

Telefon: 233-22035  
233-22036  
233-26058  
233-28628  
Telefax: 233-24215

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtplanung  
PLAN HA II/33 P  
PLAN HA II/53  
PLAN HA II/30 V

**Änderung des Flächennutzungsplanes  
mit integrierter Landschaftsplanung  
und**

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1924  
Frobenstraße (östlich)  
Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze (nördlich)  
Burgfriedensgrenze (westlich)**

**- Münchener Rennverein e.V. (MRV) -**

**- Endgültiger Beschluss bzw. Satzungsbeschluss -**

Stadtbezirk 15 - Trudering-Riem  
-

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/V 06389

Anlagen

1. Übersichtsplan, M 1:5000
2. Nicht maßstabsgetreue Verkleinerung des Bebauungsplanes
3. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
4. Flächennutzungsplan mit Erläuterung

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2005 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

## **I. Vortrag der Referentin**

### **A) Vorbemerkung**

Die Vollversammlung des Stadtrates vom 27.10.2004 hat das Planungsreferat beauftragt, ein städtebauliches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept für das Areal zwischen Truderinger Hüllgraben und der Stadtgrenze unter Einbeziehung der Pferdesportflächen unter Berücksichtigung des Pferdesports auf der Grundlage eines schlüssigen, zukunftsweisenden Entwicklungskonzeptes zu erarbeiten und dem Stadtrat erneut vorzulegen.

### **B) Flächennutzungsplanänderung und Bebauungsplan**

Vortrag wie Erläuterungsbericht zur Flächennutzungsplanänderung mit integrierter Landschaftsplanung (Anlage 4) sowie Satzungstext und Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung (S. 14 ff).

### **C) Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan**

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 27.10.2004 die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich II/11 Frobenstraße (östlich), Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze (nördlich), Burgfriedensgrenze (westlich) und den Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr.1924 gebilligt und vorbehaltlich fristgerecht eingehender Anregungen während der öffentlichen Auslegung endgültig bzw. als Satzung beschlossen. Die öffentliche Auslegung der Entwürfe der Bauleitpläne mit Satzungstext und Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde vom 09.12.2004 mit 11.01.2005 durchgeführt. Die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung erfolgte form- und fristgerecht im Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 33 vom 30.11.2004. Während der öffentlichen Auslegung wurden Anregungen vorgetragen, so dass eine erneute Befassung des Stadtrates erforderlich ist.

### **D) Folgende Anregungen wurden während der Auslegung sowohl zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung als auch zum Bebauungsplan mit Grünordnung vorgebracht:**

#### **Gemeinde Aschheim**

Die vorgesehene Ost/West -Fuß- und Radwegeverbindung werde begrüßt.

## **Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde**

- a) Die im Bebauungsplan vorgesehenen Ergänzungen zur Nichtzulässigkeit großflächiger Einzelhandelsbetriebe sollen in die Flächennutzungsplanänderung aufgenommen werden.

### **Hierzu ist festzustellen:**

Unter Berücksichtigung der Lage am S-Bahnhof, der landschaftlichen Gegebenheiten, der umgebenden Biotop sowie der östlich angrenzenden Bebauung ist die Darstellung des Areals im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Kerngebiet geplant. Damit soll die Schaffung von Baurecht für eine Kerngebietsnutzung ermöglicht werden.

Der Ausschluss einzelner in einem Gewerbegebiet zulässigen Nutzungen ist aufgrund der Methoden und der Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes nicht möglich und erfolgt im Rahmen des (parallel laufenden) Verfahrens zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1924 für den Planungsbereich.

- b) Da die Planung in die Feldgehölze an der Galopprennbahn Riem eingreife, komme der Stellungnahme der Fachbehörde besondere Bedeutung zu.

### **Hierzu ist festzustellen:**

Die Stellungnahmen der Fachbehörden (Untere Naturschutzbehörde und Referat für Gesundheit und Umwelt Abt. Umweltschutz) umfassen den größtmöglichen Erhalt der vorhandenen Grünstrukturen (siehe nachfolgende Ausführungen ab Seite 9 ff).

## **DB Netz AG Immobilien Management**

Der Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung für den betreffenden Bereich könne seitens der Deutschen Bahn AG nur zugestimmt werden, wenn die aufgeführten Hinweise beziehungsweise Forderungen im Hinblick auf die südlich des Planungsgebietes verlaufende Bahnlinie beachtet werden.

Der von der Deutschen Bahn AG mittelfristig geplante viergleisige Streckenausbau (ABS 38) sei bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Der viergleisige Streckenausbau München Ost – Markt Schwaben habe möglicherweise den Ersatz des Bahnüberganges Graf-Lehndorff-Straße durch eine Eisenbahnüberführung zur Folge.

### **Hierzu ist festzustellen:**

Die DB Netz AG hat die im Rahmen des § 3 Abs. 2 BauGB vorgebrachten Hinweise und Forderungen bereits im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vorgebracht.

Diese wurden dem Grundeigentümer und dem möglichen Investor mit dem Hinweis auf Beachtung während der Bauausführung zugesandt.

Die Bebauungsplanfestsetzungen stehen dem viergleisigen Streckenausbau nicht entgegen. Auch durch den geplanten Geh- und Radweg auf dem Flurstück 227/34 sind keine Einschränkungen für das Grundstück der Bahn zu erkennen.

Da für eine Eisenbahnüberführung noch keine konkrete Planung vorliegt, kann diese bei der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt werden. Ggf. muss bei einer Bahnüberführung der Bebauungsplan zu einem späteren Zeitpunkt bezüglich der Anbindung der geplanten Stichstraße an die Graf-Lehndorff-Straße angepasst werden.

### Planungserfordernis gemäß § 1 Abs. 3 BauGB

Ausweislich der Begründung des Bebauungsplanes sei es vornehmlich Zweck des Bebauungsplanes, dem Münchner Rennverein e.V. den Verkauf seiner im Planungsgebiet liegenden Grundstücke zu ermöglichen. Einer Gemeinde fehle es jedoch gemäß der Kommentierung zum Baugesetzbuch bei Battis/Krautzberger/Löhr, § 1 Rdnr. 26 (mit entsprechendem Verweis auf BVerwGE 34, 301, 305) gerade dann an der Planungsbefugnis nach § 1 Abs. 3 BauGB, wenn es Zweck der Planung sei, dem Grundstückseigentümer aus wirtschaftlichen Gründen den Verkauf seiner Grundstücke zu ermöglichen.

In der Begründung des Bebauungsplanes würden keine städtebaulichen Gründe für die Ausweisung neuer Gewerbeflächen gerade im betreffenden Bereich aufgeführt. Gleichzeitig liege ein Verstoß gegen anzuwendende Gleichbehandlungsgrundsätze vor, da unzähligen Grundeigentümern in München eine derartige Zuwendung verwehrt wurde.

### Hierzu ist festzustellen:

Das obengenannte Zitat aus der Kommentierung von Battis/Krautzberger/Löhr ist falsch, es lautet nämlich **vollständig** folgendermaßen:

„An der Planungsbefugnis der Gemeinde fehlt es z. B. auch, wenn die Aufstellung eines Bebauungsplanes **nur** [Hervorhebung nicht im Original] deshalb erfolgt, um den Eigentümer aus wirtschaftlichen Gründen den Verkauf von Baugrundstücken zu ermöglichen.“

Auch das Bundesverwaltungsgericht hält in dem angeführten Urteil im 34. Band seiner amtlichen Entscheidungssammlung, S. 305 einen Verstoß gegen § 1 BBauG lediglich dann für gegeben, wenn die Gemeinde „sich zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für ein Grundstück entschlossen hat, das **nur** [Hervorhebung nicht im Original] deshalb bebaut werden soll, weil der Eigentümer aus wirtschaftlichen Gründen am Verkauf der Grundstücke interessiert ist.“

Vorliegend sprechen jedoch folgende städtebaulichen Gründe für die beabsichtigte Planung:

Städtebaulich gesehen stellt sich der angesprochene Bereich als eine Art Baulücke zwischen der westlich gelegenen landwirtschaftlichen Berufsschule (Fl.Nr. 227/34) und dem außermärkisch gelegenen Gewerbebereich der Gemeinde Aschheim dar. Hier besteht bereits jetzt der Krankenstall des Galoppsportvereins, so dass es sich hier um eine städtebaulich sinnvoll und integrative Nachfolgenutzung bzw. Nachfolgebebauung handelt. Die entwickelte Planung stellt eine städtebaulich schlüssige Weiterentwicklung der vorhandenen Rahmenbedingungen dar, welche den Erhalt der Galopprennbahn sichern soll. Um in den bestehenden Landschaftsbestandteil und Biotop so wenig wie möglich einzugreifen, ist ein kompakter 5-geschossiger Baukörper geplant.

## **Gesamtkonzept, Wettbewerb**

Entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.10.2004 (Ziffer 11) solle ein Gesamtkonzept vorgelegt werden, welches sämtliche Belange im größeren Umgriff sowohl des Münchner Trabrenn- und Zuchtvereins e.V. und des Münchner Rennvereins berücksichtige.

Dem widerspreche die in vorliegendem Bebauungsplan konstruierte Insellösung, die zudem in der Mitte einen weißen Fleck aufweise. In anderen Bereichen in München werde stets auf Schlüssigkeit und eine vollständige und gesamtheitliche Umfassung von Bebauungsplänen geachtet.

Durch die festgeschriebene Nutzung werde eine städtebaulich raumbildende Planung um einen S-Bahn-Haltepunkt mit infrastrukturellen Nutzungen verhindert. Diese Vorabplanung sei in ein Gesamtkonzept nicht integrierbar. Ebenso wenig sei die Genehmigung eines Golfplatzes im Rennbahnbereich verständlich.

Im Hinblick auf das geforderte Gesamtkonzept sollte üblicherweise ein städtebaulicher Wettbewerb mit Freiflächenplanung durchgeführt werden, der der Besonderheit des Areals Rechnung trage. Es sollten nicht ohne einen städtebaulichen Wettbewerb Fakten geschaffen werden, zumal die Notwendigkeit des festgesetzten Kerngebiets und der vorgesehenen Nutzung überhaupt fraglich sei.

Es stelle sich die Frage, ob es im Rahmen des anstehenden Gesamtkonzepts eine Untersuchung der verkehrlichen Entwicklung gebe.

### **Hierzu ist festzustellen:**

Bereits 1995 wurde dem Stadtrat ein Entwicklungs- und Sanierungskonzept für die Pferdesportanlagen im Münchner Osten vorgelegt, in dem auch umfangreiche Flächen nördlich der Bahn östlich Graf-Lehndorff-Straße als Baufläche enthalten waren. Diese Flächen umfassten dabei auch den Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 1924, wobei damals eine Verschiebung der Galopprennbahn nach Norden unterstellt worden war. Im Zuge der weiteren Planungen wurde jedoch diese Rennbahnverschiebung aufgegeben und die Unterbringung eines Golfplatzes im Innenbereich der Galopprennbahn in die Wege geleitet. In der entsprechenden Stadtratsvorlage 1998 war – wenn auch reduziert – nach wie vor eine Fläche nördlich der Bahn als „gemischte Baufläche“ enthalten.

Inzwischen hat sich die Situation des Trabrennsports im Münchner Osten einschneidend verändert. Das Gelände des Trabrennvereins (MTZV) musste Anfang 2005 zur Entschuldung veräußert werden und der Verein sucht einen Ersatzstandort zur Verlagerung der Trabrennbahn, deren Betrieb in 3 Jahren am jetzigen Standort eingestellt wird. Derzeit wird geprüft, ob eine Verlagerung auf das Gelände des Freistaates (Reitstadion) möglich ist. Entsprechende Verhandlungsergebnisse liegen noch nicht vor.

Unbenommen des Ergebnisses dieser Überprüfungen ist es erforderlich, wie vom Stadtrat am 27.10.2004 beschlossen, ein Gesamtkonzept zu erstellen, das insbesondere die Fläche der freiwerdenden jetzigen Trabrennbahn einbezieht. Dabei ist es unumgänglich, den Planungsumgriff im Westen über den im Beschluss genannten Truderinger Hüllgraben auszudehnen und den Bereich bis zur Bahnlinie der S 8 einzubeziehen. Die Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes ist jedoch noch von der weiteren Entwicklung des Pferdesports im Münchner Osten und insbesondere von der möglichen Verlagerung der Trabrennbahn auf das Freistaatgelände abhängig.

Da nach wie vor zumindest der Erhalt der Galopprennbahn zur Sicherung umfänglicher Freiflächen im Münchner Osten angestrebt wird, wird an der Ausweisung von Bauland im Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 1924 festgehalten, um u. a. die Sanierung des Münchner Rennvereins (Galopper) zu ermöglichen. Die auszuweisende Baufläche kann dabei in das künftige Gesamtkonzept integriert werden, bzw. stellt keine unvereinbare Vorabbindung dar. Der geplante Bereich steht einem Gesamtkonzept somit nicht entgegen.

