

Telefon: 0 233-22036  
26058  
28628  
Telefax: 0 233-24215

## Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung  
PLAN-HA II/33 P  
PLAN-HA II/53  
PLAN-HA II/33 V

- a) **Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118**  
**Münchberger Straße (östlich),**  
**Kronacher Straße (südlich),**  
**BAB A 8 München - Salzburg (westlich),**  
**Fasangartenstraße (nördlich)**
- b) **Bürgerversammlungsempfehlungen, BA-Antrag, Anfrage**
1. **Neubaubereich Münchberger Straße/Überlastung der lokalen Infrastruktur**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01583 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
  2. **Neubaubereich Münchberger Straße: Sicherheit für Kinder, Senioren und Menschen mit Behinderung**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01584 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
  3. **Erneute Abstimmung des Stadtrats über Flächennutzungsplan nach Klärung des Klimaeinflusses der Lärmschutzwand**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01585 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
  4. **Für Sicherheit und Lebensqualität, gegen noch mehr Verkehrsstau und gegen die jetzige Neubauplanung Münchberger Straße**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01588 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
  5. **Neubaubereich Münchberger Straße/Gesundheitsgefahren für die Anwohnerinnen und Anwohner**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01589 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
  6. **Neubaubereich Münchberger Straße, Gebäude für „Soziale Infrastruktur“ - Nachholung einer Beteiligung der Öffentlichkeit zum Vorhaben/Klärung offener Fragen -**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01591 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
  7. **Neubaubereich Münchberger Straße – Verkehrslärm und Straßenschäden**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01592 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
  8. **Vorrangige Erstellung eines Verkehrskonzeptes für das Neubaubereich Münchberger Straße**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01593 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017

- 9. Gesonderte, neue Zufahrt zum Bauvorhaben zwischen Münchberger Straße und Autobahn A 8**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01594 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
- 10. Bauvorhaben Münchberger Straße**  
**Münchberger Straße so belassen wie sie derzeit ist, um die Sicherheit der Kinder der neu gebauten KiTa zu gewähren**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01595 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten  
am 20.07.2017
- 11. Münchberger Straße**  
**Die Anliegerstraßen die direkt an das geplante Neubaugebiet angrenzen, bzw. zu diesem Gebiet hinführen, sollen als Anliegerstraßen in der bestehenden Gestalt unverändert bleiben!**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01596 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
- 12. Errichtung einer Kleingartenanlage an der Münchberger Straße auf dem Gelände, das der Landeshauptstadt München gehört (BebPl. 2118)**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01597 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
- 13. Sicherer Zugang zur Kindertagesstätte Münchberger Straße weiterhin gewährleisten!**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01598 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
- 14. Keine Bebauung der Wiese hinter der Münchberger Straße**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02083 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 15. Bauvorhaben Münchberger Straße: Vorlage eines der Planung entsprechenden Verkehrs- und Emissionsgutachtens**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02085 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017
- 16. Bauvorhaben Münchberger Straße: Zurückstellung der Bebauung bis zur Bearbeitung der Bürgereinwände**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02087 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 17. Bauvorhaben Münchberger Straße: Zufahrten für Notdienste sichern**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02088 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018

- 18. Bauvorhaben Münchberger Straße: Gründe für eine mögliche Genehmigung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 darlegen**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02089 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 19. Bauvorhaben Münchberger Straße: Beschränkung der Geschossflächen**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02090 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 20. Bauvorhaben Münchberger Straße: Straßen auf dem Planungsareal errichten**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02091 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 21. Bauvorhaben Münchberger Straße: Echte Bürgerbeteiligung**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02092 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 22. Bauvorhaben Münchberger Straße: Klärung der Verkehrssituation**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02093 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 23. Bauvorhaben Münchberger Straße: Vorlage einer Planung zur vollständigen Erschließung des neuen Baugebietes**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02094 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 24. Bauvorhaben Münchberger Straße: Vorlage eines unabhängigen Gutachtens, ob vorhandene Abwässerkanäle ausreichen**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02095 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 25. Bauvorhaben Münchberger Straße: Münchberger Straße und Obernzeller Straße als Zufahrtsstraßen aus der Planung streichen**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02096 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 26. Bauvorhaben Münchberger Straße: Erneute Stadtratsabstimmung über Änderung des Flächennutzungsplanes / Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02097 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 27. Bauvorhaben Münchberger Straße: „Smart City Quartier“**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02099 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018

