügend Platz für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der KSW Siedlung.

Die geplante neue Straße von der Kronwinkler Straße zur Bergsonstraße könne dann angebunden werden oder ganz entfallen.

**Stellungnahme:**

Das bestehende Straßennetz kann laut Gutachten vom Oktober 2010 den zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Es besteht kein Grund, den vorhandenen Grünzug in einen Straßenzug umzuwandeln.

**Sonstiges**

Es wurde bemängelt, dass die Ableitung des Verkehrs vom geplanten Gebiet nach Westen über die Aubing-Ost-Straße zur Altostraße und nach Osten zur Hellensteinstraße völlig unbefriedigend sei, da eine direkte Vernetzung zur Bergsonstraße fehle.

**Stellungnahme:**

Das vorhandene Straßennetz bietet mehrere Möglichkeiten, den Verkehr aus dem Planungsgebiet auf das Hauptstraßennetz zu leiten. Demnach gibt es Verbindungen zur Bergsonstraße über die Lichteneckstraße, nördliche Kronwinklerstraße, über die Kronwinklerstraße, über die Mariabrunner Straße, nördliche Kronwinklerstraße und über die Aubing-Ost-Straße-Altostraße in die Bergsonstraße.

Es wurde die Auffassung vertreten, dass eine Ampelanlage zur Regelung der Kreuzung Alto-/Aubing-Ost-Straße aus verkehrsplanerischer Sicht ein Supergau wäre. Die einfachste und billigste Lösung sei ein Kreisverkehr.

**Stellungnahme:**

Der durch die Planung verursachte Verkehr kann durch das Straßennetz im

Umfeld aufgenommen werden. Auch die Kreuzung Alto- / Aubing-Ost-Straße funktioniert im derzeitigen Zustand. Umbaumaßnahmen stehen nicht im Zusammenhang mit der Planung.

Es wurde darauf hingewiesen, dass der Straßenverkehr durch die parkenden Autos in der Aubing-Ost-Straße/Hellensteinstraße bereits heute stark behindert sei. Daher wurde vorgeschlagen, entsprechende Park- und Halteverbotsbereiche einzuplanen.

**Stellungnahme:**

Verkehrsregelnde Maßnahmen außerhalb des Umgriffs der Planung stehen nicht im Zusammenhang mit der Planung. Das künftige Verkehrsaufkommen ist bewältigbar.

## 2. Anbindung

### **Nur eine Zu- bzw. Ausfahrt auf die Aubing-Ost-Straße**

Es wurden Bedenken geäußert, dass eine derart dichte Bebauung wie sie geplant sei, mit nur einer Zu- bzw. Ausfahrt auf die Aubing-Ost-Straße eine Bereicherung der Bahn bzw. der Wohnungsbaugesellschaft zu Lasten der Anwohner sei.

Schon jetzt problematisch: der umgeleitete Schwerlastverkehr über die Hellensteinstraße zur Altostraße.

**Stellungnahme:**

Durch die Planung werden für München wichtige neue Wohnungen erstellt. Die Planung ist auf daraus resultierende Auswirkungen ausgiebig untersucht worden. Laut Gutachten ist die Anbindung an die Aubing-Ost-Straße ausreichend leistungsfähig.

### **Mögliche Anbindungen im Westen und Osten und Süden**

Es wurde die Frage gestellt, weshalb die Anbindung nach Süden nicht geprüft werde?

Es wurde gefordert die Straßenanbindung des geplanten Baugebiets durch Verbindungen im Osten und/oder im Westen zu ergänzen.

**Stellungnahme:**

Das bestehende Straßennetz kann laut Gutachten vom Oktober 2010 den zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Es besteht kein Grund, eine weitere Straßenverbindung zu bauen.

### **Anbindung verschieben**

Die Einmündung der geplanten Haupterschließungsstraße in die Aubing-Ost-Straße sei unabhängig davon zumindest so weit nach Osten bis zur Eugen-Loher-Straße oder Westen bis zur Kronwinkler Straße zu verschieben, dass statt einzelner Einmündungen eine Kreuzung entstehe.

**Stellungnahme:**

Aufgrund des städtebaulichen Systems ist der Anschluss an der derzeitigen Stelle sinnvoll.

### **Anbindung Tunnel**

Es wurde gefragt, ob die Möglichkeit einer Untertunnelung der Bahnstrecke bestünde und ob ein Tunnel unter der S-Bahn entweder bei der vorhandenen Unterführung oder an anderer Stelle möglich sei und dieser durch den Grünzug geführt werden könne.

Ein Tunnel unter der Bahntrasse sei eine schlechte Idee. Es wurde befürchtet, dass dann eine gerade Straße durch das Bebauungsplangebiet führen würde, die vom Verkehr noch mehr genutzt werden würde. Diese Straße würde dann als Durchfahrtsstraße Richtung Norden zur A99 genutzt. Es wurde daher gefordert, dass der Grünzug erhalten bleibe und auf keinen Fall eine neue Straße gebaut werden sollte.

#### **Stellungnahme:**

Das bestehende Straßennetz kann laut Gutachten vom Oktober 2010 den zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Es besteht kein Grund, eine weitere Straßenverbindung zu bauen.

### **3. Internes System**

Ein Vorteil bezüglich minimaler Erschließungsstraßen und – Wege könne für die bestehende Wohnbebauung nicht erkannt werden.

#### **Stellungnahme:**

Der Vorteil besteht für das Planungsgebiet: die Flächenversiegelung soll gering gehalten werden, möglichst viel Bauland soll zur Wohnraumschaffung entstehen. Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und die Dimensionierung dieser Straßen ist als gesichert zu betrachten.

Es wurde gefordert, die Zufahrt zum Joseph-Suder-Bogen als verschließbare Rettungszufahrt für Notfälle auszuführen, nicht als regulären Durchgangsweg. Eine Feuerwehrezufahrt über die Gemeinschaftsfläche (Flur Nr. 1629) der Wohnbebauung Joseph-Suder-Bogen sei auszuschließen und müsse ausschließlich über das neue Baugebiet erfolgen.

#### **Stellungnahme:**

Die Zufahrt zum Josef-Suder-Bogen als Rettungszufahrt für Notfahrzeuge auszuführen scheitert daran, dass zwischen dem Josef-Suder-Bogen und dem Planungsgebiet Privatgrund liegt, der nicht zur Verfügung steht. Die Notzufahrt wird direkt von der Aubing-Ost-Straße erfolgen. Die Dienstbarkeitsfläche für einen Weg zum Josef-Suder-Bogen wird nur festgesetzt, um bei zukünftiger Verfügbarkeit der o.g. Privatfläche diesen Weg herstellen zu können.

Es wurde gefragt, wo die Notausfahrt geplant sei.

#### **Stellungnahme:**

Die Notausfahrt ist als Dienstbarkeitsfläche festgesetzt und befindet sich in nördlicher Verlängerung der U-1681. Sie verbindet das Planungsgebiet für Rettungsfahrzeuge mit der Aubing-Ost Straße falls die normale Gebietszufahrt über die U-1680 nicht möglich sein sollte.

Es wurde darauf hingewiesen, dass in der Begründung des Bebauungsplanes nur erwähnt sei, die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz erfolge über den Anschluss der Nord-Süd-gerichteten Hauptachse. Wo solle diese Hauptachse verlaufen?

**Stellungnahme:**

Die Nord-Süd-gerichtete Hauptachse ist die U-1680.

Es wurde darauf hingewiesen, dass ein Fuß- und Radweg über ein privates Grundstück geplant sei. Die direkt angrenzende Fläche zum Bebauungsplan-gebiet befände sich im Eigentum einer Eigentümergemeinschaft. Ein Wegerecht gäbe es nicht.

Es wird befürchtet, dass eine fußläufige Öffnung zum Nachbargrundstück sich negativ auf die generelle Sicherheit der Siedlung auswirken könnte.

Aus der Sackgasse würde dann ein Durchgangsweg mit den Gefahren von Vandalismus und Vermüllung.

Es wurde befürchtet, dass sich dies negativ auf die Wohnqualität und die Immobilienwerte auswirken werde.

Es wurde darauf hingewiesen, dass einem Fuß- und/oder Radweg durch das Gemeinschaftseigentum Flur Nr. 1629 nicht zugestimmt werde. Eine Planung unter Einbeziehung im Fremdbesitz befindlicher Flächen sei schlichtweg unmöglich.

**Stellungnahme:**

Die Dienstbarkeitsfläche endet am westlichen Umgriffsende des Bebauungsplans, somit besteht keine Wegeverbindung nach Westen, es wird lediglich ein Anschluss ermöglicht. In das Privateigentum wird nicht eingegriffen.

Städtebaulich, auch als S-Bahn Anbindung, erscheint eine Anbindung aber sinnvoll.

**Ruhender Verkehr**

Des weiteren wurde vorgeschlagen, zwingend Garagen für 1-2 PKW pro Haushalt einzurichten um das Zuparken der Aubing-Ost-Straße und die sich somit ergebenden Probleme zu vermeiden.

**Stellungnahme:**

Wird im Bauvollzug geregelt.

Es wurde erläutert, dass heute bereits bei beidseitigem Parken in der Aubing-Ost-Straße entgegenkommender Verkehr nur möglich sei, wenn ein Fahrzeug eine Lücke zwischen den parkenden Autos suche.

Um diese Enge auf der Straße zu vermeiden, würden die Fahrzeuge zum Teil auf dem Gehsteig parken, so dass Mütter mit Kinderwägen, Rollstuhl- und Fahrradfahrer auf die Straße ausweichen müssten. Für LKW bedeute diese Verkehrsenge eine besondere Schwierigkeit, da sie durch ihre Länge keine Möglichkeit hätten, in eine unter Umständen noch freie Parklücke einzuscheren.

**Stellungnahme:**

Die Stellplatzrichtlinien der Landeshauptstadt München sehen ausreichend Parkmöglichkeiten im Planungsgebiet vor, so dass ein Zuparken der Aubing-Ost-Straße durch die zusätzlichen Anwohner vermieden werden soll. Zusätzlich sind ausreichend Besucherstellplätze im Planungsgebiet vorgesehen.

**4. Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke:**

Der viergleisige Ausbau der dortigen Bahnstrecke zwischen Pasing und Eichenau sei in Vorbereitung. Es wurde bemängelt, dass im Entwurf des Bebauungsplans auf diese Festlegungen sowie mögliche Konflikte nicht eingegangen wurde. Es sei notwendig, im Bereich des Bebauungsplanes oder unmittelbar angrenzend ausreichend räumliche Reserven zu erhalten, um einen viergleisigen Ausbau zu ermöglichen

**Stellungnahme:**

Derzeit liegt kein Planfeststellungsverfahren vor und somit liegen keine verbindlichen Aussagen für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke München-Pasing-Buchloe vor. Nach derzeitiger Einschätzung sind aber auch nach der Planung Ausbaumaßnahmen möglich. Die Breite des Bahnkörpers ist nach Einschätzung der Landeshauptstadt München ausreichend, um die zusätzlich benötigten Gleise für die etwaig geplanten Ausbaumaßnahmen unterzubringen.

**5. ÖPNV**

Es wurde gefragt, ob berücksichtigt worden sei, dass die S-Bahn gut ausgelastet bzw. zu Stoßzeiten überlastet sei.

**Stellungnahme:**

Nach Stellungnahme der MVV kann die S-Bahn die zukünftigen ÖPNV Kunden des Planungsgebietes aufnehmen.

**6. Lärmbelästigungen****durch die Bahn:**

Bemängelt wurde, dass der neue Lärmschutzwall nicht an den bestehenden Lärmschutzwall angeschlossen sei.

Die Lärmschutzwand ende am östlichen Grundstück des Areals (Gemeinschaftsgrund der Eigentümergemeinschaft Joseph-Suder-Bogen, Nico-Dostal-Weg, Otto-Klemperer-Weg, Berberichweg) – was für die direkt benachbarten Grundstücke zu einer Reflektion der Schallwellen führe. Dies hätte eine weitere Erhöhung der schon jetzt vorhandenen Lärmbelästigung durch die Bahn zur Folge.

Es wurde kritisiert, dass dies den Eigentumsanspruch der Eigentümer durch massive Beeinträchtigungen der ungestörten Wohn- und Gartennutzung verletzen würde.

Es wurde gefordert, den Lärmschutz bereits von Anfang an auf den künftigen Schutzbedarf abzustimmen.

**Stellungnahme:**

Durch die vorgeschlagene Schallschutzwand nördlich der Bahnlinie könnte es prinzipiell zu Reflexionen kommen, die sich pegelerhöhend auf die Bereiche südlich der Bahnlinie bzw. - aufgrund des Verschwenkens der Wand im

Südwesten – auf die bestehende Bebauung am Berberichweg auswirken können. Um diese mögliche Erhöhung zu vermeiden wird eine schienenseitig hochabsorbierende Schallschutzwand (Absorptionsverlust 8 dB) festgesetzt. Dadurch ergibt sich an der umgebenden Bebauung rechnerisch keine Erhöhung der Beurteilungspegel durch die vorgeschlagene Schallschutzwand. Die Verlängerung der Schallschutzwand nach Westen zur Grenze des Planungsgebietes ist planungsrechtlich möglich, wenn die dortigen Grundeigentümer eine solche Maßnahme durchführen wollen.

**durch den neuen Straßenverkehr für das Umfeld:**

Es wurde befürchtet, dass für die Eigentümer der Reihenhäuser entlang der Aubing-Ost-Straße eine unzumutbare und im Übrigen durch entsprechende planerische Änderungen vermeidbare bzw. begrenzbar Belastung durch Lärm- und Abgasemissionen entstehen werde.

Es wurde darauf hingewiesen, dass der zu erwartende Lärm im Umfeld des Neubaugebietes allgemein anerkannt gesundheitliche Langzeitschäden verursachen werde. Unsere Stadt habe die Aufgabe diesen Lärm zu mindern und nicht die Aufgabe, Möglichkeiten zu schaffen, die dazu dienen, den Lärm zu erhöhen. Aus diesem Grund wurde gefordert, zu überprüfen, ob die geplanten Wohneinheiten von 450 bzw. 500 Einheiten auf ein verträgliches Maß für die bestehende Umgebung reduziert werden könnten.

Der südliche Teil der Kronwinkler Straße zwischen Aubing-Ost-Straße und Helmrichweg sollte als Fuß- und Radweg gewidmet werden. Dies ist aber nicht geschehen und die Straße wurde wieder für den Durchgangsverkehr geöffnet. Damit wurde für die Anwohner eine gravierende dauernde Belästigung geschaffen, und es werde befürchtet, dass durch das geplante Neubaugebiet die Belästigung deutlich verstärkt werde.

**Stellungnahme:**

Berechnungen der zukünftigen Lärmbelastungen in den umliegenden Straßen ergeben, dass sich durch das Planungsvorhaben Veränderungen von maximal 2 dB(A) ergeben.

Entlang der Aubing-Ost-Straße ergeben sich die größten Veränderungen in dem Bereich zwischen Mariabrunner Straße und Kronwinkler Straße. Hier erhöht sich der Verkehrslärmpegel um 1,5 dB(A).

Die größte Erhöhung ergibt sich in der Mariabrunner Straße. Die Pegelerhöhungen betragen hier 2,0 dB(A).

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete tags sowie nachts werden eingehalten, so dass keine gesundheitlichen Schäden zu befürchten sind.

**7. Schadstoffbelastung**

Befürchtet wurde eine erhebliche Erhöhung der Schadstoffbelastung durch Zusatzverkehrsaufkommen und eine drastische Verschlechterung der Luftaustauschbedingungen.

**Stellungnahme:**

Anhand der generellen Informationen zur Luftschadstoffbelastung in München, die u.a. im Luftreinhalteplan München zusammengefasst sind, ist dieses Gebiet,



in dem keine stark befahrenen Straßen oder große Einzelemittenten vorhanden sind, der typischen städtischen Hintergrundbelastung zuzuordnen.

Generell sind mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auch vermehrte Abgasemissionen zu verzeichnen. Im vorliegenden Fall führt dies mit einer Mehrung des Verkehrs von einem DTV (durchschnittlichen Tagesverkehr) von 2.140 Kfz/24h auf einen DTV von 3.950 Kfz/24h allenfalls zu geringfügigen Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung.

Zusammenfassend ist nach Auffassung des Referats für Gesundheit und Umwelt durch die prognostizierten Wirkungen dieses Bebauungsplans keine aus lufthygienischer Sicht relevante Erhöhung der Luftschadstoffbelastung in diesem Gebiet zu erwarten. Die einschlägigen Grenzwerte zur Luftschadstoffbelastung werden nach Einschätzung des RGU sicher eingehalten.

## 8. Elektrosmog

Es wurde befürchtet, dass die bestehenden Oberleitungen für das geplante erhöhte Zugaufkommen nicht mehr ausreichen.

Die Angaben bezüglich der Elektrosmogbelastung für die umliegenden Wohnungen müssten neu beurteilt werden.

### **Stellungnahme:**

Nach Aussage des Fachgutachters liegen die Immissionswerte des Bahnstroms (16 2/3 Hz) hinsichtlich elektrischer Felder mit bis zu 0,2 kV/m bzw. magnetischer Felder mit bis zu 0,9 µT am südlichen Rand des Geltungsbereichs sowie 0,2 µT an der nächstgelegenen Bebauung so weit unter den Grenzwerten der 26. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) von 10 kV/m bzw. 300 µT, dass im gesamten Planungsgebiet ein dauernder Aufenthalt von Personen unkritisch ist. Dies wurde im Rahmen des Umweltberichts untersucht.

## 9. Nutzungsmaß

Da bei den umliegenden Wohngebieten eine GFZ von 0,5-0,8 festgelegt sei, werde gegen die vorgesehene GFZ von 1,0 Widerspruch eingelegt. Diese sei zu hoch und nicht verträglich.

Es wurde die Auffassung vertreten, dass die geplante Bebauung mit der umliegenden Bebauung gemäß § 34 BayBO nicht in Einklang zu bringen sei.

Die geplanten mehrgeschossigen Mehrfamilienhäuser in Riegelbebauung stünden im Gegensatz zur bestehenden lockeren Reihenhausbebauung.

Gegen eine kleinteilige Wohnbebauung sei nichts einzuwenden. Es wurde aber darauf hingewiesen, dass in den umliegenden Wohngebieten (Bebauungsplan Nr. 1401, 211b, 1357) auf einen behutsamen Umgang mit den bereits

vorhandenen umliegenden Wohneinheiten geachtet worden sei. Es wurde eine GFZ von 0,5-0,8 festgesetzt, wobei die GFZ von 0,8 für die Geschosswohnungsbauten direkt an der Kastelburgstraße und direkt gegenüber dem Gewerbe angesiedelt seien. Die GFZ von 0,5 orientiere sich an der schon vorhandenen kleinteiligen Bebauung an der Aubing-Ost-Straße.

Eine Obergrenze für die GFZ von 1,2 für Wohngebiete nach § 17 BauNVO sei zwar vorgeschrieben, das zu bebauende Grundstück befinde sich jedoch nicht in einer Innenstadtlage sondern in einer Stadtrandlage mit überwiegend Doppel- und Reihenhäusern.

Es wurde befürchtet, dass einige Wohnungen leer stehen werden, und das Wohngebiet dadurch von Anfang an, an Attraktivität verlieren würde.

Es wurde gefordert, die Zahl der geplanten Wohnungen stark zu reduzieren und die Verträglichkeit des vorgesehenen Maßes der baulichen Nutzung zu überprüfen. Als abschreckendes Beispiel wurde der Bebauungsplan Nr. 1324 Pretzfelderstraße angeführt, in dem eine GFZ von 1,0 festgesetzt wurde.

**Stellungnahme:**

Aufgrund der erforderlichen Wohnraumschaffung in München und dem flächensparendem Umgang mit Grund und Boden ist die angestrebte Geschossfläche sowohl städtebaulich wünschenswert als auch vertretbar.

Die maximal zulässige Geschossfläche von 54.347 m<sup>2</sup> entspricht einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,03 im Durchschnitt und liegt somit unterhalb der Obergrenze von 1,2 GFZ für Wohngebiete nach § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) und ist städtebaulich verträglich. Die benötigten Grünflächen und Infrastruktureinrichtungen sind in der Planung gesichert. Das Planungsgebiet entwickelt zum einen einen eigenständigen Charakter, vermittelt zum anderen aber auch zu der nördlich angrenzenden Bebauung entlang der Aubing-Ost-Straße. Die ermöglichte Bebauung im Reinen Wohngebiet WR 2 leitet mit einem maßvollen Höhengsprung in das neue Quartier über. An der Aubing-Ost-Straße kommen überwiegend ein- und zweigeschossige Gebäude mit Satteldach vor. Durch die künftige zwei- bis dreigeschossige Bebauung mit Flachdach lehnen sich die ermöglichten Baukörper an die Silhouette der bestehenden Bebauung an. Die Abstandsflächen nach Norden sind eingehalten.

Es ist durch einen S-Bahn-Anschluss sehr gut erschlossen und befindet sich innerhalb des Stadtgefüges.

Diese Siedlung ergänzt das Stadtgefüge und bildet eine eigenständige Identität. Das Nutzungsmaß ist bezogen auf die jetzige Planung mit ihren Rahmenbedingungen vertretbar.

Aus dem Bebauungsplan Nr. 1324 ergeben sich keine abwägungsrelevanten Gesichtspunkte, die hier zu einer Änderung der Planung führen.

**10. Bauweise:**

Es wurde angeregt zu prüfen, ob eine Blockbebauung westlich vom Berberichweg und Joseph-Suder-Bogen nur zweistöckig geplant werden könne.

Es wurde gefordert, die Grenzbebauung im westlichen Areal zum Berberichweg/Joseph-Suder-Bogen solle sich an der vorhandenen Reihenhausstruktur orientieren.

Gegen den geplanten Bau eines mehrstöckigen Wohnblocks im westlichen Bereich des Bebauungsplanes werde Widerspruch eingelegt, da dadurch zwangsläufig eine erhöhte Lärmbelastigung zu erwarten sei. Es wurde gefordert, die Bebauung solle mit einer deutlich reduzierten GFZ erfolgen, wobei dies eventuell durch den Wegfall von Wohnblöcken und einer ersatzweisen Bebauung mittels Reihenhäusern speziell im Übergangsbereich zu den schon vorhandenen Wohngebieten erreicht werden könne.

Es wurde gefragt, wieso am äußersten Ende des Grundstückes, zur bestehenden Reihenhaussiedlung hin ein Bruch vorgenommen wurde. Dies sei nicht nachvollziehbar.

**Stellungnahme:**

Durch die vorgeschlagene zweistöckige Bebauung bzw. den Entfall von Wohngebäuden könnte die angestrebte Geschossfläche nicht erreicht werden. Die Gebäudetypologie (z. B. Reihenhäuser) soll nicht festgesetzt werden, um Flexibilität im Vollzug zu schaffen. Die „Lärmbelastung“ durch mehrgeschossige Gebäude in einem Wohngebiet gegenüber einem benachbarten Wohngebiet ist vertretbar.

**11. Seniorengerechtes Wohnen**

Es wurde vorgeschlagen, im östlichen Bereich in der Nähe der S-Bahn-Haltstelle ein Gebäude für seniorengerechtes und betreutes Wohnen mit vorzusehen.

Es wurde angeregt, innovative Wohnformen zu schaffen wie etwa ein Mehrgenerationshaus und barrierefreies Wohnen.

**Stellungnahme:**

Diese Nutzung ist im Rahmen der festgesetzten Art der baulichen Nutzung (WA/WR) möglich. Die Barrierefreiheit innerhalb des Planungsgebietes wird im Bauvollzug berücksichtigt.

**12. Schulsituation**

Es wurde darauf hingewiesen, dass zwar Kindergärten bzw. Kinderhorte erstellt würden, aber die Schulsituation in Aubing bereits jetzt völlig unbefriedigend sei.

**Stellungnahme:**

Die Versorgung mit Grundschulplätzen an der zuständigen Sprengelgrundschule an der Gotzmannstraße kann und wird durch zusätzliche Raumkapazitäten sichergestellt.

**13. Versorgung Einzelhandelsgeschäfte**

Es wurde befürchtet, dass durch eine weitere Ansiedlung von Nahversorgungs-läden im neuen Wohngebiet die Einzelhandelsgeschäfte in Altaubing gefährdet sein werden. Weiter wurde befürchtet, dass auch durch die zukünftige Bebauung nördlich von Freiham die Einzelhandelsgeschäfte in Altaubing einem weiteren Konkurrenzkampf ausgesetzt sein werden.

Es wurde angeregt, die fußläufige Nahversorgung mit einem Lebensmittel-discounter für das geplante Wohngebiet auf dem Grundstück Kronwinklerstraße 29-31 zu schaffen.

Da in der Begründung des Bebauungsplanentwurfs vorhandene sowie geplante Lebensmitteldiscounter ignoriert würden und diese die Nahversorgung lediglich auf das Nahbereichszentrum Altostraße und das Quartierszentrum Limesstraße abstelle, zeige, dass die Bedeutung der Lebensmitteldiscounter für die Nahversorgung verkannt werde, obwohl diese in der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz hätten und gerade Familien darauf angewiesen seien.

**Stellungnahme:**

Grundsätzlich sind nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO in Allgemeinen Wohngebieten die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden zulässig. Dazu gehören auch Lebensmitteldiscounter.

Dadurch ist es möglich, wohnortnah im fußläufigen Einzugsbereich ein

Quartiersangebot zu schaffen, das ergänzend zu den bestehenden Angeboten durch ein kleinteiliges Angebot die Nahversorgung verbessern kann. Die geplante Größenordnung beschränkt sich auf die Versorgung des neuen Quartiers selbst. Wesentliche Auswirkungen für die bestehende Versorgungsinfrastruktur in den zentralen Versorgungsbereichen in Altaubing sind daher nicht zu erwarten.

#### **14. Förderprogramm der Einkommensorientierten Förderung (EOF) Mietwohnungsbau**

Als äußerst kritisch wurde die vorgesehene Nutzung des mehrgeschossigen Gebäudes als Einkommensorientierte Förderung (EOF) in direkt angrenzender Nachbarschaft zu den sich in Eigentum befindlichen Reihenhäusern Berberichweg/Joseph-Suder-Bogen gesehen. Die Durchmischung verschiedener Bevölkerungsstrukturen führe nicht zu dem gewünschten Erfolg einer sinnvollen Integration. Es solle vermieden werden, dass sich ein geänderter Bebauungsplan für die umliegende Nachbarschaft negativ auswirke. Dieser Punkt solle bei der Weiterverfolgung der Planung unbedingt überprüft werden.

Es wurde die Auffassung vertreten, der EOF Wohnungsbau wäre in dem öffentlichen, vorderen Quartiersbereich zur S-Bahn hin besser angesiedelt.

Es wurde die Auffassung vertreten, dass eine kongruentere Anordnung der notwendigen EOF Bauten, ohne die umliegende Nachbarbebauung zu sehr zu beeinträchtigen, auch mit einem geringen Umplanungsaufwand machbar sei. Es wurde befürchtet, dass durch den Bau eines Gebäudes mit sozial schwächeren Bewohnern in direkter Nachbarschaft, eine Veränderung der Wohnqualität erfolgen werde. Die Sicherheit werde durch die größere Anonymität unweigerlich abnehmen.

Es wurde außerdem befürchtet, dass das momentan funktionierende stabile Wohnviertel durch die nicht optimale Anschlussbebauung gefährdet sei. Dies sei sicherlich nicht im Sinne der Stadt München.

Laut § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB seien insbesondere die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen zu berücksichtigen.

##### **Stellungnahme:**

Bei der Einkommensorientierten Förderung handelt es sich um ein Programm, das sich auf Fördermaßnahmen des Grundstücks bezieht und nicht Gegenstand planerischer Festsetzungen ist. Die Stadt ist grundsätzlich bestrebt, derartige Fördermaßnahmen flächendeckend zu verteilen, um einseitige Bevölkerungsstrukturen zu vermeiden.

#### **15. Wertminderung der Immobilien im Umfeld**

Es wurde darauf hingewiesen, sollte der Fall einer Wertminderung der Immobilien eintreten, werde davon ausgegangen, dass die Stadt München für einen angemessenen Ausgleich der entstehenden Verluste Sorge trage.

Es wurde befürchtet, dass durch die vorgesehene Nutzung EOF im direkten Anschluss an die bestehende Reihenhaussiedlung der Bewohner die umliegenden Immobilien erheblich an Wert verlieren werden. Dies sei von mehreren Immobiliengutachtern bestätigt worden.

Es wurde die Auffassung vertreten, dass durch die aktuelle Planung eine Gefahr

für die klassische Altersvorsorge „Immobilie in München“ zu sehen sei.

**Stellungnahme:**

Die Markterwartungen von Grundstückspreisen sind nicht Gegenstand planerischer Festsetzungen. Das Eigentum der umliegenden Grundstücke wird durch die Planung nicht angetastet.

## 16. Grünplanung

### **Versiegelung**

Die Freiflächenversiegelung durch die hohe Bebauungsdichte sei zu prüfen.

**Stellungnahme:**

Im eigentlichen Planungsbereich (Bebauung mit Verkehrsflächen) erfolgt eine Erhöhung des Versiegelungsgrades von derzeit ca. 50% auf ca. 70%. Zum einen wird dies durch die Herstellung von ca. 3,9 ha Ausgleichsflächen kompensiert, zum anderen sorgen vielfältige grünordnerische Maßnahmen im Gebiet selbst dafür, dass die Funktionen des Naturhaushaltes gewährleistet bleiben.

### **Vegetation und Biotop**

Es wurde gefordert, den alten Baumbestand des Areals besser in die Planung zu integrieren.

Befürchtet wurde, dass dieser Aspekt bei der Grundstücksbesichtigung durch das Planungsbüro sicherlich nicht gebührend zur Geltung gekommen sei, da diese im Winter stattfand.

Die intensive Auseinandersetzung mit dem bestehenden Baumbestand würde der gesamten Neuplanung eine höhere Wertigkeit geben und sollte nochmals geprüft werden.

Des Weiteren wurde gefordert, die bestehenden Grünflächen zu schützen und zu erhalten. Es wurde darauf hingewiesen, dass es sich bei den Grünflächen evtl. um ein Biotop handle.

Es wurde daher angeregt, den gewachsenen Baum- und Strauchbestand östlich entlang der privaten Grünfläche (Teil der Flur Nr. 1629) am Joseph-Suder Bogen und Berberichweg zu erhalten.

Angemerkt wurde, dass es u. a. Aufgabe und Grundsatz des Bebauungsplanes sei, die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

**Stellungnahme:**

Es werden voraussichtlich etwa 260 Bäume gerodet; neu gepflanzt wird dieselbe Anzahl, also ca. 260 Bäume, auf den privaten Baugrundstücken, in den Verkehrsflächen und auf der öffentlichen Grünfläche.