Nach Erarbeitung der Rahmenbedingung (u. a. verkehrliche Untersuchungen) für das umfassende Gesamtkonzept ist es sicherlich sinnvoll, für Teilbereiche dann städtebauliche und landschaftsplanerische Wettbewerbe durchzuführen.

Die hier vorliegende Planung ist eine städtebaulich sinnvolle und in sich schlüssige Weiterentwicklung der bereits vorhandenen Rahmenbedingungen (Landwirtschaftsschule, S-Bahn-Haltestelle, Gewerbegebiet Aschheim).

Der „weiße Fleck“ der Planung stellt das bereits bebaute Grundstück, der Landwirtschaftsschule des Landkreises dar, der bis auf den 3 m breiten Geh- und Radweg im Süden und den 2 m breiten Streifen im Westen (Teil der geplanten Stichstraße) nicht in den Umgriff des Bebauungsplanes mit aufgenommen ist. Diese „Nichtaufnahme“ ist vom Grundstückseigentümer so gewünscht und planerisch ist eine Aufnahme auch nicht notwendig.

Die angesprochene Genehmigung eines Golfplatzes im Rennbahnbereich ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes.

### **Art und Maß der Nutzung, Höhenentwicklung**

Durch den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung werde ganz nebenbei ein Kerngebiet an der Stadtgrenze geschaffen, das fern von jeder Infrastruktur und fern des generellen Prinzips der Durchmischung von Wohnen und Gewerbe sei.

Das Maß der baulichen Nutzung sei für den Standort nicht angemessen, insbesondere sei ein hohes Maß an baulicher Nutzung nur zur finanziellen Sanierung des Galopprennsports und im Interesse eines Entwicklers vorgesehen (vgl. Punkt Planungserfordernis).

### **Hierzu ist festzustellen:**

Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zur S-Bahn-Station Riem wird hier ein Kerngebiet ausgewiesen.

Auf die Ausweisung eines wünschenswerten Anteils an Wohnnutzung innerhalb des Kerngebietes muss hier aufgrund der vorhandenen Immissionssituation (Bahnanlage im Süden, angrenzendes Gewerbegebiet im Osten und die Sportplatznutzung im Norden) und der „Insellage“ verzichtet werden. Eine Wohnnutzung über das im Bebauungsplan im Kerngebiet (MK) zulässige Maß ist hier städtebaulich nicht wünschenswert.

Aufgrund der Lage direkt an der S-Bahn-Station Riem und der Insellage zwischen der Landwirtschaftsschule und dem Gewerbegebiet Dornach ist die ausgewiesene bauliche Dichte (GFZ von 0,76) städtebaulich vertretbar.

Um die vorhandenen Biotope und das Landschaftsbestandteil zu schützen ist eine kompakte Baukörperfiguration vorgesehen. Auch diese integriert sich städtebaulich in die vorhandene „Baulücke“.

## Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Bei einem Gesamtkonzept würden mehr als 12.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche entstehen, was eine UVP erforderlich machen würde.

Im Rahmen einer UVP sollten die gesamten Maßnahmen beurteilt werden und nicht durch das Kleinhalten des Entwicklungsgebietes die UVP verhindert werden.

Bei Durchführen einer UVP würde mit schützenswerten Bereichen anders umgegangen.

### Hierzu ist festzustellen:

Derzeit steht aus planerischer Sicht des Grundstückseigentümers ausschließlich dieser untergeordnete Teilbereich seiner Grundstücke zu einer Neubebauung an; es stehen zum aktuellen Zeitpunkt keine weiteren potentiellen Bauflächen auf den Grundstücken des Münchner Rennvereins zur Verfügung.

Unter Zugrundelegung der nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) aus der Anlage 1 Nr. 18.7.1 und 18.7.2 ersichtlichen Parameter unterliegt dieses Vorhaben keiner UVP-Pflicht, da die Summe der nach § 19 Absatz 2

Baunutzungsverordnung im Bebauungsplan festgesetzten Größen der Grundfläche insgesamt 2.800 m<sup>2</sup> beträgt ([siehe Punkt 2.2.c. UVP-Pflicht](#)).

### Lärmschutz:

Im Hinblick auf den Aspekt Lärmschutz bestehe ein erhebliches Abwägungsdefizit, was zur Rechtswidrigkeit des Bebauungsplanes führe.

Es bestehen erhebliche Fehler auf der Stufe der Wertung und Gewichtung des Abwägungsmaterials.

Es fehle vollständig an einem Lärmschutzkonzept. Das Abwägungsdefizit bestehe vor allem darin, dass aktive Schallschutzmaßnahmen erst gar nicht in die Abwägung einbezogen worden sind.

Gerade bei Neuplanungen müssen passive Schallschutzmaßnahmen als „End-Off-the-Pipe-Technologie“ subsidiär gegenüber aktiven Lärmschutzmaßnahmen sein (vgl. § 41 Abs. 2 Bundesimmissionsschutzgesetz) unter Hinweis auf die Kommentierung zum Bundesimmissionsschutzgesetz Jarass, § 42 Rdnr. 43.

Aus diesem Grundsatz folge, dass passive Schallschutzmaßnahmen erst dann ausreichend wären, wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich wären. Nach dem immissionsschutzrechtlichen Verursacherprinzip, das sich auch in § 41 BImSchG widerspiegeln müsse, müsse zunächst die emittierende Nutzung an der Schallquelle eingeschränkt, dann die Schallausbreitung beschränkt (aktiver Schallschutz) und erst zuletzt die betroffene Nutzung durch Maßnahmen (passiver Schallschutz) in Anspruch genommen werden unter Hinweis auf die Kommentierung zur Baunutzungsverordnung Fickert/Fieseler, BauNVO, § 1 Rdnr. 60.

Dementsprechend hätte zunächst geprüft werden müssen, ob nicht durch eine Verschiebung des Baukörpers bzw. Verkleinerung des Baukörpers die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ erreicht hätte werden können. Gleiches gelte für den Grenzwert TA Lärm. Wenn die Abwägung ergäbe, dass dies nicht möglich sei, hätten aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle geprüft werden müssen.

Die starre Ausrichtung an den Orientierungswerten der DIN 18005 ohne Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und weitergehenden Möglichkeiten des Lärmschutzes könne einen Abwägungsmangel darstellen unter Hinweis auf die Kommentierung zum Baugesetzbuch Söfker in Ernst/Zinkhahn/Bielenberg, Band I, § 1 BauGB Rdnr. 14 m.w.N.

Die Tatsache, dass der Bundesverkehrswegeplan den viergleisigen Ausbau der Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze enthalte, und das damit einhergehende deutlich erhöhte Zugaufkommen auf dieser Bahnstrecke hätte im Rahmen einer ordnungsgemäßen Abwägung Berücksichtigung finden müssen.

Eine mangelnde Abwägung bestehe auch bei der Berücksichtigung der Lärmimmissionen des östlich angrenzenden Speditionsbetriebes. Mögliche Nutzungskonflikte und deren Auswirkungen hätten explizit in die Abwägung einbezogen werden müssen.

#### **Hierzu ist festzustellen:**

Die im Bebauungsplan getroffene Festsetzung zum Thema Lärmschutz basiert auf einem Lärmschutzkonzept. Innerhalb dieses Konzeptes wurde auch die Möglichkeit des aktiven Lärmschutzes geprüft.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle usw.) sind jedoch wegen des südlich angrenzenden Landschaftsbestandteils, der Biotope und des auch sonstigen umfangreichen Baumbestandes hier städtebaulich nicht möglich.

Auch eine „Verschiebung des Baukörpers bzw. Verkleinerung des Baukörpers“ wurde geprüft und kommt nicht in Betracht.

Der vorgesehene Baukörper wurde auf den jetzt schon bebauten Flächen des Krankenstalles sowie den bestehenden Reitbahnen bzw. Vorfürbahnen situiert und greift somit wenig in die bestehenden und schützenswerten Vegetationszonen ein. Eine weitere Verkleinerung hätte auch eine Geschossflächenreduzierung zur Folge, die jedoch den Zielen dieses Bebauungsplanes entgegensteht.

Des Weiteren hat die schalltechnische Stellungnahme zu diesem Bebauungsplan zum Ergebnis, dass am Tag der im Planungsgebiet im wesentlichen zur Beurteilung herangezogene Orientierungswert von 60 dB(A) eingehalten wird. Lediglich an den den Schienenwegen unmittelbar zugewandten Gebäudefassaden treten Überschreitungen des Orientierungswerts um maximal 3 dB auf. Aufgrund der in der Nacht verkehrenden Güterzüge wird der für eine schutzwürdige Wohnnutzung maßgebliche Orientierungswert von 50 dB(A) an den West-, Süd- und Ostfassaden des geplanten Gebäudes überschritten. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 61,3 dB(A). Eine Büronutzung weist in der Nacht im Vergleich zum Tag keine erhöhte Schutzwürdigkeit auf. Zum Schutz der von Überschreitungen der Orientierungswerte betroffenen Nutzungen wird im Bebauungsplan ein Schallschutzkonzept umgesetzt, das passive Maßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern) vorsieht. Die Dimensionierung der passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgt anhand der Vorgaben der **DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“** vom November 1989. An den der südlichen Baugrenze zugewandten Fassaden des geplanten Gebäudes sind die Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Anforderungen des Lärmpegelbereichs IV auszubilden. An den westlichen und östlichen Baugrenzen zugeordneten Fassaden sind die Anforderungen des Lärmpegelbereichs III zu erfüllen.

Südlich angrenzend beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn mit einem weiteren Gleis die Strecke München-Landesgrenze (Braunau) auszubauen. Da dafür jedoch noch keine hinreichend konkrete Planung vorliegt, können die vom Ausbau ausgehenden Schallauswirkungen erst im Zusammenhang mit einem künftigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren geprüft werden. In diesem Rahmen ist dann auch festzustellen, ob die eine wesentliche Änderung des vorhandenen Schienenweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV darstellende vorgesehene Errichtung eines weiteren Gleises gemäß den Bestimmungen der 16. BImSchV die Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen auf Bahngelände erfordert.



Hinsichtlich der Frage der „Berücksichtigung der Lärmimmissionen des östlich angrenzenden Speditionsbetriebes“ ist auf folgendes hinzuweisen:

Auch der Themenbereich „Gewerbelärm“ (Anlagen- und Betriebsgeräusche) wurde im Rahmen der Schalltechnischen Stellungnahme zu diesem Bebauungsplan geprüft. Das Ergebnis der Untersuchung zur Verträglichkeit der vorhandenen gewerblich und industriell genutzten Flächen im Industrie- und Gewerbegebiet Dornach mit den innerhalb des Planungsgebietes vorgesehenen schutzwürdigen Nutzungen ist inhaltlich in die Begründung des Bebauungsplanes eingeflossen. Bei einer uneingeschränkten Betriebstätigkeit in den Gewerbe- und Industriegebieten zeigt sich am Tag, dass der Immissionsrichtwert unterschritten wird.

In der Nacht kann eine Überschreitung des Immissionsrichtwertes nicht ausgeschlossen werden. Im Bebauungsplan ist daher ein geeignetes Schallschutzkonzept mit passiven Maßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern) vorgesehen.

### **Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil/Landschaftsbild**

Die geplante viergeschossige Bebauung mit Terrassengeschoss verstoße gegen den Schutzzweck des Landschaftsbestandteils „Feldgehölze an der Galopprennbahn“ (Biotop Muc Bio Nr. 169 a). Nach § 2 Nr. 3 der Verordnung sei es unter anderem Zweck des geschützten Landschaftsbestandteils, zur Belebung des Landschaftsbildes im Raum Dagfing beizutragen. Das Landschaftsbild an der Galopprennbahn Riem sei derzeit durch eine alleinartige Abgrenzung nach Osten zum Gewerbegebiet Dornach und nach Süden zur Bahnlinie Ostbahnhof-Landesgrenze geprägt.

Das zulässige Nutzungsmaß (GFZ 0,76) und die zulässige fünfgeschossige Bauweise (Wandhöhe bis zu 19 m) verändere das Landschaftsbild völlig. Durch die geplante Bebauung werde der südliche Teil des geschützten Landschaftsbestandteils dann von der Galopprennbahn aus nicht mehr sichtbar sein.

Zudem werde die als wichtig vermerkte Luftströmung beeinträchtigt, wozu es keine Untersuchungen gab.

### **Hierzu ist festzustellen:**

Der im Planungsgebiet liegende Grundstücksbereich wird bereits jetzt und schon seit langem baulich mit einer Tierklinik genutzt. Es handelt sich um eine städtebaulich sinnvolle Nachfolgebebauung und -nutzung. Dieser Grundstücksteil liegt zwischen der dichten Bebauung des östlich angrenzenden Gewerbegebiets der Gemeinde Aschheim und der westlich angrenzenden Bebauung der Landwirtschaftsschule des Landkreises München, so dass sich eine Folgenutzung dieser „Baulücke“ anbietet. Die Baustrukturen bilden somit ein städtebaulich erwünschtes „Schließen der Baulücke“ und ein kompaktes Gebäude, bei dem die vorhandenen Grünstrukturen weitestgehend erhalten bleiben.