- 28. Bauvorhaben Münchberger Straße: Dienen.Wir.Optima?**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02100 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 29. Bauvorhaben Münchberger Straße: Pflege und Erhalt der Freizeitflächen**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02102 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 30. Bauvorhaben Münchberger Straße: Unterlassung der Bebauung aufgrund mangelnder Grundschulversorgung**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02106 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018
- 31. Bebauung (Beb.Plan Nr. 2118) von der westlichen auf die östliche Seite der BAB A 8 verlagern**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02742 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019
- 32. Deutliche Reduzierung der geplanten Wohneinheiten für das Bauvorhaben Münchberger Straße**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02747 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019
- 33. In den letzten Jahren vorgebrachten Anliegen und Anträge zum Bauvorhaben Münchberger Straße fundiert beantworten**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02749 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019
- 34. Kein Baustellenverkehr durch Anliegerstraße**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02752 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019
- 35. Für Gesundheit, Sicherheit und Lebensqualität – Stopp des Bebauungsvorhabens**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02760 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019
- 36. Bebauungsplangebiet Münchberger Straße**  
1. Keine weitere negative Beeinflussung des Stadtklimas für München  
2. Keine Verschlechterung der Frischluftschneise und Kaltluftlieferung für München  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02768 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019
- 37. Bebauungsplan Nr. 2118 Münchberger Straße – Änderung des Bebauungsplanes**  
BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03613 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing am 09.05.2017

### **38. Neubaugebiet Münchberger Straße: Belastbarkeit der Infrastruktur**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00546 aus der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –  
Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018

#### **- Billigungsbeschluss -**

Stadtbezirk 17 – Obergiesing-Fasangarten

#### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 18082**

Anlagen:

1. Übersichtsplan M=1 : 5.000
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)
4. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01583
5. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01584
6. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01585
7. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01588
8. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01589
9. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01591
10. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01592
11. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01593
12. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01594
13. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01595
14. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01596
15. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01597
16. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01598
17. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02083
18. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02085
19. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02087
20. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02088
21. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02089
22. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02090
23. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02091
24. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02092
25. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02093
26. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02094
27. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02095
28. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02096
29. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02097
30. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02099
31. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02100

32. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02102
33. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02106
34. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02742
35. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02747
36. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02749
37. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02752
38. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02760
39. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02768
40. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03613
41. Anfrage Nr. 14-20 / Q 00546
42. Stellungnahme BA 17 vom 14.08.2019
43. Stellungnahme BA 16 vom 26.07.2019
44. Stellungnahme BA 17 vom 12.02.2020

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.03.2020 (SB)**

Öffentliche Sitzung

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

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbezogen ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vorliegt.

Mit der Bekanntgabe im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München vom 22.03.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08235) wurde über das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes berichtet. Seit dem Wettbewerb haben sich im Rahmen der weiteren Planung, aufgrund der Hinweise aus dem Preisgericht und wegen der Anregungen aus den Beteiligungsverfahren folgende wesentliche Änderungen ergeben:

Um die verkehrlichen Auswirkungen auf die direkte Nachbarschaft zu reduzieren, wurde das Erschließungskonzept überarbeitet, so dass nun teilweise die Ausfahrt aus der Tiefgarage direkt auf die Fasangartenstraße erfolgt: Vorgesehen wird eine Zu- und Ausfahrt für die nördlichen Gebäude (ca. 80 Stellplätze) über die Kronacher Straße und für die restlichen Gebäude (ca. 203 Stellplätze) eine Zufahrt über die Verlängerung der Obernzeller Straße und Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße. Um die Ausfahrt realisieren zu können, hat die Landeshauptstadt München von der Autobahndirektion Südbayern eine Teilfläche von ca. 500 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Fl.Nr. 1042/8 Gemarkung Perlach erworben.