Vorhandener Gehölzbestand wird in einem Teilbereich als Gruppe von 7 Bäumen erhalten und in die städtebauliche Konzeption integriert. Zum Teil sieht ein Artenschutzgutachten vor, die Torsen von Bäumen mit Baumhöhlen für Spechte und Fledermäuse in die Biotopentwicklungsfläche zu versetzen (siehe auch Ausführungen zu Artenschutz).

Im Geltungsbereich bestehen zwar keine nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschützten Vegetationsbestände, amtlich kartierte Biotope oder sonstige Schutzgebiete nach Naturschutzrecht. Naturschutzfachlich wertvoll sind die glatthaferreichen Wiesen im östlichen Grünkorridor trotzdem. Auf den

westlichen, naturschutzfachlich hochwertigen Ruderalstandorten sind sogar Rote-Liste-Arten zu finden, v.a. Rispenflockenblume, Sprossende Felsennelke und Zitzenstielbovist. Bei den Trocken- und Magerstandorten handelt es sich ebenfalls um naturschutzfachlich hochwertige Bereiche.

Zum großen Teil werden diese Vegetationsflächen infolge der Baumaßnahmen beseitigt; diese Eingriffe werden jedoch durch Ausgleichsflächen kompensiert. Im südlichen Bereich des Planungsgebietes werden, angrenzend an die Bahntrasse, Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen festgesetzt. Die Sicherung dieser Flächen schafft primär hochwertige Lebensräume für die Blauflügelige Ödlandschrecke und die Zauneidechse. Die Ruderalflur mit Vorkommen von Rote-Liste-Arten im Südwesten des Planungsgebietes kann damit aber auch teilweise erhalten und gesichert werden.

### **Erholung**

Es wurde befürchtet, dass der Grünstreifen zwischen Bergsonstraße und S-Bahn Leienfelsstraße als Straße ausgebaut werde. Dies wäre eine unakzeptable Verminderung der Wohnqualität, sowie eine nicht absehbare Wertminderung des Wohneigentums.

Es wurde die Forderung des Naturschutzes begrüßt, mindestens 8.000 m<sup>2</sup> von Bebauung freizuhalten, eine größere Grünfläche wäre noch besser.

#### **Stellungnahme:**

Im Grünkorridor zwischen Bergsonstraße und S-Bahn Leienfelsstraße wird lediglich eine Fuß- und Radfahrverbindung zur S-Bahn-Haltestelle gesichert, jedoch keine Straße, die von Pkws befahren werden kann.

Die ca. 8.500 m<sup>2</sup> nicht bebaubare Fläche entlang der Bahnstrecke wird als Ausgleichsfläche hergestellt und dient vorrangig als Lebensraum für die Zauneidechse und Blauflügelige Ödlandschrecke. Im Osten des Planungsgebietes wird eine ca. 1,7 ha große, öffentliche, intensiv nutzbare Grünfläche hergestellt.

### **Naturschutz**

Es wurde gefordert, der landschaftsplanerischen Darstellung „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ in der Planung mehr Gewichtung zu geben.

#### **Stellungnahme:**

Siehe Ausführungen zu Vegetation und Biotop

### **Artenschutz**

Befürchtet wurde, dass sich die neue Bebauung auf die Bestände von Bunt- und Grünspechten und weitere Vogelarten nachteilig auswirken werde.

#### **Stellungnahme:**

Einige vorhandene Bäume haben infolge ihrer abnehmenden Vitalität einen erhöhten Totholzanteil und wurden deswegen von den Spechtvögeln zum Höhlenbau genutzt. Andererseits stellen die Bäume innerhalb des Planungsgebietes ein Verkehrssicherheitsrisiko dar (Abwurf und Abbrechen von Ästen) und müssen je nach Zustand entweder beschnitten oder ganz beseitigt werden. Das Artenschutzgutachten sieht vor, die Torsen von Bäumen mit Baumhöhlen für Spechte in die Biotopentwicklungsfläche zu versetzen. Damit finden die Specht-

vögel weiterhin ausreichend Brutstätten vor. Die anderen Vogelarten können auf die im gesamten Planungsgebiet neu gepflanzten und belassenen Bäume ausweichen (Siehe Ausführungen zu Vegetation und Biotop).

#### **Naturhaushalt**

Es wurde befürchtet, dass die vorgesehene Überbauung und Versiegelung des Geländes, das Entfernen der Vegetation und die Veränderung der Oberflächenform zu einer stärkeren Erwärmung der bodennahen Luftschichten führen werde. Weiter wurde befürchtet, dass dies in den heißen Sommermonaten tagsüber eine stärkere Erwärmung der Luft zur Folge habe und an den Abenden eine verzögerte Abkühlung. Momentan diene das ehemalige Bahngelände als grüne Lunge. Es wurde befürchtet, dass das Wohlbefinden der Bewohner durch die geplanten Veränderungen erheblich in Mitleidenschaft gezogen werde.

#### **Stellungnahme:**

Es werden voraussichtlich etwa 260 Bäume gerodet; neu gepflanzt wird wiederum dieselbe Anzahl, also ca. 260 Bäume, auf den privaten Baugrundstücken, in den Verkehrsflächen und auf der öffentlichen Grünfläche. Der künftige Gehölzbestand und die Begrünung der privaten Freiflächen auf den Baugrundstücken tragen zu einem verträglichen Klima am Ort bei. Die nicht bebaubare Biotopentwicklungsfläche an der Bahntrasse ermöglicht und unterstützt weiterhin einen ungehinderten Luftaustausch in Ost-West-Richtung. Neben der großen öffentlichen Grünfläche werden auch die Baugebiete im Planungsumgriff eine ausreichende Durchlässigkeit für Luftströmungen aufweisen.

### **B) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB**

1. **Die E-on Bayern AG** hat mit Schreiben vom 10.02.2012 darauf hingewiesen, dass sich im Planungsbereich in Nord-Süd-Richtung ein 25-kV-Massekabel befinde, das außer Betrieb sei. Die Schutzzonenbreite betrage 0,5 m beiderseits der Achsentrasse, die Schutzzone bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen je 2,5 m. Bäume und tiefwurzeln Sträucher dürften über der Kabeltrasse nicht angepflanzt werden. Vor Baumaßnahmen im Kabelbereich sei rechtzeitig mit dem Netzcenter Taufkirchen Verbindung aufzunehmen.

#### **Stellungnahme:**

Die Leitung ist nicht in Betrieb. Diese stillgelegte Leitung kann in Zuge von künftigen Maßnahmen entfernt werden. Der Hinweis eine Schutzzone im Bebauungsplan aufzunehmen ist somit nicht zu berücksichtigen.

2. **Der Kreisjugendring München-Stadt** hat mit Schreiben vom 15.02.2012 angeregt, die öffentliche Grünfläche so auszugestalten, dass neben Kindern auch Jugendliche anregende Bewegungs- und Spielmöglichkeiten vorfinden würden.

#### **Stellungnahme:**

Die Möglichkeit für Jugendliche, die öffentliche Grünfläche zu nutzen besteht. Die Errichtung einer definierten Jugendspielfläche ist nicht vorgesehen, da die zu erwartende Lärmbelastung für die Wohnnutzung im Planungsgebiet und in der

Umgebung absehbar die Werte der 18. BImSchV übersteigt.

3. **Die Industrie und Handelskammer** hat mit Schreiben vom 20.02.2012 gebeten den geplanten Ausbau der Bahnlinie im Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen. Ein Ausbau der Bahnlinie könne Auswirkungen auf die Größe des derzeitigen Planungsumgriffs haben und in größerem Umfang als bisher schalltechnische sowie immissionsschutzrechtliche Maßnahmen erfordern.

**Stellungnahme:**

Die Strecke München-Pasing – Buchenau befindet sich noch in der informellen Vorplanung, somit besteht keine Möglichkeit konkrete und verbindliche Angaben dieser Planung im Bebauungsplan zu berücksichtigen.

4. **Die E-on Netz GmbH** teilte mit Schreiben vom 27.02.2012 mit, dass die Hinweise aus der Stellungnahme vom 07.10.2010 aus dem Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB ausreichend gewürdigt wurden.

**Stellungnahme:**

In der Planung wurden die Belange berücksichtigt und eventuelle Auswirkungen gutachterlich überprüft, so dass die Planung mit den vorgebrachten Hinweisen, vor allem zur 110 kV-Leitung vereinbar ist.

5. **Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH** hat mit Schreiben vom 27.02.2012 festgestellt, dass der vorgelegte Bebauungsplanentwurf keine zusätzlichen Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr habe. Im Übrigen werde auf die Stellungnahme vom 12.02.2010 im Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB verwiesen. Durch den geplanten umfassenden Ausbau der Schieneninfrastruktur könne derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass der Planungsbereich des Bebauungsplanes in unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhalt пункт Leienfelsstraße von Ausbaumaßnahmen betroffen werde. Dem Bebauungsplanentwurf könne daher nicht zugestimmt werden.

**Stellungnahme:**

Die Strecke München-Pasing – Buchenau befindet sich noch in der informellen Vorplanung, somit besteht keine Möglichkeit konkrete und verbindliche Angaben dieser Planung im Bebauungsplan zu berücksichtigen. Die Breite des Bahnkörpers ist nach Einschätzung der Landeshauptstadt München ausreichend, um die zusätzlich benötigten Gleise für die etwaig geplanten Ausbaumaßnahmen unterzubringen. Die vorliegende Bauleitplanung wird somit einen möglichen künftigen Ausbau der Schieneninfrastruktur nicht verhindern. Gegebenenfalls sind in einem nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren entsprechende Anpassungserfordernisse zu berücksichtigen.

6. **Die DB Services Immobilien GmbH** hat mit Schreiben vom 05.03.2012 auf die Stellungnahme vom 09.03.2010 im Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB verwiesen, die ihre Gültigkeit behalte.

Die Strecke München-Pasing – Buchenau befinde sich noch in der Vorplanung; es bestehen hierzu keine neuen Erkenntnisse. An das Planungsgebiet grenze der Abschnitt der Strecke 5520 München-Pasing - Buchlohe, der von den GSM-R Anlagen BTS München-Pasing und BTS Olching versorgt wird. Durch die



Festsetzungen im Bebauungsplan dürfe der Betrieb, sowie Maßnahmen zur Wartung, Instandhaltung, Umbau, Erneuerung und ggf. notwendigen Erweiterung nicht beeinträchtigt werden. Für den Fall einer Beeinträchtigung der GSM-R-Funkversorgung durch die Bebauung im Planungsgebiet, sei das Einvernehmen der Landeshauptstadt München als Träger öffentlicher Belange in einem hierfür erforderlichen Verfahren zum Neubau eines GSM-R-Füllsenders auf Bahngrund zu sichern. Immissionen der Funkanlagen aus dem gewöhnlichen Betrieb seien durch die Anlieger dauerhaft zu dulden und entschädigungslos hinzunehmen.

**Stellungnahme:**

Der Hinweis ist im Bauvollzug zu berücksichtigen

**C) Beteiligung des Bezirksausschusses 22**

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied hat sich in der Sitzung am 14.03.2012 mit der Planung befasst, und anliegende Stellungnahme abgegeben (s. Anlage 4).

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirks hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöllner, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Tausend, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

**II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt A des Vortrages entsprochen werden.
2. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt B des Vortrages entsprochen werden.
3. Die Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 wird zur Kenntnis genommen.
4. Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1977 für den Bereich südlich der Aubing-Ost-Straße, westlich der Hornberger Straße, nördlich der Bahnlinie München-Pasing-Buchloe, östlich des Berberichwegs sowie des Joseph-Suderbogens, Plan vom 08.06.2012 mit Text und die dazugehörige Begründung werden gebilligt.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung und die Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erst dann öffentlich auszulegen, wenn der städtebauliche Vertrag sowie der Sozialbindungsvertrag abgeschlossen und die Auflassungsvormerkungen sowie die Dienstbarkeiten im Grundbuch eingetragen sind, und die Sicherheiten geleistet worden sind.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **Satzungstextentwurf**

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1977  
der Landeshauptstadt München

Aubing-Ost-Straße (südlich),  
Hornberger Straße (westlich),  
Bahnlinie München-Pasing-Buchloe (nördlich),  
Berberichweg (östlich)  
Joseph-Suder-Bogen (östlich)

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), der §§ 9 und 11 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 4 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

### **§ 1**

#### **Bebauungsplan mit Grünordnung**

- (1) Für den Bereich südlich der Aubing-Ost-Straße, westlich der Hornberger Straße, nördlich der Bahnlinie München-Pasing-Buchloe und östlich des Berberichwegs sowie des Joseph-Suder-Bogens wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 08.06.2012, angefertigt vom Städtischen Vermessungsamt am ..... und diesem Satzungstext.

### **§ 2**

#### **Art der baulichen Nutzung**

- (1) Das Reine Wohngebiet besteht aus den Teilflächen WR 1 – WR 5. Das Allgemeine Wohngebiet besteht aus den Teilflächen WA 1 – WA 3.
- (2) Im Reinen Wohngebiet WR 1 ist innerhalb des Bauraumes, der westlich im Anschluss an die im Plan als „Freifläche für Kindertageseinrichtung“ gekennzeichnete Fläche angeordnet ist, eine integrierte Kindertageseinrichtung zulässig.
- (3) Die Gemeinbedarfsflächen „Kindertageseinrichtung“ dienen der Unterbringung von

Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen für jeweils eine Kindertagesstätte einschließlich der diese Nutzung ergänzenden Einrichtungen wie Verwaltungs-, Lager- und Nebenräume sowie der nötigen Stellplätze.

### § 3

#### Maß der baulichen Nutzung

- (1) Die Flächen aller Aufenthaltsräume einschließlich ihrer Umfassungswände und der zu ihnen gehörenden Treppenträume sind bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche mitzurechnen.
- (2) In den Baugebieten darf die zulässige Grundfläche (GR) für die in § 19 Abs. 4 Satz 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) genannten Anlagen bis zu folgenden Gesamt-Grundflächen überschritten werden:

WA 1: 1.550 m<sup>2</sup>

WA 2: 2.000 m<sup>2</sup>

WA 3: 1.700 m<sup>2</sup>

WR 1: 16.150 m<sup>2</sup>

WR 2: 6.750 m<sup>2</sup>

WR 3: 1.550 m<sup>2</sup>

WR 4: 1.700 m<sup>2</sup>

WR 5: 4.400 m<sup>2</sup>

- (3) Die GR kann darüber hinaus um die Fläche von notwendigen und minimierten Wegen sowie Feuerwehrezufahrten und Feuerwehraufstellflächen überschritten werden.
- (4) Die zulässige GF darf überschritten werden durch die Geschossfläche
  - von Tiefgaragenzufahrten und -ausfahrten, die im Gebäude angeordnet werden,
  - von erdgeschossig in Gebäude integrierten, notwendigen Flächen von Müll- und Wertstoffräumen sowie Fahrrad- und Kinderwagenabstellräumen.
- (5) Werden innerhalb des Reinen Wohngebietes WR 2 die erforderlichen Stellplätze, die räumlich direkt einem Doppel- oder Reihenhauses zugeordnet sind, innerhalb eines Hauptgebäudes errichtet, so darf die zulässige GF um die Größe des Stellplatzes innerhalb des Hauptgebäudes, maximal jedoch 20 m<sup>2</sup> pro Stellplatz, überschritten werden.

### § 4

#### Bauweise

- (1) Im Reinen Wohngebiet WR 1 in dem jeweils östlich an die Stichstraßen angrenzenden Bauräumen sind nur Gebäude mit max. Grundfläche von je 270 m<sup>2</sup> oberirdisch zulässig, in den Reinen Wohngebieten WR 3, WR 4 und WR 5 sind nur Gebäude mit max. Grundfläche von je 370 m<sup>2</sup> oberirdisch zulässig.
- (2) Im WR 2 ist in Ost-West-Richtung eine Baukörpertiefe von maximal 15 m zulässig.
- (3) Entlang der Bahntrasse im Reinen Wohngebiet WR 1 sind die Bauräume aus Lärmschutzgründen in voller Länge und ohne Lücken zu schließen.

## **§ 5 Höhenentwicklung**

- (1) Entlang der Bahntrasse im Reinen Wohngebiet WR 1 sind nur Gebäude mit einer Mindestwandhöhe von 9 m zulässig.
- (2) Die Wandhöhe darf bei zwei Vollgeschossen maximal 7,5 m, bei drei Vollgeschossen maximal 10,5 m, und bei vier Vollgeschossen max. 13,5 m über dem angrenzenden natürlichem Gelände betragen.

## **§ 6 Dachgestaltung**

- (1) Es sind ausschließlich Flachdächer zulässig.
- (2) Dachaufbauten sind ausgeschlossen mit Ausnahme entsprechend Abs. 3, 4, 5.
- (3) Heizungs- und Lüftungskamine sind bis zu einer Höhe von 1,5 m oberhalb des obersten Vollgeschosses zulässig. Treppenaufgänge und Aufzüge zu Dachterrassen sind bis zu einer Höhe von 3 m oberhalb der Oberkante des obersten Vollgeschosses zulässig. Diese dürfen maximal 5 m breit sein und müssen einen Abstand von mindestens 5 m zu den Gebäudeschmalseiten aufweisen. Die Aufbauten müssen mindestens im gleichen Maß ihre Höhe von der Außenkante der darunterliegenden Dachkante abrücken.
- (4) Technische Anlagen für die aktive Solarenergienutzung sind nur bis zu einer Höhe von 60 cm zulässig und mindestens 1,50 m zurückversetzt von der Traufkante anzuordnen.
- (5) Dachgärten sind allgemein zulässig.

## **§ 7 Abstandsflächen**

Im Reinen Wohngebiet WR 2 und im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 sind die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO zu den westlichen Grenzen und zur nördlichen Grenze des Baugebietes einzuhalten. Im Reinen Wohngebiet WR 1 sind die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO zur westlichen Grenze des Planungsgebietes einzuhalten.

## **§ 8 Nebenanlagen und Terrassen**

- (1) Oberirdische Nebenanlagen sind nur innerhalb der Bauräume zulässig.
- (2) Unterirdische Nebenanlagen sind auch innerhalb der Flächen für Tiefgaragen zulässig.
- (3) Nebenanlagen in Form von Gebäuden sind auf eine Grundfläche von 4 m<sup>2</sup> und eine Wandhöhe von 2,5 m beschränkt. Es sind nur Flachdächer und flachgeneigte Dächer mit einer Dachneigung bis 5° zulässig.

- (4) Abstellflächen für Müll und Trafostationen sind nur innerhalb der Gebäude und/ oder Tiefgaragen zulässig. Bei der Errichtung von Reihenhäusern im Reinen Wohngebiet WR 2 sind diese innerhalb der Bauräume allgemein zulässig.
- (5) Terrassen, Spielflächen und -geräte der integrierten Kindertageseinrichtung im Reinen Wohngebiet WR 1 sind auch außerhalb des Bauraumes, innerhalb der „Freifläche Kindertageseinrichtung“, zulässig.
- (6) Terrassen sind auch außerhalb der Bauräume bis zu einer Tiefe von 4 m ab Fassade zulässig
- (7) Die Fläche südlich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fußgängerbereich („Quartiersplatz“), nördlich des Bauraumes des Allgemeinen Wohngebietes WA 1 darf als Vorfläche für eine gewerbliche Nutzung versiegelt werden (z. B. Freisitz, Zugang zu den Schaufenstern).

## **§ 9**

### **Werbeanlagen**

- (1) Werbung ist nur am Ort der Leistung im Erdgeschoss und bis zur Oberkante Brüstungsbereich des ersten Obergeschosses zulässig.
- (2) Werbeanlagen sind nur auf den Seiten zulässig, die den angrenzenden Straßenverkehrsflächen zugewandt sind.
- (3) Werbeanlagen müssen sich in Umfang, Größe, Form und Farbgebung sowie Materialwahl in die Architektur der Gebäude und in das Straßen- und Ortsbild einfügen.
- (4) Werbeanlagen in den Reinen und Allgemeinen Wohngebieten dürfen eine maximale Fläche von 0,5 m<sup>2</sup> pro Werbeanlage nicht überschreiten. Ausnahmsweise kann eine größere Anlage zugelassen werden, sofern diese einem Betrieb zur Deckung des täglichen Bedarfs der Bewohner des Gebietes dient.
- (5) Die Errichtung von Werbeanlagen über den realisierten Wandhöhen der Gebäude ist unzulässig.
- (6) Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbung, sich bewegende Werbeanlagen (wie zum Beispiel Light-Boards, Videowände) sowie Skybeamer, Laserstrahler und ähnliche Einrichtungen, sind unzulässig.
- (7) Freistehende Werbeanlagen und Hinweisschilder sind unzulässig.
- (8) Die Errichtung von Werbeanlagen ist auf und an den Lärmschutzeinrichtungen unzulässig.
- (9) Beleuchtung 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**

### **Dienstbarkeitsflächen, Dinglich zu sichernde Flächen, Schutzzone Hochspannungsleitungen, Feuerwehrezufahrten, Zugang zum Bahngelände**

- (1) Im Reinen Wohngebiet WR 1 kann von der festgesetzten Lage und Breite der dinglich zu sichernden Geh- und Radfahrrechtsflächen geringfügig abgewichen werden, wenn ein zusammenhängendes südliches Wegesystem sichergestellt ist, das von Rettungs- und Entsorgungsfahrzeugen befahren werden kann.
- (2) Von der festgesetzten Lage und Breite der dinglich zu sichernden Geh- und Radfahrrechtsflächen, sowie Flächen für einen beschränkten Personenkreis in den übrigen Bereichen kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische, verkehrliche oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen, insbesondere denen der Grünordnung, vereinbar ist.
- (3) Die dinglich zu sichernde Fläche für einen beschränkten Personenkreis beschränkt sich auf ein Fahrrecht für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge. Das Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit bleibt hiervon unberührt.
- (4) Soweit die festgesetzten Geh- und Radfahrrechtsflächen innerhalb der Bauräume liegen, dürfen sie mit Gebäuden überstellt werden, wobei eine lichte Höhe der Durchgänge von mindestens 3,5 m und eine lichte Breite von 5 m nicht unterschritten werden darf.
- (5) Innerhalb der ausgewiesenen Leitungsschutzzone mit einer Breite von 30 m beiderseits der Leitungsachse der 110-kV-Freileitung dürfen nur Gehölze mit niedrigen Wuchseigenschaften gepflanzt werden.
- (6) Südlich der Verlängerung der U 1680 zwischen Aubing-Ost-Straße und öffentlicher Grünfläche ist eine Feuerwehrezufahrt über die öffentliche Grünfläche und Ausgleichsfläche zur Lärmschutzwand zulässig.  
Am westlichen Rand des Planungsgebietes ist eine Feuerwehrezufahrt über die Ausgleichsfläche zur Lärmschutzwand an der südlichen Grenze des Planungsgebietes zulässig.

## **§ 11**

### **Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung**

Auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Verkehrsberuhigter Bereich (Stichstraßen) ist die Befahrbarkeit für Anlieger und das Befahren von Müll- und Rettungsfahrzeugen zulässig.

## **§ 12**

### **Öffentliche Verkehrsflächen**

- (1) Die U 1680 ist mit beidseitigem Gehweg, beidseitigem Baumgraben und einseitiger

Parkbucht auszubilden.

- (2) Die U 1679 ist mit beidseitigem Gehweg, einseitigem Baumgraben auf der südlichen Straßenseite und einseitiger Parkbucht auszubilden.

### **§ 13**

#### **Einfriedungen, Sichtschutzwände**

- (1) Es sind nur offene, sockellose Einfriedungen (Bodenfreiheit mindestens 10 cm) bis zu einer maximalen Höhe von 1,5 m zulässig.
- (2) Für Wohnungsgärten sind Einfriedungen einheitlich als Zäune, die mit einer bis zu 1,5 m hohen Laubholzhecke hinterpflanzt sind, oder als geschnittene Laubholzhecken in einer maximalen Höhe von 1,5 m zulässig.
- (3) Vor Erdgeschosswohnungen sind zwischen Wohnungsgärten einheitlich gestaltete Sichtschutzwände mit einer maximalen Höhe von 2 m und einer maximalen Länge von 3 m ab der Gebäudekante der Fassade zulässig.

### **§ 14**

#### **Stellplätze, Tiefgaragen, Zu- und Ausfahrten, Ein- und Ausfahrtsbereiche, Fahrradabstellplätze**

- (1) In allen Wohngebieten sind die gemäß Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen unterzubringen. Tiefgaragen sind auf der gesamten Fläche der Baugebiete zulässig, soweit nachbarschaftliche Belange nicht beeinträchtigt sind und soweit die maximal zulässige Grundfläche der Baugebiete nicht überschritten wird. Bei Errichtung von Reihenhäusern sind Stellplätze ausnahmsweise auch außerhalb von Tiefgaragen zulässig und innerhalb des Gebäudes oder als offene Stellplätze innerhalb des Bauraumes zulässig.
- (2) Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind Tiefgaragenzu- und Ausfahrten nur entlang der U-1680 und U-1682 zulässig.
- (3) In den Flächen für Gemeinbedarf sind die gemäß Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze als offene Stellplätze innerhalb der Bauräume zulässig.
- (4) Die Decken der Tiefgaragen außerhalb der Gebäude sind um mindestens 0,6 m unter das anschließende Geländeniveau abzusenken und ebenso hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.
- (5) Fahrradabstellplätze sind innerhalb der Bauräume, in Tiefgaragen in geeigneten Fahrradabstellräumen oder außerhalb der Bauräume als offene Fahrradabstellanlagen im Bereich der Hauszugänge zulässig.
- (6) Für Nichtwohnnutzung sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl nachzuweisen. Sie müssen leicht erreichbar und gut zugänglich sein.

- (7) Fahrradabstellplätze zur Erweiterung der am S-Bahnhof Leienfelsstraße bestehenden B+R Anlage sind innerhalb der öffentlichen Grünfläche auf den Flurstücken Nr. 1631/3 und 1631/13 zulässig.

## **§ 15**

### **Immissionsschutz/Lärmschutz**

- (1) Am südlichen Rand des Geltungsbereichs des Planungsgebietes, und nördlich der als Rad- und Fußweg ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsfläche ist die in der Planzeichnung dargestellte Schallschutzwand mit einer Höhe von 3 m über Schienenoberkante (ca. 526,15 m ü.NN.) der Bahnlinie München- Pasing- Buchloe zu errichten. Die Schallschutzwand ist schienenseitig hochabsorbierend (Absorptionsverlust 8 dB) auszuführen.
- (2) Eine Fortführung der Lärmschutzwand am westlichen Ende nach Norden ist zulässig, wenn keine nachbarrechtlichen Belange entgegenstehen.
- (3) Tiefgaragenrampen sind eingehaust auszuführen. Die Innenwände der Einhausungen sind schallabsorbierend zu verkleiden und haben einen Absorptionskoeffizienten von  $\alpha \geq 0,6$  bei 500 Hz aufzuweisen. Die Einhausung ist mit einer Schalldämmung von mindestens 25 dB auszuführen.

## **§ 16**

### **Grünordnung**

- (1) Die Freiflächen der Baugrundstücke einschließlich der Decken der Tiefgaragen, der Verkehrsflächen, der öffentlichen Grünfläche und der Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen sind gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes und der weiteren Satzungsbestimmungen herzustellen und zu erhalten.  
Ausgefallene Bäume und Sträucher sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen. Vorhandener Baumbestand in der entsprechenden Qualität kann auf Pflanzgebote angerechnet werden.
- (2) Die Mindestgrößen für die als zu pflanzen bzw. nachzupflanzen festgesetzten Bäume betragen:
- für große Bäume (Wuchshöhe >20 m ) 20/25 cm Stammumfang
  - für mittelgroße Bäume (Wuchshöhe 10-20 m ) 18/20 cm Stammumfang
  - für kleine Bäume (Wuchshöhe < 10 m ) 16/18 cm Stammumfang.
- Diese Güteanforderungen gelten nicht für Obstbäume.
- (3) Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen. Wege und Umfahrungen in den Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen sind unzulässig.
- (4) Für nicht überbaute Flächen innerhalb der Bauräume, sofern sie nicht zwingend für betriebliche Zwecke benötigt werden, gelten die grünplanerischen Festsetzungen für die angrenzenden Flächen entsprechend.
- (5) In den öffentlichen Verkehrsflächen und auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbe-



stimmung sind standortgerechte, mittelgroße Laubbäume mit lichter, lockerer Krone zu pflanzen. In der U 1679 sind standortgerechte, große Laubbäume zu pflanzen. Je Straßenzug ist einheitlich eine Laubbaumart zu pflanzen. Eine Mindestbreite der Baumgräben von 3 m darf nicht unterschritten werden.