Das erarbeitete Planungskonzept ist bestrebt den Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil zu vermeiden bzw. zu minimieren. Es wird nur geringfügig randlich, in den Bereichen in dem auch derzeit eine intensive Koppel- und Weidenutzung als auch regelmäßig gemähte Grünflächen mit nur geringen Baumanteil vorliegen, eingegriffen.

Im Abwägungsprozess ist der Sachverhalt Landschaftsbild berücksichtigt worden und wurde als nicht vermeidbar eingestuft. Sämtliche Schutzflächen wurden ihrer Gewichtung gemäß berücksichtigt. Es liegt kein Abwägungsmangel vor.

Grundsätzlich wurde die Unterbauung (Tiefgarage)

- zur Schaffung bepflanzbarer Freiflächen
- zur Minimierung versiegelter Flächen und zum Schutz der umgebenden Biotope

so gering wie möglich gehalten.

Um dies zu gewährleisten wurden 60 der erforderlichen Stellplätze zwischen der Graf-Lehndorff-Straße und der geplanten Stichstraße auf dem Flurstück Nr. 227/19 angeordnet (dadurch wird die Tiefgarage um 60 Stellplatzflächen kleiner). Diese Freifläche dient bereits jetzt als Parkfläche und kann weiterhin als Stellplatzanlage in Wechselnutzung mit dem Pferdesport betrieben werden.

Durch die Überplanung wird die lokale klimatische Situation beeinträchtigt; eine großräumige Abriegelung der Luftströmung ist nicht zu erwarten. Zu dem liegen bereits östlich des Planungsgebiets in der Gemeinde Aschheim (Gewerbegebiet Dornach) in der Nähe der Bahnschienen mehrere höhere Gebäude vor, die die östlichen Winde beeinflussen.

### **Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil durch den Fuß- und Radweg**

Gemäß der vorliegenden Planung sei ein bis zu 5 m breiter Fuß- und Radweg vorgesehen, der in großen Teilen durch den geschützten Landschaftsbestandteil verlaufe. Gemäß § 4 Nr. 7 der Verordnung dürfe der Geh- und Radweg nur angelegt werden, soweit diese Maßnahme im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde erfolge. Aus der Begründung des Bebauungsplanes sei nicht ersichtlich, dass die Untere Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen zu dieser Frage erklärt hätte.

Bei der Planung des Radweges sei auch die sich aus dem allgemeinen Naturschutzrecht ergebende Vermeidungspflicht (vgl. § 19 Abs. 1 BNatSchG) offenkundig nicht beachtet worden. Die Begründung des Bebauungsplanes gehe nicht darauf ein, weshalb hier ein Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,00 bis zu 5,00 m notwendig sei. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 4 Abs. 4 Satz 2 StVO betrage die Mindestbreite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg 2,50 m. Diese Breite sei auch für eine Feuerwehrezufahrt ausreichend. Dies hätte in die Abwägungsentscheidung miteinbezogen werden müssen.

Hinsichtlich des Aspektes - Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil - sei im Hinblick auf die erheblichen Abwägungsdefizite die Rechtswidrigkeit des Bebauungsplanes mit Grünordnung gegeben.

### **Hierzu ist festzustellen:**

Wie bereits unter dem Punkt 4.n. Verkehrskonzept (letzter Abschnitt) dargestellt, ist die Anlage und der Unterhalt des Geh- und Radweges innerhalb des Landschaftsbestandteiles zwischen der Grenzstraße und der Graf-Lehndorff-Straße im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde zulässig und **geplant. Die Verordnung der Landeshauptstadt München über den Schutz des Landschaftsbestandteils „Feldgehölze an der Galopprennbahn“ sieht diesen Weg im § 4 Nr. 7 bereits vor.**

Das Einvernehmen der unteren Naturschutzbehörde liegt vor. Die Begründung wird diesbezüglich ergänzt.

Die festgesetzte Geh- und Radfahrrechtsfläche stellt eine wichtige Verbindung für zahlreiche Fußgänger aber auch für Radfahrer dar. Da diese Fuß-/Radwegverbindung im Realisierungsnetz Radverkehrsverbindungen der Landeshauptstadt München als Übergabepunkt an das Umland geplant ist, ist laut Aussage der Fachbehörden eine Breite von 3,00 bis 4,00 m erforderlich um diese Nutzung auch gefahrlos sicherzustellen. Hier wurde bereits auf die geringere Breite des Weges zurückgegriffen, da bei höherer Frequentierung der Strecke, z. B. bei Schulbeginn/-ende, bei Lieferanfahrt etc., auch auf die nördlich anschließende Verbreiterung ausgewichen werden kann.

Zudem wird die Verbreiterung des Geh- und Radweges um weitere 2,00 m für die Feuerwehrtrasse bzw. für Botendienste südlich des Bauraumes erforderlich um nicht zwei direkt nebeneinanderliegende befestigte Wege mit mindestens jeweils 3,00 m Breite vorsehen zu müssen (siehe Punkt 4.n. Städtebauliches Planungskonzept/Individualverkehr). Hierbei wurde dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (§ 1 a Abs.2 BauGB) Rechnung getragen.

Eine Verlagerung der Geh- und Radwegverbindung weiter nach Norden wurde mit dem Ergebnis geprüft, dass diese dann innerhalb der sehr erhaltenswerten nördlichen Baumallee (Biotop Nr. 343.03) zu liegen käme und dort einen weit aus größeren Eingriff in den Baumbestand und somit in Natur und Landschaft dargestellt hätte. Zudem war die Lage an der nördlichen Planungsgebietsgrenze aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Rennbahn aus Sicherheitsgründen fachlich nicht möglich gewesen.

### **Biotopflächen im eigentlichen Sinne**

Bei der Erstellung der Planung und der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials sei offensichtlich nicht geprüft worden, ob es sich bei den im Planungsgebiet befindlichen, durch die Bebauung beeinträchtigten Biotopflächen um gesetzlich geschützte Biotopflächen gemäß Art. 13 d BayNatSchG handele. Wenn die Biotopflächen dem Schutz von Art. 13 d BayNatSchG unterfallen, was im Einzelfall zu prüfen sei, hätte dies völlig andere Rechtsfolgen.

Der Biotopkartierung könne nur eingeschränkte Bedeutung zukommen, da diese nur deklaratorischen Charakter habe.

Im Hinblick auf dieses Abwägungsdefizit liege die Rechtswidrigkeit des Bebauungsplanes mit Grünordnung vor.

### **Hierzu ist festzustellen:**

Nach aktuellem Kenntnisstand und dem „Art. 13 d“ Bestimmungsschlüssel des Landesamtes für Umweltschutzes konnte nach Augenscheinnahme kein „Art. 13 d“ Charakter der Biotope festgestellt werden. Zudem hat die untere Naturschutzbehörde einen möglichen „Art. 13 d“ Charakter der Flächen nicht bestätigt.

### **Eingriff in Natur und Landschaft**

In der vorliegenden Planung werde missachtet, dass gemäß § 19 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz die Vermeidung von Eingriffen in die Natur und Landschaft vorrangig sei. Es fehle eine Begründung, warum die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht vermeidbar wären.

Im vorliegenden Fall werden durch die massive Bebauung, die Zufahrt mit Parkplätzen und den Fuß- und Radweg Biotopflächen zerstört.

Durch eine Verkleinerung des Baukörpers und einen Verzicht auf bzw. Verlagerung der Geh- und Radwegverbindung als auch der Verlagerung der Zufahrt mit Parkplätzen wäre ein Eingriff in die Natur - und insbesondere in die geschützten Biotopflächen bzw. den geschützten Landschaftsbestandteil - vermeidbar.

Diesbezüglich liege ein Abwägungsdefizit vor, was zur Rechtswidrigkeit des Bebauungsplanes mit Grünordnung führe.

Die Beseitigung von bis zu 40 Bäumen sollte vermieden werden.

Bei einer Gesamtplanung wären die Eingriffe in Biotope und Baumbestand vermeidbar. Dies würde dem Rechtsgrundsatz des Bundesnaturschutzgesetzes, wonach eine Vermeidung von Eingriffen vor einem Ausgleich stehe, entsprechen.

### Hierzu ist festzustellen:

Aufgrund der planerischen Entscheidung, eine Nachfolgenutzung auf dem Grundstücksbereich der ehemaligen Tierklinik zuzulassen, wurde ein Eingriff in den Naturhaushalt im Sinne des BNatSchG im Grundsatz unvermeidlich. Dem Minimierungsgebot wurde Rechnung getragen, so dass hier zur Unterbringung der erforderlichen Geschossfläche ein möglichst kompakter Baukörper unter größtmöglicher Rücksichtnahme auf die umgebenden Biotopflächen und dem Landschaftsbestandteil, innerhalb des Planungsgebietes situiert wurde (siehe u.a. Punkt 4. Städtebauliches Planungskonzept hier 4.d./e. Bauweise/Nebenanlagen). Die Prüfung von verschiedenen Zufahrtsmöglichkeiten zum Kerngebiet ergab, dass als einzige Erschließung nur über den nördlichen, bereits jetzt als Pflegeweg genutzten Weg, eine sinnvolle, reibungslose Zufahrt für PKW und der erforderlichen Andienung mit LKW ermöglicht werden kann. Südlich des Grundstücks der Landwirtschaftsschule war eine Zufahrt nicht möglich, da dieses Grundstück dem Landkreis München gehört und dieser im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht und zur Sicherheit der Schüler keiner Zufahrt zum östlichen Grundstück zugestimmt hat.

Nachfolgende Gründe sprechen für die Ablehnung einer Erschließung des Planungsgebietes über die Grenzstraße, da

- das Planungsgebiet bei einer Erschließung über die Grenzstraße nur von der Gemeinde Aschheim, Ortsteil Dornach aus erreichbar wäre,
- eine Durchfahrung durch den geschützten Landschaftsbestandteil nicht zugelassen werden soll,
- eine Anbindung an die Grenzstraße nur unter Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen außerhalb der Stadtgrenze möglich wäre (der vorhandene 2,0 m breite Weg parallel zur Bahntrasse reicht für eine ordnungsgemäße Erschließung nicht aus).

Der auszugleichende Eingriff in den Naturhaushalt nach § 1a BauGB (siehe Punkt 5. Grünordnung) wird mit einem Ausgleichsflächenerfordernis von ca. 1,2 ha in räumlicher Nähe zum Planungsgebiet nachgewiesen.

Die Beseitigung von ca. 40 Bäumen lässt sich nicht vermeiden, der Eingriff wurde auf das geringst notwendige Maß minimiert und (siehe oben) ausgeglichen. Ca. 20 von den zu beseitigenden Bäumen südlich des Bauraumes weisen aufgrund ihrer geringen Vitalität einen nur bedingt erhaltenswerten Zustand auf. Als Ersatz sind zudem ausreichende Baumpflanzungen in den Grünflächen innerhalb des Planungsgebiets vorgesehen.

Die festgesetzte Geh- und Radfahrrechtsfläche stellt eine Anbindung sowohl für Schüler der Berufsschule, Besucher der Galopprennbahn, als auch für Spaziergänger usw. aber auch für Radfahrer dar. Da diese Fuß-/Radwegverbindung im Realisierungsnetz Radverkehrsverbindungen der Landeshauptstadt München als Übergabepunkt an das Umland geplant ist, ist laut Aussage der Fachbehörden eine Mindestbreite von 3 m erforderlich um diese Nutzung auch gefahrlos sicher zustellen. Eine Verlagerung der Geh- und Radwegverbindung weiter nach Norden wurde mit dem Ergebnis geprüft, dass diese dann innerhalb der sehr erhaltenswerten nördlichen Baumallee (Biotop Nr. 343.03) zu liegen käme und dort einen weit aus größeren Eingriff in den Baumbestand und in Natur und Landschaft dargestellt hätte. Zudem war die Lage aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Rennbahn aus Sicherheitsgründen fachlich nicht möglich gewesen.

Wie bereits unter Punkt 5. Grünordnung/Zielkonflikt beschrieben, werden durch die Planung naturschutzfachlich wertvolle Funktionen und Wechselbeziehungen zwischen den umgebenden Biotopen und dem Landschaftsbestandteil beeinträchtigt, der landschaftstypische Charakter des Gebietes wird gestört. Diese Beeinträchtigungen und Eingriffe wurden gegen die städtebaulich sinnvolle Planung mit u.a. Schaffung von

Arbeitsplätzen, Verbesserung der Anbindung nördlich der Bahnlinie sowie der Berufsschule und Galopprennbahn, den Festsetzungen zur Minimierung der Eingriffe und der Ausgleichsmaßnahme abgewogen und ausgeglichen.