Die Lage und Kubatur der Gebäude wurde entsprechend der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der Anforderungen der Nutzungen angepasst:

- Die Riegelbebauung wurde nach Osten näher an die 40 Meter-Linie der Anbauver-

botszone gemäß Bundesfernstraßengesetz (FstrG) verschoben, um mehr Fläche und Raum innerhalb der überbaubaren Flächen zu erhalten.

- Der Standort für ein Haus für Kinder wurde von der Münchberger Straße weg ins nordöstliche Planungsgebiet verlegt, v.a. da die notwendige Geschoss- und Freifläche sowie Erschließung (Bring- und Holzzone) an der Münchberger Straße nicht verträglich in die bestehende Bebauung hätte integriert werden können. Das Gebäude im Bau-raum 10, in dem die Kindertageseinrichtung (Kita) im Erdgeschoss nun untergebracht werden soll, wurde den Anforderungen einer Kindertageseinrichtung entsprechend in der Form angepasst.
- Die Planung der Lärmschutzwände zwischen den Gebäuden wurde konkretisiert und sieht nun vor, dass diese transparent bzw. ansonsten mit Fassadenbegrünung errichtet werden.
- Die Position und Kubatur, nicht aber die Höhe und Anzahl, der Punkthäuser wurde den Anforderungen der Wohnnutzung angepasst: Im Wettbewerb waren die drei- und viergeschossigen Gebäude fünfeckig vorgesehen, nach der Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs sind nun neben vier viergeschossigen fünfeckigen Gebäuden auch drei dreigeschossige sechseckige Gebäude vorgesehen.
- Bei der Anpassung der Gebäudekonfiguration wurde weiterhin Wert auf die angestrebte „Angerbildung“ im Inneren des Planungsgebietes gelegt.

Auch das Planungskonzept der Freiflächen wurde weiterentwickelt:

- Entsprechend des Schutzbedürfnisses für Freiflächen wurde die Lärmschutzanlage am Rand des östlichen Planungsgebietes (Autobahnlärm) von 4,00 m auf 5,50 m erhöht und im Norden (Bahntrasse) und Süden (ebenfalls Autobahnlärm) ins Planungsgebiet hinein verlängert. Vorgesehen ist ein Wall mit einer Gabionenwand, die die Wallkrone um ca. 1,50 m überragt und damit auch als Absturzsicherung dient.
- An Stelle von drei Standorten für Urban Gardening erfolgt eine Reduzierung auf einen Standort für eine gärtnerische Nutzung.
- Die Fahrradabstellanlagen östlich der Riegelbebauung entfallen, ein größerer privater Spielplatz liegt östlich der Riegelbebauung innerhalb eines lärmgeschützten Bereichs. Die vorgesehene Fläche wird hierzu aus Lärmschutzgründen abgesenkt. Der Fußweg in Nord-Süd-Richtung wurde ins Planungsgebiet in den lärmgeschützten Bereich verlegt.
- Die konkretisierte Planung für den Angerbereich sieht nun dort die gemäß Bayerischer Bauordnung (BayBO) notwendigen Spielflächen und einen Teil der oberirdischen Fahrradabstellplätze vor.

Wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 169 ff.)

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

Für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 wurde die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) während der Zeit vom 03.04.2017 mit 03.05.2017 durchgeführt.

In Vorfeld wurde am 30.03.2017 eine Informationsveranstaltung des Investors in Ko-

operation mit dem Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirks und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführt.

Zu den vorgebrachten Äußerungen kann - soweit sich diese auf den Bebauungsplanentwurf mit Grünordnung Nr. 2118 beziehen - zu den einzelnen Themenschwerpunkten derzeit wie nachfolgend dargestellt Auskunft gegeben werden.

Die darüber hinausgehenden Anregungen zu Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes mit der integrierten Landschaftsplanung werden im Rahmen der Beschlussfassung zur Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich VI/30 mit integrierter Landschaftsplanung behandelt.