- (6) Große Bäume in Belagsflächen sind in spartenfreie, offene durchwurzelbare Baumscheiben von mindestens 24 m<sup>2</sup> Grundfläche zu pflanzen. Ausnahmsweise sind auch überdeckte Baumscheiben zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist.
- (7) Pro angefangene 200 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Freiflächen der Baugrundstücke sind mindestens ein mittelgroßer oder zwei kleine Bäume zu pflanzen. Wohnungsgärten im Geschosswohnungsbau sind bis zu einer maximalen Tiefe von 5 m in unmittelbarem Anschluss an die Gebäude zulässig. Sie dürfen maximal 40% der Grundstücksfreifläche betragen.
- (8) Auf den privaten Freiflächen der Bebauung an der Bahntrasse ist zur anschließenden Biotopentwicklungsfläche hin ein mindestens 1 m breiter, gemeinschaftlich nutzbarer Weg herzustellen. Wohnungsgärten sind hier deshalb nur bis zu einer maximalen Tiefe von 4,5 m zulässig.
- (9) Auf der öffentlichen Grünfläche sind mindestens 30 große und mittelgroße, standortgerechte Laubbäume zu pflanzen.
- (10) Auf der öffentlichen Grünfläche sind die Bereiche in Nähe der Bahntrasse mit einer mageren, niedrigwüchsigen Rasenvegetation herzustellen und extensiv zu pflegen.
- (11) Flachdächer sind ab einer Fläche von 50 m<sup>2</sup> mit einer durchwurzelbaren Mindestsubstratstärke von 10 cm extensiv zu begrünen. Dies gilt nicht bei Anordnung notwendiger technischer Anlagen, nutzbarer Dachterrassen/-gärten oder von Dachfenstern. Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind mit der Dachbegrünung zu kombinieren.
- (12) Niederschlagswasser von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen auf Baugrundstücken ist oberflächlich und unter Nutzung der Filterwirkung des Bodens zu versickern, z.B. in Sickermulden, Grünflächen oder Versickerungsgräben. In beengten Bereichen ist auch Versickerung über Rigolen bzw. Sickerschächte zulässig.
- (13) Die Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen sind gemäß dem Pflege- und Entwicklungskonzept als Habitat für Arten von offenen, mageren Trockenlebensräumen (insbesondere für Blauflügelige Ödlandschrecke und Zauneidechse) herzustellen und zu entwickeln.
- (14) Die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (V1-V9) sind zur Vermeidung von Verbotstatbeständen durchzuführen.
- (15) Von den vorgenannten Festsetzungen kann in Lage und Flächen geringfügig abgewichen werden, soweit die Abweichung grünordnerisch vertretbar ist und die Grundzüge der

Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

**§ 17**

**In-Kraft-Treten**

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

## Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Anlass der Planung	37
2. Ausgangssituation	37
2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse	37
2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	38
2.2.1. Derzeitige Nutzung des Planungsgebietes	38
2.2.2. Verkehrliche Erschließung	38
2.2.3. Infrastruktur	39
2.2.4. Vorbelastungen	39
2.2.5. Naturhaushalt	41
2.2.6. Vegetation, Biotope	42
2.2.7. Orts-, Landschaftsbild	43
2.2.8. Erholungsnutzung und Grünflächenversorgung	43
2.3. Planerische Ausgangslage	44
2.3.1. Regionalplan	44
2.3.2. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung	44
2.4. Planungsrechtliche Ausgangslage	44
2.4.1. Bestehendes Baurecht	44
2.4.2. Widmung der Fläche	45
2.4.3. Planungsrechtliche Situation im Umfeld	45
2.4.4. Planfeststellungsverfahren der DB Netz AG und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH	45
3. Planungsziele	46
3.1. Städtebau	46
3.2. Grünplanung	46
3.3. Verkehr und Erschließung	46
4. Planungskonzept	46
4.1. Städtebauliches Konzept im Überblick	46
4.2. Art der baulichen Nutzung	47
4.3. Maß der baulichen Nutzung	48
4.4. Stadtgestalt / Bauweise	50
4.5. Höhenentwicklung	50
4.6. Dachgestaltung	51
4.7. Abstandsflächen	51
4.8. Nebenanlagen, Terrassen, Trafostationen	51
4.9. Werbeanlagen	52
4.10. Dienstbarkeitsflächen, dinglich zu sichernde Flächen, Schutzzone Hochspannungsfreileitung	52
4.11. Verkehrliche Erschließung, Verkehrskonzept	53
4.11.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	53
4.11.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV) / Öffentliche Verkehrsfläche für Wege und Quartiersplatz	53
4.11.3. Ruhender Verkehr / Fahrradstellplätze	56
4.11.4. Fuß- und Radwegenetz	57
4.12. Brandschutzkonzept Wohngebäude	57

4.13.	DB-Schulungszentrum	58
4.14.	Infrastruktur	58
4.15.	Altlasten	59
4.16.	Immissionsschutz	59
4.17.	Einfriedungen, Sichtschutzwände	67
4.18.	Denkmalschutz	68
4.19.	Grünordnungskonzept	68
5.	Auswirkungen der Planung	69
5.1.	Städtebauliche Ordnung, Nutzung	69
5.2.	Nachhaltigkeit und Nahmobilität	69
5.3.	Verkehr	70
5.4.	Grünordnung	70
6.	Sozialgerechte Bodennutzung / Kosten	71
7.	Umweltbericht	72
7.1.	Einleitung	72
7.1.1.	Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes	72
7.1.2.	Beschreibung der Festsetzungen	73
7.1.3.	Umfang des Vorhabens und Angaben zum Bedarf an Grund und Boden	73
7.1.4.	Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden	74
7.1.5.	Festlegung von Untersuchungsrahmen und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung	75
7.2.	Bestandsaufnahme, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung	75
7.2.1.	Mensch und seine Gesundheit / Bevölkerung	76
7.2.1.1.	Wirkungsbereich Lärm	76
7.2.1.2.	Wirkungsbereich Erschütterungen	77
7.2.1.3.	Wirkungsbereich elektrischer und magnetischer Felder	78
7.2.1.4.	Wirkungsbereich Lichtimmissionen / künstliche Belichtung / Verschattung	78
7.2.1.5.	Wirkungsbereich Erholung	78
7.2.2.	Tiere und Pflanzen	79
7.2.2.1.	Wirkungsbereich Flächeninanspruchnahme / Beseitigung	79
7.2.2.2.	Wirkungsbereich Nutzungsdruck / Verschattung	81
7.2.2.3.	Wirkungsbereich Lichtimmissionen	82
7.2.3.	Biologische Vielfalt	83
7.2.4.	Boden	83
7.2.4.1.	Wirkungsbereich Versiegelung	83
7.2.4.2.	Wirkungsbereich Altlasten	84
7.2.5.	Wasser	85
7.2.6.	Klima / Luft	86
7.2.7.	Landschafts- und Ortsbild	87
7.2.8.	Kultur- und sonstige Sachgüter	87
7.2.9.	Umweltbelang Abfall / Abwasser	88
7.2.10.	Umweltbelang Energie	88
7.2.11.	Wechselwirkungen	88
7.3.	Prognose über den Umweltzustand bei Nichtdurchführung der Planung	89

<b>7.4.</b>	<b>Gesamtdarstellung der Naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung</b>	<b>89</b>
<b>7.5.</b>	<b>Gesamtdarstellung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)</b>	<b>90</b>
<b>7.6.</b>	<b>Anderweitige Planungsmöglichkeiten</b>	<b>93</b>
<b>7.7.</b>	<b>Solarenergetische Bewertung und Optimierung</b>	<b>93</b>
<b>7.8.</b>	<b>Zusätzliche Angaben</b>	<b>94</b>
<b>7.8.1.</b>	<b>Verwendete technische Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten</b>	<b>94</b>
<b>7.8.2.</b>	<b>Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt (Monitoring)</b>	<b>95</b>
<b>7.8.3.</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>95</b>

## **1. Anlass der Planung**

Innerhalb des Planungsgebietes waren ehemals Werkstätten der Deutschen Bahn (im weiteren DB) angesiedelt. Nach deren Verlagerung im Jahr 2003 sollen auf dem Gelände nunmehr Wohnungen im Geschoss- und verdichteten Einfamilienhausbau entstehen.

Die Fläche ist für die Entwicklung von Wohnungsbau geeignet.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat am 31.11.2005 den Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes gefasst. Zugleich wurde angesichts der Größe des Areals und um eine städtebaulich optimale Lösung zu finden die Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens beschlossen.

Dieser wurde als begrenzt offener, einstufiger städtebaulicher Ideenwettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren zur Auswahl von 20 Teilnehmern ausgeschrieben. Zusätzlich wurden 5 Teilnehmer zum Wettbewerb zugelassen.

Auf der Grundlage des Entwurfs des ersten Preisträgers, Architekten und Stadtplaner Prof. Dr. Franz Pesch (Stuttgart) mit Landschaftsarchitekt Prof. Gerd Aufmkolk, Michael Voit, WGF Landschaft (Nürnberg) soll nun der Flächennutzungsplan geändert sowie ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden. Nach derzeitigem Planstand sollen nunmehr ca. 600 Wohneinheiten entstehen.

Die Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB wurden in der Zeit vom 03.02. mit 03.03.2010 durchgeführt. Das Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 06.02.2012 bis 06.03.2012 durchgeführt.

## **2. Ausgangssituation**

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

Das Planungsgebiet mit einer Größe von 10,2 ha liegt im Stadtbezirk 22, Stadtteil Aubing, zwischen der Aubing-Ost-Straße und der Bahnlinie München - Pasing - Buchloe, in unmittelbarer Nähe des S-Bahn-Haltes Leienfelsstraße.

Das gesamte Planungsgebiet befindet sich noch im Eigentum der DB AG, verfügungsberechtigt ist die aurelis Asset GmbH, vertreten durch die Real Estate GmbH & Co KG (im weiteren aurelis).

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

### **2.2.1. Derzeitige Nutzung des Planungsgebietes**

Im Westteil des Planungsgebietes befinden sich die Betriebs- und Wohngebäude der „Spezialwerke Aubing“. Der Betrieb, in dem Fahrkartenautomaten repariert und umgerüstet sowie Funkgeräte gereinigt und repariert wurden, ist seit 2004 an einen anderen Standort verlagert.

Entlang der zentralen, derzeit privaten Erschließungsstraße sowie am südöstlichen Rand des Areals stehen neben einer DB-Kantine verschiedene DB-interne Wohngebäude, die bisher durch die Spezialwerke bzw. die Schulungseinrichtung genutzt wurden, aber in Zukunft nicht mehr benötigt werden.

Im Osten des Areals ist eine Weiterbildungseinrichtung der Deutschen Bahn (DB-Schulungszentrum) angesiedelt, die noch bis zum 01.01.2023 betrieben werden soll. Danach ist ein Rückbau der Gebäude vorgesehen.

Östlich des bebauten Bereichs schließt eine teilweise genutzte begrünte Fläche an.

### **2.2.2. Verkehrliche Erschließung**

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

Im Süden grenzt das Planungsgebiet unmittelbar an den S-Bahnhaltepunkt Leienfelsstraße an.

Weite Teile des Planungsgebietes liegen im 600 m Umkreis der Bushaltestellen Limesstraße und Kronwinkler Straße.

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

Das Planungsgebiet ist gut an das Münchener Hauptstraßennetz angebunden.

Über die Aubing-Ost-Straße besteht eine direkte Anbindung an die Limesstraße-Altostraße im Westen und über Fabrikstraße/Industriestraße, Mariabrunner Straße und Kronwinkler Straße an die Bergsonstraße im Norden.

Limesstraße-Altostraße und Bergsonstraße stellen wiederum eine Verknüpfung zum übergeordneten Hauptstraßennetz her: Im Süden an die Hauptverkehrsachse Bodenseestraße und im Norden zu den Autobahnen.

#### **Fuß- und Radverkehr**

Der Radweg entlang der südlich des Planungsgebietes verlaufenden Aubinger Straße stellt laut Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) eine Hauptroute dar.

Unter dem S-Bahnhaltepunkt Leienfelsstraße befindet sich ein Rad- und Fußgängertunnel, durch den eine Nord-Süd-gerichtete Nebenroute gemäß VEP-R von der Aubinger Straße über die Hornbergerstraße zur Aubing-Ost-Straße durch den östlichen Bereich des Planungsgebietes führt. Eine weitere Fahrradnebenroute verläuft von dem o.g. Rad- und Fußgängertunnel zur Zwingenbergerstraße im Osten.

### 2.2.3. Infrastruktur

#### **Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs**

Für den Einzugsbereich des Planungsgebietes sind zwei relevante Einzelhandelsstandorte vorhanden, die allerdings außerhalb des idealtypischen, fußläufigen Einzugsbereichs von 600 m Radius liegen. Zum einen ist es das Nahbereichszentrum an der Altostraße (Entfernung ca. 1,1 km), zum anderen das Quartierszentrum Limes-/Bodenseestraße (Entfernung ca. 1,2 km). Beide sind gemäß dem Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München, das vom Stadtrat am 22.07.2009 beschlossen wurde, als zentrale Versorgungsbereiche einzustufen. In der Kronwinkler Straße 36 befindet sich darüber hinaus in ca. 600 m Luftlinie Entfernung als wohnortnahe Nahversorgungsmöglichkeit ein Lebensmitteldiscountmarkt.

#### **Soziale Infrastruktur**

##### **Kindertageseinrichtungen**

Die in der näheren Umgebung des Planungsgebietes vorhandenen sozialen Infrastruktureinrichtungen können den durch die neue Wohnbebauung ausgelösten sozialen Infrastrukturbedarf nicht decken. Aufgrund der bestehenden unzureichenden Versorgung sowohl im Kinderkrippen- als auch im Kindergarten- und Hortbereich, muss vielmehr im Planungsgebiet zusätzlich Umgebungsbedarf gedeckt werden.

##### **Schulversorgung**

Das Planungsgebiet liegt im Sprengel der Grundschule an der Gotzmannstr 19. Diese Grundschule ist derzeit dreizügig und muß bei einer neuen Wohnbebauung im Planungsgebiet und auch aufgrund anderer Planungen im Umfeld ausgebaut werden, um die Schulversorgung sicherzustellen.

### 2.2.4. Vorbelastungen

#### **Altlasten**

Aufgrund der bisherigen Nutzungen (Holzschutzmittelverarbeitungsanlage, Farblager und Lackierereien, Chemikalienlager, Heizungsanlagen, Altöllager sowie mehrere Kabellager) sind Altlasten vorhanden.

Nutzungsbedingt wurden bereichsweise hohe Konzentrationen von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt. Untergeordnet treten auch Verunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen sowie polychlorierten Biphenylen auf.

Auf großen Teilen des Geländes sind Auffüllungen vorhanden. Die Auffüllungen bestehen größtenteils aus Kiessanden, Splitt und Gleisschottern. Lokal wurden Ziegel-, Metall-, Lackreste, Aschen, Schlacken sowie Brandschutt angetroffen. Die notwendigen Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen werden als technisch bewältigbar und finanziell vertretbar eingestuft.

## **Schallemissionen**

### **Verkehrslärm**

Ein Planfeststellungsverfahren für einen Ausbau der Bahnlinie wird vorbereitet. Da aber derzeit und absehbar bis zum Ende des Verfahrens keine rechtlich verbindlichen Aussagen über den Ausbau vorliegen, wird der jetzige Schienenverkehr zur Grundlage der weiteren Untersuchungen und der Lärmschutzmaßnahmen gemacht.

Ein Fachgutachten ergab eine deutliche Lärm-Vorbelastung des Geländes. Diese Belastung setzt sich im Wesentlichen aus dem Schienenverkehrslärm der südlich des Planungsgebietes verlaufenden Bahnstrecke sowie in geringerem Maße aus dem Straßenverkehrslärm der nördlich verlaufenden Aubing-Ost-Straße zusammen.

In der Bestandssituation treten die höchsten Verkehrslärmpegel entlang der Bahnlinie München-Pasing-Buchloe, am südlichen Rand des Planungsgebietes, auf. Die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm betragen bis zu 69/64 dB(A) Tag/Nacht unmittelbar am südlichen Rand des Planungsgebietes und nehmen nach Norden hin ab. Entlang der Aubing-Ost-Straße betragen die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm bis zu 63/54 dB(A) Tag/Nacht am nördlichsten Rand des Planungsgebietes.

Dementsprechend unterliegen weite Teile des Planungsgebietes einer hohen Verkehrslärmbelastung. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55/45 dB(A) tags/nachts) und Reine Wohngebiete (50/40 dB(A) tags/nachts) werden tags und nachts bei freier Schallausbreitung in weiten Teilen des Planungsgebietes überschritten.

### **Anlagenlärm**

Das DB-Schulungszentrum am östlichen Rand innerhalb des Planungsgebietes verursacht nach den bisherigen Erkenntnissen nur durch die Nutzung der zugehörigen Stellplätze Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft. Relevante Emissionen aus haustechnischen Anlagen wurden nicht festgestellt. Die Beurteilungspegel betragen höchstens 50 dB(A). Der maßgebliche Immissionsrichtwert der TA Lärm für Reine Wohngebiete von 50 dB(A) tagsüber wird somit in der gesamten Nachbarschaft eingehalten. Ein Lärmkonflikt mit dem Betrieb des Schulungszentrums ist somit nicht zu erwarten.

### **Vorbelastungen aus Sportanlagen**

Nördlich der Aubing-Ost-Straße befindet sich eine Bezirkssportanlage mit zwei Rasenfeldern, einem Sandplatz, einem Stockschießfeld und einem Kleinfeld. Von ihr geht Freizeitlärm aus.

### **Erschütterungen**

Von der Bahntrasse gehen neben Schallemissionen auch Erschütterungen aus. Allerdings werden laut Gutachter ab einem Abstand von 42 m die Anforderungen für Wohngebiete in Bezug auf Erschütterungen und sekundärem Luftschall eingehalten.

### **Elektromagnetische Felder**

Das Planungsgebiet befindet sich im Einwirkungsbereich der DB-Strecke München-Pasing-Buchloe, zudem wirken auf das Planungsgebiet die elektrischen und



magnetischen Felder einer 110 kV-Hochspannungsleitung (110 kV-Freileitung Kochel-Karlsfeld, Ltg. Nr. B2, Mast Nr. 253-254 der E.ON Netz GmbH), die das Planungsgebiet im östlichen Bereich durchquert.

Von der Bahnlinie und der Freileitung gehen niederfrequente elektrische und magnetische Felder aus. Aufgrund der ermittelten Feldstärken sind an der geplanten Bebauung keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder im Sinne der Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu erwarten.

Neben den gesetzlichen Grenzwerten der 26. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) ist es in der Planung anzustreben, dass das Magnetfeld in schutzbedürftigen Räumen, die dem dauerhaftem Aufenthalt von Kindern dienen, auch den Vorsorgewert von 0,4  $\mu\text{T}$  einhält.

Der Vorsorgewert für Einwirkungen magnetischer Felder von 0,4  $\mu\text{T}$  durch die Bahnstromleitungen wird ab einem Abstand von mindestens 20 m vom nächstgelegenen Gleis eingehalten.

Der Vorsorgewert durch die Hochspannungsleitung wird bereits unmittelbar neben dem Trassenkorridor eingehalten.

Die aus den oben genannten Leitungen resultierenden Emissionswerte hinsichtlich elektromagnetischer Felder liegen so weit unter den Grenzwerten der 26. BImSchV, dass im gesamten Planungsgebiet ein dauernder Aufenthalt von Personen unkritisch ist.

#### **Lufthygienische Vorbelastung**

Bezüglich der für das Schutzgut Luft relevanten Vorbelastungen wurde eine Abfrage des Umweltinformationssystems der Landeshauptstadt München durchgeführt. Demnach bestehen an der Aubing-Ost-Straße Feinstaubbelastungen (PM 10) bis 30  $\text{mg}/\text{m}^3$  im Jahresmittelwert. Mit Überschreitungen des Tagesmittelgrenzwertes sind an bis zu 35 Tagen im Jahr zu rechnen. Der Jahresmittelwert an Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) liegt unter 40  $\text{mg}/\text{m}^3$ . Die Vorbelastungen gemäß 22. BImSchV bewegen sich somit im unteren Bereich der Belastungsintensität. Die lufthygienische Vorbelastung kann als gering bezeichnet werden.

#### **2.2.5. Naturhaushalt**

Die anstehenden Böden des Gebietes sind durch Überbauung, Versiegelung und Aufschüttung anthropogen überformt. Laut Flächenrisikodetailuntersuchung werden die örtlichen geologischen Formationen von bis zu 3,30 m mächtigen anthropogenen Auffüllungen überdeckt. Die Auffüllungen bestehen aus schluffigen, sandigen Kiesen mit Anteilen von Bauschutt und schlackeähnlichen Beimengungen. Aufgrund der hohen Durchlässigkeit der Böden besteht im Planungsgebiet ein hohes Kontaminationsrisiko.

Der Versiegelungsgrad liegt bei ca. 40% (bezogen auf das Gesamtgebiet). Die weniger belasteten Böden im derzeit ungenutzten östlichen Bereich erfüllen wesentliche Filter-, Puffer- und Grundwasserneubildungsfunktionen.

Das Gelände ist größtenteils eben. Die Geländehöhe im Planungsgebiet beträgt im Nordwesten ca. 523,70 m über NN, im Süden (nördl. der Gleisanlagen) ca. 524,45 m und im Nordosten (an der Aubing-Ost-Straße) ca. 523,40 m.

Der Höchstgrundwasserstand (HW 1940) liegt im Nordwesten ca. 3,80 m, im Süden ca. 4,35 m und im Nordosten ca. 4,50 m unter Flur.

Generell ist im Planungsgebiet aufgrund der Lage am westlichen Stadtrand mit Hauptwindrichtung West von guten lufthygienischen Verhältnissen auszugehen. Luftströmungen finden in der direkten Umgebung aufgrund der niedrigen Bauhöhen geringe Strömungshindernisse. Weiterhin ist davon auszugehen, dass die Freiflächen der nördlich gelegenen Sportanlage, des östlich gelegenen Grünkorridders sowie der West-Ost ausgerichteten Gleistrasse ebenfalls dazu beitragen, eine gute Durchlüftung des Planungsgebietes zu gewährleisten. Nennenswerte Einflüsse lokaler Windsysteme wie Kaltluftabflüsse oder der Einfluss unterschiedlicher Bodenrauigkeit sind aufgrund der ebenen Geländeform und der geringen Geländeneigung hingegen nicht zu erwarten.

Die unversiegelten grünen Freiflächen sowie der Gehölzbestand im östlichen Teil erfüllen eine thermische Ausgleichsfunktion, wobei diese auf den im westlichen Teilbereich gelegenen Flächen mit hohen Rohbodenanteilen geringer ausgeprägt ist. Das Umfeld des Entwicklungsgebietes ist aufgrund intensiver Durchgrünung und überwiegend lockerer Bebauung siedlungsklimatisch als weitgehend unproblematisch anzusehen.

#### **2.2.6. Vegetation, Biotope**

Das Gebiet ist geprägt von intensiv nutzbaren, zum Teil parkartig angelegten Grünflächen, Gehölzbeständen mittleren Alters (mit Dominanz von Pappeln und Birken), extensiven Wiesen sowie trockenen, mageren Ruderalstandorten und Pionierlebensräumen.

Der Gehölzbestand umfasst ca. 320 Bäume, davon haben ca. 270 Bäume einen Stammumfang über 80 cm, wiederum ca. 30 Bäume davon einen Stammumfang über 200 bis 250 cm.

Der Gehölzbestand besteht überwiegend aus Pappeln, Linden und Ahornen, daneben noch aus Birken und Hainbuchen sowie aus Kiefern und Lärchen. Er ist zum großen Teil vital und erhaltenswert, hauptsächlich die alten Pappeln jedoch sind in ihrer Vitalität abbauend.

Im Planungsgebiet gilt mit Ausnahme der Fläche im Bereich des Grünkorridders die Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München vom 12.05.1992.

Die glatthaferreichen, z.T. eingezäunten Vegetationsflächen im östlichen Grünkorrridor sind von geringer bis mittlerer Wertigkeit und weisen keinen naturschutzrechtlichen Schutzstatus auf. In der Stadtbiotopkartierung werden diese Flächen, die unterhalb der Biotopschwelle liegen, als „Ökoflächen Altgrasbestand“ dargestellt.

Auf den westlichen, naturschutzfachlich hochwertigen Ruderalstandorten hingegen sind Rote-Listen-Arten zu finden, v.a. Rispenflockenblume, Sprossende Felsennelke und Zitzenstielbovist. Damit einhergehend wurden Bestände der Blauflügeligen Ödlandschrecke registriert. Einzelne Pappeln und Birken mit Baumhöhlen zeigen das Vorkommen von Spechten und Fledermäusen an.

Die biologische Vielfalt umfasst neben der Vielfalt der Arten auch die genetische und ökosystemare Vielfalt. Durch eine große Vielfalt der Arten und Lebensgemeinschaften ist es der Natur möglich, sich an wandelnde Umweltbedingungen anzupassen. Im westlichen Planungsgebiet, verstärkt entlang der Bahntrasse, gibt es mager-trockene Standorte mit Vorkommen Roter-Liste-Arten (siehe Umweltbericht Schutzgut Tiere und Pflanzen). Obwohl die Artenvielfalt auf diesen Flächen vergleichsweise gering ist, gewinnen sie Bedeutung durch ihre Eignung als Lebensraum seltener Arten und damit für die Sicherstellung der Artenvielfalt auf übergeordneter Ebene (z.B. Naturraum). Die Vernetzung der Flächen entlang der Gleistrasse garantiert den genetischen Austausch zwischen vorhandenen Populationen.

### **2.2.7. Orts-, Landschaftsbild**

Das Planungsgebiet befindet sich in einem nahezu ausschließlich als Wohnstandort genutztem Umfeld. Die Wohnbebauung besteht aus einer Mischung zweigeschossiger, freistehender Einfamilienhäuser (z.B. entlang der Aubing-Ost-Straße, im Wohngebiet östlich des Planungsgebietes sowie südlich der Bahntrasse) und baulich verdichteten neueren Gebieten mit vorwiegend Doppel- und Reihenhäusern, aber auch Geschosswohnungsbau. Diese schließen im Norden und Westen unmittelbar an das Planungsgebiet an. Nördlich der Aubing-Ost-Straße befindet sich zudem eine Bezirkssportanlage.

Das Planungsgebiet weist eine Reihe von landschafts- bzw. ortsbildprägenden Strukturen auf, die sehr unterschiedliche Wirkungen entfalten. Das Gelände selbst ist vom öffentlichen Raum von der westlichen und nördlichen Seite her aufgrund der Wohnbebauung nur begrenzt einsehbar. Von der östlichen Seite im Bereich des Grünkorridders sowie von der Bahnlinie München – Pasing – Buchloe her, ist die Einsehbarkeit aufgrund der abschirmenden Eingrünung ebenfalls reduziert. Die Eingrünung besteht dabei aus Siedlungsgehölzen mit überwiegend heimischen Arten. Vor allem im südöstlichen sowie südwestlichen Planungsgebiet gibt es eine größere Anzahl älterer Bäume. Insgesamt besitzt der Gehölzbestand im Planungsgebiet eine positive Wirkung für das Ortsbild.

Die umliegende zweigeschossige Wohnbebauung stellt sich als einheitlicher stark durchgrünter Siedlungsbereich dar, der durch den Grünkorrridor als Teil des ehemals projektierten Straßenzugs „Gotthardtrasse“ räumlich gegliedert wird. Eine weitere räumliche Gliederung erfährt das Gebiet durch die in erhöhter Lage verlaufende Bahnlinie München - Pasing - Buchloe. Der Grünkorrridor erfüllt zudem die Funktion einer lokalen Blickachse. Baustrukturen mit einer prägenden Wirkung auf den öffentlichen Raum bestehen nicht. Stadtbedeutsame Sichtachsen sind ebenfalls nicht vorhanden.

### **2.2.8. Erholungsnutzung und Grünflächenversorgung**

Das Planungsgebiet liegt gegenwärtig mit Ausnahme des DB-Schulungszentrums im nordöstlichen Teilbereich brach. Es ist mit einem Zaun umgeben, um eine unbefugte Nutzung des Geländes so weit wie möglich zu unterbinden. Dennoch sind die fünfzehn teils zusammenhängenden Gebäudekomplexe stark vandalisiert.

Östlich der bebauten Bereiche schließt eine große, brachliegende Wiesenfläche mit einem Bolzplatz an, die in ihrem nördlichen Abschnitt frei zugänglich, in ihrem südlichen Teil eingezäunt ist. Dieser Nord-Süd-gerichtete Grünkorridor hat derzeit nur eine eingeschränkte Bedeutung für die Naherholung. Flächenwirksame Nutzungen finden kaum statt. Er fungiert im Wesentlichen als Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer, wobei Anschlüsse nach Westen und Osten fehlen.

Einer Sicherung des Grünkorridors als öffentliche Grünfläche kommt u.a. vor diesem Hintergrund im Rahmen der Planung hohe Bedeutung zu, da die nördlich und westlich angrenzenden Wohngebiete mit Freiflächen auf Wohngebiets- und Stadtteilebene unterversorgt sind. Gleichzeitig kann damit ein Teilstück der wichtigen, übergeordneten Grünverbindung auf der Trasse der früher hier geplanten Verlängerung der Gotthardstraße verwirklicht werden.

## **2.3. Planerische Ausgangslage**

### **2.3.1. Regionalplan**

Der Planungsbereich ist im Regionalplan der Region München (RP 14 B II Z 2.3) als besonders für die Siedlungsentwicklung geeignet gekennzeichnet. Laut der zuständigen Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern steht die Planung den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen.

### **2.3.2. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung**

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) ist der westliche Teilbereich des Planungsgebietes als „Sondergebiet Gewerblicher Gemeinbedarf“ und der östliche Teilbereich als „Gemeinbedarfsfläche Erziehung“ dargestellt. Beide Bereiche werden überlagert durch die landschaftsplanerische Darstellung „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“. Entlang der östlichen Planungsgebietesgrenze befindet sich eine „Allgemeine Grünfläche“, die durch eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende „Übergeordnete Grünbeziehung“ auf der ehemaligen Gotthardtrasse überlagert wird. Diese ist auch im Ausbauprogramm des Baureferates Gartenbau als einer von 14 Grünzügen im Stadtgebiet enthalten.

Die umliegenden Bereiche außerhalb des Umgriffs sind im Flächennutzungsplan als „Allgemeine Wohngebiete“ (WA), „Sportflächen/ Bezirkssportanlage“ (SPOR) und südlich der Bahnlinie als „Reine Wohngebiete“ (WR) dargestellt.

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung wird in einem zeitgleichen Verfahren mit der Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1977 geändert.

## **2.4. Planungsrechtliche Ausgangslage**

### **2.4.1. Bestehendes Baurecht**

Mit Ausnahme einer Randparzelle an der Aubing-Ost-Straße, die nach § 34 BauGB als Innenbereich beurteilt wird, ist das gesamte verbleibende Areal dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen. An der Aubing-Ost-Straße bestehen planungsrechtliche Festsetzungen in Form einer Straßenbegrenzungs- und Baulinie.

Das DB-Schulungszentrum, Dienstleistungszentrum Bildung (DZB), hat eine zeitlich befristete Baugenehmigung.

#### **2.4.2. Widmung der Fläche**

Das Planungsgebiet war ursprünglich insgesamt als Bahnfläche gewidmet, wurde mittlerweile jedoch größtenteils bahnrechtlich freigestellt (Freistellungsbescheid vom 22.09.2011, Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 28/2011, S. 287).

Ein Wege- bzw. Leitungsbereich in Nord-Süd-Richtung und Ost-Westrichtung (nur Zuwegung) im östlichen Bereich des Planungsgebietes, kann nicht bahnrechtlich freigestellt werden. Da in diesem Bereich eine „Öffentliche Verkehrsfläche“ geplant ist, in der Betrieb und Zugänglichkeit der Leitungen möglich ist, kann diese Fläche widmungskonform überplant werden.

#### **2.4.3. Planungsrechtliche Situation im Umfeld**

An das Planungsgebiet grenzen im Norden und Westen folgende Bebauungspläne:

##### **Bebauungsplan Nr. 1401 Aubing-Ost-Straße (nördlich), Mariabrunner Straße, Kastelburgstr. und Kronwinkler Straße.**

Der seit 30.08.1983 rechtsverbindliche Bebauungsplan setzt eine Bezirkssportanlage, Allgemeine Wohngebiete mit zweigeschossigen Reihenhäusern und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,5 bis 0,8 fest sowie ein Allgemeines Wohngebiet mit Geschosswohnungsbauten (III+D) und einer GFZ von 0,8.