### **Geänderte Darstellung der Biotopfläche**

Es sei erstaunlich, dass Biotopstrukturen zur Ermöglichung des Erschließungsweges nach Süden wanderten und dass im Bereich des Erschließungstichs mit Wendehammer ein vorhandenes Biotop-Baumareal nicht mehr dargestellt sei.

### **Hierzu ist festzustellen:**

Die Biotopflächengrenzen wurden an die Pläne zur aktuellen Biotopkartierung der Jahre 1998-2000 der Fachbehörde angepasst. Insofern wurde die Lage der westlichen Grenze des Biotops Nr. 343.03 oberhalb der nordöstlichen Ecke des Flurstückes Nr. 227/34 (Berufsschule) gemäß des vorliegenden Planes der Kartierung korrigiert. Das Korrekturergebnis war Gegenstand des Abwägungsprozesses.

Der Bezirksausschuss 15 hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

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

Die Bauleitplanverfahren werden nach den Vorschriften des Baugesetzbuches in der vor dem 20.07.2004 geltenden Fassung durchgeführt.

**II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Die während der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) vorgebrachten Anregungen können nicht berücksichtigt werden.
2. Die Änderung des Flächennutzungsplanes mit Landschaftsplan nach dem Plan des Planungsreferates, Maßstab 1:10.000, vom 08.12.2003 samt Erläuterung wird endgültig beschlossen.
3. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1924 wird gemäß § 10 BauGB als Satzung erlassen und ihm die nachfolgende Begründung beigegeben.
4. Das Planungsreferat bleibt weiterhin beauftragt, die Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes, abhängig von der weiteren Entwicklung des Pferdesports im Münchner Osten und insbesondere von der möglichen Verlagerung der Trabrennbahn auf das Freistaatgelände, zu erstellen.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

#### a) Flächennutzungsplan

Zur Erläuterung der Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung wird auf die Ausführungen in Anlage 4 verwiesen.

#### b) Bebauungsplan

##### **Satzungstext**

des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1924  
zwischen Frobenstraße (östlich),  
Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze (nördlich),  
Burgfriedensgrenze (westlich)

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. 91 und 7 Abs. 1 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und des Art. 3 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

### **§ 1**

#### **Bebauungsplan mit Grünordnung**

- (1) Für den Bereich zwischen Frobenstraße (östlich), Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze (nördlich), Burgfriedensgrenze (westlich) wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 09.09.2004, angefertigt vom städtischen Vermessungsamt am ..... und diesem Satzungstext.

### **§ 2**

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

- (1) Im Kerngebiet sind die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen und die gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Tankstellen nicht zulässig.
- (2) Im Kerngebiet sind die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten nicht zulässig.
- (3) Im Kerngebiet sind die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Einzelhandelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 BauNVO (Einkaufszentren im Sinne von § 11 Abs. 3 Ziff. 1 BauNVO, großflächige Einzelhandelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 Ziff. 2 BauNVO, sowie diesen vergleichbare sonstige großflächige Handelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 Ziff. 3 BauNVO) nicht zulässig.

**§ 3****Maß der baulichen Nutzung**

- (1) Die festgesetzte Grundfläche darf durch innerhalb des Bauraumes liegende Tiefgaragen und Kellerräume um maximal 1.830 m<sup>2</sup> und durch die außerhalb des Bauraumes zulässige private Erschließungsstraße, den allgemein zugänglichen Weg (G+R), die Tiefgaragenrampe, die Andienungsflächen und Feuerwehrezufahrten sowie durch die 12 ebenerdigen Besucherstellplätze westlich des Bauraumes um weitere maximal 2.200 m<sup>2</sup> überschritten werden.
- (2) Die Flächen für Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind bei der Ermittlung der Geschossfläche ganz mitzurechnen.
- (3) Ausnahmsweise darf die festgesetzte Geschossfläche durch die Fläche von Tiefgaragenrampen innerhalb des Bauraumes bis zu maximal 100 m<sup>2</sup> überschritten werden.

**§ 4****Nebenanlagen**

- (1) Im Kerngebiet sind außerhalb des Bauraumes mit Ausnahme der in § 3 Abs. 1 genannten Nebenanlagen keine Nebenanlagen zulässig.
- (2) Nördlich des Bauraumes sind innerhalb der Biotopfläche Nr. 343.03 Befestigungen aller Art (z.B. Wege, Umfahrungen) unzulässig. Davon ausgenommen ist der westliche Bereich (nördlich und östlich direkt an Flst. Nr. 227/34 angrenzend).

**§ 5****Äußere Gestaltung baulicher Anlagen**

- (1) Das fünfte Vollgeschoss ist als Terrassengeschoss auszubilden.
- (2) Im gesamten Planungsgebiet sind ausschließlich Flachdächer oder flachgeneigte Pultdächer mit einer Dachneigung < 15 ° zulässig.

**§ 6****Abstandsflächen**

Im Planungsgebiet gelten die Abstandsflächen gemäß Art. 6 Abs. 4 und Abs. 5 BayBO.

**§ 7****Einfriedungen**

- (1) Im Kerngebiet sind nur zur Rennbahn, zur Burgfriedensgrenze, zur Bahnlinie und zur Schule Grundstückseinfriedungen zulässig, sofern sie den allgemein zugänglichen Weg (G+R) nicht absperren.
- (2) Es sind nur offene, sockellose (Bodenfreiheit 10 cm) Einfriedungen zulässig.
- (3) Für Hausmeisterwohnungen zugeordnete Wohnungsgärten ist eine Einfriedung mit einer standortgerechten Laubhecke zulässig.



## **§ 8 Werbeanlagen**

- (1) Im Kerngebiet ist nicht zulässig:
  - a. die Errichtung von Werbeanlagen über den Wandhöhen bzw. Dachkanten der Gebäude;
  - b. Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, sowie sich bewegende Werbeanlagen;
  - c. Werbeanlagen außerhalb des Bauraums.
- (2) Werbeanlagen müssen sich in Größe, Form und Farbgebung in die Architektur einfügen und sind nur am Ort der Leistung zulässig.
- (3) Zum Schutz des Landschaftsbildes und des Biotops Nr. 343.03 sind auf der Nordseite des Kerngebietes und auf der Stellplatzfläche westlich der geplanten Stichstraße Werbeanlagen ausgeschlossen.

## **§ 9 Abgrabungen und Aufschüttungen**

Abgrabungen und Aufschüttungen sind unzulässig.  
Bestehende Aufschüttungen bleiben davon unberührt.

## **§ 10 Tiefgaragen, Stellplätze, Zu- und Abfahrten**

- (1) Es dürfen nur 75 % der nach Art. 52 BayBO erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge errichtet werden.  
Davon sind ca. 60 Stellplätze auf der Stellplatzfläche auf dem Flurstück Nr. 227/19, 12 Stellplätze westlich des Bauraumes und 6 Stellplätze innerhalb des Bauraumes als ebenerdige Stellplätze zulässig.  
Die übrigen Stellplätze sind in einer Tiefgarage anzuordnen.
- (2) Die Tiefgarage ist nur innerhalb des festgesetzten Bauraumes zulässig und soweit wie möglich unter den Gebäuden anzuordnen.
- (3) Die Tiefgaragenrampe ist außerhalb des Bauraumes, unter Berücksichtigung des Baumbestandes, zulässig.
- (4) Die Tiefgaragenrampe ist zu überdachen und seitlich zu schließen.
- (5) Die Decke der Tiefgarage ist um mindestens 0,60 m unter das anschließende Geländeniveau abzusenken und ebenso hoch mit einem fachgerechten Bodenaufbau zu überdecken.
- (6) In der festgesetzten Fläche für Stellplätze westlich des Bauraumes sind maximal 12 ebenerdige Stellplätze, unter Berücksichtigung des Baumbestandes, zulässig.  
Innerhalb des Bauraumes sind maximal 6 weitere Stellplätze zulässig.
- (7) Von der Lage der im Kerngebiet festgesetzten Fläche für Stellplätze kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn z.B. technische und gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

## § 11

### Festsetzungen zum Lärmschutz

Beim Bau von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind Fenster von Schlaf- und Kinderzimmern an den West-, Süd- und Ostfassaden mit schallgedämmten – evtl. fensterunabhängigen – Lüftungseinrichtungen zu versehen.

## § 12

### Grünordnungskonzept

- (1) Die Bepflanzung der Freiflächen der Baugrundstücke ist entsprechend den planlichen und textlichen Festsetzungen zu erhalten. Ausgefallene Bäume und Sträucher sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen.  
Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen.
- (2) Nicht bebaute Flächen innerhalb des Bauraumes sind zu begrünen und zu bepflanzen.
- (3) Vor Inbetriebnahme der Baustelle ist ein Baustelleneinrichtungsplan einzureichen.
- (4) Große Laubbäume (Wuchshöhe > 20 m) sind mit einem Mindeststammumfang von 20-25 cm, mittlere (Wuchshöhe 10-20 m) und kleine (Wuchshöhe < 10 m) mit einem Mindeststammumfang von 18-20 cm zu pflanzen.
- (5) Bei der Pflanzung von Laubbäumen innerhalb von Belagsflächen sind offene Baumscheiben mit einer mindestens 24 qm großen, spartenfreien, durchwurzelbaren Pflanzfläche vorzusehen. In Ausnahmefällen sind überdeckte Baumscheiben zulässig, sofern gestalterische oder funktionale Gründe dafür sprechen.
- (6) Die als „Flächen zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzten Bereiche sind pro 200 qm der nicht überbauten Grundstücksfläche mit mindestens einem mittleren standortgerechten Laubbaum (Wuchshöhe 10-20 m) zu bepflanzen.
- (7) Die als „Flächen mit Bindungen für Bepflanzung und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern“ festgesetzten Bereiche sind zu erhalten, ggf. mit standortgerechten Feldgehölzen (Artenauswahl in Anlehnung an den Landschaftsbestandteil) weiterzuentwickeln. Die Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen sind in dem Freiflächengestaltungsplan darzustellen.
- (8) Die als „Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen“ festgesetzten Bereiche sind mit Gehölzstrukturen und extensiver Wiese in Anlehnung an das Biotop Nr. 343.03 bzw. den Landschaftsbestandteil herzustellen. Die Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen sind in dem Freiflächengestaltungsplan darzustellen.
- (9) Beidseits der nördlich des Flurstücks Nr. 227/34 verlaufenden privaten Erschließungsstraße, sind im Regelabstand von ca. 15 m zueinander große standortgerechte Laubbäume (Artenauswahl in Anlehnung an die Bestandsbäume im Biotop Nr. 343.03) zu pflanzen. Bestandsbäume können dabei angerechnet werden.
- (10) Nebenanlagen wie Müllhaus, Seitenwände der Tiefgaragenrampe sowie geeignete und überwiegend fensterlose Gebäudefassaden sind flächig mit hochwüchsigen ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen.
- (11) Die Dächer sind ab einer Fläche von 100 qm zu begrünen. Dabei ist eine durchwurzelbare Mindestschichtdicke von 10 cm vorzusehen. Flachdächer von Garagen und Tiefgaragenzufahrten sind extensiv zu begrünen.

Dies gilt nicht für die Flächen von notwendigen technischen Anlagen, nutzbaren Freibereichen oder Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie und des Sonnenlichts auf den Dächern.

- (12) Wege, Zufahrten und Platzflächen sind soweit möglich und offene Stellplätze, Feuerwehzufahrten-/andienungsf lächen grundsätzlich wasserdurchlässig (z.B. Pflaster mit Grasfuge, Rasenpflaster) vorzusehen. Befestigungen sind auf das Mindestmaß zu beschränken.
- (13) Innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche U- 1568 sind mindestens drei große Laubbäume zwischen den Längsparkbuchten zu pflanzen.
- (14) Ausnahmsweise kann von den Festsetzungen in Lage und Fläche geringfügig abgewichen werden, soweit die Abweichung grünplanerisch vertretbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (15) Die vorgesehene Gestaltung der Freiflächen ist vom Bauherrn in einem gesonderten Freiflächengestaltungsplan darzustellen, der gemäß § 1 Abs. 2 der Bauvorlagenverordnung einzureichen ist.

### **§ 13 Dienstbarkeiten**

Von der festgesetzten Lage und Breite der Fläche mit Geh-, Radfahr- und Leitungsrecht kann mit Ausnahme des Westteiles auf dem Flst. Nr. 227/34 ausnahmsweise abgewichen werden, wenn z.B. technische und gestalterische Gründe dies erfordern und wenn die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

### **§ 14 In-Kraft-Treten**

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

## **Begründung des Bebauungsplanes**

### **1. Anlass und Zweck der Planung**

Am 13.12.1995 wurde durch die Vollversammlung des Stadtrates ein Grundsatzbeschluss für ein Entwicklungs- und Sanierungskonzept der Pferdesportanlagen im Münchner Osten gefasst. Durch Beschluss der Vollversammlung vom 17.06.1998 wurde dieser Beschluss geändert und fortgeschrieben.