## **1 Baurecht (derzeit / künftig)**

Eingewendet werde, dass sich das Vorhaben gemäß §§ 30 ff. BauGB beurteile, da das Bauprojekt im Grenzbereich des Stadtbezirks Fasangarten im Anschluss an die bisherige Bebauungsgrenze entlang der Münchberger Straße entstehe. Die Anwendbarkeit von § 34 BauGB setze voraus, dass das geplante Vorhaben planungsrechtlich entweder tatsächlich noch dem Innenbereich zuzurechnen sei (§ 34 Abs. 1 BauGB) oder aber über das Instrument der Einbeziehungssatzung trotz realen Vorliegens einer Außenbereichsfläche per Innenbereichssatzung, hier per Ergänzungssatzung, „deklaratorisch“ dem Innenbereich zugeordnet werde (§ 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 BauGB).

Das Bestehen eines tatsächlichen Bebauungszusammenhangs zwischen der dem Ortsteil „Fasangarten“ zur Bundesautobahn BAB A 8 hin abschließenden Münchberger Straße und der bislang als Pufferzone dienenden landwirtschaftlich genutzten Freifläche sei im vorliegenden Fall zweifelhaft.

Angesichts einer Ausdehnung von 3,8 ha könne folglich bei der für das Vorhaben vorgesehenen Freifläche nicht mehr von der Klassifizierung als Innenbereich gesprochen werden.

Vielmehr wäre diese damit baurechtlich dem Außenbereich zuzuordnen, mit der Folge, dass sich deren Zulässigkeit nicht mehr nach § 34 BauGB beurteile, sondern nach § 35 BauGB. Bei der Anwendung des erheblich strengeren Prüfungsmaßstabes bzw. der Zulässigkeitsvoraussetzungen im Rahmen von § 35 BauGB wäre das Wohnbauprojekt voraussichtlich nicht realisierbar.

In diesem Zusammenhang könne dahingestellt bleiben, ob die betreffende Freifläche im Hinblick auf ihre Größe und exponierte Lage als sogenannte Außenbereichsinsel im Innenbereich gewertet werden könne; denn auch in diesem Fall wäre nach allgemeiner Verkehrsauffassung eine Zulässigkeitsprüfung nach § 35 BauGB vorzunehmen, d.h. das Vorhaben wäre im konkreten Fall ebenfalls unzulässig.

Die Voraussetzungen für eine Bebauung der bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen seien nicht gegeben. Mit der Verwirklichung des Vorhabens werde ein Präzedenzfall geschaffen.



**Stellungnahme:**

Das Planungsgebiet ist aktuell planungsrechtlich überwiegend als „Außenbereich“ im Sinne des § 35 BauGB einzuschätzen. Nur kleine Teilflächen unmittelbar östlich der Münchberger Straße sind nach § 30 Abs. 3 i.V. m. § 34 BauGB als „Innenbereich“ zu beurteilen. Eine Genehmigung der geplanten Wohnentwicklung ist nicht auf Grundlage des bestehenden Baurechtes möglich. Um die beabsichtigte Entwicklung des Planungsgebietes als Wohngebiet zu ermöglichen, muss daher ein Bebauungsplan aufgestellt und der Flächennutzungsplan entsprechend der durch das BauGB vorgegebenen Verfahren geändert werden. Die entsprechenden Beschlüsse wurden daher mit dem „Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss“ vom 28.09.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) gefasst. In der Beschlussvorlage zum damaligen Beschluss finden sich daher auch Ausführungen zum bestehenden Baurecht (vgl. dazu das Thema „Planungsrecht“ unter Ziffer 2.7. des Vortrags der Referentin).

Im späteren Genehmigungsverfahren wird – unter der Voraussetzung eines dann rechtsverbindlichen Bebauungsplanes – die Beurteilung der Zulässigkeit der jeweiligen Bauvorhaben dann auf Grundlage des § 30 Abs.1 BauGB („Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes“) erfolgen. Maßgeblich sind dann v.a. die Festsetzungen des künftigen Bebauungsplanes. Die benannten vermeintlich einer späteren Genehmigung entgegenstehenden Normen der §§ 34 und 35 BauGB sind daher dann nicht mehr relevant.