##### **Bebauungsplan Nr. 1357, Aubing-Ost-Straße (südlich) zwischen Bahnlinie und Mariabrunner Straße**

Im Umgriff des seit 08.04.1982 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes ist entlang der Aubing-Ost-Straße ein Allgemeines Wohngebiet mit einer Höhenentwicklung von zwei Vollgeschossen + Dachgeschossausbau (II + D) und einer GFZ von 0,45 festgesetzt. Südlich davon befindet sich ein Allgemeines Wohngebiet mit zweigeschossigen Reihenhäusern und einer privaten Grünfläche entlang der Bahnlinie. Im Allgemeinen Wohngebiet ist die Höhenentwicklung mit größtenteils II + D festgesetzt. Das Maß der baulichen Nutzung ist hier bei einer GFZ von 0,6.

Weiterhin schließt südlich und nördlich an die begrünte östliche Fläche im Planungsgebiet der Umgriff des Aufstellungsbeschlusses Nr. 1534 Bodenseestraße (nördlich), Bergsonstraße (südlich), beiderseits der ehemaligen verlängerten Gotthardstraße und Altenburgstraße vom 26.06.1985 an. Planerisches Ziel des Aufstellungsbeschlusses ist u.a. in diesen Bereichen die Sicherung der Flächen der ehemaligen „Gotthardtrasse“ als Grünzug.

#### **2.4.4. Planfeststellungsverfahren der DB Netz AG und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH**

Derzeit wird ein Planfeststellungsverfahren für einen Ausbau der im Süden angrenzenden Bahnstrecke Nr. 5520 München-Pasing-Buchloe vorbereitet. Da aber derzeit keine rechtlich verbindlichen Aussagen über den Ausbau vorliegen, können die in Vorbereitung befindlichen Planungen bei der vorliegenden Bauleitplanung nicht konkret berücksichtigt werden. Die Breite des Bahnkörpers ist nach Einschätzung der

Landeshauptstadt München ausreichend, um die zusätzlich benötigten Gleise für die etwaig geplanten Ausbaumaßnahmen unterzubringen. Die vorliegende Bauleitplanung wird somit einen möglichen künftigen Ausbau der Schieneninfrastruktur nicht verhindern. Gegebenenfalls sind in einem nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren entsprechende Anpassungserfordernisse zu berücksichtigen.

### **3. Planungsziele**

Für die Entwicklung des Planungsgebietes werden die folgenden Planungsziele aufgestellt:

#### **3.1. Städtebau**

- Schaffung von Wohnraum in einem Gebiet mit eigenständigem Charakter und differenziertem Wohnungsangebot für unterschiedliche Einkommensgruppen
- Schaffen eines urbanen Quartiers im direkten Einzugsbereich des ÖPNV
- Schaffen eines vielfältigen Wegenetzes an öffentlichen Räumen mit Promenaden, Plätzen und Wohnhöfen
- Sicherung geeigneter Standorte für die soziale Infrastruktur durch die Errichtung der erforderlichen Kindertageseinrichtungen
- Schaffung eines zentralen Quartiersplatzes als attraktives städtebauliches und soziales Zentrum des neuen Stadtquartiers
- Nachhaltige Stadtplanung durch Entwicklung und Umstrukturierung innerstädtischer Flächen

#### **3.2. Grünplanung**

- Sicherung und Herstellung eines Systems unterschiedlicher, sich ergänzender Freiflächen zur Gewährleistung einer guten Versorgung des Wohngebietes mit öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen
- Aufrechterhaltung der Funktionen des Naturhaushaltes im Planungsgebiet, v.a. für Kleinklima und Wasserhaushalt
- Vermeidung bzw. Verringerung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft, Ausgleich bei nicht zu vermeidenden Eingriffen möglichst im Planungsgebiet
- Berücksichtigung des Artenschutzes

#### **3.3. Verkehr und Erschließung**

- Minimierung des Erschließungsaufwandes durch Bündelung des Verkehrs aus dem Quartier und Anschluss an die Aubing-Ost-Straße mit nur einer Erschließungsstraße
- Durchlässigkeit des Gebietes für Fußgänger und Radfahrer
- Fußläufige Anbindung des Quartiers an die bestehende S-Bahn-Haltestelle

### **4. Planungskonzept**

#### **4.1. Städtebauliches Konzept im Überblick**

Auf dem Areal der ehemals bahnbetrieblich genutzten Flächen soll ein eigenständiges Wohnquartier mit ca. 600 Wohneinheiten entstehen, das durch seine

Durchlässigkeit, insbesondere den internen Weg zur S-Bahn und die geplanten Infrastruktureinrichtungen das umgebende Quartier ergänzt.

Gegliedert wird das künftige Quartier durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Haupterschließungsachse (U -1680), die von der Aubing-Ost-Straße in das Gebiet führt und für Fußgänger und Radfahrer als Weg zum S-Bahnhaltepunkt Leienfelstraße weitergeführt wird.

An dieser Achse liegt ein zentraler Quartiersplatz mit seinen Aufenthalts- und Versorgungsangeboten für den alltäglichen Bedarf der umliegenden Wohnbebauung. Von dort führt eine weitere Erschließungsachse nach Westen (U -1679), südlich sind Stichstraßen vorgesehen, um die sich kleinere Siedlungseinheiten gruppieren. Es wird ein fein verästeltes Netz an öffentlichen Räumen mit Promenaden, Plätzen und Wohnhöfen angeboten.

Innerhalb der öffentlichen Grünfläche verläuft ein Fuß- und Radweg, der eine Nebenroute nach dem „Realisierungsnetz Radfahrverbindungen“ ist und mit dem internen Netz verbunden wird.

Die Siedlungsfläche grenzt im Osten an eine öffentliche Grünfläche, die für die Erholungsnutzung entsprechend gestaltet werden soll. Die hier bestehende Wegeverbindung von der Aubing-Ost-Straße zum S-Bahnhof soll ausgebaut werden.

Nördlich der Bahntrasse wird ein Teil der durch die Planung ausgelösten Ausgleichsflächen angeordnet und wirkt als Puffer zur Bahntrasse. Diese Flächen sind nicht für eine Erholungsnutzung vorgesehen.

## **4.2. Art der baulichen Nutzung**

### **Allgemeine und Reine Wohngebiete**

Überwiegend soll das Siedlungsgebiet als Reines Wohngebiet festgesetzt werden. Am Quartiersplatz und auch nördlich davon, sowie entlang der Haupterschließungsachse (U -1680), ist die Ansiedlung von zusätzlichen kleinteiligen Einrichtungen zur Nahversorgung vorstellbar. Aus diesem Grund sollen hier Allgemeine Wohngebiete festgesetzt werden, in denen die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden zulässig sind.

### **Kindertageseinrichtungen**

Zwei der Kindertagesstätten mit den dazugehörigen Freiflächen werden im Norden und Süden an der U -1680 platziert. Die Lage der nördlichen Einrichtung an der Aubing-Ost-Straße markiert zugleich den Quartierseingang.

Eine dritte Kindertagesstätte ist am westlichen Ende der U -1679 im Reinen Wohngebiet WR 1 als integrierte Einrichtung vorgesehen, oberhalb der Einrichtung werden zwei Geschosse Wohnen vorgesehen.

Durch die Verteilung von drei Kindertagesstätten werden Orientierungspunkte im Quartier geschaffen und eine vertretbare Größe pro Einrichtung gewährleistet. Es wird der Bedarf aus dem Planungsgebiet und der Umgebung gedeckt.

### 4.3. Maß der baulichen Nutzung

Für die Wohnnutzung ist insgesamt eine Geschossfläche (GF) von 54.347 m<sup>2</sup> zulässig. In den Allgemeinen Wohngebieten wird von einem gewerblichen Anteil von 10% ausgegangen, wodurch insgesamt eine GF von 55.180 m<sup>2</sup> realisiert werden kann. Dies entspricht 1.343 Einwohnern, unabhängig von der späteren Bauform mit Geschosswohnungen oder Reihenhäusern. Davon sind im Bereich des DB-Schulungszentrums, das erst später wohngenutzt wird, ca. 5.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche, also ca. 125 Einwohner vorgesehen.

Im Durchschnitt ergibt sich als bauliche Dichte für die Wohngebiete eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,03. Diese liegt unter der Obergrenze von 1,2 GFZ für Wohngebiete nach § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO).

In der GF von 26.500 m<sup>2</sup> im WR 1 sind 1.100 m<sup>2</sup> für eine integrierte Kindertagesstätte beinhaltet. Die Errichtung der Kindertagesstätte wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Feuerwehruzufahrten und -aufstellflächen dürfen ebenfalls die zulässige Grundfläche überschreiten, da davon ausgegangen wird, dass diese wasserdurchlässig ausgebildet werden.

Für die einzelnen Baugebiete sind folgende Werte zulässig:

Baugebiet	Grundstücksgröße (in m <sup>2</sup> )	GF (in m <sup>2</sup> )	GFZ	GR (in m <sup>2</sup> )	GR max. inkl. Überschreitung durch Anlagen nach §19 Abs. 4 BauNVO	GRZ	GRZ max. inkl. Überschreitung durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO
WR 1	22557	26500 inkl. 1100 m <sup>2</sup> GF integrierte Kita im WR 1 gem. städtebaul. Vertrag	1,17	10.600	16.150	0,47	0,72
WR 2	12235	10.000	0,83	4.900	6.750	0,40	0,55
WR 3	3067	2.100	0,69	1.000	1.550	0,33	0,51
WR 4	2121	2.300	1,09	1.000	1.700	0,47	0,8
WR 5	7305	7.050	0,97	3.000	4.400	0,41	0,6
WA 1	1553	2.300	1,48	1.200	1.550	0,77	1
WA 2	2.519	2.930	1,17	1.200	2.000	0,48	0,79
WA 3	1777	3.100	1,76	1.300	1.700	0,73	0,96
<b>Wohngebiete Gesamt</b>	<b>53134</b>	<b>56280</b>	<b>1,06</b>	<b>24.200</b>	<b>35.800</b>	<b>0,46</b>	<b>0,67</b>



Kindertages-einrichtung Norden	3242	1500	0,46	1000	1500	0,31	0,46
Kindertages-einrichtung Süden	2072	1100	0,53	700	1050	0,34	0,51
<b>Gemeinbedarfsflächen Gesamt</b>	<b>5314</b>	<b>2600</b>	<b>0,49</b>	<b>1700</b>	<b>2550</b>	<b>0,32</b>	<b>0,48</b>

Durchschnittlich werden in allen Wohngebieten die nach § 17 Abs. 1 BauNVO definierten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung in Reinen Wohngebieten und Allgemeinen Wohngebieten bei der Geschossflächenzahl unterschritten.

Punktuell werden die nach § 17 Abs. 1 BauNVO definierten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung aufgrund der Grundstückszuschnitte überschritten, da hier eine höhere Dichte für die städtebauliche Struktur notwendig ist.

Die durchschnittliche Grundflächenzahl aller Wohngebiete insgesamt beträgt 0,45 und überschreitet die nach § 17 Abs. 1 BauNVO definierte Obergrenze von 0,4 um 0,05. Dies resultiert in Verbindung mit der gewünschten städtebaulichen Dichte an einer S-Bahnhaltestelle aus der städtebaulich gewünschten moderaten Höhenentwicklung der Baukörper und der auskömmlichen Versorgung der Gebäude mit Terrassenflächen.

Die durchschnittliche Grundflächenzahl aller Wohngebiete inklusive der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen beträgt 0,66, damit wird der von der BauNVO gesteckte Rahmen (GRZ 0,4 zuzüglich 50%iger Überschreitung durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO) ebenfalls geringfügig überschritten. Diese resultiert aus Dichte, moderater Höhenentwicklung, Tiefgaragenstellplatz- und Kellerbedarf.

Die festgesetzten Geschossflächen können durch notwendige Flächen für Müll- und Wertstoffräume sowie Fahrrad- und Kinderwagenabstellräume überschritten werden, sofern sie im Erdgeschoss niveaugleich zum Straßenraum erstellt werden. Damit wird eine bessere Zugänglichkeit erreicht ohne dass den Bauherren wirtschaftliche Nachteile entstünden, die u.U. städtebaulich unbefriedigenden Situationen Vorschub leisten könnten.

Ebenso können die festgesetzten Geschossflächen überschritten werden, wenn Tiefgaragenzu- und -ausfahrten im Gebäude integriert werden, um die Versiegelung gering zu halten sowie die Wohnqualität des Freiraumes zu steigern. Des Weiteren wird vermieden, dass den Bauherren durch diese Qualitätsverbesserungen wirtschaftliche Nachteile entstehen.

Sofern die erforderlichen Stellplätze, die direkt einer Wohneinheit zugeordnet sind, innerhalb eines Hauptgebäudes errichtet werden, darf die zulässige Geschossfläche um die Größe des Stellplatzes innerhalb des Hauptgebäudes, maximal jedoch 20 m<sup>2</sup> pro Stellplatz, überschritten werden. Mit dieser Festsetzung soll ein Anreiz gegeben werden, Garagen in das Gebäude zu integrieren.

#### **4.4. Stadtgestalt / Bauweise**

Die dem vorliegenden Entwurf zugrundeliegenden, städtebaulich wesentlichen Grundzüge werden durch geeignete Festsetzungen gesichert.

Dies sind u.a. die klare Kante der Bebauung zur südlichen Bahntrasse, sowie die räumliche Fassung des Quartiersplatzes und der U -1680 . Diese stadträumlichen Kanten werden durch geeignete Festsetzungen wie Baugrenzen geregelt. Die winkelförmigen Gebäude im Süden sind wichtige, den Entwurf prägende Elemente, diese Struktur wird durch klar definierte Bauräume festgesetzt. Im Reinen Wohngebiet WR1 im Bereich östlich der Stichstraßen und in den reinen Wohngebieten WR 2, WR 3, WR 4 und WR 5 soll eine aufgelockerte Bebauung realisiert werden, daher ist für die Einzelgebäude eine maximale Grundfläche von 270 m<sup>2</sup> (WR 1) bzw. 370 m<sup>2</sup> (WR 2, WR 3, WR 4, WR 5) zulässig.

Im Norden kann durch den großen Bauraum eine kleinteilige Baustruktur flexibel umgesetzt werden.

Der Bauraum der südlichen Kindertageseinrichtung berücksichtigt im Osten die Baubeschränkungszone der Hochspannungsfreileitung der E.ON Netz GmbH.

Wesentliches Merkmal sind auch die nach Süden gerichteten Stichstraßen, um die sich kleinere Siedlungseinheiten gruppieren. Dies wird durch die geeignete Ausbildung von Baufeldern definiert.

Im WR 2 ist in Ost-West-Richtung nur eine Baukörpertiefe von 15 m zulässig, um die Durchlässigkeit und Auflockerung der Baustruktur in Nord-Süd-Richtung vom südlichen Straßenraum bis zu der nördlich liegenden Einzelhausbebauung zu gewährleisten und um zu vermeiden, dass bei Ausnutzung der Bauräume im Süden Baukörper in zu großer Länge direkt an den Straßenraum angrenzen.

Im WR 1 sind entlang der Bahn die Bauräume in der gesamten Länge zu füllen und ohne Lücken zu bauen um eine möglichst hohe Lärmabschirmung zu gewährleisten.

#### **4.5. Höhenentwicklung**

Die Höhenentwicklung soll generell auf drei Vollgeschosse begrenzt werden.

Ausnahme bildet der südliche Bereich des Planungsgebietes entlang der Bahnlinie, in welchem vier Vollgeschosse möglich sein sollen, um eine klare Stadtkante zu ermöglichen. Diese Bauhöhe ist im Rahmen des eigenständigen Siedlungscharakters vertretbar.

Aus Gründen des Schallschutzes sind Gebäude entlang der Bahnlinie mit einer Wandhöhe von mindestens 9 m zu errichten.

Im Reinen Wohngebiet WR 2 sind in Teilbereichen Gebäude mit maximal zwei

Vollgeschossen zulässig, hier wird die Errichtung von Reihenhäusern angestrebt.

Die Gebäude in den Gemeinbedarfsflächen sind auf zwei Vollgeschosse begrenzt, die integrierte Kindertageseinrichtung im westlichen Bereich des WR 1 soll im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss errichtet werden.

Die maximale Bauhöhe erlaubt vielfältige Ausprägungen der Bebauung.

#### **4.6. Dachgestaltung**

Aus ökologischen Gründen und um eine einheitliche Dachlandschaft zu erzielen, sind ausschließlich Flachdächer mit Dachbegrünung zulässig. Durch diese Dachform wird die Verschattung minimiert. Die festgesetzte Dachform erlaubt die Installation von oder die Nachrüstung mit Solaranlagen.

Heizungs- und Lüftungskamine dürfen maximal 1,5 m über das oberste Vollgeschoss ragen um sich der Gesamterscheinung unterzuordnen.

Um die Erschließung von Dachterrassen über dem obersten Vollgeschoss zu ermöglichen, sind Treppenaufgänge und Aufzüge zu Dachterrassen bis zu 3 m oberhalb der Oberkante des obersten Vollgeschosses zulässig. Diese dürfen maximal 5 m breit sein und müssen einen Abstand von mindestens 5 m zu den Gebäudeschmalseiten aufweisen.

Um die Zielsetzung eines einheitlichen Gesamtbildes zu unterstützen, werden technische Anlagen für die aktive Solarenergienutzung hinsichtlich Anordnung und Höhe auf das in der Satzung näher bezeichnete Maß beschränkt. Da Solaranlagen i.d.R. in einem größeren Flächenumfang realisiert werden, sind sie in ihrer Höhe auf max. 60 cm begrenzt, um die optische Beeinträchtigung, insbesondere die Fernwirkung zu minimieren.

#### **4.7. Abstandsflächen**

Im Reinen Wohngebiet WR 2 und im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 sind die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO zu den westlichen Grenzen und zur nördlichen Grenze des Baugebietes einzuhalten. Im Reinen Wohngebiet WR 1 sind die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO zur westlichen Grenze des Planungsgebietes einzuhalten. Dies stellt sicher, dass keine nachbarschaftlichen Konflikte mit den angrenzenden Bestandsbebauungen auftreten.

Bei den Bebauungen entlang der Straßen U -1681, U -1682, U -1683 und U -1684 ergeben sich teilweise Unterschreitungen der Abstandsflächen gem. Art. 6 BayBO. Aufgrund der aufgelockerten Bebauungsstruktur ist aber eine ausreichende Belichtung und Belüftung gesichert.

#### **4.8. Nebenanlagen, Terrassen, Trafostationen**

Um eine durchlässige Gestaltung der Freiflächen zu gewährleisten und die Versiegelung möglichst gering zu halten, sind Nebenanlagen nur in den Bauräumen und auf den hierfür ausgewiesenen Flächen zulässig. Nebenanlagen wie Müllbehälterstandorte, Fahrradabstellplätze und Trafostationen sind daher in die Gebäude bzw. Tief-

garagen zu integrieren. In untergeordnetem Umfang können offene Fahrradabstellplätze den Hauseingängen zugeordnet werden, da diese dann den öffentlichen und halböffentlichen Raum nicht dominieren.

Nebenanlagen in Form von Gebäuden werden hinsichtlich Höhe, Fläche und Dachneigung beschränkt, damit diese untergeordnet in Erscheinung treten.

Terrassen sind auch außerhalb des Bauraumes zulässig, da die Bauräume teilweise eng um die vorgeschlagenen Baukörper gezogen wurden, um die Gebäudekubatur zu fixieren.

Die sich in der öffentlichen Grünfläche befindende Trafostation der DB AG, die als Bahnfläche festgesetzt wird, wird auf unabsehbare Zeit weiter genutzt.

#### **4.9. Werbeanlagen**

Damit Werbeanlagen im öffentlichen Raum nicht dominant werden und die Funktion der Wohngebiete nicht stören, werden sie in ihrer Lage und Dimension eingeschränkt. Deshalb sind Werbeanlagen auch nur am Ort ihrer Leistung zulässig und Fremdwerbung wird ausgeschlossen. Auch freistehende Werbeanlagen dürfen aus diesem Grund nicht errichtet werden.

#### **4.10. Dienstbarkeitsflächen, dinglich zu sichernde Flächen, Schutzzone Hochspannungsfreileitung**

Ergänzend zu den Wegebeziehungen in den öffentlichen Erschließungs- und Grünflächen werden zur Erhöhung der Durchlässigkeit durch die Baufelder zusätzliche Geh- und Radfahrrechtsflächen im Reinen Wohngebiet Teilbereiche WR 1, WR 2 und WR 5 festgesetzt.

Im Reinen Wohngebiet WR 1 ist der Zweck der in Ost-West-Richtung verlaufenden Dienstbarkeitsflächen die Verbindung von Hof zu Hof, die Abweichung von der im Plan dargestellten Lage berührt nicht den Grundzug der Planung.

Im Osten des Planungsgebietes werden Dienstbarkeitsflächen festgesetzt um die Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an den Geh- und Radweg, der innerhalb der öffentlichen Grünfläche verläuft, sicherzustellen.

Durch ein Fahrrecht für Rettungsfahrzeuge im nord-östlichen Bereich des Planungsgebietes wird die Erreichbarkeit des Planungsgebietes gesichert, für den Fall dass dies über die Anbindung der U -1680 nicht möglich ist (Notzufahrt). Über die in Ost-West-Richtung festgesetzten Dienstbarkeitsflächen im Reinen Wohngebiet WR 1 können Einsatz- und Rettungsfahrzeuge dann weiter in das Planungsgebiet gelangen, wenn die Befahrbarkeit der U -1680 - oder U -1679 nicht möglich sein sollte. Diese Ost-West-gerichteten Wege können im Bedarfsfall auch durch Entsorgungsfahrzeuge genutzt werden, grundsätzlich sind für diese aber die Wendeflächen in der öffentlichen Verkehrsfläche ausreichend dimensioniert.

Soweit die festgesetzten Geh- und Radfahrrechtsflächen innerhalb der Bauräume liegen, dürfen sie mit Gebäuden überstellt werden, wobei gemäß den Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr eine lichte Höhe der Durchgänge von mindestens 3,50 m

und eine lichte Breite von 5 m nicht unterschritten werden darf. Dadurch werden die Anforderungen der Feuerwehr berücksichtigt und eine beengende Wirkung für Fußgänger und Radfahrer vermieden.

Im Osten des Planungsgebietes befindet sich die 110 kV-Freileitung Kochel-Karlsfeld, Ltg. Nr. B2, Mast Nr. 253-254 der E.ON Netz GmbH. Es wird eine Leitungsschutzzone mit einer Breite von 30 m beiderseits der Leitungsachse der Hochspannungsfreileitung festgesetzt.

Die Eigentümer sind verpflichtet die Wuchshöhe der Bäume zu begrenzen, um den DIN-VDE Abstand einzuhalten.

Die Baubeschränkungszone (Höhenbeschränkung für Bebauung, Bepflanzung usw.) der Leitung beträgt 17 m beiderseits der Leitungsachse. Der Bauraum der südlichen Kindertageseinrichtung wurde so ausgebildet, dass er nicht in die Baubeschränkungszone eingreift.

Die Bestands- und Betriebssicherheit der Hochspannungsfreileitung muss jederzeit gewährleistet sein. Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten müssen ungehindert durchgeführt werden können.

Innerhalb der Leitungsschutzzone, die 30 m beiderseits der Leitungsachse beträgt, dürfen nur Gehölze mit niedrigen Wuchseigenschaften gepflanzt werden.

Im Südosten des Planungsgebietes in Ergänzung der öffentlichen Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer verläuft eine Leitungsrechtszone zugunsten einer bestehenden Leitung.

Zur einfacheren Quartierserschließung verläuft im Nordwesten des Planungsgebietes eine Leitungsrechtszone im westlichen Anschluss an die U -1679; ebenso verlaufen Leitungsrechtszonen in östlicher Verlängerung der U -1679 und U -1681 hin zur öffentlichen Verkehrsfläche in der Grünfläche.

#### **4.11. Verkehrliche Erschließung, Verkehrskonzept**

##### **4.11.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Das gesamte Planungsgebiet liegt im Einzugsbereich (600 m) der S-Bahnstation Leienfelsstraße. Weiter bestehen Bushaltestellen an der Altostraße und an der Bergsonstraße als Verbindung zu den S-Bahnhaltestellen Aubing (S4) und Langwied (S3). Insgesamt besteht damit eine gute öffentliche Verkehrsanbindung.

##### **4.11.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV) / Öffentliche Verkehrsfläche für Wege und Quartiersplatz**

Als städtebauliches Rückgrat fungiert die direkte Verbindung zwischen Aubing-Ost-Straße und dem S-Bahn-Haltepunkt die Nord-Süd-Promenade (U -1680), an der auch der Quartiersplatz mit seinen Aufenthalts- und Versorgungsangeboten liegt.

Die Anbindung an das Straßennetz erfolgt über den Anschluss dieser Nord-Süd-gerichteten Hauptachse (U -1680) an die Aubing-Ost-Straße. Der zusätzliche motorisierte Individualverkehr wird sich zu ähnlichen Teilen weiter nach Westen zur Altostraße, nach Osten zur Hellensteinstraße bzw. nach Norden zur Bergsonstraße

orientieren. Darüber hinaus steht über die Aubing-Ost-Straße in Richtung Osten zur Hellensteinstraße eine weitere Verbindung zur Verfügung.  
Laut Verkehrsgutachten ist die Erschließung des Planungsgebietes selbst, sowie das Straßennetz zwischen Bergsonstraße und Bahntrasse ausreichend leistungsfähig.

Der Verkehr innerhalb des Planungsgebietes wird auf einer Ost-West (U -1679) und einer Nord-Süd (U -1680) gerichteten Straße gebündelt und Richtung Norden an die Aubing-Ost-Straße angeschlossen.

Die U -1680 ermöglicht ein Profil mit beidseitigem Gehweg, beidseitigem Baumgraben und einseitiger Parkbucht.

Die U -1679 führt nach Westen. Diese ermöglicht beidseitige Gehwege, einen einseitigen Baumgraben auf der südlichen Straßenseite um die Verschattung der nördlichen Gebäude zu minimieren und einseitige Parkbuchten.

Für den Bring- und Holverkehr der Kindertagesstätten sind die Verkehrsflächen ausreichend dimensioniert.

Von den zwei Hauptverkehrsachsen (U -1679 und U -1680) zweigen 3 Stichstraßen nach Süden ab, Sie werden als Verkehrsflächen besondere Zweckbestimmung (Verkehrsberuhigter Bereich) festgesetzt

Im, dem Bebauungsplan zugrunde liegenden, Wettbewerbsentwurf sind am Ende aller Stichstraßen die Straßenflächen als Platzbereiche mit Aufenthaltsfunktion vorgesehen.

Eine KFZ-Erschließung im Westen über den Joseph-Suder-Bogen ist nicht vorgesehen.

Städtebaulich wünschenswert wäre eine Anbindung des Planungsgebietes an den Joseph-Suder-Bogen als Fuß- und Radwegverbindung, der die Zugänglichkeit zum Planungsgebiet mit seinen Infrastruktureinrichtungen und seiner öffentlichen Grünfläche, sowie die Erreichbarkeit der S-Bahnstation gewährleistet.

Auch die Anordnung einer Feuerwehrtzufahrt wäre hier städtebaulich sinnvoll. Hierzu wäre jedoch die Querung eines 5 m breiten Streifens des Grundstückes Flurstück Nr. 1629 notwendig, das direkt an das Planungsgebiet angrenzt. Dieses befindet sich in Privateigentum. Wenn von Eigentümerseite Zustimmung besteht, kann der Weg ohne weitere planungsrechtliche Maßnahme ergänzt werden.

### **Quartiersplatz**

Die als Fußgängerbereich festgesetzte Fläche im Zentrum ist im Wettbewerbsentwurf, der der Planung zugrunde liegt, als Platz mit entsprechender Gestaltung und Aufenthaltsqualität dargestellt.

### **Barrierefreiheit**

Die ebene Topographie lässt für die Barrierefreiheit keine Probleme erwarten. Ggf. sind bei Wegeführung südlich der südlichen Gemeinbedarfsfläche die Niveaus der Straße U -1680 und des nord-südgerichteten Weges zur S-Bahn-Station (Unterführung) entsprechend anzupassen. In östlicher Verlängerung der U -1681 besteht zu dem eine alternative Wegeverbindung in Form einer Dienstbarkeit.

### Entwässerungskonzept Nord – Süd – Achse

Für die U -1680 wird folgender Querschnitt angenommen:

Gehweg	2,50 m
Grünfläche	3,00 m
Fahrbahn	5,50 m
Parkstreifen	2,00 m
Grünfläche	3,00 m
Gehweg	2,50 m
<b>Summe Verkehrsraum</b>	<b>18,50 m</b>

Gemäß dem Merkblatt der Arbeitsgruppe Versickerung der Landeshauptstadt München, gibt es bei einer Breite der Grünfläche von nur 3 m keine Möglichkeit der Muldenversickerung. Zum einen ist bei Pflanzungen von Bäumen erster Ordnung pro Baum ein Platzbedarf von 24 m<sup>2</sup> notwendig, zum anderen grenzen auf der Ostseite Längsparkbuchten direkt an die mögliche Versickerungsfläche an und auch am westlichen Fahrbahnrand kann ein Parken am Fahrbahnrand nicht ausgeschlossen werden. Dadurch ist auf beiden Seiten keine ausreichende Fläche zur oberirdischen Versickerung vorhanden.

Die Überprüfung der unterirdischen Versickerung im Bereich der U -1680 war erfolgreich, so dass vorgeschlagen wird das anfallende Regenwasser in Straßenabläufen zu sammeln, über Absetzschächte gemäß ATV-Merkblatt M153 zu reinigen und in Versickerungsschächte Typ B einzuleiten.

### Entwässerungskonzept Ost – West-Achse

Für die U -1679 wird folgender Querschnitt angenommen:

Gehweg	2,50 m
Parkstreifen	2,00 m
Fahrbahn	5,50 m
Grünfläche	3,00 m
Gehweg	2,50 m
<b>Summe Verkehrsraum</b>	<b>15,50 m</b>

Hier steht für den gesamten Verkehrsraum von 15,50 m nur ein 3 m breiter Grünstreifen zur Verfügung. Auch hier werden voraussichtlich Bäume erster Ordnung mit einem Platzbedarf von 24 m<sup>2</sup> pro Baum gepflanzt und ein Parken am nördlichen Fahrbahnrand kann auch hier nicht ausgeschlossen werden. Dadurch ist auch bei der U -1679 keine ausreichende Fläche zur oberirdischen Versickerung vorhanden. Die Überprüfung der unterirdischen Versickerung im Bereich der Sammelstraße Ost–West war ebenfalls erfolgreich, so dass auch hier vorgeschlagen werden kann, das anfallende Regenwasser in Straßenabläufen zu sammeln, über Absetzschächte gemäß ATV-Merkblatt M153 zu reinigen und in Versickerungsschächte Typ B einzuleiten.