Diese Beschlüsse zeigen Lösungsmöglichkeiten zur finanziellen und baulichen Sanierung des Münchner Trabrenn- und Zuchtvereines (MTZV) und des Münchner Rennvereines e.V. (MRV - Galopper) unter Berücksichtigung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Zielvorstellungen der Landeshauptstadt München und damit zum langfristigen Erhalt dieser Vereine in München auf.

Basierend auf diesen Grundlagen wurden vom Planungsreferat gemeinsam mit dem MRV die damals aufgezeigten Möglichkeiten fortentwickelt.

Um den langfristigen Erhalt der Galopprennbahn sichern zu können, beabsichtigt der MRV zur finanziellen und baulichen Sanierung, den derzeit teilweise mit dem Krankenstall bebauten Bereich südlich des Renngeläufs umzunutzen und als Kerngebietsfläche zu veräußern.

Die entwickelte Planung stellt eine städtebaulich schlüssige Weiterentwicklung der vorhandenen Rahmenbedingungen dar. Der angesprochene Bereich stellt sich als eine Art Baulücke zwischen der westlich gelegenen landwirtschaftlichen Berufsschule (Fl.Nr. 227/34) und dem außermärkisch gelegenen Gewerbebereich der Gemeinde Aschheim dar.

Die Entwicklung einer Kerngebietsfläche bildet eine städtebaulich sinnvolle und integrative Nachfolgenutzung für diesen Bereich.

Mit Beschluss vom 27.11.2002 hat die Vollversammlung des Stadtrats für den Bereich die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1924 beschlossen.

### **2. Ausgangssituation**

#### **2.1. Planerische Rahmenbedingungen**

##### **2.1.1 Lage im Stadtgebiet**

Das Planungsgebiet liegt im 15. Stadtbezirk, Bezirksteil Riem.

Nördlich an das Planungsgebiet schließt sich die Galopprennbahn an, in deren Innenraum eine Golfanlage integriert ist.

Östlich, begrenzt durch den Burgfrieden, schließt sich außermärkisch ein Gewerbegebiet der Gemeinde Aschheim, Ortsteil Dornach, an.

Südlich grenzt an den Umgriff die Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze Braunau an.

Im Westen befindet sich auf Privatgrund eine private Erschließungsstraße des Münchener Rennvereines, die an die öffentliche Straßenkreuzung Frobenstraße/Graf-Lehdorff-Straße anbindet.

##### **2.1.2 Umgriff**

Das ca. 2,41 ha große Planungsgebiet umfasst Teilflächen der Grundstücke Flst. Nrn. 227/18, 227/19, 227/20 und 227/34, Gemarkung Daglfing. Mit Ausnahme der Teilfläche des Flst. Nr. 227/34 ist das Gebiet im Eigentum des MRV; städtisches Eigentum ist nicht vorhanden.

### 2.1.3 Erschließung

Da der Planungsbereich nicht an einer öffentlichen Straße liegt, ist die Erschließung neu zu ordnen.

### 2.1.4 Derzeitige Nutzung im Planungsgebiet

Das Planungsgebiet ist derzeit Teil der Galopprennbahn und wird durch ein Betriebsgebäude und den Krankenstall für Pferde mit angrenzenden Trainings- und Vorführbahnen sowie durch Grünflächen mit altem Baumbestand, Pferdekoppeln und Reitwegen genutzt.

### 2.1.5 Öffentlicher Nahverkehr

Der Bereich liegt unmittelbar nördlich der Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze Braunau, auf der die S-Bahnlinie S 6 nach Erding verkehrt und an deren Haltepunkt Riem die Buslinien Nummer 189, 190, 194, 263 und 264 angebunden sind. Eine fußläufige Anbindung an den Haltepunkt Riem ist derzeit nur umwegig über den bestehenden schienengleichen Bahnübergang der Graf-Lehndorff-Straße/Mittbacher Straße möglich.

Mit der vorliegenden Planung kann nördlich der Bahn eine Fuß- und Radwegverbindung von der Graf-Lehndorff-Straße zur Fußgänger-Unterführung am S-Bahnhof Riem geschaffen werden.

Damit ist sowohl eine kurzwegige Erreichbarkeit des S-Bahn-Haltespunktes Riem als auch des Ortsteiles Riem möglich.

### 2.1.6 Infrastrukturelle Versorgung

Eine umfängliche Versorgung wird im Stadtteilzentrum der Messestadt Riem angeboten.

Südlich der Bahnlinie befindet sich an der Mittbacher Straße ein Standplatz für Wertstoffcontainer.

### 2.1.7 Natürliche Grundlagen

#### Naturräumliche Einordnung, Topographie, Landschaftsbild

Das Planungsgebiet liegt im Naturraum der Feldkirchener Schotterebene.

Die Fläche des Planungsgebietes ist weitgehend eben, nur an der südlichen und nördlichen Seite des Planungsgebiets bestehen ca. 1-2 m hohe Aufschüttungen, die im Süden mit Sträuchern und Feldgehölz und im Norden mit altem Baumbestand begrünt sind. Die Höhe über Normal Null beträgt ca. 519-522 m.

Südlich grenzt an den Umgriff die Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze Braunau an, nördlich die das Landschaftsbild bestimmende Rennbahn mit innenliegendem Golfplatz. Eine gute Randeingrünung ist vorhanden.

### Vegetation, Landschaftsbestandteil und Biotop

Innerhalb des Planungsgebietes befindet sich an der südlichen und östlichen Seite ein geschützter Landschaftsbestandteil „Feldgehölze an der Galopprennbahn“ (Biotop Muc Bio Nr. 169a). Dieser Landschaftsbestandteil besteht überwiegend aus einer breiten Baum- und Strauchhecke. Häufige Baum- und Straucharten, die dort vorkommen sind Esche, Pappel, Spitz-Ahorn, Holunder, Trauben-Kirsche und Weißdorn. Im Unterwuchs und Saumbereich herrschen meist Arten wie Brennnessel, Giersch, Kratzbeere, Klettenlabkraut und Zaunwinde vor. Im Süden führt die Hecke über die Grenze des Planungsgebietes hinaus. Im Osten liegt eine nach Norden über den Planungsumgriff hinausgehende Doppelhecke vor, die einen unbefestigten Weg begleitet, der auch als Reitweg dient. Nördlich der Hecke sind teilweise Pferdekoppeln und Wiesenflächen vorgelagert. Ein Großteil der Bäume, die sich an der nördlichen Landschaftsbestandteilgrenze befinden, werden aufgrund ihrer Vitalität als erhaltenswert und z.T. aufgrund von Vorschäden als bedingt erhaltenswert eingestuft.

Im nördlichen Teil des Planungsgebiets, zwischen der Rennbahn und den Betriebs- und Stallgebäuden, dominiert eine alte Baumallee, die als Biotop Nr. 343.03 kartiert wurde. Die häufigsten Baumarten im Biotop sind Winter-Linde, Spitz-Ahorn, Esche, Berg-Ahorn und Kastanie. Die Baumallee mit Stammumfängen bis zu 2,5 m ist als sehr erhaltenswert einzustufen. Sie weist eine hohe ökologische Funktion auf und prägt das Landschaftsbild.

Zwischen der Berufsschule (Flurnummer 227/34) und dem Krankenstall besteht eine dichte erhaltenswerte Gehölzkulisse, die auch dem Biotop Nr. 343.03 zuzuordnen ist. Das Biotop zieht sich teilweise bis auf das Grundstück der Berufsschule (außerhalb des Umgriffs) hinüber.

Zwischen dem Krankenstall und dem Landschaftsbestandteil befinden sich in einer Grünfläche noch einzelne, aufgrund ihrer Vitalität bedingt erhaltenswerte Bäume (Robinien, Eichen usw.). Östlich schließen Koppeln und eine Wiesenfläche an.

Westlich an das Berufsschulgrundstück angrenzend befinden sich auf dem Flurstück Nr. 227/19 alte Bäume (Pappeln), die eine geringe Vitalität aufzeigen. Aufgrund seines Altbaumbestandes wurde diese Fläche als potenzielles Fledermausquartier eingestuft und ist naturschutzfachlich von Bedeutung. Es erfüllt jedoch nicht die Kriterien der floristischen Biotopkartierung von 1998-2000.

Die potentiell natürliche Vegetation bildet der Eichen-Hainbuchen-Wald.

Im „Landschaftsökologischen Rahmenkonzept“ der Landeshauptstadt München, Stadtratsbeschluss vom 14.12.1994, wird dem gesamten Bereich der Pferdesportanlage durch seine derzeit noch extensive Nutzung und vorhandenen Vernetzungspotenziale eine große Bedeutung zu geschrieben.

### Boden, Versiegelung

Der Boden ist flachgründig und besteht aus humusreicher Ackerpararendzina auf carbonatreichem Schotter mit hoher Durchlässigkeit und geringer Filterwirkung.

Der überwiegende Teil des Geländes (ca. 75 %) ist unversiegelt und weist Grünflächen mit Gehölzbestand oder Koppeln auf.

### Wasser, Grundwasser

Im Planungsgebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Im Jahre 1940 wurde der höchste Grundwasserstand bei ca. 0,5 m unter der Geländeoberkante festgestellt, was bedeutet, dass bereits eingeschossige unterirdische Baukörper (z.B. Tiefgaragen) in das Grundwasser reichen.

Die Grundwasserisophyen verlaufen abfallend von Südost nach Nordwest.

### Klima

Die nicht versiegelten Flächen des Planungsgebietes weisen kleinräumig eine klimatisch ausgleichende Wirkung auf. Aufgrund der teilweisen Versiegelung und Bebauung, der Nachbarschaft zur Bahnlinie, dem Gewerbegebiet Dornach, der Autobahn BAB 94 und der Rierner Straße ist der Bereich randlich thermisch und lufthygienisch beeinflusst.

Das Planungsgebiet ist Teil eines übergeordneten Grünsystems, das bei Ostwinden für den Luftaustausch von Bedeutung ist.

### Naherholung

Das Gebiet besitzt für extensive Erholungsnutzung einen hohen Wert. Darüber hinaus besteht ein Zusammenhang mit den Grünflächen südwestlich der Bahn und dem Landschaftspark Riem.

#### 2.1.8 Lärmimmissionen/Altlasten/Bodendenkmäler

Das Planungsgebiet liegt im Lärmeinwirkungsbereich der südlich verlaufenden Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze-Braunau, des östlich angrenzenden Gewerbegebietes in Dornach und der nördlich sich anschließenden Galopprennbahn. Sowohl Bodendenkmäler als auch Altlasten sind hier nicht bekannt.

## **2.2. Rechtliche Grundlagen**

### **a) Planungsrecht**

#### 2.2.1 Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München ist das Gebiet nördlich der Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze Braunau und unmittelbar angrenzend an den Burgfrieden als Sportanlage dargestellt. Die neuen Planungsüberlegungen weichen von den Darstellungen des geltenden Flächennutzungsplanes ab und machen eine Änderung des Flächennutzungsplanes notwendig, die parallel zu dem Bebauungsplanverfahren erfolgen soll.

#### 2.2.2 Bestehendes Baurecht

Das gesamte Planungsgebiet ist als Außenbereich nach § 35 BauGB einzustufen.

Ein übergeleiteter Bebauungsplan mit Straßenbegrenzungslinie und Bauliniengefüge ist nicht vorhanden.

## b) **Einschlägige städtische Verordnungen und Satzungen**

Das gesamte Planungsgebiet liegt im Geltungsbereich folgender Verordnungen bzw. Satzungen der Landeshauptstadt München:

- Satzung über Einfriedung und Vorgärten vom 18.04.1990;
- Satzung über die Gestaltung und Ausstattung der unbebauten Grundstücke und über die Begrünung baulicher Anlagen vom 08.05.1996 (Freiflächengestaltungssatzung);
- Verordnung über Landschaftsbestandteile

An der südlichen und östlichen Grundstücksgrenze sind Teile des Planungsgebietes laut Verordnung der Landeshauptstadt München über den Schutz des Landschaftsbestandteils „Feldgehölze an der Galopprennbahn“ in München-Daglfing (Muc Bio Nr. 169) vom 26.06.1989 geschützt.