Teilweise wurde verkannt, dass es um die Aufstellung eines Bebauungsplanes geht, eine Genehmigung der geplanten Wohnentwicklung auf Grundlage des bestehenden Baurechts aber nicht angestrebt ist (vgl. dazu das Thema „Rechtliche Ausgangslage“ unter Ziffer 2.4. der Begründung).

**2 Bebauungsplanverfahren****Gutachten - Allgemeine Anliegen****- Kritik bzgl. Ermittlungspflicht**

Die Landeshauptstadt München sei bisher ihrer Ermittlungspflicht, die sich aus den Rechtsvorschriften (z.B. TA Luft, Verkehrslärmschutzverordnung, Bundesimmissionsschutzgesetz) ergebe, nicht ausreichend nachgekommen.

**- Kritik bzgl. Anzahl, Vollständigkeit und Aktualität der Gutachten im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Folgende Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 2118 seien vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Verfügung gestellt worden:

Bericht zum Verkehr 03.12.2015,  
Geruchstechnische Untersuchung, Stand 31.03.2016,  
Bericht zum Verkehr 28.03.2017,  
Lärm Bericht Lärm mopa (Stand 13.11.2015),

Bericht zum Verkehr 30.03.2017 (Stand November 2015),  
Projektnotiz Bioaerosole Stand 12.07.2016.

Die vorgenannten Gutachten seien nicht aktuell und teilweise unvollständig.

Die Gutachten wurden auch inhaltlich hinsichtlich des Umfangs, der getroffenen Annahmen, der Berechnungen und / oder Schlussfolgerungen kritisiert. Eine abschließende Beurteilung sei deshalb nicht möglich.

- **Formale Fehler und keine Gleichbehandlung der Betroffenen**

Als formalen Fehler führe man an, dass auf Nachfrage z.B. nur ein unsachgemäßes Verkehrsgutachten zur Einsichtnahme vorgelegt worden sei.

Das Emissionsgutachten sei dagegen nicht vorgelegt worden.

Kopien der Gutachten, auch elektronisch, seien teilweise aus urheberrechtlichen Gründen, auch gegen Gebühr, nicht überlassen oder übermittelt worden.

Ebenso fehle es auch an einer Gleichbehandlung aller Betroffenen, weil andere Auskunft suchende Betroffene sechs Gutachten (zwei Gutachten zum Verkehr, Geruchstechnisches Gutachten, Ausbreitungsberechnung: Bioaerosole, Analyse zur Verkehrserhebung) erhielten.

Wie solle man sich zu einem Bebauungsplanverfahren äußern, wenn die den Planungen zu Grunde liegenden Dokumente nicht überlassen würden.

- **Forderung Gutachten zur Berücksichtigung Verkehrslärm der BAB A 8 sowie zu den Emissionen der Kompostierungsanlage**

Die Entwicklung eines allgemeinen Wohngebietes neben der BAB A 8 sei aufgrund der bislang vorgelegten Gutachten nicht möglich. Wichtige Teilaspekte, wie der Verkehrslärm der BAB A 8, sowie Emissionen der Kompostierungsanlage, soweit es sich nicht um Geruch handele (Staub, Keime und Pilze etc.) seien noch gar nicht, bzw. nicht ausreichend behandelt.

Hierzu müssten noch weitere Gutachten erstellt werden, über deren Inhalt derzeit nur spekuliert werden könne.

- **Forderung neuer Gutachten bzgl. neuer baulicher Situation**

Wie könne man die Wohneinheiten ohne neue Verträglichkeitsprüfung von 180 auf 220 Wohneinheiten aufstocken. Dies sei eine veränderte Basis. Dazu müssten neue Gutachten erstellt werden.

**Stellungnahme (Bebauungsplanverfahren):**

Im Zuge der laufenden Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung eines Bebauungsplanes erfolgte bislang die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) vom 03.04.2017 mit 03.05.2017, die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB in

der Zeit vom 20.04.2017 bis 26.05.2017 sowie die erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 19.06.2019 bis 19.07.2019. Gleichzeitig mit dem Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden auch die zuständigen Bezirksausschüsse des 17. und 16. Stadtbezirks angehört.