### **Entwässerungskonzept Verkehrsberuhigte Bereiche**

Die Verkehrsberuhigten Bereiche erhalten eine Gesamtbreite von 10,50 Meter. Auch hier könnten keine ausreichenden Flächen zur oberirdischen Versickerung zur Verfügung gestellt werden. Deshalb erfolgt auch hier eine unterirdische Versickerung wie bei den beiden Sammelstraßen.

### **4.11.3. Ruhender Verkehr / Fahrradstellplätze**

Besucherstellplätze werden in den Hauptverkehrsachsen (U -1680, U -1679) angeboten.

Um eine Dominanz von offenen Stellplatzanlagen im Freiraum des Quartiers zu vermeiden und einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu erreichen, sind die gemäß Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen unterzubringen. Diese Tiefgaragen sind auf der gesamten Fläche der Baugebiete zulässig, soweit nachbarschaftliche Belange bei einer Bauweise direkt an der Grenze nicht beeinträchtigt sind und soweit die maximal zulässige Grundfläche der Baugebiete nicht überschritten wird.

Dies gilt auch für die Stellplätze der integrierten Kindertageseinrichtung.

Die gemäß Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze für die Gemeinbedarfseinrichtungen können ebenerdig innerhalb der Bauräume untergebracht werden.

Bei Errichtung von Doppel- und Reihenhäusern sind die erforderlichen Stellplätze ausnahmsweise auch außerhalb von Tiefgaragen zulässig und sind innerhalb des Gebäudes oder als offene Stellplätze innerhalb des Bauraumes zulässig.

Die Decken der Tiefgaragen sind um mindestens 0,6 m abzusenken und ebenso hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken, um die gewünschte Begrünung und die Standsicherheit der Gehölze zu gewährleisten.

Für die Wohnnutzung regelt bereits Art. 46 Abs. 2 BayBO die Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen. Aber auch für die Nichtwohnnutzung sind ausreichende Fahrradabstellplätze notwendig, um aus sicherheitsrechtlichen und gestalterischen Gründen geordnete und somit zufriedenstellende Abstellmöglichkeiten zu gewährleisten.

Aus gestalterischen und freiräumlichen Gründen sind Abstellräume für Fahrräder, Kinderwagen und Mobilitätshilfen in ausreichender Größe in die Baukörper oder Tiefgaragen zu integrieren. Für Besucher bzw. die einfache Erreichbarkeit täglich genutzter Fahrräder dürfen die Abstellmöglichkeiten im Bereich der Hauszugänge auch außerhalb des Bauraums realisiert werden. Eine Überdachung oder Einhausung wird aus gestalterischen Gründen ausgeschlossen.

### **Tiefgaragenzufahrten und -ausfahrten, Ein- und Ausfahrtsbereiche**

Um die Aufenthaltsqualität des Quartiersplatzes (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fußgänger) zu gewährleisten, werden hier Tiefgaragenzufahrten und -ausfahrten ausgeschlossen.



#### 4.11.4. Fuß- und Radwegenetz

Die Nord-Süd-gerichtete Wegeverbindung von der Aubing-Ost-Straße zur Aubinger Straße innerhalb der Öffentlichen Grünfläche im Osten des Planungsgebietes stellt gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Rad der Landeshauptstadt München 2006 eine Fahrradnebenroute dar. Gemäß RAST06 (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen) ist hier ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Breite von 5 Meter vorgesehen. Zwei zusätzliche Radfahrverbindungen von der Zwingenbergerstr. und von der Hauptverkehrsachse U -1680 in Richtung Rad- und Fußgängertunnel sind ebenfalls als kombinierter Geh- und Radweg mit einer Breite von 5 m als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Am S-Bahnhof Leienfelsstraße sind derzeit 77 Fahrradstellplätze vorhanden. Am südlichen Rand der öffentlichen Grünfläche sind zusätzliche Fahrradabstellplätze zulässig, um eine Erweiterung der bestehenden B+R Anlage südlich des Planungsgebietes zu ermöglichen.

#### 4.12. Brandschutzkonzept Wohngebäude

Das städtebauliche Konzept und die Festsetzungen im Bebauungsplan schaffen die Voraussetzungen, dass den Belangen des Brandschutzes bei der Realisierung der Bauvorhaben ausreichend Rechnung getragen werden kann.

Der viergeschossige Baukörper im Westen des WR 1 mit integrierter Kindertagesstätte kann auch von der westlichen Rückseite aus angefahren und angeleitet werden, wenn durchgesteckte Wohnungen vorgesehen werden. Dadurch können Einschränkungen für die Freifläche der Kindertagesstätte vermieden werden.

Die viergeschossigen Gebäude in den Teilbereichen im Reinen Wohngebiet WR 1 sind teilweise von den verkehrsberuhigten Bereichen aus anleitetbar. Weitere hier erforderliche Aufstell- und gegebenenfalls Bewegungsflächen für die Feuerwehr können auf den privaten Baufeldern nachgewiesen werden. Das Befahren der Dienstbarkeitsflächen durch die Feuerwehr wird ermöglicht, da diese Flächen ohnehin befestigt sind.

Die Fragen des Brandschutzes sind abschließend im Rahmen des Vollzugs anhand der konkreten Gebäudeplanung und Grundrissorganisation zu klären. Insgesamt ist Ziel, möglichst wenig Freiflächen für die Feuerwehrezufahrten in Anspruch zu nehmen, da dadurch die Nutzbarkeit eingeschränkt ist.

##### **Feuerwehrrnotzufahrt**

Eine Feuerwehrrnotzufahrt von der Aubing-Ost-Straße wird im nord-östlichen Bereich des Planungsgebietes festgesetzt. Über die in Ost-West-Richtung verlaufenden Dienstbarkeitsflächen, die die Wohnquartiere miteinander verbinden, kann das gesamte Planungsgebiet durch Rettungsfahrzeuge erreicht werden, sollte dies über die U -1680- und U -1679 nicht möglich sein.

##### **Feuerwehrezufahrten und Zugänge zum Bahngelände**

Südlich der Verlängerung der U -1680 ist eine Feuerwehrezufahrt über die öffentliche

Grünfläche bzw. Ausgleichsfläche zu einem Punkt der Lärmschutzwand zulässig, der sich in einer Entfernung von 300 m vom westlichen Ende der Lärmschutzwand im Planungsgebiet befindet, um über eine Tür in der Lärmschutzwand einen Zugang zum Bahngelände zu ermöglichen.

Am westlichen Rand des WR 1 wird eine Dienstbarkeit für diesen Zweck festgesetzt und eine Feuerwehrezufahrt in südlicher Verlängerung über die Ausgleichsfläche ermöglicht, so dass am Ende der Lärmschutzwand oder über eine Türe das Bahngelände erreicht werden kann.

Die Lage der Türen ist im Vollzug mit der Branddirektion abzustimmen.

Damit wird den Sicherheitsanforderungen für Bahnstrecken entsprochen.

#### **4.13. DB-Schulungszentrum**

Das DB-Schulungszentrum kann am östlichen Siedlungsrand unabhängig weiterbetrieben werden. Die Erschließung erfolgt über eine eigene Zufahrt von der Aubing-Ost-Straße.

In diesem Bereich ist nach Ablauf der vorliegenden Baugenehmigung mittelfristig ebenfalls eine Wohnnutzung vorgesehen, die angrenzende Siedlungsstruktur und die öffentliche Grünfläche werden auf dieser Fläche ergänzt.

Die Bedarfe der späteren Einwohner in diesem Bereich bezüglich Grünflächen und Infrastruktur werden bereits jetzt in der Planung berücksichtigt.

Die weitere Konzeptbeschreibung bezieht sich grundsätzlich, soweit nicht anders erwähnt, auf die endgültige Gesamtplanung mit Wohnnutzung in diesem Bereich.

#### **4.14. Infrastruktur**

##### **Einzelhandel**

Da die wohnortnahe Erreichbarkeit einer Grundversorgung für das Planungsgebiet gewährleistet ist und ein weiterer Ausbau des Handelsangebotes an diesem Standort, z.B. durch Ansiedlung eines großflächigen Vollsortimenters im Planungsgebiet zu einer Schwächung der oben genannten bestehenden zentralen Versorgungsbereiche führen würde, wird seitens der Landeshauptstadt München auf die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung neuer großflächiger Einzelhandelsstandorte verzichtet.

Stattdessen ist geplant, die Gebietskategorie Allgemeines Wohngebiet festzusetzen. Grundsätzlich sind nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO in allgemeinen Wohngebieten die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden zulässig.

Dadurch ist es möglich, wohnortnah im fußläufigen Einzugsbereich ein Quartiersangebot zu schaffen, das ergänzend zu den bestehenden Angeboten durch ein kleinteiliges Angebot quantitativ wie auch qualitativ die Nahversorgung der zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohner weiter verbessern kann. Die geplante Größenordnung beschränkt sich auf die Versorgung des neuen Quartiers selbst. Wesentliche Auswirkungen für die bestehende Versorgungsinfrastruktur in den zentralen Versorgungsbereichen in Altaubing sind daher nicht zu erwarten.

## **Soziale Infrastruktur**

### **Kindertageseinrichtungen**

Im Planungsgebiet sind insgesamt 6 Krippen-, 7 Kindergarten- und 3 Hortgruppen für den Bedarf der Neubebauung, aber auch der Umgebung vorgesehen:

Eine 6-gruppige Kindertageseinrichtung am nördlichen Ende der U -1680 mit einer Geschossfläche von ca. 1.500 m<sup>2</sup> und einer Grundstücksfläche von ca. 3.275 m<sup>2</sup>, die 3 Kindergarten- und 3 Hortgruppen aufnimmt.

Eine zweite 5-gruppige Kindertageseinrichtung am südlichen Ende der U -1680 mit einer Geschossfläche von ca. 1.100 m<sup>2</sup> und einer Grundstücksfläche von 2.150 m<sup>2</sup>, in der 2 Kindergarten- und 3 Krippengruppen untergebracht werden.

Eine dritte 5-gruppige Kindertageseinrichtung mit einer Geschossfläche von ca. 1.100 m<sup>2</sup> und einer Grundstücksfläche von ca. 1.000 m<sup>2</sup> (nur Freifläche), die 2 Kindergartengruppen sowie eine Kinderkrippe für 3 Gruppen aufnimmt, wird in das WR 1 integriert.

### **Schulversorgung**

Die Versorgung mit Grundschulplätzen an der zuständigen Sprengelgrundschule an der Gotzmannstraße ist noch durch zusätzliche Raumkapazitäten sicherzustellen.

#### **4.15. Altlasten**

Das Referat für Gesundheit und Umwelt geht trotz der nutzungsbedingt bereichsweisen hohen Schadstoffkonzentrationen und der flächig auftretenden Auffüllungen davon aus, dass die Verunreinigungen in Hinblick auf die zukünftige Nutzung technisch bewältigbar sind.

Als besonders sensible Nutzungsbereiche stellen sich die Kindertagesstätten, Quartiersplatz zum Teil mit Sandspielbereich, eine Park- und Freizeitfläche mit Liegewiese und Bolzplatz sowie die Reihenhausesflächen mit Hausgärten dar. Dies bedeutet, dass für nahezu 80% der Bebauungsplanfläche die strengen Grenzwerte für sensible Nutzungen heranzuziehen sind. Aufgrund dessen sind hier in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt etwaige Sanierungsmaßnahmen abzustimmen. Dies wird in einem den Bebauungsplan begleitenden städtebaulichen Vertrag geschehen, der dann entsprechende Verpflichtungen der aurelis erhalten wird. Es ist bei den geringfügigen Verunreinigungen davon auszugehen, dass in weiten Teilen des Bebauungsplangebietes im Zuge der Bautätigkeit eine Dekontamination stattfinden wird.

Eventuell notwendige detaillierte Auflagen zur Sanierung der Altlasten werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vom Referat für Gesundheit und Umwelt formuliert werden. Es wird davon ausgegangen, dass dies in finanziell vertretbarem Rahmen umgesetzt werden kann.

#### **4.16. Immissionsschutz**

Entlang der Bahn, an der südlichen Grenze des Planungsgebietes sind Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand mit -wall) zur Abschirmung des Schienenlärms geplant.

Der von der Bezirkssportanlage ausgehende Lärm wird bei der Planung berück-

sichtigt.

### **Verkehrslärm**

Die Verkehrslärmsituation im Planungsgebiet wird bestimmt durch die Einwirkungen der Bahnlinie München-Pasing-Buchloe im Süden. In untergeordnetem Maß tragen auch die Straßenverkehrsgeräusche der Aubing-Ost-Straße und der geplanten Erschließungsstraßen innerhalb des Gebietes zur Verkehrslärmbelastung bei.

Insbesondere nachts führen die Schienengeräusche zu Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005.

Zum Schutz vor den Schienenverkehrsgeräuschen wird südlich entlang der Bahnlinie und im nördlichen Anschluss an die als Rad- und Fußweg ausgewiesene öffentliche Verkehrsfläche im Südosten des Planungsgebietes eine aktive Schallschutzmaßnahme in Form einer Schallschutzwand mit einer Höhe von 3 m über Schienenoberkante (ca. 526,15 m ü. NN) festgesetzt. Die Lärmschutzwände sind nach den Standards der Landeshauptstadt München herzustellen und müssen den hier speziellen artenschutzrechtlichen Anforderungen genüge tragen (Aufständigung, transparente Elemente). Trotz der durch die Schallschutzwand erzielbaren Pegelminderung von bis zu 7 dB(A) im ebenerdigen Freiraum nördlich der Wand verbleiben besonders nachts noch Überschreitungen der Orientierungswerte. Zukünftig stellt sich die Verkehrslärmsituation unter Berücksichtigung der Schallschutzwand wie folgt dar:

### **Bebauung am Südrand des Planungsgebietes (WR 1)**

Auf der lärmzugewandten Südseite der parallel zur Bahnlinie verlaufenden Bebauung betragen dann die Beurteilungspegel noch zwischen 53/49 dB(A) Tag/Nacht im Erdgeschoss und 60/55 dB(A) Tag/Nacht im dritten Obergeschoss. Somit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Reine Wohngebiete tags um 10 und nachts um 15 dB(A) überschritten. Auf der lärmabgewandten Nordseite der Bebauung betragen die Beurteilungspegel noch 46/41 dB(A) Tag/Nacht, so dass die Orientierungswerte für Reine Wohngebiete tagsüber eingehalten, nachts jedoch um 1 dB(A) überschritten sind.

### **Bebauung an der Aubing-Ost-Straße (WA 2, Kindertageseinrichtung und WR 3)**

Entlang der Aubing-Ost-Straße reichen die Verkehrslärmeinwirkungen weniger weit in die Tiefe des Planungsgebietes, dennoch betragen die Beurteilungspegel an der geplanten Bebauung aufgrund des geringeren Abstands der nördlichen Hausreihe im Planungsgebiet zur Straße bis zu 58/49 dB(A) Tag/Nacht. Somit werden die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete bis zu 3 bzw. 4 dB(A) Tag/Nacht, diejenigen für Reine Wohngebiete um bis zu 8/9 dB(A) Tag/Nacht überschritten.

An den straßenabgewandten Hausseiten betragen die Beurteilungspegel noch bis zu 50/43 dB(A) tags/nachts. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete werden somit an den Südseiten der Gebäude eingehalten, diejenigen für Reine Wohngebiete um bis zu 3 dB(A) nachts überschritten.

### **Inneres des Planungsgebietes**

Durch die zur Bahnlinie geschlossene Bauform können im Inneren des Planungs-

gebietes vergleichsweise ruhige Bereiche geschaffen werden. Die Beurteilungspegel betragen abseits der Erschließungsstraße tagsüber etwa 50 dB(A) und nachts 45 dB(A). Entlang der Haupteerschließungsstraßen erhöhen sich die Beurteilungspegel auf 55/47 dB(A) tags/nachts und an der Zufahrt zum Planungsgebiet bis zu 57/49 dB(A) tags/nachts. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete wird somit um nicht mehr als 2 dB(A) tags und 4 dB(A) nachts überschritten; derjenige für Reine Wohngebiete um höchstens 7/9 dB(A) tags/nachts. Die Überschreitungen treten vorwiegend an Gebäuden, die direkt an einer Erschließungsstraße oder gegenüber einer Lücke in der zur Bahnlinie abschirmenden Bebauung liegen, auf.

### **Ebenerdiger Freiraum**

Im ebenerdigen Freiraum südlich der riegelartigen Bebauung betragen die Beurteilungspegel tagsüber noch 54 dB(A). Die Orientierungswerte für Parkanlagen (55 dB(A) tags) werden eingehalten.

Im Inneren des Planungsgebietes ist eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Freibereichen gegeben. Der Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A) wird im ebenerdigen Freiraum eingehalten. Lediglich in den unmittelbar an der Aubing-Ost-Straße gelegenen Freibereichen wird der Orientierungswert für Parkanlagen überschritten. Die zur Erholung dienenden Gärten werden jedoch bevorzugt auf der Südseite der Gebäude angeordnet, hier kann der Orientierungswert eingehalten werden. Im Bereich des geplanten Kindergartens an der Aubing-Ost-Straße betragen die Beurteilungspegel auf der Freifläche je nach Abstand von der Erschließungsstraße von 55 bis 49 dB(A), der Orientierungswert für Parkanlagen wird bei der vorgesehenen Baukörperanordnung eingehalten.

Bei der Kindergarteneinrichtung im Südosten des Planungsgebietes betragen die Beurteilungspegel im ebenerdigen Freiraum bis zu 56 dB(A) tagsüber, bei denjenigen im Südwesten des Planungsgebietes bis zu 52 dB(A) tagsüber.

Zur Reduzierung der Lärmbelastung des Freiraums der Kindergarteneinrichtung im Südosten und zum Schutz der öffentlichen Grünfläche vor Lärmeinwirkung, ist im nördlichen Anschluss an die als Rad- und Fußweg ausgewiesene öffentliche Verkehrsfläche im Südosten des Planungsgebietes gemäß Plandarstellung eine Lärmschutzwand festgesetzt. Diese reduziert die Lärmeinwirkung auf den Freiraum.

Die verbleibenden Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 können durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht vollständig vermieden werden. Daher sind zum Schutz der Aufenthaltsräume zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden notwendig.

Die Baukörperanordnung im Süden des Planungsgebietes reagiert bereits auf die Lärmeinwirkungen der Bahnlinie aus dem Süden. Eine zusätzliche geeignete Grundrissorientierung ist lediglich für die südliche Randbebauung wirkungsvoll, würde jedoch eine von der Belichtung ungünstige Orientierung von Aufenthaltsräumen auf die Nordseite zur Folge haben.

Im Inneren des Planungsgebietes können Grundrissorientierungen kaum auf die Lärmimmissionen reagieren, da keine bevorzugt leise Himmelsrichtung vorliegt.

Ohnehin liegen die Beurteilungspegel im Inneren des Planungsgebietes noch in einem Bereich, in dem von gesunden Wohnverhältnissen auszugehen ist, da die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Wohngebiete, die als Anhalt für das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse angesehen werden können, eingehalten werden.

Daher können im Vollzug passive Schutzmaßnahmen derart getroffen werden, dass das Schalldämm-Maß der Außenbauteile für einen ausreichenden Schutz des Gebäudesinneren sorgt. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen sind nach der Tabelle 8 der DIN 4109, November 1989 zu bemessen.

In Abhängigkeit der ermittelten Beurteilungspegel von den unterschiedlichen Fassaden werden die betroffenen Lärmpegelbereiche (LPB) nach DIN 4109 bestimmt. Hiernach ergeben sich die Anforderungen an die jeweiligen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile gemäß Tabelle 8 der DIN 4109. Für die Festlegung der erforderlichen Luftschalldämmung der Außenbauteile infolge der Beaufschlagung mit Verkehrslärm sind an der Südseite des Planungsgebietes und an der Aubing-Ost-Straße der Lärmpegelbereich III maßgeblich. Im übrigen Gebiet ist der Lärmpegelbereich II zugrunde zu legen. Die Anforderungen an die Schalldämmung in den Lärmpegelbereichen II werden von allen Bauteilen, die schon aus Wärmeschutzgründen erforderlich sind, eingehalten.

Da die Realisierung der Baukörper in zeitlichen Abständen erfolgen kann, soll bei der Dimensionierung des Schalldämm-Maßes der Außenbauteile die Lärmsituation ohne die abschirmende Wirkung der Bebauung des Planungsgebietes zugrunde gelegt werden. Selbst im Falle der freien Schallausbreitung innerhalb des Planungsgebietes wird jedoch der maßgebliche Lärmpegelbereich III nach Tabelle 8 der DIN 4109 nicht überschritten.

Zum Ausbau der Strecke München-Pasing-Buchenau (-Lindau) liegen Vorplanungen der DB AG auch auf Höhe des Geltungsbereichs vor. Selbst unter Zugrundelegung der Vorplanung ergeben sich jedoch keine Ansprüche an die Schalldämmung der Außenbauteile, die über den Lärmpegelbereich III der DIN 4109 hinausgehen.

Bei Beurteilungspegeln von über 59/49 dB(A) tags/nachts vor Aufenthaltsräumen, die über Fenster in Spaltlüftungsstellung belüftet werden, sind Störungen insbesondere der Nachtruhe nicht auszuschließen. Für Aufenthaltsräume an den Hausseiten mit Beurteilungspegeln größer als 59/49 dB(A) tags/nachts, die nicht über ein Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden können, wird daher zusätzlich der Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen festgesetzt.

Auf die Öffenbarkeit der Fenster für Rettungszwecke muss im Vollzug geachtet werden.

### **Realisierung in Abschnitten**

Das Bebauungskonzept des Planungsgebietes zielt auf die lärmabschirmende Wirkung einer riegelartigen Randbebauung im Süden entlang der Bahnlinie ab. Bei der Errichtung der Bebauung muss jedoch damit gerechnet werden, dass zumindest zeitweise Teile der Flächen unbebaut bleiben, während andere Baukörper bereits bezogen sind. Im südlichen WR 1 ist eine zeitlich versetzte Realisierung in Baufel-

dern, die um die Erschließungshöfe organisiert sind, dabei am wahrscheinlichsten. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass zunächst nur die viergeschossige südliche Randbebauung bis zu dem Zeitpunkt nicht errichtet wird. In diesem Fall können die Verkehrslärmeinwirkungen von der Bahnlinie weiter in das Planungsgebiet eindringen als im endgültig geplanten Zustand. An Baukörpern, die dann ohne Abschirmung durch Baukörper von Süden her dem Bahnlärm ausgesetzt sind, werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Reine Wohngebiete tagsüber und nachts an der lärmzugewandten Hausseite überschritten. Dabei werden zumindest tagsüber die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete eingehalten, während sie nachts noch um maximal 2 dB(A) überschritten werden. Die Orientierungswerte für Mischgebiete, in denen Wohnnutzungen ebenfalls zulässig sind, werden jedoch sicher eingehalten.

Da nur mit einer geringfügigen Überschreitung der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete bis zur Umsetzung der Gesamtmaßnahme zu rechnen ist, ist dieser temporäre Zustand somit vertretbar und bedarf keiner weiteren Regelung.

#### **Auswirkungen auf umgebende Bebauung**

Der gesamte Verkehr aus dem Planungsgebiet wird gebündelt an die Aubing-Ost-Straße angebunden. Über die Aubing-Ost-Straße besteht eine direkte Anbindung an die Limesstraße-Altostraße im Westen und über die Mariabrunner Straße und Kronwinkler Straße an die Bergsonstraße im Norden. Diese stellen wiederum eine Verknüpfung zum übergeordneten Hauptstraßennetz her: im Süden an die Hauptverkehrsachse Bodenseestraße und im Norden an die Lochhausener Straße, die Richtung Osten zur A99 führt.

Der zusätzliche motorisierte Individualverkehr aus dem Planungsgebiet wird sich zu ähnlichen Teilen weiter nach Westen zur Altostraße, nach Osten zur Hellensteinstraße bzw. nach Norden zur Bergsonstraße orientieren.

Berechnungen der zukünftigen Lärmbelastungen in den umliegenden Straßen ergeben, dass sich durch das Planungsvorhaben Veränderungen im Bereich von 0 bis +2 dB(A) ergeben. Entlang der Aubing-Ost-Straße ergeben sich die größten Veränderungen in dem Bereich zwischen der Mariabrunner Straße und der Kronwinkler Straße. Hier erhöht sich der Verkehrslärmpegel um aufgerundet 2 dB(A). Östlich der Zufahrt zum Planungsgebiet sind nur geringfügige Erhöhungen <2 dB(A) zu erwarten. Die größte Abhängigkeit der Beurteilungspegel ergibt sich in der Mariabrunner Straße. Die Pegelerhöhungen betragen jedoch < 3 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete tags sowie nachts werden eingehalten, so dass keine gesundheitlichen Schäden zu befürchten sind.

Durch die vorgeschlagene Schallschutzwand nördlich der Bahnlinie könnte es prinzipiell zu Reflexionen kommen, die sich pegelerhöhend auf die Bereiche südlich der Bahnlinie bzw. - aufgrund des Verschwenkens der Wand im Südwesten – auf die bestehende Bebauung am Berberichweg auswirken können. Um diese mögliche Erhöhung zu vermeiden wird eine schienenseitig hochabsorbierende Schallschutzwand (Absorptionsverlust 8 dB) festgesetzt. Dadurch ergibt sich an der umgebenden Bebauung rechnerisch keine Erhöhung der Beurteilungspegel durch die vorgeschlagene Schallschutzwand.

### **Beurteilung des Neubaus von Erschließungsstraßen nach der 16. BImSchV**

Zur Erschließung der Gebiete des Bebauungsplans sind mehrere Straßen neu zu bauen. Die Erschließung des Gebietes erfolgt über eine Zufahrt von der Aubing-Ost-Straße. Innerhalb des Gebietes verteilen sich die Erschließungsstraßen an einer zentralen platzartigen Fläche in drei Richtungen. Die verursachten Geräuschimmissionen der neu zu errichtenden Straßen werden als Straßenneubau nach der Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV, beurteilt.

Außerhalb und innerhalb des Planungsgebietes wird der Immissionsgrenzwert von 59/49 dB(A) Tag/Nacht für Allgemeine und Reine Wohngebiete für die bereits heute bestehende Nachbarschaft und die zukünftige Bebauung an keinem Punkt überschritten. Es werden somit infolge des Straßenneubaus keine (zusätzlichen) Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

### **Gewerbe- und Anlagenlärm**

Innerhalb des Planungsgebietes ist mit einer bis ins Jahr 2021 temporär zu erwartenden Nutzung des DB Schulungszentrums im Osten des Plangebietes zu rechnen. Das DB-Schulungszentrum verursacht nur durch die Nutzung der zugehörigen Stellplätze Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft. Der Beurteilungspegel beträgt in der zukünftig umgebenden Nachbarschaft höchstens 50 dB(A). Der maßgebliche Immissionsrichtwert der TA Lärm für Reine Wohngebiete von 50 dB(A) tagsüber wird somit eingehalten. Ein Lärmkonflikt mit dem Betrieb des Schulungszentrums (Betriebsbeschränkung durch heranrückende Wohnbebauung bzw. erhebliche Belästigung der schutzbedürftigen Wohnnutzungen) ist somit nicht zu erwarten.

### **Tiefgaragenabfahrten**

Grundsätzlich sind Stellplätze für Pkw und damit auch Tiefgaragen in Wohngebieten, deren Zahl den durch die Wohnnutzung verursachten Bedarf nicht übersteigt, generell als sozialadäquat zulässig. Dennoch sollten Störungen durch Geräusche auf das dem Stand der (Lärmschutz-) Technik entsprechende Mindestmaß beschränkt bleiben. Im Falle von Tiefgaragenabfahrten ist bzgl. des Stands der Technik insbesondere die Einhausung von Tiefgaragenrampen und eine schallabsorbierende Auskleidung der Innenwände der Einhausungen zu beachten.

### **Sportanlagenlärm**

In der Planung wurde auch die nördlich der Aubing-Ost-Straße gelegene Bezirkssportanlage mit zwei Rasenfeldern, einem Sandplatz, einem Stockschießenfeld und einem Kleinfeld berücksichtigt.

Bei der Beurteilung etwaiger Lärmbeeinträchtigungen durch die Bezirkssportanlage im Verhältnis zur vorgesehenen zukünftigen Wohnbebauung wurde der derzeitige Betriebsumfang der Anlage zu Grunde gelegt. Danach gehen gewisse Lärmbeeinträchtigungen der bestehenden und geplanten Bebauung vom Trainingsbetrieb und von den Punktspielen des SV Aubing aus. Der Trainingsbetrieb findet zumindest teilweise während der Ruhezeiten an Werktagen statt. Der Spielbetrieb liegt zumeist in der Ruhezeit sonntags von 13.00-15.00 Uhr. Nach Auskunft des SV Aubing beträgt die Zuschauerbeteiligung bei Fußball-Punktspielen maximal 250 Zuschauer. Zum Teil, je nach Witterungsbedingung und Gegner, liegt sie jedoch auch bei weniger als der



Hälfte.

Für die Beurteilung des Lärms wird gemäß der DIN 18005 im Einwirkungsbereich von Sportanlagen die Sportanlagenschutzverordnung (18. BImSchV) zur Orientierung herangezogen.

Aus den durchgeführten Lärmmessungen ergibt sich folgender Befund:

- An der bestehenden Bebauung zwischen Aubing-Ost-Straße und dem Plangebiet betragen die berechneten Beurteilungspegel bis zu 61 dB(A) innerhalb der Ruhezeit sonntags während der Punktspiele. Demnach wird der maßgebliche Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete innerhalb der Ruhezeit (50 dB(A)) um 11 dB überschritten.

- An der nächstgelegenen geplanten Bebauung (WR) ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 56 dB(A) tagsüber; der Immissionsrichtwert für reine Wohngebiete innerhalb der Ruhezeit (45 dB(A)) würde somit um 11 dB überschritten. Im Rahmen von Messungen während eines Punktspiels mit ca. 120 Zuschauern wurden geringere Beurteilungspegel ermittelt. Diese liegen etwa 5 dB unterhalb der prognostizierten Werte. Außerhalb der Ruhezeiten wird ausgehend von diesen Messwerten der Immissionsrichtwert von 50 dB(A) eingehalten bzw. um 4 dB unterschritten.

- Während des Trainingsbetriebes werktags innerhalb der Ruhezeit zwischen 20.00 und 22.00 Uhr betragen die Beurteilungspegel an der bestehenden Bebauung zwischen Aubing-Ost-Straße und Plangebiet bis zu 53 dB(A). Der maßgebliche Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete wird also innerhalb der Ruhezeit um 3 dB(A) überschritten.