## c) **UVP - Pflicht**

Da durch diesen Bebauungsplan der untere Schwellenwert (20.000 m<sup>2</sup> zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauGB) gemäß Nr. 18.7.2 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) nicht überschritten wird, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

## 3. **Wesentliche städtebauliche und grünplanerische Zielvorstellungen**

Unter Berücksichtigung der in der Umgebung vorhandenen Bebauung und der landschaftlichen Gegebenheiten ist eine Bebauung und Nutzung mit folgenden wesentlichen Merkmalen geplant:

- Nutzung als Kerngebiet mit einer Höhenentwicklung von fünf Vollgeschossen, wobei das oberste Geschoss als zurückgesetztes Terrassengeschoss auszubilden ist. Die Gesamtgeschossfläche beträgt 12.500 m<sup>2</sup>
- Entwicklung eines Baugebietes unter Berücksichtigung der umgebenden Biotop und des Landschaftsbestandteils, sowie der angrenzenden Siedlungsgefüge;
- Größtmöglicher Erhalt und Sicherung des Biotops Nr. 343.03 und größtmögliche Minimierung von Eingriffen in den geschützten Landschaftsbestandteil;
- Erschließung durch eine öffentliche Straße, nordwärts verlaufend von der Straßeneinmündung Graf-Lehndorff-Straße/Frobenstraße und endend in einem Wendekreis mit einem Durchmesser von 27,00 m (U-1568);
- Schaffung einer Fuß- und Radwegverbindung vom Nordkopf des S-Bahnhofes Riem zur Berufsschule des Landkreises und zur Frobenstraße (Übergabepunkt an der Stadtgrenze zur Gemeinde Aschheim, Ortsteil Dornach);
- Sparsamer Umgang mit Grund und Boden;
- Bewältigung der Lärmproblematik (siehe Kapitel 4 o).



#### 4. Städtebauliches Planungskonzept

##### a. Stadtgestaltung

Westlich, umschlossen vom Planungsgebiet, wurde bereits in den achtziger Jahren ein Grundstücksteil der Galopprennbahn abgeteilt und auf ihm durch den Landkreis München die Staatliche Berufsschule München-Land errichtet.

Östlich an das Planungsgebiet schließt ein Gewerbegebiet der Gemeinde Aschheim, Ortsteil Dornach, an.

Der verbleibende Grundstückstreifen nördlich anschließend an die Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze (Braunau) soll adäquat der angrenzenden Bebauung mit einem riegelförmigen Bau zum Schallschutz und einer Kerngebietsnutzung beplant und bebaut werden, die sich weitgehend auf die Flächen des Krankstalles, der Reitbahnen, Koppeln und Wiesen beschränkt. Durch den kompakten Baukörper mit seiner Höhenentwicklung von vier Vollgeschossen und einem zusätzlichen Terrassengeschoss können Eingriffe in die Flächen des Landschaftsbestandteils und der Biotope eingeschränkt werden. Lediglich die Andienung und der Geh- und Radweg, der auch als Feuerwehrzufahrt genutzt werden kann, kommen im Bereich des Landschaftsbestandteils zu liegen. Im Norden und Westen wird durch das geplante Neubauprojekt in den Baumbestand des Biotops Nr. 343.03 eingegriffen.

Die Grünstrukturen können sowohl der Eingrünung der Bebauung als auch als Baumkulisse dienen.

##### b. Art der baulichen Nutzung

Das Baugebiet wird aus Gründen des Lärmschutzes, aufgrund naturschutzfachlicher Belange und wegen der unmittelbaren Nachbarschaft zur S-Bahn-Station Riem als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt.

Hier sind alle allgemein zulässigen Nutzungen gemäß § 7 Abs. 2 BauNVO zulässig mit Ausnahme von Tankstellen, kerngebietstypischen Vergnügungsstätten und großflächigen Einzelhandelsbetrieben. Diese sind in diesem Kerngebiet nicht zulässig, da sie mit der geplanten Bau- und Nutzungsstruktur nicht verträglich sind. Zudem spricht gegen eine derartige Nutzung die unzureichende verkehrliche Erschließung, die nicht integrierte Lage und die fehlende Möglichkeit größerer Stellplatzanlagen aufgrund naturschutzfachlicher Belange.

Das geplante Kerngebiet liegt weit vom eigentlichen Stadtkern Münchens entfernt, aber unmittelbar am S-Bahnhof Riem und grenzt an das Gewerbegebiet Dornach der Gemeinde Aschheim an. Daher ist diese Nutzung vertretbar. Mit dem geplanten Fuß- und Radweg ist das Gebiet direkt an die S-Bahn angebunden und wird durch die geplante Straßenverbindung U-1568 von der Frobenstraße/Graf-Lehndorff-Straße nordwärts ausreichend erschlossen.

Um den Eingriff in die Biotope und die Versiegelung so gering wie möglich zu halten, wird zur MK-Nutzung eine flächensparende fünfgeschossige Bebauung festgelegt, bei der das oberste Vollgeschoss als zurückgesetztes Terrassengeschoss auszubilden ist.

##### c. Maß der baulichen Nutzung

Gemäß den Vorgaben aus dem Aufstellungsbeschluss wird eine Geschossfläche von maximal 12.500 m<sup>2</sup> festgesetzt. Dies entspricht einer Geschossflächenzahl von 0,76. Aufgrund der Lage direkt am S-Bahnhof Riem ist diese bauliche Dichte vertretbar.

Um die angrenzenden Biotope und das Landschaftsbestandteil zu schützen, werden bauliche Anlagen mit Ausnahme der privaten Erschließungsstraße, des Fuß- und

Radweges, der Feuerwehrezufahrt, einer Anlieferungsfläche und von zwölf ebenerdigen Besucherstellplätzen nur innerhalb des festgesetzten Bauraumes zugelassen. Die Grundfläche (GR) nach § 19 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) für die Hochbaumaßnahme beträgt 2.800 m<sup>2</sup>. Das entspricht einer GRZ von 0,17. Der Höchstwert des § 17 BauNVO wird somit weit unterschritten.

Zusätzlich ist nach § 19 Abs. 4 BauNVO eine Unterbauung innerhalb des Bauraumes (maximal 1.830 m<sup>2</sup>) zulässig. Für die private Erschließungsstraße, die Tiefgaragenrampe, für Andienungsflächen, Geh- und Radweg/ Feuerwehrezufahrt und Besucherstellplätze werden außerhalb des Bauraumes maximal weitere 2.200 m<sup>2</sup> Grundfläche zugelassen. Durch diese Grundflächen ergibt sich insgesamt eine GRZ von ca. 0,41.

Die Überschreitung der nach § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO zulässigen Grundfläche (Grundfläche der Gebäude x 1,50) ist unbedenklich, da

- zum Erhalt des wertvollen Grünbestandes und zur Ermöglichung großzügiger Freiflächen die nach § 17 BauNVO für die Gebäude zulässige GRZ (0,40) weit unterschritten wird,
- der GRZ-Grenzwert gemäß § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO von 0,80 weit unterschritten wird.

Ausnahmsweise darf die festgesetzte Geschossfläche durch die Fläche von Tiefgaragenrampen innerhalb des Bauraumes um maximal 100 m<sup>2</sup> überschritten werden.

Aus Gründen des Lärmschutzes und der Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange ist zur Ermöglichung der angestrebten Geschossfläche eine kompakte Bebauung nördlich der Bahnlinie erforderlich.

Die festgesetzte Baustruktur und ihre Höhenentwicklung trägt den Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse Rechnung.

Mit den privaten Freiflächen und den dinglich für die Allgemeinheit zu sichernden Geh- und Radfahrrechtsflächen werden zugängliche Freiflächen geschaffen, die mit ihren Anschlüssen an die angrenzenden Freiflächen und an den S-Bahn-Haltepunkt Riem zu einer Aufwertung des Bereiches führen. Besonders der letzte Punkt trägt weitgehend zu einer besseren Zugänglichkeit der Bereiche nördlich der Bahnlinie sowie der Berufsschule und der Galopprennbahn bei.

#### d. Bauweise

Durch die geplante Baustruktur wird im Planungsgebiet und darüber hinaus ein maßvoller baulicher Akzent gesetzt. Die privaten Freiflächen bilden eine grüne Zäsur und verbinden gleichzeitig die unterschiedlichen Baustrukturen von Gewerbegebiet (im Osten, außerhalb der Burgfriedensgrenze), Berufsschule und Galopprennbahn.

Die Feuerwehrrasse bzw. befestigte Flächen sind nördlich der Gebäude größtenteils möglich, aber zum Schutz des Biotops nur bis zur Grenze Biotopfläche, da hier bereits befestigte Flächen vorhanden waren. Im nordöstlichen Teil des Bauvorhabens ist es aufgrund der als zu erhalten festgesetzten Bäume erforderlich, den künftigen Baukörper so auszuformen, dass keine Befestigung (oder zweiter Rettungsweg) nördlich des Bauraumes notwendig ist.

Der südlich des Bauraums situierte Geh- und Radweg (innerhalb der Fläche des Landschaftsbestandteils) dient gleichzeitig als Feuerwehrrasse und Andienungszufahrt für die südlichen Gebäudeteile. Sollten zusätzlich Feuerwehraufstellflächen notwendig werden, so sind diese innerhalb des Bauraums vorzusehen.

e. Nebenanlagen

Um den Landschaftsbestandteil und das Biotop im Norden so gering wie möglich zu beeinträchtigen, werden Nebengebäude außerhalb des Bauraumes ausgeschlossen. Aus dem gleichen Grund sind Befestigungen aller Art (z.B. Wege, Umfahrungen) innerhalb der Biotop- und Landschaftsbestandteilfläche unzulässig. Davon ausgenommen sind der westliche und nördliche Bereich (nördlich und östlich direkt an Flurstück Nr. 227/34 angrenzend) - der als Haupterschließung des Kerngebietes (mit Tiefgaragenrampe) dient -, die Andienungsfläche südlich des Bauraumes, der Geh- und Radweg (gleichzeitig Feuerwehrzufahrt) im Landschaftsbestandteil sowie die 12 Besucherstellplätze westlich des Bauraumes.

f. Höhenentwicklung und Abstandsflächen

Bei Verwirklichung der vorgeschlagenen Form der Baukörper sind die erforderlichen Abstandsflächen eingehalten. Bei Ausnutzung des Bauraumes bis an die westliche Baulinie müssen die Abstandsflächen der BayBO eingehalten werden. Die Höhenentwicklung mit fünf Vollgeschossen (vier Geschosse und zurückgesetztes Terrassengeschoss) mit einer maximalen Wandhöhe von insgesamt 19 m ist aufgrund der Lage des Baugebietes am S-Bahnhof Riem vertretbar.

g. Dachformen

Als Dachform ist ein Flachdach oder flachgeneigtes Pultdach mit einer Dachneigung < 15 ° vorzusehen, welches im Hinblick auf die geplante Geschosszahl geboten und Ausdruck moderner Bauform ist. Aufgrund der zulässigen Bauhöhe von maximal 19 m sollten Dachaufbauten auf das technisch unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

h. Abgrabungen und Aufschüttungen

Abgrabungen und Aufschüttungen sind unzulässig, um

- eine ausreichend große begrünbare Freifläche zu schaffen,
- eine zusätzliche Beeinträchtigung der umgebenden Biotope zu verhindern,
- das Landschaftsbild nicht zu beeinträchtigen und
- die ebene Topografie der Schotterebene widerzuspiegeln.

Die bestehenden Aufschüttungen im Biotop Nr. 343.03 und im südwestlichen Teil des Landschaftsbestandteils bleiben davon unberührt.

i. Einfriedungen

Zur Sicherung der Durchlässigkeit für Kleinsäuger sind Einfriedungen sockellos und zur Gewährleistung von Transparenz und um einen grünen verbindenden offenen Charakter zu erhalten offen herzustellen. Im Kerngebiet sind Grundstückseinfriedungen nur entlang der Rennbahn, der Burgfriedensgrenze, der Bahnlinie und der Schule zulässig, sofern sie den allgemein zugänglichen Weg (G+R) nicht absperren. Zum Schutz von Hausmeisterwohnungs-Gärten können diese Gartenbereiche mit standortgerechten Laubhecken, die sich in die naturnahe Umgebung einpassen sollen, eingefriedet werden.

k. Flächen für Entsorgungsanlagen

Die Müllsammlung soll in der Tiefgarage erfolgen, ergänzt durch oberirdische Abstellplätze zur Abholung.

l. Umweltverträglichkeit/Energie

Der Bebauungsplan unterstützt die Anforderungen an umweltverträglichen Städtebau und ökologische Bauweise. Der festgesetzte Bauraum begünstigt die Ausrichtung der Gebäude nach Süden und damit die passive Nutzung der Sonnenenergie.

m. Werbeanlagen

Werbeanlagen sollen nur hinweisenden Charakter haben und den Standort des Unternehmens kenntlich machen. Sie sollen aber nicht störend auf das städtebauliche Erscheinungsbild einwirken. Fremdwerbung wird daher ausgeschlossen. Da sich Werbeanlagen der baulichen Struktur unterordnen sollen, ist im Kerngebiet die Errichtung von Werbeanlagen über den Wandhöhen bzw. Dachkanten der Gebäude unzulässig.

Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung sowie sich bewegende Werbeanlagen werden aus Gründen der Stadtverträglichkeit ausgeschlossen.

Zum Schutz des Landschaftsbildes und des Biotops Nr. 343.03 werden auf der Nordseite des Kerngebietes und im Bereich der Stellplatzanlage westlich der geplanten Stichstraße Werbeanlagen ausgeschlossen.

n. Verkehrskonzept

- Individualverkehr

Das Planungsgebiet ist durch die bestehenden Verbindungen Graf-Lehndorff-Straße/Landshamer Straße und Riemer Straße an die Töginger Straße (Autobahn BAB 94 München-Mühldorf-Passau) angeschlossen.