Die entsprechenden Rückmeldungen wurden geprüft und werden mit vorliegender Beschlussvorlage zum Billigungsbeschluss dem Stadtrat mit Stellungnahmen und überarbeitetem Bebauungsplanentwurf mit Umweltbericht vorgelegt. Nach dem Billigungsbeschluss ist die nochmalige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgesehen. Die dann eingegangenen Äußerungen werden ebenfalls ausgewertet und dem Stadtrat zur erneuten Befassung mit dem Satzungsbeschluss vorgelegt.

Die Äußerungen hinsichtlich Gutachten im Verfahren beziehen sich auf die im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verfügung gestellten Unterlagen.

Dabei ist gemäß § 3 Abs. 1 BauGB das Ziel der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung möglichst frühzeitig über „die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung“ sowie „die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung“ zu informieren. Zu diesem Zweck werden üblicherweise – und auch im vorliegenden Verfahren – die wesentlichen Informationen in einem Faltblatt dargestellt.

Die „vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen“ (Gutachten) sind erst im Rahmen der späteren nochmaligen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zur Einsicht bereit zu halten. Erst zu diesem Zeitpunkt liegen ausgearbeitete und mit den Fachstellen abgestimmte Gutachten vor.

Im vorliegenden Fall wurden bereits im Vorfeld des Aufstellungsbeschlusses und Wettbewerbes zur Einschätzung der Machbarkeit und Vorbereitung der Planungen vorlaufende gutachterliche Einschätzungen erstellt. Diese waren – wie üblich – nicht Bestandteil der Darlegungsunterlagen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, wurden aber auf Anfrage verschiedener Bürger\_innen diesen in digitaler Form zur Verfügung gestellt.

Zu diesem Zeitpunkt stellten naturgemäß sowohl die Planung (das vorliegende Wettbewerbsergebnis) als auch die vorliegenden gutachterlichen Einschätzungen lediglich einen Zwischenstand dar, da die weitere Ausarbeitung eines Bebauungsplanentwurfes mit flankierenden Gutachten nach Abstimmung mit den Fachstellen im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erst zum Billigungsbeschluss erfolgt und somit erst jetzt vorliegt.

Die Tatsache, dass zum Zeitpunkt des Verfahrens gemäß § 3 Abs. 1 BauGB abschließende Gutachten nicht vorlagen und auch nicht Bestandteil der Darlegungsunterlagen waren, stellt daher keinen Verstoß gegen die gesetzlichen Vorgaben ebenso wenig wie gegen die gesetzliche „Ermittlungspflicht“ dar.

Dennoch wurden die Äußerungen zu den damaligen Gutachten geprüft, inhaltliche Ausführungen hierzu finden sich in den folgenden Abschnitten zu den unterschiedlichen Themenbereichen der Gutachten.

Die nun vorliegenden Gutachten sind aufgeführt als „Liste der vorliegenden Gutachten ...“ unter Ziffer 7.8. der Begründung.

### **3 Art der baulichen Nutzung / Alternativen / Sozialstruktur**

#### **- Allgemein**

Die Stadt München solle ein Gesamtkonzept für den Fasangarten umsetzen.

Laut Bebauungsplan gelte das Gebiet als reines Wohngebiet. Der derzeit gültige Bebauungsplan sei auch für das Neubaugebiet anzuwenden.

Da im gesamten Stadtviertel das kurzfristige Ziel „mehr Wohnraum“ statt einer geordneten Stadtentwicklungsplanung verfolgt werde, sei beispielsweise auch keine Möglichkeit für die Verbindung von Wohnen und Arbeiten vorhanden.

Eine derzeit geplante Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet dürfe nicht erfolgen, da sich dann neben den geplanten Wohnbauten zusätzliche wenig erwünschte Einrichtungen gemäß § 4 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in diesem Gebiet ansiedeln würden.

Man kritisiere den Planungsentwurf, wonach das Gebiet in ein Allgemeines Wohngebiet mit 220 (oder mehr) Wohneinheiten und bis zu fünfgeschossigen Häuserblöcken umgewandelt werde. Stattdessen wünsche man sich ein Reines Wohngebiet mit Kleingärten.