- An der nächstgelegenen geplanten Wohnbebauung (WR) betragen die Beurteilungspegel bis zu 47 dB(A) tagsüber; so dass eine Immissionsrichtwert-überschreitung von 2 dB(A) vorliegen würde. Außerhalb der Ruhezeiten wird der Immissionsrichtwert eingehalten.

Die 18. BImSchV stellt zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb (immissionsschutzrechtlich) nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen i.S. des § 22 BImSchV, zu denen auch Sportanlagen gehören. Allerdings hat die Verordnung für die Bauleitplanung nur mittelbar rechtliche Bedeutung. Sie richtet sich unmittelbar an den Betreiber von Sportanlagen, nicht aber an den Träger der Bauleitplanung. Die Vorgaben der 18. BImSchV sind mithin nicht schematisch und ohne jede Modifikation auf jeden Einzelfall anzuwenden, vielmehr sind sie Orientierungshilfen, die geeignet sind, Anhaltspunkte dafür zu bieten, wann Geräuschbeeinträchtigungen aus der Sicht des Bauplanungsrechts als zumutbar einzustufen sind (vgl. *BVerwG*, Beschluss vom 1.11.1999 - 4 BN 25.99; *HessVGH*, Urteil vom 6.11.2000 - 9 N 2265/99, *VGH Ba-Wü*, Urt vom 13.02.2004 - 3 S 2548/02, *OVG Rhld - Pfalz*, Urteil vom 22.12.2010 - 8C 10600/10). Deshalb darf auch von ihnen abgewichen werden. Entscheidend ist, ob die Abweichung im Einzelfall noch mit dem Abwägungsgebot vereinbar ist. Auch der zulässige Grad der Abweichung richtet sich nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles.

Vorliegend ist davon auszugehen, dass die geplante Wohnbebauung auch unter Berücksichtigung des Gebots der planerischen Konfliktbewältigung unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls keiner aktiven und passiver Schallschutzmaßnahmen bedarf. Auch erscheinen die Immissionsrichtwertüberschreitungen innerhalb der Ruhezeiten in der vorliegenden Situation für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner des geplanten reinen Wohngebietes aufgrund folgender Erwägungen zumutbar:

- Zwar könnte das geplante Wohngebiet durch einen Schallschutzriegel mit entsprechender Grundrissorientierung abgeschirmt werden. Dies hätte aber zur Folge, dass die bestehende Bebauung an der Aubing-Ost-Straße durch die Schallreflexionen deutlich stärker beeinträchtigt würde als bislang. Eine solche Planung wäre aber auch gegenüber der bestehenden Bebauung rücksichtslos.

- Bei der sich aus den Festsetzungen ergebenden zwingenden Nord-Süd-Ausrichtung der Gebäudekörper sind auch passive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzfenster weder zielführend, noch erforderlich. Die Grundrisse können so angeordnet werden, dass keine Aufenthaltsräume betroffen sind. Hinzu kommt, dass die Innenpegel bereits bei der Verwendung gebräuchlicher Fenster (Doppelverglasung) nach Aussage des Schallschutzgutachtens eingehalten werden können, so dass höhere Schallschutzklassen keinen Nutzen bringen.

- Die Lärmbelastungen sind auch deshalb akzeptabel, weil die störenden Ereignisse – anders als beispielsweise dauerhafter Gewerbelärm – zeitlich relativ beschränkt auftreten. Insbesondere die verhältnismäßig hohen punktuellen Überschreitungen der Lärmrichtwerte während der Ruhezeiten an Sonntagen (Fußball-Punktspiele) sind beschränkt auf die laufende Saison und hier auf die Heimspiele. Nicht bei allen Punktspielen werden die errechneten Beurteilungspegel erreicht werden, da die vom SV Aubing angegebenen Zuschauerzahlen nur selten auftreten. Geringere Zuschauerzahlen ergeben sich vor allem bei weniger attraktiven Spielen oder bei schlechter Witterung. Zu würdigen ist auch, dass die Dauer der Punktspiele auf wenige Stunden beschränkt ist, so dass den Bewohnerinnen und Bewohnern auch an Sonntagen mit Spielbetrieb ausreichend Ruhezeit verbleibt.

Vor allem ist wesentlich, dass außerhalb der Ruhezeiten bei dem aktuellen Spielbetrieb aufgrund der Messergebnisse der Immissionsrichtwert für reine Wohngebiete eingehalten bzw. sogar unterschritten wird.

- Die Richtwertüberschreitungen für Reine Wohngebiete während des Trainingsbetriebs (werktags innerhalb der Ruhezeiten) sind gering. Die Bewohner haben die Möglichkeit, sofern sie sich durch den Spiel- oder Trainingsbetrieb gestört fühlen, durch Schließen der Fenster für diesen begrenzten Zeitraum effektiv gegen den Lärm zu schützen.

- Derzeit sind die bereits bestehenden Wohngebäude, die näher an der Sportanlage liegen, stärkeren Emissionen ausgesetzt. Die Beurteilungspegel liegen hier um ca. 5 dB(A) über denen für die geplante Bebauung. Es besteht daher bereits eine Situation, in der die Pflicht zur wechselseitigen Rücksichtnahme zwischen Bewohnern und Betreiber der Bezirkssportanlage besteht. Da die Lärmbelastung (auch bei

Berücksichtigung des empfindlicheren Gebietscharakters eines reinen Wohngebiets) bei der geplanten Bebauung weniger kritisch ist, wird der Betreiber der Bezirkssportanlage durch die hinzutretende Bebauung aufgrund des bereits bestehenden Konflikts nicht zu größerer Rücksichtnahme gezwungen. Insofern findet bauplanungsrechtlich gesehen keine Konfliktverschärfung statt.

- Die Nähe der Sportanlage bietet schließlich umgekehrt auch den Vorteil für die Bewohnerinnen und Bewohner des geplanten Gebiets, dass sie ein attraktives Freizeitangebot in unmittelbarer Nähe wahrnehmen können. In diesem Sinne fördert die vorhandene Sportanlage auch die „Attraktivität des geplanten Gebiets.“

Im Ergebnis ist damit festzustellen, dass die künftige Wohnbebauung aller Voraussicht nach zu keinen Einschränkungen des Betriebs der Sportanlage führt. Spiegelbildlich hierzu macht der Betrieb der Anlage keine Maßnahmen des aktiven bzw. passiven Lärmschutzes erforderlich.

#### **Einwirkungen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall**

Um störenden Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes entgegen zu wirken, wurden auf der Basis von Messungen die zukünftigen Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall abgeschätzt und nach den einschlägigen Richtlinien und Normen beurteilt. Demnach wären Gebäude ab einem Abstand von mindestens 42 m zur nächstgelegenen Gleisachse keinen erheblichen Einwirkungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall des oberirdischen Schienenverkehrs mehr ausgesetzt. Bei den geplanten Abständen der Gebäude zur nächstgelegenen Gleisachse von mindestens 45 m ist - eine günstige Gebäudeauslegung vorausgesetzt - die Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte ohne zusätzlichen technischen Aufwand möglich.

#### **Einwirkung durch elektrische und magnetische Felder**

Der Geltungsbereich ist den Einwirkungen durch elektrische und magnetische Felder der Bahnlinie München-Pasing-Buchloe und der 110 kV Freileitung im Südosten ausgesetzt. Messungen der Feldstärken haben ergeben, dass die von der Bahnlinie und der Freileitung ausgehenden niederfrequenten elektrischen und magnetischen Felder Feldstärken erzeugen, die an der geplanten Bebauung keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes verursachen. Ebenso wird der Vorsorgewert für Einwirkungen magnetischer Felder von 0,4  $\mu\text{T}$  an der geplanten Bebauung eingehalten.

An der ersten Bebauungsreihe kann es durch kurzzeitige Spitzen der magnetischen Flussdichten gerade noch zu Störungen von besonders empfindlichen elektrischen Geräten kommen, die aber üblicherweise bei Wohnnutzung wie hier geplant nicht genutzt werden.

#### **4.17. Einfriedungen, Sichtschutzwände**

Es sind nur offene, sockellose Einfriedungen (Bodenfreiheit mind. 10 cm) bis zu einer maximalen Höhe von 1,50 m zulässig. Für Wohnungsgärten sind Einfriedungen einheitlich aus Zäunen, die mit einer bis zu 1,5 m hohen Laubholzhecke hinterpflanzt

sind oder aus geschnittenen Laubholzhecken herzustellen. Vor Erdgeschosswohnungen sind zwischen den Wohnungsgärten einheitlich gestaltete Sichtschutzwände erlaubt.

#### **4.18. Denkmalschutz**

Das Planungsgebiet wurde vom Landesamt für Denkmalpflege begutachtet. Dabei wurde festgestellt, dass keine denkmalwürdigen Bau- und Kunstdenkmäler vorhanden sind.

#### **4.19. Grünordnungskonzept**

Innerhalb des Planungsgebietes soll ein attraktives Freiraumsystem mit funktionsfähiger Zonierung von ausreichend großen, privaten, halböffentlichen und öffentlichen Räumen geschaffen werden (Kleinkinderspielplatz, Nachbarschaftsplätze, Quartiersplatz, Park).

Mit geeigneter Baukörperstellung und intensiver Durchgrünung wird eine gute Durchlüftung und Durchlässigkeit des künftigen Baugebietes angestrebt.

Vorhandener Gehölzbestand, der nicht in Bereichen mit Bodenverunreinigungen steht, soll wenn möglich erhalten und in die städtebauliche Konzeption integriert werden.

Im Rahmen der städtebaulichen Planung soll der Eingriff in Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten bzw. soweit als möglich durch gebietsinterne Ausgleichsflächen und Aufwertungsmaßnahmen kompensiert werden. So wird insbesondere der Flächenverbrauch durch geeignete Bau- und Erschließungsstrukturen minimiert. Flache Dächer sollen extensiv begrünt werden. Gering belastetes Oberflächenwasser soll in Teilbereichen der dezentralen, oberflächigen Versickerung zugeführt werden.

Um den Bestand der im Planungsgebiet vorkommenden Blauflügeligen Ödlandschrecke langfristig zu erhalten, ist im Rahmen der Gebietsentwicklung eine hierfür geeignete Fläche als Lebensraum für die Tiere vorzusehen. Diese Biotopentwicklungsfläche wird im südlichen Bereich des Planungsgebietes, angrenzend an die Bahntrasse, situiert und kann auch die Zauneidechse aufnehmen, die in einigen Exemplaren vorgefunden wurde. Diese Fläche ist nicht für eine Erholungsnutzung der Anwohner vorgesehen.

Aus Sicht des Naturschutzes wird dafür die Sicherung einer mindestens 8.000 m<sup>2</sup> großen, von Bebauung freizuhaltenen, zusammenhängenden Fläche gefordert, die eine im Tagesverlauf durchgehend besonnte Zone mit einer Mindestbreite von 20 m aufweist.

Von der insgesamt ca. 8.500 m<sup>2</sup> großen Fläche mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen können dafür auf Grund der Verschattung durch die Lärmschutzwand ca. 6.500 m<sup>2</sup> gerechnet werden. Dies ergibt sich aus der Abwägung mit anderen städtebaulichen Belangen. Wegen der Unterschreitung der naturschutzfachlich erforderlichen Flächengröße ist deshalb ein zusätzlicher Ausgleich nötig.

Eine Aufständigung der Lärmschutzwand auf ganzer Länge ermöglicht den faunistischen Austausch entlang der Bahntrasse zu benachbarten Biotopstrukturen. Die Biotopentwicklungsfläche soll an ihrem Nordrand mit einer frei wachsenden Hecke und einer bis 1,20 m hohen, offenen Einfriedung abschließen.

Ein mindestens 1 m breiter, gemeinschaftlich nutzbarer Weg auf den privaten Freiflächen soll die Bewohnergärten von der direkt anschließenden Biotopentwicklungsfläche trennen. Dies soll den Abtransport von Gartenabfällen ermöglichen und somit ein Vermüllen der Ausgleichsfläche verhindern.

Der Grünkorridor im Osten des Planungsgebietes dient als siedlungsräumliches Gliederungselement und zur Freiraumversorgung für die geplante Neubebauung. Er wird als Teil einer übergeordneten, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünbeziehung, wie im Flächennutzungsplan bereits dargestellt, zur öffentlichen Grünfläche mit Spielbereichen für alle Altersgruppen ausgebaut. In diesem Zusammenhang sind die Orientierungswerte hinsichtlich der Spielflächenversorgung von 2,25 m<sup>2</sup> pro Einwohner zu berücksichtigen.

Die Lärmschutzeinrichtung erstreckt sich von der Biotopentwicklungsfläche bis zur öffentlichen Grünfläche und minimiert auch hier den Bahnlärm. Die südlichen Bereiche der öffentlichen Grünfläche in Nähe der Bahntrasse, die noch am ehesten der Lärmeinwirkung durch den Bahnverkehr unterliegen, sind mit einer mageren, niedrigwüchsigen Rasenvegetation herzustellen und nur extensiv zu pflegen. Damit kann für den Grünspecht wieder ein Nahrungshabitat geschaffen werden. In der öffentlichen Grünfläche sind am südlichen Rand Fahrradabstellplätze für die Bahnnutzung zulässig.

## **5. Auswirkungen der Planung**

### **5.1. Städtebauliche Ordnung, Nutzung**

Der vorhandene gestaltprägende Gebäudebestand aus der Zeit der bahnbetrieblichen Nutzung bietet einen guten Ausgangspunkt für das Entstehen einer eigenen Identität des neuen Wohngebietes. Auf diese Weise wird ein eigenständiges Wohnquartier entstehen, das durch seine Durchlässigkeit, insbesondere den internen Weg zur S-Bahn und die geplanten Infrastruktureinrichtungen, und das umgebende Stadtgefüge ergänzt.

Durch die Realisierung verschiedener Kindertageseinrichtungen wird der Bedarf an sozialer Infrastruktur innerhalb des Planungsgebietes sowie des ungedeckten Bedarfes aus den umliegenden Wohngebieten gedeckt.

Geprägt wird das künftige Quartier durch seine geschlossene Bebauung entlang der Bahn sowie den ansonsten in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten maximal vier Stockwerk hohen, kleineren Siedlungseinheiten. Die U -1680, die von der Aubing-Ost-Straße in das Gebiet führt, wird von der U -1679 nach Westen mit beiderseitigen Stichstraßen ergänzt. Ein zentraler Quartiersplatz stellt das städtebauliche Zentrum des neuen Wohngebietes dar.

### **5.2. Nachhaltigkeit und Nahmobilität**

Das Konzept berücksichtigt die Anforderungen der Nachhaltigkeit. Es wird in fußläufiger Entfernung zu einer S-Bahn -Station neuer Wohnraum geschaffen. Es wird eine stabile städtebauliche Struktur geschaffen, die auch langfristig bei Umnutzungen und bei künftigen Anpassungen der Bebauung an neue Bedarfe seine Qualität behält.

Die Straßenräume sind klar geordnet und bieten eine gute Orientierung sowohl zur

Quartiersmitte und zur S-Bahn, aber auch durch platzartige Aufweitungen, urbane Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit zur Kommunikation im öffentlichen Raum. Die Siedlung bietet durch ihre besondere Ausprägung die Möglichkeit zur Identifikation.

Innerhalb der Siedlung wird der Verkehr so geleitet, dass er in den rückwärtigen Bereichen abnimmt und Durchgangsverkehr vermieden wird.

Durch die klare Orientierung werden die Kriterien des Gender-Mainstreaming erfüllt, Angsträume werden durch die Einsehbarkeit der Straßenräume vermieden.

Die Verbindungen zwischen Quartiersplatz, an dem Einzelhandel möglich ist, der S-Bahn, und den Kindertagesstätten im Norden und Süden, die zusätzliche Ergänzung durch einen Fußgängerweg, der im Süden die einzelnen Quartiere quert, führen zu kurzen Wegen, die die Bedarfe von Familien und auch von älteren Menschen berücksichtigen.

Die Siedlungsstruktur bietet die Möglichkeit, bei der Energieversorgung, bei der Nutzung der Solarenergie und bei der konkreten Ausformung der Gebäude, die aktuellen Erfordernisse der Energieeinsparung und -effizienz zu berücksichtigen.

Durch diese Innenentwicklung und die Umstrukturierung ehemals gewerblich genutzter Flächen wird das Potential innerstädtischer Flächen genutzt und dem Siedlungsdruck auf den Landschaftsraum entgegnet.

### **5.3. Verkehr**

Aus der geplanten Wohnnutzung auf dem Planungsgebiet resultiert ein Verkehrsaufkommen von ca. 2.150 Kfz/Tag, das gebündelt an die Aubing-Ost-Straße angebunden wird. Durch die Umsetzung sind im Wesentlichen die Aubing-Ost-Straße, die Mariabrunner Straße und die Kronwinkler Straße verkehrlich betroffen. Die bisherige gewerbliche Nutzung im Planungsgebiet mit ihren Folgen bezüglich Emissionen und gewerblichem Schwerlastverkehr entfällt.

Der zusätzliche Verkehr kann aufgenommen und verträglich abgewickelt werden; mögliche verkehrsregelnde Maßnahmen sind offen zu halten und bei Bedarf einzurichten.

Laut Verkehrsgutachten ist die Erschließung des Planungsgebietes selbst sowie das Straßennetz zwischen Bergsonstraße und der Bahntrasse ausreichend leistungsfähig. Dabei wurden ganz konkret die Knotenpunkte Bergsonstraße/Kronwinkler Straße und Limesstraße/Altostraße/Aubing Ost Straße in einem Verkehrsgutachten (Stand Mai 2011) untersucht und deren ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen. Bauliche Ertüchtigungen sind derzeit nicht erforderlich.

### **5.4. Grünordnung**

Im Gebiet wird ein attraktives Freiraumsystem aus privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freiflächen geschaffen.

Die intensiv nutzbare Grünfläche mit ca. 12 m<sup>2</sup>/EW und die privaten Freiflächen mit durchschnittlich über 20 m<sup>2</sup>/EW sowie die Quartiersplätze und VB-Zonen decken den Bedarf in der Freiflächenversorgung ausreichend ab. Aufgrund der erforderlichen Wohnraumschaffung in München und der gewünschten städtebaulichen Dichte an einer S-Bahnhaltestelle ist der geringere Versorgungsgrad hinsichtlich der öffentlichen

Grünfläche vertretbar.

Es werden voraussichtlich etwa 260 Bäume gerodet; neu gepflanzt werden ca. 260 Bäume auf den privaten Baugrundstücken, in den Verkehrsflächen und auf der öffentlichen Grünfläche.

Vorhandener Gehölzbestand wird in einem Teilbereich als Gruppe von 7 Bäumen erhalten und in die städtebauliche Konzeption integriert.

Im eigentlichen Eingriffsbereich, einer Fläche von 7,5 ha, erfolgt durch die Planung eine Erhöhung des Versiegelungsgrades um ca. 1,5 ha, von derzeit ca. 50% (ca. 3,8 ha) auf ca. 70% (ca. 5,3 ha).

Trotz der vorgesehenen umfangreichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibt ein Eingriff in Natur und Landschaft in Bereichen, die als Außenbereich nach § 35 BauGB zu beurteilen sind, der auszugleichen ist.

Der erforderliche Ausgleich ist im Kapitel „Gesamtdarstellung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ erläutert. Innerhalb des Planungsgebietes werden ca. 0,9 ha, außerhalb werden die restlichen Ausgleichsflächen nachgewiesen.

Der Anteil Ausgleichsfläche innerhalb des Umgriffs im südlichen Bereich des Planungsgebietes, angrenzend an die Bahntrasse, sichert eine Biotopentwicklungsfläche mit hochwertigen Lebensräumen hauptsächlich für die Blauflügelige Ödlandschrecke und die Zauneidechse. Die vorliegende Planung erlaubt den Verbund von Ausgleichsflächen entlang der Bahntrasse und ermöglicht durch die Aufständigung der Lärmschutzwand den faunistischen Austausch zu benachbarten Biotopstrukturen.

## **6. Sozialgerechte Bodennutzung / Kosten**

Bei der vorliegenden Planung sind die Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung der Landeshauptstadt München anzuwenden.

Durch die Realisierung des Bebauungsplanes werden Kosten und Lasten (z.B. Straßenbau, Kindertagesstätten, Grünflächen) ausgelöst. Die Grundzustimmung wurde am 30.04.2008 unterzeichnet. Die Planungsbegünstigten werden einen städtebaulichen Vertrag abschließen.

Die Planungsbegünstigten werden nach dem abzuschließenden städtebaulichen Vertrag u.a. folgende Verpflichtungen eingehen, insbesondere übernehmen sie die aufgeführten Kosten und Lasten nach den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung:

- Unentgeltliche Abtretung der erforderlichen Grundstücksflächen der öffentlichen Verkehrsflächen, der öffentlichen Grünflächen sowie der Ausgleichsflächen, der ursächlichen sozialen Infrastruktur (ursächlicher Anteil an den Kindertageseinrichtungen)
- Herstellung bzw. Kostenübernahme der öffentlichen Verkehrsflächen und Grünflächen sowie der Ausgleichsflächen, der ursächlichen sozialen Infrastruktur (ursächl. Anteil an den Kindertageseinrichtungen) und der Lärmschutzwände.
- Kostenübernahme der notwendigen Ausgleichsflächen außerhalb des Umgriffs

- Bestellung der entsprechenden Dienstbarkeiten

Die anstelle des noch vorhandenen DB-Schulungszentrums zu errichtenden Wohngebäude wird aurelis zu gleichen Bedingungen spätestens fünfzehn Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes, nicht jedoch vor Abschluss der zweiten Baurate realisieren.

Zudem wird ein entsprechender Bindungsvertrag mit der Landeshauptstadt München zur Schaffung von Wohnraum im Rahmen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus in Höhe von ca. 30% des neu geschaffenen Wohnbaurechtes abgeschlossen.

Bei der Landeshauptstadt München verbleiben demnach insbesondere die Kosten der Komplementärfinanzierung durch den Erwerb der Flächen für die Kindertageseinrichtungen.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1977 Aubing-Ost-Straße wird dem Stadtrat zur Billigung zu einem Zeitpunkt vorgelegt, zu dem zwar voraussichtlich der städtebauliche Vertrag ausverhandelt, aber noch nicht abgeschlossen sein wird.

Der Erwerbsvorgang für die sich im Bebauungsplan befindlichen Kindertageseinrichtungen muss gesondert durch den Kommunalausschuss beschlossen werden.

Die Billigung ist in diesem Einzelfall aus zeitlichen Gründen angebracht, da es sich bei der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 04.07.2012 um die letzte reguläre Sitzung vor der Sommerpause handelt und sonst eine deutliche Verzögerung im Verfahren auftreten würde.

Die Auslegung des Bebauungsplanes wird erst nach Abschluss des städtebaulichen Vertrags durchgeführt.

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ hat sich mit der Planung befasst und dieser Vorgehensweise in der 265. Sitzung am 09.05.2012 einstimmig zugestimmt.

## **7. Umweltbericht**

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens ist gemäß § 2 Absatz 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht gemäß § 2a BauGB beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung.

### **7.1. Einleitung**

#### **7.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes**

Im Stadtteil Aubing-Lochhausen-Langwied (Stadtbezirk 22 der Landeshauptstadt München) soll ein im Eigentum der DB AG befindliches Grundstück zur Schaffung von Wohnraum städtebaulich nachverdichtet werden.

Das ca. 10,2 ha große Planungsgebiet liegt zwischen der nördlich verlaufenden Aubing-Ost-Straße und der südlich gelegenen Bahnlinie München – Pasing –



Buchloe. Im Norden grenzt eine Bezirks-Sportanlage an die Aubing-Ost-Straße an.

Auf dem Areal der ehemals bahnbetrieblich genutzten Flächen soll ein eigenständiges Wohnquartier entstehen, das durch seine Durchlässigkeit, insbesondere den internen Weg zur S-Bahn und seine sozialen Infrastruktureinrichtungen das umgebende Stadtgefüge ergänzt. Es soll ein System unterschiedlicher, sich ergänzender Grün- und Freiflächen geschaffen werden, um eine gute Versorgung des Wohngebietes mit öffentlichen und privaten Freiflächen zu gewährleisten. Des Weiteren soll der im Flächennutzungsplan dargestellte Grünzug in seiner Funktion für die Naherholung optimiert und somit auch die Versorgung mit Freiflächen auf Quartiers- und Stadtteilebene verbessert werden. Gesunde Wohnverhältnisse werden durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen erreicht. Die Neuversiegelung wird durch eine minimierte Erschließung, die Festsetzung von Wohngebieten mit einem hohen Grünflächenanteil auf ein notwendiges Maß beschränkt.

Für die Wohnnutzung ist insgesamt eine Geschossfläche (GF) von 56.280 m<sup>2</sup> zulässig. In den Allgemeinen Wohngebieten wird von einem gewerblichen Anteil von 10% ausgegangen, wodurch insgesamt eine Geschossfläche (GF) von 55.180 m<sup>2</sup> realisiert werden kann. Dies entspricht 1.343 Einwohnern, unabhängig von der späteren Bauform mit Geschosswohnungen oder Reihenhäusern. Im Durchschnitt ergibt sich als bauliche Dichte für die Wohngebiete eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,03. Die Höhenentwicklung soll generell auf drei Vollgeschosse begrenzt werden. Ausnahme bildet der südliche Bereich des Planungsgebietes entlang der Bahnlinie, in welchem vier Vollgeschosse möglich sein sollen.

Genauere Angaben zu Art und Umfang des Vorhabens sind der Begründung und der Tabelle 1 „Flächenbilanz Planung“ unter Punkt 7.1.3 zu entnehmen.

#### **7.1.2. Beschreibung der Festsetzungen**

Im Satzungstext sowie in der Planzeichnung zum Bebauungsplan werden die Baugebiete mit Art und Maß der baulichen Nutzung, Grünflächen innerhalb der Baugebiete, Baumpflanzungen, Straßenverkehrsflächen und öffentliche Grünflächen festgesetzt. Des Weiteren sind Festsetzungen für Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die als Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehenen Satzungsbestimmungen sind im Detail in den jeweiligen Schutzgutkapiteln aufgeführt. Eine detaillierte Beschreibung der textlichen Festsetzungen kann der Begründung entnommen werden.

#### **7.1.3. Umfang des Vorhabens und Angaben zum Bedarf an Grund und Boden**

Der Bebauungsplan umfasst ein Areal von ca. 10,2 ha und weist folgende Flächenbilanz auf:

**Tabelle 1 Flächenbilanz Planung**

Flächennutzung	Flächen in m <sup>2</sup> (ca.)
Reine Wohngebiete WR	47285
Allgemeine Wohngebiete WA	5849
Kitas	5314
Öffentliche Verkehrsfläche	11401
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	4428
Radweg in der Grünfläche	2008
Öffentliche Grünfläche	16050
Ausgleichsfläche	8485
Sonstige Flächen	986
Gesamtfläche des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans	101867

**7.1.4. Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Neben den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen, wie dem Baugesetzbuch, den Natur- und Denkmalschutzgesetzen, der Immissionsschutz-, Abfall- und Wassergesetzgebung wurde im konkreten Fall u.a. nachfolgend beachtet:

- Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan, konkret die Darstellungen „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ im gesamten Planungsgebiet sowie entlang der östlichen Planungsgebietsgrenze „Allgemeine Grünfläche“, die überlagert wird durch die Darstellung „Übergeordnete Grünbeziehung“
- Regelungen des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) bzw. Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) zur Eingriffsregelung und zum speziellen Artenschutz, Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) für das Stadtgebiet München. Das ABSP sieht den Erhalt und die Optimierung von Trockenstandorten als lineare Vernetzungsachsen entlang der Bahnlinien vor, die ökologische Aufwertung strukturarmer Grünflächen durch Schaffung kleinräumig wechselnder Lebensräume

und die ökologische Aufwertung von Bebauungsflächen durch Förderung der Durchgrünungsmaßnahmen

- DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“
- DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“
- DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)
- 18. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV)
- 26. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV)
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz – BImSchG)
- Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt München
- Ortssatzungen der Landeshauptstadt München
- Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München vom 12.05.1992
- 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 Einfriedungen vom 18.04.1990, zuletzt geändert am 13.01.2009
- Satzung über die Benutzung der Entwässerungseinrichtungen der Landeshauptstadt München vom 14.02.1980, zuletzt geändert am 28.11.2005
- Satzung über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung) vom 19.12.2007

Wie Ziele und Umweltbelange der oben genannten Vorschriften bei der Aufstellung des Bebauungsplanes berücksichtigt werden, ist der entsprechenden Darstellung bei den jeweiligen Schutzgütern zu entnehmen.

#### **7.1.5. Festlegung von Untersuchungsrahmen und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung**

Der Untersuchungsrahmen und der Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wurde in einem gesonderten Scoping-Termin am 10.11.2009 bzw. für das Schutzgut Tiere und Pflanzen am 25.11.2009 ermittelt und im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs.1 BauGB (03.02.-03.03.2010) mit den zuständigen Fachbehörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt.

#### **7.2. Bestandsaufnahme, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung**

Im Folgenden werden die zu erwartenden Auswirkungen des Planungsvorhabens auf die Umwelt in Form einer vergleichenden Betrachtung der Bestandssituation und der Planungssituation beschrieben. Die Bestandsaufnahme umfasst die einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands einschließlich der Gebiete, die erheblich beeinflusst werden.

## **7.2.1. Mensch und seine Gesundheit / Bevölkerung**

### **7.2.1.1. Wirkungsbereich Lärm**

#### **Bestand und Prognose bei Durchführung der Planung**

Weite Teile des Planungsgebietes unterliegen einer Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Schienenverkehrs auf der Bahnlinie München – Pasing - Buchloe, des Straßenverkehrs auf der Aubing-Ost-Straße sowie der Schallimmissionen der angrenzenden Bezirkssportanlage.

Gegenstand der Umweltprüfung sind der inklusive des Neuverkehrs auf das Planungsgebiet einwirkende **Verkehrslärm** und **Anlagenlärm** sowie **Freizeit- und Sportlärm**. Des Weiteren sind die mit dem Neubau der Erschließungsstraße verbundenen Verkehrslärmimmissionen auf die angrenzenden Nutzungen zu betrachten.

#### **Verkehrslärm / Beurteilung nach der DIN 18005**

Aufgrund der hohen Verkehrslärmbelastungen treten entlang der Verkehrswege, insbesondere an den geplanten Wohnnutzungen entlang der Bahnlinie im Nachtzeitraum sowie im schutzbedürftigen ebenerdigen Freiraum tags (Außenwohnbereiche, öffentliche und private Grünflächen, Außenspielfläche der KITA usw.) deutliche Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 auf, so dass Schallschutzmaßnahmen zur Lösung von Lärmkonflikten erforderlich werden.