Zur Erschließung des Grundstücks bedarf es jedoch noch des Ausbaus der Erschließungsstraße U-1568 von der Einmündung der Frobenstraße in die Graf-Lehndorff-Straße mit einer Länge von circa 100 m und nördlichen Wendekreis mit 27,00 m Durchmesser, an die die private Erschließungsstraße angebunden wird.

Südlich des Bauraumes verläuft der für die Allgemeinheit gesicherte 3,00 m breite Geh- und Radweg. Dieser ist ausnahmsweise auch als erforderliche Feuerwehrezufahrt zulässig. Durch die Möglichkeit, den Geh- und Radweg im Bereich südlich des Bauraumes um 2,00 m zu verbreitern, kann auch die Andienung beispielsweise für Botendienste etc. für die südlichen Gebäudeteile auf dieser befestigten Fläche erfolgen.

Langfristig ist im Bereich des schienengleichen Bahnüberganges der Graf-Lehndorff-Straße mit einer Änderung zu rechnen; konkrete Planungen dazu liegen jedoch noch nicht vor.

- Ruhender Verkehr

Für die maximal 12.500 m<sup>2</sup> zulässige Geschossfläche sind ca. 250 Stellplätze erforderlich. Der Bebauungsplan setzt wegen der unmittelbaren Nähe des S-Bahnhofes Riem eine Stellplatzbeschränkung auf 75 % der pflichtigen Stellplätze fest.

Zielsetzung ist, die Unterbauung so gering wie möglich zu halten, um weitere Eingriffe in Biotop und Landschaftsbestandteil zu minimieren.

Zur Schaffung bepflanzbarer Freiflächen, zur Minimierung versiegelter Flächen und zum Schutz der umgebenden Biotope sind die nach Art. 52 BayBO erforderlichen Stellplätze überwiegend in einer Tiefgarage innerhalb des

festgesetzten Bauraumes unterzubringen. Bis zu 18 ebenerdige Besucherstellplätze können in der Nähe der Bebauung vorgesehen werden, um die Besucherabwicklung zu vereinfachen. Davon werden westlich des Bauraumes unter größtmöglicher Berücksichtigung des Baumbestandes zwölf oberirdische Besucherstellplätze zugelassen, 6 ebenerdige Stellplätze sind innerhalb des Bauraumes zulässig. Zusätzlich können im Bereich der zwischen der Graf-Lehndorff-Straße und der geplanten Stichstraße festgesetzten Stellplatzfläche 60 weitere pflichtige ebenerdige Stellplätze angeordnet werden. Diese Stellplatzanlage kann in Wechselnutzung mit dem Pferdesport genutzt werden, da

- a) während der normalen Arbeitszeit an Werktagen in der Regel keine Sportveranstaltungen stattfinden
- b) nach Angaben des Münchener Rennvereines
  - an Werktagsrenntagen (abends) im Mittel 110 und maximal ca. 125 PKW-Parkplätze vor dem Haupteingang der Rennbahn genutzt werden,
  - an Sonntagsrenntagen die mittlere Belastung bei ca. 320 und die maximale Belastung etwa bei 465 PKW liegt. Bei Großveranstaltungen (meist einmal jährlich) werden für zusätzliche Parkplätze im weiteren Umfeld ca. 1.100 Stellplätze belegt.

Eine Überschneidung von Veranstaltungen sämtlicher Einrichtungen zu gleicher Zeit und am gleichen Tag kann zwar grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, ist aber sicherlich nur auf wenige Ausnahmefälle beschränkt. Daher kann von einem ausreichenden Angebot ausgegangen werden.

Aus gestalterischen Gründen ist die Tiefgaragenrampe zu überdachen, seitlich zu schließen und zu begrünen. Die Tiefgarage ist um mindestens 0,60 m unter das Geländeniveau abzusenken und entsprechend mit einem fachgerechten Bodenaufbau zu überdecken, um eine Bepflanzung zu ermöglichen.

- Fußgängerverkehr, Radwege, Dienstbarkeit

Die festgesetzte Geh- und Radfahrrechtsfläche soll eine fußläufige Verbindung sowohl für Schüler der Berufsschule und Besucher der Galopprennbahn, als auch für Nutzer des Planungsgebietes mit dem Nordkopf des S-Bahn-Haltepunktes Riem herstellen und die Durchlässigkeit des Planungsgebietes sicherstellen. Da diese Fuß-/Radwegverbindung im Realisierungsnetz Radverkehrsverbindungen der Landeshauptstadt München als Übergabepunkt an das Umland geplant ist, soll sie zu Gunsten der Allgemeinheit dinglich gesichert werden.

Innerhalb des Landschaftsbestandteiles ist die Anlage und der Unterhalt des Geh- und Radweges zwischen der Grenzstraße (Gemeinde Aschheim, Ortsteil Dornach) und der Graf-Lehndorff-Straße (LHM), im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde zulässig (§ 4 Nr. 7 Verordnung der LHM über den Schutz des Landschaftsbestandteiles „Feldgehölze an der Galopprennbahn“ (Muc Bio Nr. 169a) in München Daglfing). [Das Einvernehmen der unteren Naturschutzbehörde liegt vor.](#)

- o. Lärmschutz/ Erschütterung

Das Planungsgebiet liegt im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze Braunau. Zur Untersuchung der in der Umgebung des Planungsgebiets vorhandenen Schallquellen (Schienenwege im Süden, Galopp-Rennbahn im Norden und Gewerbe- und Industriegebiet im Nordosten) sowie der vorhandenen Erschütterungsquellen (Schienenverkehr) wurde durch das IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen, Freinsheim, eine schalltechnische und eine erschütterungstechnische Stellungnahme erarbeitet.

- Verkehrslärm/Gewerbelärm

Das Planungsgebiet liegt im Einwirkungsbereich der Bahnlinie München – Landesgrenze Braunau sowie der S-Bahnstrecke S 6. Aus diesem Grund ist es erforderlich, im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans die Geräuscheinwirkungen aufgrund des Schienenverkehrs zu ermitteln und anhand der maßgeblichen Beurteilungsgrundlage zu bewerten.

Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen erfolgte anhand der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18.005 Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ vom Mai 1987. Nach dem Beiblatt 1 der DIN 18005 gelten für Kerngebiete die gleichen Orientierungswerte wie für Gewerbegebiete. Dagegen werden in der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) Kerngebiete den Mischgebieten gleichgesetzt, wie dies auch bei der Beurteilung des Gewerbelärms in der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (TA Lärm) geschieht. Um eine unterschiedliche Beurteilung zu vermeiden, werden abweichend von der DIN 18005, Beiblatt 1, die Kerngebiete bei der Beurteilung wie Mischgebiete behandelt.

Die schalltechnische Stellungnahme hat zum Ergebnis, dass am Tag im Planungsgebiet im Wesentlichen der zur Beurteilung herangezogene Orientierungswert von 60 dB(A) eingehalten wird. Lediglich an den den Schienenwegen unmittelbar zugewandten Gebäudefassaden treten Überschreitungen des Orientierungswerts um maximal 3 dB auf. Aufgrund der in der Nacht verkehrenden Güterzüge wird der für eine schutzwürdige Wohnnutzung (gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO) maßgebliche Orientierungswert von 50 dB(A) an den West-, Süd- und Ostfassaden des geplanten Gebäudes überschritten. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 61,3 dB(A). Eine Büronutzung weist in der Nacht im Vergleich zum Tag keine erhöhte Schutzwürdigkeit auf. Zum Schutz der von Überschreitungen der Orientierungswerte betroffenen Nutzungen wird im Bebauungsplan ein Schallschutzkonzept umgesetzt, das passive Maßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern) vorsieht. Die Dimensionierung der passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgt anhand der Vorgaben der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ vom November 1989. An den der südlichen Baugrenze zugewandten Fassaden des geplanten Gebäudes sind die Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Anforderungen des Lärmpegelbereichs IV auszubilden. An den westlichen und östlichen Baugrenzen zugeordneten Fassaden sind die Anforderungen des Lärmpegelbereichs III zu erfüllen.

Die Untersuchung der Verträglichkeit der vorhandenen gewerblich und industriell genutzten Flächen im Industrie- und Gewerbegebiet Dornach mit den innerhalb des Planungsgebiets vorgesehenen schutzwürdigen Nutzungen zeigt, dass bei einer uneingeschränkten Betriebstätigkeit in den Gewerbe- und Industriegebieten am Tag der in Konkretisierung der DIN 18005 herangezogene maßgebliche Immissionsrichtwert der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)“ vom 26. August 1998 von 60 dB(A) unterschritten wird. Der Beurteilungspegel beträgt an der nächstgelegenen Baugrenze maximal 56 dB(A). In der Nacht kann eine Überschreitung des Immissionsrichtwerts der TA Lärm von 45 dB(A) nicht ausgeschlossen werden. Die Überschreitungen betragen an der Baugrenze bis zu 11 dB. Zum Schutz der in der Nacht besonders schutzwürdigen Nutzung „Schlafen“ bei Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO wird daher im Bebauungsplan ein geeignetes Schallschutzkonzept mit passiven Maßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern) vorgesehen.

Gemäß Art. 16 Abs. 2 BayBO ist der Bauherr/die Bauherrin verpflichtet, bei der Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen oder bei einer Nutzungsänderung ausreichenden Schallschutz vorzusehen. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen bemessen sich u.a. nach Tabelle 8 der DIN 4109, November 1989. Auf die Festsetzung dieser Maßnahmen konnte verzichtet werden, da es bislang in der Bauaufsicht keinerlei Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Vorschriften der DIN 4109 außer Acht gelassen werden.

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

- Sportlärm

Im Zuge des Planungsverfahrens war zu prüfen, ob von der nördlich des Planungsgebiets gelegenen Galopp-Rennbahn Geräuscheinwirkungen ausgehen, die bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen sind. Die schalltechnische Stellungnahme kommt zum Ergebnis, dass auch im kritischen Beurteilungszeitraum innerhalb der Ruhezeiten der in Konkretisierung der DIN 18005 herangezogene maßgebliche Immissionsrichtwert der Achtzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Sportanlagenlärmschutzverordnung - 18. BImSchV) vom 18. Juli 1991 von 55 dB(A) eingehalten wird. Der Beurteilungspegel beträgt maximal 54 dB(A).

- Erschütterung und sekundärer Luftschall

Die Erschütterungseinwirkungen des oberirdischen Schienenverkehrs auf die geplante Bebauung unterschreiten am Tag mit einem  $KB_{F_{max}}$  von 0,161 den unteren Anhaltswert  $A_u$  der DIN 4150, Teil 2 für Kerngebiete von 0,2. In der Nacht wird zwar der untere Anhaltswert überschritten, aber selbst bei der konservativen Annahme, dass alle in der Nacht verkehrenden Schienenfahrzeuge mit dem ermittelten  $KB_{F_{max}}$  einwirken, wird der Anhaltswert  $A_r$  in der Nacht von 0,07 in Kerngebieten sicher eingehalten ( $KB_{F_{Tr}}$  0,043).

Aufgrund des Abstands zwischen dem geplanten schutzwürdigen Bauraum und dem nächstgelegenen Gleis von mindestens 30 m sind keine Einwirkungen des sekundären Luftschalls zu erwarten, die die hilfsweise zur Beurteilung herangezogenen Immissionsrichtwerte der TA Lärm „Innen“ überschreiten.

p. Elektromagnetische Felder

Es ist nicht auszuschließen, dass im Kerngebiet durch die Lage an der Bahnlinie Störungen von technischen Geräten mit Kathodenstrahlröhren auftreten.

Diesen Störungen kann durch folgende Maßnahmen entgegengewirkt werden:

- Optimierung der Standorte und Einstellungen der Geräte,
- Verwendung von LCD-Bildschirmen,
- Bildschirmkompensation,
- Monitorabschirmung,

Entsprechende Auslegung von Sanitär- und Elektroleitungen, so dass keine sogenannten „vagabundierenden“ elektromagnetische Felder entstehen können.

Es ist Sache des Bauträgers, die Maßnahmen im Rahmen des Vollzugs der Baumaßnahme sowie bei der Ausstattung der Gebäude für die Nutzungsaufnahme sicherzustellen und zu übernehmen

## 5. Grünordnung

### a) Zielkonflikt

Mit der geplanten Bebauung und dem zu erwartenden Nutzungsdruck auf die umliegenden Freiflächen werden die naturschutzfachlich wertvollen Funktionen und Wechselbeziehungen zwischen den umgebenden Biotopen, die sich auch außerhalb des Planungsgebietes fortsetzen, und dem Landschaftsbestandteil beeinträchtigt.

Durch den Eingriff in Natur und Landschaft, den Verlust von Biotopflächen und -funktionen und dem neuen Landschaftsbild mit einem fünfgeschossigen, ca. 130 m langen Gebäude wird der landschaftstypische Charakter des Gebietes gestört.