#### **Neubau und wesentliche Änderung von Verkehrswegen / Beurteilung nach der 16. BImSchV**

Zur Erschließung der Gebiete des Bebauungsplanes sind mehrere Straßen neu zu bauen. Die Erschließung des Gebietes erfolgt über eine Zufahrt von der Aubing-Ost-Straße. Innerhalb des Gebietes verteilen sich die Erschließungsstraßen an einer zentralen platzartigen Fläche in drei Richtungen. Insgesamt werden 2.150 Kfz-Fahrten (davon 78 Lkw-Fahrten) durch das Vorhaben prognostiziert. Die verursachten Geräuschimmissionen der neu zu errichtenden Straßen werden als Straßenneubau nach der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV beurteilt. Gemäß schalltechnischer Untersuchung wird außerhalb des Planungsgebietes der Immissionsgrenzwert von 59/49 dB(A) Tag/Nacht für Allgemeine und Reine Wohngebiete für die bereits heute bestehende Nachbarschaft an keinem Punkt überschritten. Innerhalb des Planungsgebietes wurden für die Kindertagesstätte östlich der Zufahrt zum Gebiet an der straßenzugewandten Westseite Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte um etwa 1 dB(A) nachts festgestellt. Da nachts jedoch keine Nutzung der Kindertagesstätte stattfindet, entstehen auch keine Betroffenheiten. Es werden somit infolge des Straßenneubaus keine (zusätzlichen) Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

#### **Errichtung, Beschaffenheit und Betrieb von Sportanlagen / Beurteilung nach der 18. BImSchV**

Das Lärmgutachten (Stand, Mai 2011) kommt zum Ergebnis, dass bei einer unterstellten Einhaltung der Immissionsrichtwerte für Allgemeine Wohngebiete ab der bestehenden Bebauung entlang der Aubing-Ost-Straße auch an der nächstgelegenen geplanten Bebauung die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für Reine Wohngebiete eingehalten werden. Die geplante Bebauung führt daher zu keiner Verschärfung möglicher bestehender Konflikte.

### **Anlagenlärm / Beurteilung nach der TA Lärm**

Relevante Anlagenlärmwirkungen aus gewerblichen Betrieben und Einrichtungen von außen auf das Planungsgebiet liegen nicht vor. Lediglich innerhalb des Planungsgebietes kann es durch das DB-Schulungszentrum im Osten zu mäßigen Geräuschemissionen kommen. Der maßgebliche Immissionsrichtwert der TA Lärm für Reine Wohngebiete wird in der gesamten Nachbarschaft eingehalten. Lärmkonflikte sind hier nicht zu erwarten. Auch durch die innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete zulässigen nicht störenden Gewerbebetriebe verursachte Geräuschemissionen sind bei nachhaltiger Planung als schalltechnisch verträglich zu bezeichnen.

### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen zum Lärmschutz**

Um die Belastungen im Bereich der südlichsten Baureihe sowie im ebenerdigen Freiraum vor diesen Gebäuden infolge der südlich angrenzenden Bahnlinie zu reduzieren wird eine Schallschutzwand mit einer Wandhöhe von 3 m über Schienenoberkante (ca. 526,15 m ü.NN.) festgesetzt. Darüber hinaus sind für alle Gebäude im Planungsgebiet passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen) erforderlich.

### **Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug anzuwenden sind**

Orientierung schutzbedürftiger Nutzungen zu den Verkehrslärm abgewandten Grundstücksflächen bzw. Berücksichtigung eines ausreichenden Schalldämm-Maßes der Außenbauteile nach DIN 4109.

Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen nach Tabelle 8 der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ vorzusehen.

### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Durch die Verkehrslärmwirkungen der Bahnlinie resultiert eine hohe Lärmbelastung von Süden her. Durch eine günstige Baukörperanordnung der Planung sowie der Errichtung einer Schallschutzwand südlich entlang der Bahnlinie können im Planungsgebiet gesunde Wohnverhältnisse geschaffen werden. Verbleibende Lärmkonflikte können gegebenenfalls durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes bewältigt werden.

## **7.2.1.2. Wirkungsbereich Erschütterungen**

### **Bestand und Prognose bei Durchführung der Planung**

Das entsprechende Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Bebauung ab einem Abstand von 42 m zur nächstgelegenen Gleisachse keine erheblichen Einwirkungen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall des oberirdischen Schienenverkehrs ausgesetzt sein wird. Durch die derzeit geplanten Abstände zur nächstgelegenen Gleisachse erscheint - eine günstige Gebäudeauslegung vorausgesetzt - die Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte ohne zusätzlichen technischen Aufwand möglich.

### **7.2.1.3. Wirkungsbereich elektrischer und magnetischer Felder**

#### **Bestand und Prognose bei Durchführung der Planung**

Nach Aussage des Fachgutachters liegen die Emissionswerte hinsichtlich elektromagnetischer Felder so weit unter den Grenzwerten der 26. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV), dass im gesamten Planungsgebiet ein dauernder Aufenthalt von Personen unkritisch ist. Neben den gesetzlichen Grenzwerten der 26. BImSchV ist in der Planung außerdem anzustreben, dass das Magnetfeld in schutzbedürftigen Räumen die dem dauerhaften Aufenthalt von Kindern dienen (Schlaf- und Kinderzimmern) auch den Vorsorgewert für Einwirkungen magnetischer Felder von 0,4  $\mu\text{T}$  einhält.

Nach den Berechnungen des Fachgutachters wird ab einem Abstand von ca. 20 m von der Bahnlinie mit ihren Ober- und Versorgerleitungen der Vorsorgewert der Strahlenschutzkommission von 0,4  $\mu\text{T}$  unterschritten. Lediglich an der ersten Bebauungsreihe kann es durch kurzzeitige Spitzen der magnetischen Flussdichten gerade noch zu Störungen von besonders empfindlichen elektrischen Geräten (z.B. große Kathodenstrahlbildschirme) kommen.

Auch unter der 110-kV-Hochspannungsleitung der EON Bayern werden nach den Berechnungen des Fachgutachters die gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV selbst unterhalb der Freileitung deutlich unterschritten. Der Vorsorgewert von 0,4  $\mu\text{T}$  wird durch die Hochspannungsleitung bereits unmittelbar neben dem Trassenkorridor eingehalten. Beschränkungen von Freizeitnutzungen im Bereich der öffentlichen Grünfläche müssen daher nicht vorgenommen werden.

### **7.2.1.4. Wirkungsbereich Lichtimmissionen / künstliche Belichtung / Verschattung**

#### **Bestand und Prognose bei Durchführung der Planung**

Relevante Lichtimmissionen in Bezug auf Wohnnutzungen sind für den Planungsraum und seine Umgebung nicht anzunehmen. Maßnahmen zur Vermeidung sind deshalb nicht erforderlich. Durch die geringen Gebäudehöhen und die einzuhaltenden Abstandsflächen ist die Mindestbesonnungsdauer von Wohn- und Freiflächen gemäß DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ gewährleistet.

### **7.2.1.5. Wirkungsbereich Erholung**

#### **Bestand**

Das Planungsgebiet liegt gegenwärtig mit Ausnahme des DB-Schulungszentrums im nordöstlichen Teilbereich brach. Die fünfzehn, teils zusammenhängenden Gebäudekomplexe sind vandalisiert. Der zu überbauende Bereich ist mit einem Zaun umgeben, um eine unbefugte Nutzung des Geländes so weit wie möglich zu unterbinden. Östlich der bebauten Bereiche besteht eine Grünfläche mit Bolzplatz in Privateigentum, die aber öffentlich genutzt wird (Teilabschnitt überörtlicher Grünzug Gotthardtrasse). Sie unterliegt sichtlich einer geringen Nutzung und Pflegeintensität.

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen zur Erholungsnutzung**

- Quartiersplatz und VB-Zonen
- Sicherung großzügiger privater Freiflächen
- Sicherung und Aufwertung des überörtlichen Grünzuges durch Festsetzung als Öffentliche Grünfläche

- Erhöhung der Durchgängigkeit des Planungsgebietes durch Festsetzung von dinglich zu sicherenden Flächen zu Gunsten der Allgemeinheit „Geh- und Radfahrrecht“

### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Bei Durchführung der Planung wird das Gelände öffentlich zugänglich und die Durchgängigkeit auch in Ost-West-Richtung durch neue Geh- und Radwege hergestellt. Eine Erholungsfunktion im eigentlichen Wohngebiet wird auf dem Quartiersplatz ermöglicht. Der Grünzug wird in seiner Funktion für die Naherholung aufgewertet, die gewidmeten Bereiche innerhalb der öffentlichen Grünfläche werden widmungskonform überplant.

## **7.2.2. Tiere und Pflanzen**

### **7.2.2.1. Wirkungsbereich Flächeninanspruchnahme / Beseitigung**

#### **Bestand**

Im Geltungsbereich bestehen keine nach § 30 BNatSchG geschützten Vegetationsbestände, amtlich kartierte Biotope oder sonstige Schutzgebiete nach Naturschutzrecht.

Die Grünflächen des Gebietes sind geprägt von parkartigen Grünanlagen, Gehölzbeständen mittleren Alters (mit Dominanz von Pappeln und Birken), extensiven Wiesen sowie trockenen, mageren Ruderalstandorten und Pionierlebensräumen.

Der Gehölzbestand umfasst ca. 320 Bäume, davon haben ca. 270 Bäume einen Stammumfang über 80 cm, wiederum ca. 30 Bäume davon einen Stammumfang über 200 bis 250 cm.

Der Gehölzbestand besteht überwiegend aus Pappeln, Linden und Ahornen, daneben noch aus Birken und Hainbuchen sowie aus Kiefern und Lärchen. Er ist zum großen Teil vital und erhaltenswert, hauptsächlich die alten Pappeln jedoch sind in ihrer Vitalität abbauend.

Die glatthaferreichen Wiesen im östlichen Grünkorridor sind naturschutzfachlich wertvoll. Auf den westlichen, naturschutzfachlich hochwertigen Ruderalstandorten sind Rote-Liste-Arten zu finden, v.a. Rispenflockenblume, Sprossende Felsennelke und Zitzenstielbovist.

Im Jahr 2005 wurde eine Ökologische Konfliktabschätzung mit einer teilflächenscharfen Lebensraumbeschreibung und Bewertung erstellt. Zusätzlich wurde eine Untersuchung zu Gebäudebrütern (Vögel), gebäudebewohnenden Fledermäusen und baumbewohnenden Vögeln im Hinblick auf die geplanten Abbrucharbeiten und Baumfällungen erarbeitet. Im Zuge der Erstellung einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung erfolgten erweiterte Untersuchungen zu Vorkommen der Tiergruppen Reptilien, Vögel und Fledermäusen.

Damit einhergehend wurden Bestände der Blauflügeligen Ödlandschrecke erfasst. Im Zuge der Bestandserfassung konnten im Planungsgebiet bis zu fünf Fledermausarten nachgewiesen werden. Großer Abendsegler und Zwergfledermaus wurden sicher bestätigt, die Gruppen Breitflügel-/ Zweifarbfledermaus bzw. Rauhaut-/ Weißrandfledermaus konnten jedoch nicht sicher differenziert werden.

Für die Avifauna wurden 35 Arten nachgewiesen mit einem potenziellen, sporadischen Vorkommen von weiteren sieben Arten. Aufgrund ihrer Seltenheit und Gefährdung werden die Arten Grünspecht und Gartenrotschwanz als wertbestimmend für

das Gebiet angesehen.

Einige der im Planungsgebiet erfassten Baumhöhlen sind potenziell als Quartiere (Fledermäuse) bzw. als Bruthöhlen (Grünspecht) geeignet.

Die Zauneidechse wurde mit fünf Individuen im südlichen Untersuchungsgebiet nahe der Bahnlinie nachgewiesen. Davon waren zwei Exemplare Alttiere, drei Jungtiere. Die Population pflanzt sich demnach im Geltungsbereich fort und könnte entlang der Bahnstrecke Verbindung zu anderen Vorkommen haben.

**Tabelle 2 Wertbestimmende Tier- und Pflanzenarten**

	RLB	RLD	sg
Blaufügelige Ödlandschrecke	2	3	-
Gartenrotschwanz	3	V	-
Großer Abendsegler	3	V	x
Grünspecht	V	V	x
Rispenflockenblume	3	-	-
Sprossende Felsennelke	V	-	-
Zauneidechse	V	3	x
Zitzenstielbovist	3	-	-
Zwergfledermaus	-	-	x

RLB - Rote Liste Bayern RLD - Rote Liste Deutschland: sg – streng geschützt, 2 - stark gefährdet, 3 - gefährdet, V - Arten der Vorwarnliste

Bei den Trocken- und Magerstandorten handelt es sich um naturschutzfachlich hochwertige Bereiche, die jedoch innerhalb weniger Jahre wieder herstellbar sind. Bei den Höhlenbäumen handelt es sich um Biotopstrukturen mit jahrzehntelanger Entwicklungsdauer.

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen als Lebensraum für Zauneidechse und Blaufügeliger Ödlandschrecke
- Extensive Dachbegrünung
- Pflanzung eines mittelgroßen Laubbaums oder zweier kleiner Laubbäume pro 200 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksflächen
- sockellose Einfriedungen, um eine Durchlässigkeit für Kleintiere zu gewährleisten

#### **Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug anzuwenden sind**

- Naturschutzfachliche Begleitung der Baumaßnahmen zur Sicherung wertvoller Arten und Biotopstrukturen im Umfeld der Bautätigkeiten
- Schutz von an die Baugebiete angrenzenden wertvollen Vegetationsflächen während der Bauphase nach den Vorgaben der DIN 18920 zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen
- Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeit bzw. der Reproduktionsphase der Zauneidechse in den Herbst- bzw. Wintermonaten
- Gestaltung der Ausgleichsfläche entlang der Bahnstrecke als geeigneten Lebensraum für die Zauneidechse und Blaufügelige Ödlandschrecke, gemäß der



- Vorgaben des Pflege- und Entwicklungskonzepts
- Pflanzung eines Laubbaums pro 5 offene Stellplätze gemäß Freiflächengestaltungssatzung der Landeshauptstadt München

### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahme**

Vorhabenbedingt kommt es im Bereich der Baugebiete und Erschließungsstraßen im Planungsgebiet zum weitgehenden Verlust der vorhandenen Vegetationsstrukturen und faunistischen Lebensräume.

Insgesamt kommt es durch das Vorhaben auf bis zu ca. 4,5 ha zu einem Verlust oder einer Überprägung vorhandener Biotopstrukturen. Als besonders wertvolle Lebensräume sind hierbei sekundäre Magerrasen sowie Ruderalfluren mit Vorkommen von Rote-Liste-Arten (z.B. Blauflügelige Ödlandschrecke) auf einer Fläche von insgesamt ca. 0,4 ha betroffen. Weitere Biotope mit einer mittleren Wertigkeit für den Naturhaushalt (Gehölzbereiche, ungestörte Ruderalflächen) gehen auf bis zu ca. 1,8 ha verloren. Sonstige Lebensräume mit nur nachrangiger naturschutzfachlicher Bedeutung wie z.B. gestörte Brachflächen oder nicht einheimische Gehölze sind auf ca. 2,3 ha betroffen.

Zusätzlich ist durch das Vorhaben ein erheblicher Verlust an Bäumen, die der Baumschutzverordnung unterliegen, zu erwarten. Es kann zur Rodung von bis zu 260 vitalen bis leicht geschädigten Bäumen kommen. Im Gegenzug erfolgen auf den Baugebieten, auf der öffentlichen Grünfläche und auf den Verkehrsflächen im Rahmen der Grünordnung Pflanzungen von etwa 260 Bäumen. Vorhandener Gehölzbestand wird in einem Teilbereich als Gruppe erhalten und in die städtebauliche Konzeption integriert.

Die mäßig stickstoffreiche Ruderalflur mit Vorkommen von Rote-Liste-Arten im Südwesten des Planungsgebietes, welche vereinzelt mit kleineren Gehölzen und teilweise mit Rohbodenstandorten (Schotterstränge ehemaliger Gleisanlagen) durchsetzt ist, kann größtenteils erhalten und gesichert werden. Die Sicherung dieser Flächen mit der Schaffung einer durchgehenden Biotopentwicklungsfläche (insgesamt ca. 0,9 ha Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen, davon ca. 0,7 ha mit hochwertigen Lebensräumen für die Blauflügelige Ödlandschrecke und die Zauneidechse) im südlichen Bereich des Planungsgebietes, angrenzend an die Bahntrasse, ist als positive Vorhabenswirkung zu sehen.

#### **7.2.2.2. Wirkungsbereich Nutzungsdruck / Verschattung**

Innerhalb des Planungsgebietes bieten sich mit Ausnahme des Nord-Süd-Grünzuges im Osten aufgrund der Umzäunung des Geländes derzeit keine Möglichkeiten der Erholungsnutzung. Die Neuschaffung von Wohnnutzungen führt somit auch für die nicht unmittelbar überplanten Teile des Planungsgebietes unmittelbar nördlich der Bahntrasse zu einer Zunahme des Nutzungsdruckes, die zu einer Beeinträchtigung der dort vorhandenen hochwertigen Biotopstrukturen führen kann.

Zusätzlich kommt es infolge der Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse zu einer Verschattung der nördlich angrenzenden Biotopflächen. Es ist davon auszugehen, dass in einem Abstand von 5 m zur Lärmschutzwand die notwendigen Anforderungen an den Lebensraum für die Blauflügelige Ödlandschrecke aufgrund stark reduzierter Sonneneinstrahlung nicht erfüllt sind. Allerdings können sich auch in den verschatteten Bereichen Lebensräume für Tiere und Pflanzen entwickeln.

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Beschränkung der Schallschutzwand entlang der Bahnlinie München-Pasing-Buchloe auf eine Höhe von 3,0 m über Schienenoberkante (ca. 526,15 m ü.NN.) zur Reduzierung von Verschattungen.
- In allen Baugebieten gelten die Abstandsflächen gemäß Art. 6 der BayBO von 1,0 H, jedoch mindestens 3 m.

#### **Empfehlungen für weitere Maßnahmen im Zuge nachfolgender Planungsschritte**

Hauptsächlich gestalterische Maßnahmen zur Lenkung der Erholungsnutzung, damit die Biotopflächen entlang der Bahnfläche möglichst nicht betreten werden.

#### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Auf das gesamte Planungsgebiet wird nach Umsetzung des Bebauungsplanes ein erhöhter Nutzungsdruck durch Freizeitnutzung entstehen. Dies gilt in eingeschränktem Maße auch für die Biotopflächen entlang der Bahnlinie, für die eine Erholungsnutzung nicht vorgesehen ist. Hier werden entsprechende Maßnahmen zur Lenkung der Erholungsnutzung im Zuge der Umsetzung des Planungskonzeptes getroffen. Darüber hinaus kommt es zu einer Einschränkung der Lebensräume für Tiere und Pflanzen in einer durch die Lärmschutzwand verschatteten Zone bis ca. 5 m Abstand zur geplanten Lärmschutzwand.

#### **7.2.2.3. Wirkungsbereich Lichtimmissionen**

Im Bebauungsplangebiet sind Vorkommen von Fledermäusen bekannt sowie Vorkommen nachtaktiver Vögel potenziell möglich, die durch Lichtimmissionen in ihrer Orientierung und ihrem Lebensrhythmus (z.B. Störungen während der Brut- bzw. Paarungszeit, Ablenkung von Nahrungs- und Partnersuche) beeinträchtigt werden können. Derzeit ist nur von einer geringfügigen Belastung des Geltungsbereiches durch Lichtimmissionen auszugehen.

#### **Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug anzuwenden sind**

- Verwendung von Scheinwerfern mit asymmetrischer Lichtverteilung, die oberhalb von 85° Austrittswinkel zur Vertikalen kein Licht abgeben
- Wahl von Lichtquellen mit für Insekten wirkungsarmem Spektrum (Natriumdampflampen)
- Verwendung von staubdichten Leuchten, um zu vermeiden, dass Insekten in die Leuchten gelangen
- Begrenzung der Betriebsdauer von Leuchten auf die absolut notwendige Zeit

#### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen kann die Außenwirkung der aus Sicherheitsgründen erforderlichen Wegebeleuchtungen in der öffentlichen Grünfläche auf die tatsächlich ausgeleuchteten Bereiche beschränkt werden. Nachhaltige Auswirkungen auf nachtaktive Vögel, Fledermäuse oder Insekten können somit auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

### 7.2.3. Biologische Vielfalt

#### **Bestand**

Die Biologische Vielfalt umfasst neben der Vielfalt der Arten auch die genetische und ökosystemare Vielfalt. Mit dem Schutz und der Erhaltung der Biodiversität wird gleichzeitig das Überlebensprinzip der Natur gesichert. Durch eine große Vielfalt der Arten und Lebensgemeinschaften ist es der Natur möglich, sich an wandelnde Umweltbedingungen anzupassen.

Der Bebauungsplanentwurf betrifft neben versiegelten bzw. überbauten „Nullflächen“ überwiegend Gebiete mit geringer bis mittlerer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild. Im westlichen Planungsgebiet, verstärkt entlang der Bahntrasse, bestehen jedoch mager-trockene Standorte mit Vorkommen Roter-Liste-Arten (siehe Schutzgut Tiere und Pflanzen) mit einer hohen Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild. Obwohl die Artenvielfalt auf diesen Flächen vergleichsweise gering ist, gewinnen sie Bedeutung durch ihre Eignung als Lebensraum seltener Arten und damit für die Sicherstellung der Artenvielfalt auf übergeordneter Ebene (z.B. Naturraum). Die Sicherstellung erfordert weiterhin neben geeigneten Flächen die Vernetzung derselben, um genetischen Austausch zwischen Populationen und damit die genetische Vielfalt einer Art zu garantieren. Die angrenzende Gleistrasse bietet diese Vernetzungsmöglichkeiten und kann so als potentieller Korridor zwischen Lebensräumen dienen.

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Festsetzung von Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen entlang der Bahntrasse
- Festsetzung standortgerechter Laubbäume in den Verkehrsflächen

#### **Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug anzuwenden sind**

Verwendung von autochthonem Wiesen- oder Heumulch für die zukünftigen Magerrasenbereiche auf der Fläche mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen

#### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Wesentliche Auswirkungen auf die biologische Vielfalt im Sinne von Arten- und Ökosystemvielfalt sind durch die Realisierung des Bebauungsplanes bei Anlage der unverschatteten Ausgleichsflächen für Arten der Mager- und Trockenstandorte mit entsprechender Anbindung zum als Habitatkorridor fungierenden Gleiskörper nicht zu erwarten.

### 7.2.4. Boden

#### 7.2.4.1. Wirkungsbereich Versiegelung

##### **Bestand und Prognose bei Durchführung der Planung**

Das ca. 10,2 ha große Planungsgebiet, einschließlich des öffentlichen Grünzuges im Osten sowie der vorgesehenen Ausgleichsfläche im Süden, ist derzeit zu ca. 40% versiegelt. Im eigentlichen Eingriffsbereich erfolgt auf 7,5 ha durch die Planung eine Erhöhung des Versiegelungsgrades von derzeit ca. 50% (ca. 3,8 ha) auf ca. 70% (ca. 5,3 ha). Bei den betroffenen Böden handelt es sich ausnahmslos um Aufschüttungsböden, sogenannte Syroseme mit allgemeiner Bedeutung für Natur und Land-

schaft.

Auf den über 1,5 ha neu versiegelten Flächen kommt es zu einem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen. Diese Verluste stellen erhebliche Eingriffe im Sinne des § 15 BNatSchG dar und sind ausgleichspflichtig (vgl. Kap. 7.4).

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Begrünung der Tiefgaragendecken
- Extensive Begrünung von Flachdächern
- Langfristige Sicherung und Entwicklung der Bodenfunktionen im Bereich der Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen

#### **Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug anzuwenden sind**

- Oberbodensicherung gemäß DIN 18915 und Wiederverwendung unbelasteter Böden im Bereich der neu anzulegenden Grünflächen
- Wege, Zufahrten, Anliefer- und Platzflächen, Feuerwehruzufahrten/-andienungsflächen und offene Stellplätze sind soweit funktionell möglich mit wasserdurchlässigen Belägen auszuführen und auf das Mindestmaß zu beschränken.

#### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Bei Realisierung der Planung werden bei einer maximalen Ausnutzung des zulässigen Baurechts auf ca. 1,5 ha Fläche Böden mit einer allgemeinen Bedeutung für den Naturhaushalt neu versiegelt. Dabei bleiben auf den Flächen mit wasserdurchlässigen Belägen, den extensiv begrüneten Dachflächen sowie den begrüneten unter-bauten Flächen die Bodenfunktionen eingeschränkt erhalten, während diese im Bereich der befestigten Verkehrsflächen vollständig verloren gehen.

### **7.2.4.2. Wirkungsbereich Altlasten**

#### **Bestand**

Aufgrund der bisherigen Nutzungen (Holzschutzmittelverarbeitungsanlage, Farblager und Lackereien, Chemikalienlager, Heizungsanlagen, Altöllager sowie mehrere Kabellager) sind Altlasten vorhanden.

Nutzungsbedingt wurden bereichsweise hohe Konzentrationen von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt. Untergeordnet treten auch Verunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen sowie polychlorierten Biphenylen auf.

Auf großen Teilen des Geländes sind Auffüllungen vorhanden. Die Auffüllungen bestehen größtenteils aus Kiessanden, Splitt und Gleisschottern. Örtlich wurden Ziegel-, Metall-, Lackreste, Aschen, Schlacken sowie Brandschutt angetroffen. Die Auffüllung weist ebenfalls zum Teil hohe Verunreinigungen mit PAK, Schwermetallen und Mineralölkohlenwasserstoffen auf.

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Kennzeichnung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdeten Stoffen belastet sind.

### **Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug anzuwenden sind**

- Beachtung der einschlägigen abfallrechtlichen Vorgaben (Aushub unter fachtechnischer Überwachung eines Sachverständigen der gemäß § 18 Bundes-Bodenschutzgesetz zugelassen ist, Separation nach organoleptischen Gesichtspunkten, Zwischenlagerung in Haufwerken, Deklarationsanalyse, Abtransport im Übernahme- bzw. Begleitscheinverfahren) sowie der entsprechenden Vorgaben des Arbeits- und Gesundheitsschutzes bei den Tiefbauarbeiten
- In Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt sind einschlägige Auflagen bzw. Maßnahmen zur Überwachung des Aushubes und ggf. zur ordnungsgemäßen Entsorgung durch entsprechende Regelungen sicherzustellen
- nutzungsbezogener Bodenaustausch der Auffüllungen im Bereich der geplanten Baufelder

### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Der Bodenaustausch im Bereich der kontaminierten Flächen führt zu einer deutlichen Verbesserung für das Schutzgut Boden. Die Wirkungspfade Boden – Mensch und Boden – Grundwasser werden unterbrochen. Insbesondere im Bereich der geplanten Baufelder wirkt sich dies positiv auf die Schutzgüter Mensch, Boden und Wasser aus.

## **7.2.5. Wasser**

### **Bestand**

Es befinden sich keine Oberflächengewässer innerhalb des Untersuchungsgebietes. Der Höchstgrundwasserstand (HW 1940) liegt im Nordwesten ca. 3,80 m, im Süden ca. 4,35 m und im Nordosten ca. 4,50 m unter Flur. Die Hauptfließrichtung des Grundwassers ist Nord-Nordost. Aufgrund der hohen Durchlässigkeit der anthropogenen Auffüllungen besteht ein erhöhtes Kontaminationsrisiko für das Grundwasser. Bezogen auf das Gesamtgebiet einschließlich des Grünzugs liegt der Versiegelungsgrad bei ca. 40%. Die unversiegelten Bereiche besitzen eine wesentliche Bedeutung für die Grundwasserneubildung.

### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Begrünung der Tiefgaragendecken mit einer Substratstärke von mindestens 60 cm
- Extensive Begrünung von Flachdächern mit einer Mindestsubstratstärke von 10 cm
- Oberflächige Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen unter Nutzung der Filterwirkung des Bodens, z.B. in Sickermulden, Grünflächen oder Versickerungsgräben. In beengten Bereichen ist auch Versickerung über Rigolen bzw. Sickerschächte zulässig.

### **Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug anzuwenden sind**

- Umsetzung der Entwässerungssatzung
- Wege, Zufahrten, Anliefer- und Platzflächen, Feuerwehruzufahrten/-andienungsflächen und offene Stellplätze sind soweit funktionell möglich mit wasserdurchlässigen Belägen auszuführen und auf das Mindestmaß zu beschränken.

### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Die im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes neuversiegelten Flächen (ca. 1,5 ha) stehen für die Grundwasserneubildung nicht mehr zur Verfügung, neben den bereits bestehenden versiegelten Flächen. Allerdings können durch die Versickerung innerhalb der Baugebiete, die Herstellung von Wegen, Zufahrten, Anliefer- und Platzflächen mit wasserdurchlässigen Belägen nachhaltige negative Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung im Gesamtgebiet vermieden werden. Durch die Dekontamination der Altlastenverdachtsflächen innerhalb der sensiblen Nutzungsbereiche findet eine Entlastung des anstehenden Grundwassers statt.

### **7.2.6. Klima / Luft**

#### **Bestand**

Die Freiflächen im südlichen und östlichen Teil erfüllen eine thermische Ausgleichsfunktion. Das Umfeld des Entwicklungsgebietes ist aufgrund intensiver Durchgrünung und überwiegend lockerer Bebauung siedlungsklimatisch weitgehend unproblematisch anzusehen. Der Nord-Süd-gerichtete Grünkorridor und die Gleistrasse wirken als überörtlich bedeutsame Luftaustauschbahnen. Die lufthygienische Vorbelastung ist gering.

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Freihaltung des Grünkorridors und der Biotopentwicklungsfläche
- Begrünung der Tiefgaragendecken
- Extensive Begrünung von Flachdächern
- Oberflächige Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen unter Nutzung der Filterwirkung des Bodens, z.B. in Sickermulden, Grünflächen oder Versickerungsgräben. In beengten Bereichen ist auch Versickerung über Rigolen bzw. Sickerschächte zulässig.
- Pflanzung eines mittelgroßen Laubbaums oder zweier kleiner Laubbäume pro 200 m<sup>2</sup> auf den nicht überbauten Grundstücksflächen

#### **Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug anzuwenden sind**

- Pflanzung von Bäumen unter Berücksichtigung des Konzeptes zur solarenergetischen Optimierung (SOLENOP)
- Pflanzung eines Laubbaums pro 5 offene Stellplätze
- Wege, Zufahrten, Anliefer- und Platzflächen, Feuerwehruzufahrten/-andienungsflächen und offene Stellplätze sind soweit funktionell möglich mit wasserdurchlässigen Belägen auszuführen und auf das Mindestmaß zu beschränken.
- Effektive unter Berücksichtigung der Maßnahmen

Da die zur örtlichen Kaltluftentstehung beitragenden Freiflächen erhalten bleiben (Grünkorridor) und zur Fällung vorgesehene Gehölzbestände wieder ersetzt werden, entstehen keine wesentlichen Eingriffe in kleinklimatische Ausgleichsflächen mit eventueller Wirkung für die angrenzenden Siedlungsbereiche.

Angaben zur prognostizierten Immissionssituation für die relevanten Verkehrsschadstoffe NO<sub>2</sub>, und PM 10 liegen nicht vor. Als voraussichtliche Hauptemissionsquelle ist der Quell- und Zielverkehr laut Gutachten (Dipl. Ing. Angelsberger 2011) mit geschätzten 2.130 Kfz-Fahrten pro Tag zu den Stoßzeiten zu vermuten. Eine wesent-

liche Verschlechterung der lufthygienischen Situation ist aufgrund der guten Durchlüftung des Gebietes jedoch nicht zu erwarten.

### 7.2.7. Landschafts- und Ortsbild

#### **Bestand**

Der Grünkorridor als Teil des ehemals projektierten Straßenzugs „Gotthardtrasse“ erfüllt eine wichtige siedlungsräumliche Gliederungsfunktion. Gleichzeitig wirkt er als Blickachse. Die vorhandenen Baustrukturen haben aufgrund ihres heterogenen Charakters keine prägende Wirkung auf den öffentlichen Raum. Die landschaftsbildprägenden Gehölzbestände mit teilweise alten Bäumen tragen zu einer relativ guten Einbindung in das Umfeld bei. Die bestehenden Gleisanlagen der Bahnlinie München-Pasing-Buchloe liegen ca. 2-2,5 m über dem Planungsgebiet. Die angrenzende Wohnbebauung besteht aus ein bis zweigeschossigen Ein- und Zweifamilienhäusern und Reihenhäusern mit geringer baulicher Dichte.

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Sicherung einer gliedernden, öffentlichen Grünfläche im Bereich des überörtlichen Grünzugs „Gotthardtrasse“
- Baumpflanzungen
- Anpassung der Gebäudehöhen an die Umgebungsbebauung

#### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Bei geplanter Umsetzung wird die derzeitige städtebauliche Lücke an der Aubing-Ost-Straße einer Wohnbebauung entsprechend der umliegenden Nutzung zugeführt. Der städtebauliche Zusammenhang wird damit hergestellt. Das Orts- und Landschaftsbild wird, bei entsprechender Eingrünung und im Hinblick auf die Vorbelastungen des Bestandes, verbessert.

Die geplante bis zu viergeschossige Wohnnutzung orientiert sich an der umgebenden Bebauung. Auch die Mischung aus privaten Freiflächen und öffentlichen Grünflächen stellt eine Fortsetzung der umgebenden städtebaulichen Gestaltung dar. Die öffentliche Grünfläche mit Rad- und Fußweg im östlichen Planungsgebiet wird widmungskonform überplant und gesichert.

Besondere Sichtachsen oder Sichtbeziehungen sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Insgesamt ist, trotz der grundlegenden Änderung der Aufteilung des Geländes durch die Neusituierung und die Anzahl von Baukörpern, eine gute Einfügung in das Landschaftsbild festzustellen.

### 7.2.8. Kultur- und sonstige Sachgüter

#### **Bestand**

Im Planungsgebiet und weiterem Umfeld bestehen keine Baudenkmäler. Das Areal wurde durch das Bayerische Landesamt für Denkmalschutz begutachtet und als nicht denkmalwürdig bewertet. Ebenso befinden sich laut Schreiben vom 23.03.2009 auch keine bekannten oder vermuteten Bodendenkmäler im Geltungsbereich.

Im östlichen Planungsgebiet quert ein bestehendes Kabel der Deutschen Bahn in Nord-Süd Richtung. Diese Fläche bleibt gewidmet und wird widmungskonform

überplant.

Weitere Kultur- und sonstige wertgebende Sachgüter von überörtlicher Bedeutung im Sinne des BauGB befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand nicht innerhalb des Untersuchungsgebietes.

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

keine erforderlich

#### **Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug anzuwenden sind**

- Falls sich bei der Räumung der Baugebiete Hinweise auf das Vorhandensein von Bodendenkmalen ergeben, werden die Arbeiten unverzüglich eingestellt und die zuständigen Fachbehörden informiert
- Bei Erdarbeiten im Bereich vermuteter Bodendenkmale wird entsprechend Art. 7 Denkmalschutzgesetz (DSchG) ein Vertreter der archäologischen Denkmalpflege hinzugezogen

#### **Effektive Auswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen**

Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben im Bauvollzug und der bestehenden Widmung des Kabelkanals der Bahn sind für Kultur- und Sachgüter keine erheblichen Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten

#### **7.2.9. Umweltbelang Abfall / Abwasser**

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

#### **7.2.10. Umweltbelang Energie**

Die planungsrechtlichen Festsetzungen ermöglichen eine Ausbildung der Baukörper, die den aktuellen energetischen Standards genügt und eine sparsame, effiziente Nutzung von Energie ermöglicht. Des Weiteren sind Anlagen für Solarthermie und Solarstrom auf den Dachflächen grundsätzlich zulässig.

#### **7.2.11. Wechselwirkungen**

##### **Bestand**

Im Rahmen des Umweltberichts werden neben der Beschreibung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter auch die Wechselwirkungen zwischen diesen betrachtet. Die Untersuchung der Wechselwirkungen wird jedoch auf entscheidungserhebliche Aspekte begrenzt. Bei der Beschreibung von ökosystemaren Wechselwirkungen ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die schutzgutbezogenen Erfassungen bereits Informationen über die funktionalen Beziehungen zu anderen Schutzgütern und Schutzgutfunktionen beinhalten. Somit werden über die schutzgutbezogene Beschreibung der Umwelt indirekt ökosystemare Wechselwirkungen mit erfasst.

##### **Planung**

Im Planungsgebiet bestehen keine entscheidungserheblichen Wechselwirkungen zusätzlich zu den in der Analyse der einzelnen Schutzgüter bearbeiteten Projekt-



wirkungen. Erhebliche Beeinträchtigungen auf Grund von Wechselbeziehungen sind somit im Planungsgebiet nicht zu erkennen.

### **7.3. Prognose über den Umweltzustand bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei der Prognose des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung werden für das Planungsgebiet die Darstellungen des bis jetzt rechtskräftigen Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan zu Grunde gelegt. Dies entspricht im Wesentlichen der Fortsetzung der derzeitigen Nutzung.

Bei einer Ausnutzung des bestehenden Baurechts für eine gewerbliche Nutzung kommt es zu einem starken LKW – Lieferverkehr und zu Geräuschemissionen aus der Gewerbenutzung. Diese sind in einem durch Wohnnutzungen geprägtem Umfeld nicht wünschenswert.

Das Planungsgebiet wird weiterhin in einem Teilbereich der „Gemeinbedarfsfläche Erziehung“ zumindest bis 2021 als Schulungsort genutzt. Die gegenwärtige Nutzung der östlich gelegenen Grünfläche wird ebenfalls fortgesetzt, wobei der extensive Charakter und die geringe Pflegeintensität der Freiflächen fortbesteht. Der Erholungswert der Flächen ist damit auch zukünftig als gering einzuschätzen. Der restliche, überwiegende Teil der Flächen im derzeitigen „Sondergebiet für gewerblichen Gemeinbedarf“ verbleibt ohne Nutzung dem Verfall ausgesetzt. Die Vorkommen und Lebensräume Roter-Liste-Arten werden nicht den Störungen der Bautätigkeit bzw. der Umnutzung der Flächen ausgesetzt. Die Eignung der Lebensräume nimmt dabei für einige Arten, die z.B. auf Ruderalflächen angewiesen sind, im Verlauf der Sukzession zunehmend ab. Der Bestand der nachgewiesenen Altlasten verbleibt im Boden und birgt somit weiterhin das Risiko punktuell das Grundwasser zu belasten. Das Planungsgebiet wird weiterhin den Schallimmissionen der Bahnlinie München-Pasing-Buchloe ausgesetzt sein.

### **7.4. Gesamtdarstellung der Naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung**

Das ca. 10,2 ha große Planungsgebiet, einschließlich des öffentlichen Grünzuges im Osten sowie des Bereichs für die vorgesehene Ausgleichsfläche im Süden, ist derzeit zu etwa 40% versiegelt. Im eigentlichen Eingriffsbereich erfolgt auf 7,5 ha durch die Planung eine Erhöhung des Versiegelungsgrades von derzeit ca. 50% (ca. 3,8 ha) auf ca. 70% (ca. 5,3 ha). Die Neuversiegelung von Böden mit über 1,5 ha sowie der Verlust von faunistischen und floristischen Lebensräumen im Zuge der Neusituierung der Baukörper stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft nach § 15 BNatSchG dar, der nach § 1a Abs. 3 BauGB auszugleichen ist. Die Abhandlung der Eingriffsregelung folgt dem Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ des Bayerischen Staatsministeriums aus dem Jahr 2003.

Grundlage der Bilanzierung ist eine teilflächenscharfe Lebensraumbewertung die im Zuge der Ökologischen Konfliktabschätzung (Ohnes & Schwahn, 2005) erstellt wurde. Die Flächen wurden, dem Leitfaden folgend, in die Kategorien I, II oder III, d.h. Gebiete mit geringer, mittlerer oder hoher Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild, eingestuft.

Wegen der fast vollständigen Rodung des Baumbestandes und der unterschrittenen Flächengröße der Ausgleichsfläche an der Bahntrasse wird von den im Leitfaden angegebenen maximalen Kompensationsfaktoren für die Bestandskategorien I und II jeweils nur ein Abschlag von 0,05 vorgenommen. Für die Bestandskategorie III wird der erhöhte Mittelwert Kompensationsfaktor 2,5 verwendet.

Vermeidungsmaßnahmen, z.B. die Ausweisung großflächiger Grün- und Freiflächen sowie die Durchgrünung der Baugebiete und der Verkehrsflächen mit Bäumen, etc., werden dabei berücksichtigt.

Das Vorhaben selbst weist Baugebiete mit unterschiedlicher Eingriffsschwere auf, die eine Unterscheidung nach hohem (Typ A, GRZ > 0,35) bzw. niedrigem bis mittlerem Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad (Typ B, GRZ ≤ 0,35) erforderlich macht. Die Ermittlung der Grundflächenzahl (GRZ) erfolgte hierbei unter Berücksichtigung der Tiefgaragen außerhalb von Gebäuden.

Die Umwandlung der brachliegenden Vegetationsflächen des Grünkorridors in eine intensiv nutzbare, öffentliche Grünfläche gilt ebenso als Eingriff.

Für den Eingriff durch den Bebauungsplan in Bereiche die als Außenbereich nach § 35 BauGB beurteilt werden, ergibt sich insgesamt ein Ausgleichsflächenbedarf von bis zu 4 ha. Davon stehen ca. 0,9 ha Ausgleichsflächen innerhalb des Geltungsbereiches auf den Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen zur Verfügung. Außerhalb werden auf der Langwieder Haide im Bereich der Flurstücke Nr. 2632/18 und Nr. 2673 die restlichen Ausgleichsflächen nachgewiesen.

## **7.5. Gesamtdarstellung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)**

### **Bestand**

Die Bestandserfassung erfolgte für die Tiergruppen Fledermäuse und Vögel sowie für die Zauneidechse (Ohnes & Schwahn, 2010). Des weiteren wurden Sekundärdaten, u.a. Datenbank Artenschutzkartierung (ASK), Stadt-ABSP München, sowie frühere Gutachten (Ohnes & Schwahn, 2005 und 2009) für die fachliche Bewertung herangezogen. Aufgrund der Nachweise im Zuge der faunistischen Kartierungen, der Lebensraumausstattung, v.a. der Gebäude- und Gehölzbestände, Höhlenbäume, aber auch der Offenlandbereiche muss davon ausgegangen werden, dass gemäß Anhang IV Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) europarechtlich streng geschützte Fledermausarten, die Zauneidechse sowie europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 Vogelschutzrichtlinie (VRL) beeinträchtigt werden könnten.

Im Planungsgebiet konnten bis zu fünf Fledermausarten nachgewiesen werden. Großer Abendsegler und Zwergfledermaus wurden sicher bestätigt, die Gruppen Breitflügel-/Zweifarbelfledermaus bzw. Rauhaut-/Weißrandfledermaus konnten jedoch nicht sicher differenziert werden.

Für die Avifauna wurden 35 Arten nachgewiesenen mit einem potenziellen, sporadischen Vorkommen von weiteren sieben Arten. Aufgrund ihrer Seltenheit und Gefährdung werden die Arten Grünspecht und Gartenrotschwanz als wertbestimmend für das Gebiet angesehen. Einige der im Planungsgebiet erfassten Baumhöhlen sind potenziell als Quartiere (Fledermäuse) bzw. als Bruthöhlen (Grünspecht) geeignet. Die Zauneidechse wurde mit fünf Individuen im südlichen Untersuchungsgebiet nahe der Bahnlinie nachgewiesenen. Davon waren zwei Alttiere, zwei diesjährige sowie ein letztjähriges Jungtier. Die Population pflanzt sich demnach im Geltungsbereich fort

und hat zumindest gelegentlich entlang der Bahnstrecke Verbindung zu anderen Vorkommen.

Eine Betroffenheit von sonstigen europarechtlich oder national streng geschützten Tier- bzw. Pflanzenarten kann ausgeschlossen werden, da sie aufgrund fehlender geeigneter Lebensstätten im Planungsgebiet nicht vorkommen.

### **Verbotstatbestände**

Unter Berücksichtigung der nachstehenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Beeinträchtigungen und Eingriffe kann für die vom Vorhaben (potenziell) betroffenen Vogel- und Fledermausarten sowie die Zauneidechse die Funktionalität betroffener Lebensstätten gesichert werden. Auch alle projektspezifischen Beeinträchtigungen oder Verluste von Lebensraumbestandteilen wirken sich, da ebenfalls entsprechende Ausweichräume in räumlicher Nähe zur Verfügung stehen, nicht wesentlich auf die Erhaltungszustände betroffener Arten aus. Die ökologische Funktion im Gebiet bleibt erhalten.

In der Gesamtbetrachtung werden somit für gemäß Anhang IV FFH-RL europarechtlich streng geschützte Arten (Fledermäuse, Zauneidechse) und europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 VRL keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

### **Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen**

#### **Vermeidungsmaßnahme 1:**

Erhalt von Spechthöhlen bzw. Fledermaus-Baumquartieren. Die Stammtorsos der sechs festgestellten Bäume mit älteren Grünspechthöhlen werden im Zeitraum außerhalb der Brutzeit in Bereiche versetzt, in denen günstige Nahrungshabitate, aber ein Defizit an Brutstätten für den Grünspecht bestehen. Dies ist z.B. der Bereich der Langwieder Haide. Zusätzlich sollen je drei weitere Säulenpappel-Stämme, die aufgrund der geringen Härte des Holzes gerne zur Höhlenanlage genutzt werden, versetzt werden.

#### **Vermeidungsmaßnahme 2:**

Zur Verhinderung der Beeinträchtigung von Vogelbruten sowie zum Schutz von nicht sicher auszuschließenden Fledermaus-Wintervorkommen v. a. der Rauhautfledermaus muss die Beseitigung von Gehölzen außerhalb der Vogelbrutzeit erfolgen. Die Fällung bzw. das Versetzen von für Vogelbruten bzw. für Fledermäusen geeigneten Höhlenbäumen darf nur bei guter Witterung (Nachttemperatur  $>8^{\circ}\text{C}$ , kein Regen) außerhalb der Fledermaus-Überwinterungszeiten, also außerhalb des Zeitraums Ende Oktober bis Anfang April durchgeführt werden. Am günstigsten sind die Monate Anfang September bis Mitte Oktober. Müssen die Arbeiten im Winterhalbjahr durchgeführt werden, sollten vorher darin überwinternde Tiere sicher ausgeschlossen werden (z.B. mittels Hubsteiger und endoskopischer Begutachtung).

#### **Vermeidungsmaßnahme 3:**

Ist das Versetzen der Torsos nicht möglich, sondern werden die Höhlenbäume gefällt und beseitigt, sind als Ersatz für den Verlust von natürlichen Quartiermöglichkeiten pro Höhlenbaum je 3 Fledermauskästen bzw. Vogelnistkästen an geeigneter Stelle im Umfeld unter fachkundiger Anleitung in ausreichender Höhe anzubringen. Darunter

sollte mindestens ein frostsicheres Modell als Winterquartierersatz für Fledermäuse sein.

**Vermeidungsmaßnahme 4:**

Weiterhin können als Ersatz für den Verlust von potenziellen Gebäudequartieren 2-3 Fledermaus-Nistkästen unter fachkundiger Anleitung an unterschiedlichen Hausseiten z.B. an einem der neuen öffentlichen Gebäude angebracht werden. Niststeine bzw. Fassadenröhren können statt Ziegelsteinen direkt in der Außenfassade (Mauerwerk oder Dämmung) eingemauert werden. Es gibt auch frostsichere Modelle, die für die Überwinterung genutzt werden können.

**Vermeidungsmaßnahme 5:**

Für den Gartenrotschwanz werden als Ausgleich für die Verluste an potenziellen Brutplätzen drei Halbhöhlen in den Randbereichen des Geländes vorgesehen sowie zwei Niststapel mit reichem Angebot an Nischen eingerichtet. Für den erst spät im Brutgebiet eintreffenden Zugvogel stehen somit immer geeignete Niststrukturen zur Verfügung. Zudem können die Niststapel auch anderen Arten als Unterschlupf dienen. Beispielsweise nutzen einige Fledermausarten Holzstapel als Winterquartier.

**Vermeidungsmaßnahme 6**

Zur Erhaltung eines ausreichenden Angebots an niedrigwüchsigen, rasigen Nahrungslebensräumen für den Grünspecht soll der östlich gelegene Grünzug als magere, niedrigwüchsige Rasenvegetation gestaltet bzw. gepflegt werden. Derzeit ist dieser Grünzugteil brach gefallen, infolgedessen hochwüchsig und für die Bodenjagd des Grünspechts nicht nutzbar. Nesthügel der Schwarzgrauen Wegameise und anderer hügelbauender Ameisen sind überdies bei der Wiederaufnahme der Pflege von der Mahd auszusparen.

**Vermeidungsmaßnahme 7:**

Die geplante Ausgleichsfläche entlang der Bahnstrecke soll so gestaltet werden, dass in Längs- und Querrichtung für die Zauneidechse kein Hindernis entsteht, sondern im Gegenteil ein für die Art geeigneter Lebensraum. Hierzu soll für einen ungehinderten Wechsel v.a. auf die südliche Seite der Lärmschutzwand diese auf ganzer Länge aufgeständert werden. Als Minimierungs-Maßnahme sind mindestens vier sandige Zauneidechsen-Eiablageplätze und vier kombinierte Sommer-/Winterquartiere zu errichten. Zum Schutz der Zauneidechsen-Bestände sind als Unterschlupf geeignete Strukturen (Steinhaufen etc.) im Umfeld der ermittelten Vorkommen in der Aktivitätsphase der Art (vorzugsweise April – August) vorsichtig abzutragen.

**Vermeidungsmaßnahme 8:**

Der Abriss der Gebäude sollte vorsorglich außerhalb der Brutzeit der potenziell vorkommenden Gebäudebrüter (also nicht im Zeitraum Anfang April bis Mitte August) erfolgen. Ist dies nicht möglich, muss eine rechtzeitige Kontrolle auf mögliche Vogelbruten vor dem Abriss durchgeführt werden. Werden hierbei Bruten festgestellt, ist ggf. das Ausfliegen der Jungvögel abzuwarten oder eine Umsiedlung vorzusehen.

**Vermeidungsmaßnahme 9:**

Eine Vogelgefährdung durch transparente Kunststoff- oder stark spiegelnde

Glasflächen wird durch den Einsatz von strukturiertem, mattierten, bedrucktem, etc. Glas vermieden bzw. entschärft. Die Anbringung von Greifvogelsilhouetten ist nicht geeignet, Verluste zu verhindern.

## 7.6. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Gemäß Muster-Einführungserlass vom 1. Juli 2004 zum Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau) handelt es sich bei den laut BauGB zu prüfenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten nicht um grundsätzlich andere Planungen, sondern um anderweitige Lösungsmöglichkeiten im Rahmen der beabsichtigten Planung und innerhalb des betreffenden Baugebietes.

Um eine städtebaulich optimale Lösung für das Planungsgebiet zu finden, wurde ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb durchgeführt und vom Architekten und Stadtplaner Prof. Dr. Franz Pesch (Stuttgart) mit Landschaftsarchitekt Prof. Gerd Aufmkolk, Michael Voit, WGF Landschaft (Nürnberg) mit dem ersten Preis gewonnen. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf basiert auf der Grundlage des Entwurfs des ersten Preisträgers.

Grundsätzlich entspricht der vorliegende Bebauungsplan der vom Regionalplan München geforderten verstärkten Innenentwicklung durch Ausschöpfung der Flächenreserven, Aktivierung der Flächenpotentiale sowie Flächenrecycling. Der östlich des Planungsgebietes verlaufende Grünzug wird, ebenso wie im Regionalplan, als überörtlich bedeutsamer Freiraum erhalten und funktionsgerecht entwickelt.

Eine Wiederaufnahme der Gewerbenutzungen ist aus dem städtebaulichen Kontext nicht wünschenswert. Es käme zu starken Lärmemissionen durch Anlagenlärm und LKW-Lieferverkehr.

## 7.7. Solarenergetische Bewertung und Optimierung

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde eine solarenergetische Bewertung und Optimierung durchgeführt. Demnach ist eine Überarbeitung des Entwurfes hinsichtlich der Ausrichtung der Gebäude nicht notwendig. Eine nennenswerte Verschattung durch die Topographie oder durch den Lärmschutzwall liegt nicht vor.

### **Gegenseitige Verschattung der Gebäude, Besonnungsdauer:**

Wenn in einem Teilbereich Gartenhofhäuser als Typus umgesetzt werden (was die großen Bauräume ermöglichen, und auch von der Jury als Möglichkeit gefordert wurde), ist festzustellen:

Im Bereich der Gartenhofhäuser ist eine sehr hohe gegenseitige Verschattung der Gebäude festzustellen, die auch zu einer spürbaren Erhöhung des Heizwärmebedarfes führt. Die Gartenhofhäuser sind als solarenergetisch ungünstig einzuordnen. Bei der im Verschattungsbereich der viergeschossigen Bebauung angeordneten Bebauung (z. B. Punkthäuser) sollte auf ausreichend Abstand geachtet werden, bzw. ggf. auf eine teilweise Reduzierung der vier- auf eine dreigeschossige Bebauung, auch wegen der Besonnungsdauer. Dies ist innerhalb der Bauräume möglich. Grundsätzlich können in dem Bauraum längsgestreckte und punktförmige Baukörper realisiert werden.

### **Verschattung durch Bäume, Besonnungsdauer**

Die Höhe der Straßenbäume sollte auf 12-15 m, die der Bäume innerhalb der Wohnbauflächen auf ca. 10-12 m begrenzt werden. Es sollte innerhalb der Wohnbauflächen auf Bäume 1. Ordnung ganz verzichtet und bei den Bäumen 2. Ordnung kleinere Arten bevorzugt gepflanzt werden, die die Gebäudehöhen nicht wesentlich überschreiten. Dies wurde im Entwurf berücksichtigt.

### **Heizenergiebilanz**

Die Gartenhofhäuser weisen eine geringe Kompaktheit und damit einen sehr hohen wohnflächenspezifischen Wärmeverlust auf.

### **Optimierungsvorschlag**

Die solarenergetische Bewertung und Optimierung schlägt eine Begrenzung der Bauräume auf optimierte Baufelder vor. Dies soll nicht vorgenommen werden, da dies im Vollzug beachtet werden kann und die Flexibilität für ggf. andere Konzepte beibehalten werden soll.

## **7.8. Zusätzliche Angaben**

### **7.8.1. Verwendete technische Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten**

Folgende Fachgutachten wurden im Zuge der Umweltprüfung erstellt bzw. ausgewertet:

- Dipl.-Ing. Michael Angelsberger / Lang + Burkhardt, Mai 2011: Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1977 Aubing-Ost-Straße (südlich), Hornberger Straße (westlich), Bahnlinie München Buchloe (nördlich), Berberichweg (östlich), Josph-Suder-Weg (östlich), Teil Verkehr
- Möhler + Partner, 2009: Erschütterungstechnische Untersuchung, Bebauungsplan Nr. 1977 „Aubing-Ost-Straße“
- Möhler + Partner, 2010: Untersuchung über elektromagnetische Felder, Bebauungsplan Nr. 1977 „Aubing-Ost-Straße“
- Möhler + Partner, 2011: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1977 „Aubing-Ost-Straße“
- Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH, 2005: Flächenrisikodetailuntersuchung (Fridu), IBB 35000128, München-Aubing, Aubing-Ost-Straße 66
- Ohnes & Schwahn, 2005: Ökologische Konfliktabschätzung zum Bauvorhaben der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG an der Aubing-Ost-Str. 66 und 70 in München als Grundlage für einen städtebaulichen Wettbewerb
- Ohnes & Schwahn, 2009: Projektentwicklung „Aubing-Ost-Straße“, München: Untersuchung auf Gebäudebrüter (Vögel), gebäudebewohnende Fledermäuse und baumbewohnende Vögel im Vorgriff auf die für 2011 geplanten Abbrucharbeiten des Gebäudebestandes und Fällung der Bäume
- Ohnes & Schwahn, 2010: Projektentwicklung "Aubing-Ost-Straße 66 und 70", München – Naturschutzfachliche Angaben zur saP

Die vorgenannten Unterlagen waren ausreichend, um die Auswirkungen auf die Schutzgüter hinreichend genau ermitteln, beschreiben und bewerten zu können.

Sonstige Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, sind nicht anzuzeigen.

### **7.8.2. Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt (Monitoring)**

Nach § 4c BauGB sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen des Vorhabens durch eine entsprechende Überwachung (sog. Monitoring) ermittelt werden können.

Die bei Realisierung des Bebauungsplanes zu erwartenden Umweltauswirkungen wurden eingehend untersucht und geeignete Vorsorgemaßnahmen getroffen. Demnach sind die Auswirkungen überwiegend gut abschätzbar und voraussichtlich als nicht erheblich einzuschätzen. Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden von den jeweiligen Fachbehörden keine Hinweise auf Erkenntnisse über mögliche unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen geäußert.

Die Sicherstellung einer dauerhaften anthropogenen Nichtnutzung (z.B. Bolzplatz, Flächen zum Ausführen von Hunden, Lagerplatz für Gartenabfälle) auf den festgesetzten Biotopentwicklungsflächen für die Blauflügelige Ödlandschrecke und die Zauneidechse und die Fortentwicklung dieser geschützten Tierarten machen jedoch eine Überwachung erforderlich:

Zur Überprüfung der Umsetzung des Pflege- und Entwicklungskonzepts für die Ausgleichsfläche und deren Entwicklung sowie hinsichtlich einer etwaigen Veränderung der Tierpopulationen in ihrem aktuellen Erhaltungszustand und der Entwicklung ihrer artspezifischen Ersatzlebensräume wird 5 Jahre nach Fertigstellung der Ausgleichsfläche ein Monitoring durch die Fachdienststellen Planungsreferat, Grünplanung (PLAN HA II/5) bzw. Untere Naturschutzbehörde (PLAN HA IV/5) durchgeführt.

Erfasst werden sollen Artengruppen, die im Gebiet aus der Sicht des Artenschutzes von besonderer Relevanz sind wie Zauneidechsen, Heuschrecken und Wildbienen, aber auch solche der Flora wie Rispenflockenblume und Sprossende Felsennelke.

### **7.8.3. Zusammenfassung**

Im Rahmen des Umweltberichts wird eine unterschiedliche Betroffenheit der Schutzgüter durch das geplante Vorhaben festgestellt.

So ist die vorhabenspezifische Zusatzbelastung für die Schutzgüter Wasser, Klima und Luft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter als geringfügig anzunehmen. Eine dauerhafte erhebliche Beeinträchtigung kann für diese Schutzgüter weitgehend ausgeschlossen werden.

Eine erhebliche Zunahme der bestehenden Lärm- und Schadstoffbelastung ist im Umfeld des geplanten Vorhabens nicht zu erwarten. Vielmehr werden Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt, die die Situation sowohl im Bereich der angrenzenden Bebauung, als auch im Planungsgebiet verbessert. Eine projektbedingte erhebliche Beeinträchtigung kann daher ausgeschlossen werden.

Beim Schutzgut Boden wird der Anteil an versiegelten Böden zunehmen, was zu einer Beeinträchtigung der Bodenfunktionen führt.

Für Tiere und Pflanzen kommt es zu einem Verlust von teilweise hochwertigen Lebensräumen. Vom Gehölzbestand werden voraussichtlich ca. 260 Bäume beseitigt;

allerdings erfolgt eine Neupflanzung von wiederum ca. 260 Bäumen. Die Neuversiegelung von Böden sowie der Verlust von faunistischen und floristischen Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der nach § 15 Bundesnaturschutzgesetz auszugleichen ist. Dieser Ausgleich kann innerhalb des Planungsgebietes nur zu einem geringen Anteil vorgenommen werden. Den Anforderungen des rechtlichen und fachlichen Artenschutzes wird jedoch in diesem Bereich der Biotopentwicklungsfläche genüge geleistet. Die Durchdringung des Planungsgebietes mit Grünstrukturen und die Vernetzung mit den angrenzenden Grün- und Freiflächen wird ein wesentlicher Aspekt der Planung sein. Das Landschafts- und Ortsbild des Planungsgebietes wird somit landschaftsgerecht neu gestaltet.

Das Vorhaben stellt aus umweltfachlicher Sicht eine städtebauliche Maßnahme dar, die dem planerischen Prinzip der geordneten städtebaulichen Entwicklung bei gleichzeitiger Beachtung der umweltschützenden Belange Rechnung trägt.

Als Ergebnis des vorliegenden Umweltberichtes ist festzustellen, dass unter Zugrundelegung der formulierten Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich bei der Realisierung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1977 keine verbleibenden erheblichen oder nachhaltigen Umweltauswirkungen im Sinne der einzelnen Umweltfachgesetzgebungen zu erwarten sind.



**III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/42V**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 22
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS
5. An das Baureferat VV EO
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An das Sozialreferat
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/42V