### b) Ziele

Die wesentlichen grünplanerischen Ziele sind die Beeinträchtigungen der Biotopflächen und des Landschaftsbestandteils durch die Bebauung zu beschränken und durch Maßnahmen die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wieder zu stärken. Darüber hinaus treten folgende Ziele in den Vordergrund: Einschränkung des Eingriffs in den Landschaftsbestandteil, Größtmöglicher Erhalt des Biotops Nr. 343.03 (alter Baumbestand), Minimierung des Eingriffs in das potenzielle Fledermausquartier, Eingrünung des Baugebietes und der öffentlichen Verkehrsfläche, Schaffung einer Ost-West-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer vom S-Bahnhof Riem bzw. dem Ortsteil Dornach zur Frobenstraße bzw. der Berufsschule.

### c) Maßnahmen

Als zu erhalten werden im Plan Gehölze festgesetzt, die aufgrund ihrer Dominanz, der Vitalität und ihrer ökologischen Funktion wertvoll sind. Der teilweise bis an den Bauraum heranreichende hochwertige Vegetationsbestand und die dadurch schwierige Bauabwicklung macht es zwingend erforderlich, dass vor Inbetriebnahme der Baustelle ein genehmigungsfähiger Baustelleneinrichtungsplan vorgelegt wird.

Die Biotopfläche Nr. 343.03 und die Fläche des Landschaftsbestandteils (Muc Bio Nr. 169a) werden als „Flächen mit Bindungen für Bepflanzung und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern“ festgesetzt. Diese sind zu erhalten und ggf. durch standortgerechte Feldgehölze weiterzuentwickeln. Die kleineren „Grünflächen“, die als „Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen“ festgesetzt wurden, sollen als Vernetzung zwischen den Biotopen fungieren und deren ökologische Funktionen stärken.

Sie sind mit extensiver Wiese und Gehölzen, in Anlehnung an das Biotop Nr. 343.03 bzw. den Landschaftsbestandteil, herzustellen.

Für oben genannte Flächen ist im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde ein gemeinsames Entwicklungs- und Pflegekonzept zu erstellen, das im Einklang mit der Freiflächengestaltung des Kerngebietes steht.

Die nicht überbauten Freiflächen sind mit standortgerechten Laubbäumen zu bepflanzen und zu begrünen. Deshalb werden u.a. Mindestanforderungen an zu pflanzende Laubbäume in der öffentlichen Verkehrsfläche, dem privaten Grundstück, auch auf der Tiefgarage, festgesetzt. Die festgesetzte Pflanzung von einem mittleren Baum pro 200 qm in den zu begrünenden und zu bepflanzenden Flächen und die Anforderungen von dem Entwicklungs- und Pflegekonzept garantieren eine



ausreichende Durchgrünung mit Laubbäumen. Unter anderem sind als Ersatz für erforderliche Fällungen und als Ergänzung der Bestandsbäume große standortgerechte Bäume beidseits an die private Erschließungsstraße zu pflanzen.

Bei der Pflanzung von Bäumen in Belagsflächen sind mindestens 24 qm große, durchwurzelbare Pflanzflächen vorzusehen, damit die Bäume ausreichend Wurzelraum und somit auch gute Wuchsbedingungen haben. Sollten gestalterische oder funktionale Gründe es erforderlich machen, können auch überdeckte Baumscheiben verwendet werden.

Die Freiflächen innerhalb des Bauraumes sollen für die Beschäftigten und die Bewohner der Hausmeisterwohnung vielfältig (z.B. mit Sitzgelegenheiten) nutzbar gestaltet werden.

Zur Erhöhung des Durchgrünungsgrades, zur Verbesserung der kleinklimatischen Situation und auch aus gestalterischen Gründen sind Nebenanlagen wie z.B. Müllhaus, Gartenhaus, die Seitenwände der Tiefgaragenrampe sowie geeignete und überwiegend fensterlose Gebäudefassaden mit ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen.

Die zur Dachbegrünung geeigneten Flachdächer mit einer Fläche ab 100 qm sind zu begrünen. Durch eine Dachbegrünung kann die Abflussgeschwindigkeit des Niederschlags reduziert, die Verdunstung erhöht und folglich die ökologische Situation verbessert werden.

Offene Stellplätze und Platzflächen sind soweit wie möglich mit wasserdurchlässigen Belägen zu versehen und auf das nötigste Mindestmaß zu beschränken, um v.a. die Wasserversickerung zu ermöglichen und den Eingriff in die Grünstrukturen zu beschränken. Die Versickerung des Niederschlagswassers von den Dachflächen und Wegen/Plätzen erfolgt auf dem jeweiligen Grundstück und ist nach den wasserrechtlichen Vorschriften gemäß der Satzung über die Benützung der Entwässerungseinrichtung der Landeshauptstadt München vom 14.02.1980 (§ 3 (3)) selbst zu versickern. Damit kommt es zu einer größtmöglichen Anreicherung des Grundwassers.

Die aufgeführten grünplanerischen Maßnahmen fließen in die Ermittlung der Ausgleichserfordernisse (Wahl der Kompensationsfaktoren) ein.

#### d) Eingriffsregelung und Ausgleichsmaßnahmen

Die geplante Bebauung stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar und ist nach § 19 Bundesnaturschutzgesetz vom 25.03.2002 (BNatSchG) auszugleichen. Der Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff wird in Anlehnung an den Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung (Ergänzte Fassung von Januar 2003)“ des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen ermittelt.

#### Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs

Die Schwere des Eingriffs hängt ab vom Versiegelungs- und Nutzungsgrad (hier Typ B für niedrigen Versiegelungs- und Nutzungsgrad) und der Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen.

#### Bewertung des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet (Teilflächen aus Flurnummern 227/18, 227/20, 227/19, 227/34) wird aufgrund seiner unterschiedlichen naturschutzfachlichen Wertigkeiten in zwei Kategorien eingestuft:

Kategorie II (Gebiet mittlerer Bedeutung): Flächen außerhalb der Biotope wie z.B. Wiesen, Koppeln, die ökologische Vernetzungsfunktionen erfüllen;  
Kompensationsfaktor von 0,5-0,8

Kategorie III (Gebiet hoher Bedeutung): Biotop Nr. 343.03, potenzielles Fledermausquartier und Landschaftsbestandteil; Kompensationsfaktor von 1,0 und 3,0

#### Kompensationsfaktor

Aufgrund umfangreicher Vermeidungsmaßnahmen ergibt sich für die Gebiete mittlerer Bedeutung ein Kompensationsfaktor von 0,5, und bei den Gebieten hoher Bedeutung ein Faktor von 1,0 bis 2,0.

#### Ausgleichsflächenbedarf und Ausgleichsfläche

Das Ausgleichserfordernis für das Planungsgebiet beläuft sich auf ca. 1,2 ha. Der sich ergebende Ausgleichsflächenbedarf wird außerhalb des Planungsumgriffs entlang des Hüllgrabens (Flurnummer 227, Gemarkung Daglfing), westlich der Trainings-Rennbahn in räumlicher Nähe, nachgewiesen.

Die westliche Grenze der Ausgleichsfläche stellt der Hüllgraben dar. Die landwirtschaftliche Fläche soll mit standortgerechten, naturnahen lockeren Gehölzstrukturen, in Verbindung mit einer Kraut- und Strauchschicht und einer zweischürigen Wiesenfläche ökologisch aufgewertet werden. Darüber hinaus ist entlang des Bachufers die Entwicklung eines breiten, in jedem Jahr nur abschnittsweise gemähten feuchten Hochstaudensaumes zu initiieren. Die Ausgleichsfläche wurde im Rahmen des städtebaulichen Vertrages vom Planungsbegünstigten abgetreten und von der Landeshauptstadt München übernommen. Die Herstellung wird jedoch vom Münchner Rennverein e. V. bezahlt.

## **6. Auswirkungen der Planung**

### a) Städtebauliche Ordnung

- Schaffung von Baurecht für die Kerngebietsnutzung in Höhe von 12.500 m<sup>2</sup> GF;
- Integration des Neubauvorhabens in das Biotop und den geschützten Landschaftsbestandteil;
- Sicherung der Erschließung und einer Fuß- und Radwegverbindung.

### b) Grünordnung

#### Teilweiser Flächen- und Funktionsverlust der naturschutzfachlichen Qualität der Grünstrukturen:

- Verlust und Beeinträchtigung der ökologischen Vernetzungsfunktion zwischen dem geschützten Landschaftsbestandteil „Feldgehölze an der Galopprennbahn“, dem potenziellen Fledermausquartier (Flurnummer 227/19), dem Biotop Nr. 343.03 und den außerhalb des Planungsumgriffs liegenden angrenzenden Biotopen Nr. 343.01, 343.02, 557.02 und der Fortführung des Landschaftsbestandteils Nr. 169.01 im Nord-Osten;
- Verlust an Vegetationsstrukturen wie z.B. prägende Bäume (auch Bestandteile der Biotope) und naturnahen Flächen innerhalb der Biotope;
- Flächen- und Funktionsverlust von einem Teilstück des potenziellen Fledermausquartiers durch die öffentliche Verkehrsfläche U-1568;
- Erhöhung des Störungsdrucks auf die benachbarten Flächen.

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch teilweisen Verlust der Baumkulisse und das fünfgeschossige Gebäude; Verlust der für den Raum typischen Pferdesporteinrichtungen und der für das Landschaftsbild typischen Grünlandflächen mit Pferdeköpeln und Gehölzstrukturen.

Durch die Bebauung und Erschließung erhöht sich der durch die Planung ermöglichte Versiegelungsgrad gegenüber der Altbauung um ca. 16 %.

Zur Realisierung der Neubebauung müssen circa 40 prägende Bäume beseitigt werden. Als Ersatz sind ausreichende Baumpflanzungen in den angrenzenden Grünflächen vorgesehen.

Verschlechterung der klimatischen Wirksamkeit der Freiflächen und der klimatischen Luftaustauschbahnen im Hinblick auf örtliche und stadtbezogene Belange.

Die Fuß- und Radwegeverbindungen im Umfeld des Planungsgebietes, insbesondere der Zugang zum Nordkopf des S-Bahn Haltepunktes Riem, werden weitgehend ergänzt und damit in ihrer Erschließungsfunktion und -qualität wesentlich verbessert.

Schaffung von Ausgleichsflächen entlang des Hüllgrabens, dadurch Sicherung der nord-süd-gerichteten Grünbeziehung und Entwicklung eines durchgängigen mit den anschließenden Freiraumstrukturen vernetzten Wegesystems.

Bereitstellung von Fläche für eine partielle Bachrenaturierung des Hüllgrabens.

**Fazit: Die negativen Auswirkungen des Bebauungsplanes sind durch die vorgesehenen Festsetzungen und Ausgleichsmaßnahme nahezu ausgeglichen.**

## 7. Kosten, städtebaulicher Vertrag

Mit dem planungsbegünstigten Grundstückseigentümer wurde ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, in dem sich dieser bereiterklärte, die ursächlichen Kosten und Lasten des Bebauungsplanes zu übernehmen.

Es handelt sich insbesondere um folgende Leistungen:

- Abtretung bzw. Finanzierung des Erwerbs der Straßenfläche
- Herstellung der Straße
- Bereitstellung einer Fläche Am Hüllgraben als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche
- Einräumung eines Geh-, Radfahr- und Leitungsrechts.

Die Kosten für die Herstellung der Geh- und Radfahrrechtsfläche müssen teilweise vom Baureferat übernommen werden. Der Weg dient u. a. als Verbindung zwischen der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Aschheim, Ortsteil Dornach bzw. dem S-Bahnhof Riem. Der Zeitpunkt der Herstellung des Weges kann von der Stadt bestimmt werden.

Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen sind das Ergebnis einer gerechten Abwägung aller erkennbaren öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander.

### III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Thalgott  
Stadtbaurätin

- IV. Abdruck von I. mit III.  
über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium HA II/V 3  
an das Direktorium HA II/R (3 x)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Wv. Planungsreferat HA II/30 V  
zur weiteren Veranlassung.

- Zu V.:
1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
  2. An den Bezirksausschuss 15
  3. An das Baureferat
  4. An das Kommunalreferat RV
  5. An das Kreisverwaltungsreferat
  6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
  7. An die Stadtwerke München GmbH
  8. An das Planungsreferat HA I
  9. An das Planungsreferat HA II/01
  10. An das Planungsreferat HA II/34 B
  11. An das Planungsreferat HA II/33 P
  12. An das Planungsreferat HA II/533
  13. An das Planungsreferat HA III
  14. An das Planungsreferat HA IV/32 T
  15. An das Planungsreferat SG 3  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am.....  
Planungsreferat HA II/30 V  
I. A.

VI. Am

Prof. Thalgott  
Stadtbaurätin

Abz.:

II/30 V

II/33 P

II/533

II/5

II/30 V

II/3

II

S 1

Mitz.:

HA I