#### **- Alternative Planungen**

Statt vor ca. 2 Jahren die Kompostieranlage in der Fasangartenstraße zu errichten, hätte man alternativ dieses Grundstück für die Errichtung einer vergleichbaren Wohnanlage vorsehen können. Das Grundstück hätte den Vorzug gehabt, an einer bereits bestehenden Durchgangsstraße zu liegen und keine Wohnbesiedlung in unmittelbarer Nähe zu haben.

Auch in der übrigen näheren Umgebung, gegenüber der Kronacher Straße auf der anderen Seite der S-Bahn, befänden sich ähnlich große, derzeit noch landwirtschaftlich genutzte Flächen entlang der Autobahn, die ebenfalls als potenzielles Bauland in Frage kämen. Die Infrastruktur sei dort einfach zu planen und es wären keine Konflikte mit der Nachbarschaft zu befürchten, da sich angrenzend lediglich Schrebergärten befänden.

Für das dicht besiedelte Giesing sollten, zumindest für den städtischen Teil des Geländes, besser weitere der begehrten Kleingärten entstehen. Die Lage eigne sich besonders für Kleingärten, da diese verkehrlich gut angebunden und dem

Verkehrslärm durch die Autobahn weniger ausgesetzt seien als die geplante hohe Wohnbebauung.

- **Art des Wohnungsbaus / geförderter Wohnungsbau**

Es sei nicht ersichtlich, wie viele der geplanten 220 Wohnungen der Sozialbindung unterlägen und wie viele Wohnungen als Eigentumswohnungen geplant seien.

- **Vermeidung sozialer Brennpunkt**

Die massive, unmittelbar an die BAB A 8 angrenzende Lärmschutzbebauung generiere von vornherein eine Zwei-Klassen-Bewohnerschaft zwischen der Bewohnerschaft der Sozialwohnungen auf der einen und jenen in den privilegierten vorgelagerten Gebäuden auf der anderen Seite. Ein sozialer Konfliktstoff innerhalb der Wohnanlage sei vorprogrammiert. Es werde ein sozialer Brennpunkt durch Ghetto-Bildung wie z. B. in Riem entstehen.

**Stellungnahme** (Art der baulichen Nutzung / Alternativen / Sozialstruktur):

Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten. Der Flächennutzungsplan bereitet die spätere Bodennutzung vor, während mit dem Bebauungsplan die Nutzung für alle verbindlich geregelt wird (§ 1 Abs. 1 und 2 BauGB). Der Flächennutzungsplan stellt die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung in den Grundzügen dar (§ 5 Abs. 1 Satz 1 BauGB).

Darüber hinaus hat die Landeshauptstadt München ihre Entwicklungsziele in diversen informellen Plänen themenbezogen aufbereitet. Bei der Entwicklung des Bebauungsplanes wurde hierauf Bezug genommen, entsprechende Planungen und Ziele werden in der Begründung des vorliegenden Bebauungsplanes bei den jeweiligen Fachthemen dargestellt.

Der gültige Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt im Planungsgebiet Flächen für Reines Wohngebiet (WR) sowie Flächen für Kleingärten (KG) und sonstige Grünflächen (SG) dar. An das Planungsgebiet grenzt im Westen ein Reines Wohngebiet an; östlich der BAB A 8 sind Flächen für die Landwirtschaft und für die Ver- und Entsorgung sowie eine Sonstige Grünfläche dargestellt. Wie zum Thema „Planerische Ausgangslage“ unter Ziffer 2.3. der Begründung dargestellt, soll entsprechend dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss bei der vorliegenden Planung die weitere Ausweisung von Wohnbauflächen priorisiert und keine Realisierung von Kleingärten an dieser Stelle vorgesehen werden. Bei der weiteren Planung sollen jedoch alternative Angebote zum Urbanen Gärtnern (z.B. Mietergärten, Grabeland etc.) angeboten werden.

Das geplante Wohngebiet soll nicht als „reines Wohngebiet“ (WR), sondern als „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) entsprechend der Baunutzungsverordnung

(BauNVO) festgesetzt werden, um mit dem Wohnen verbundene, nicht störende Nutzungen (z.B. kulturelle und soziale Nutzungen, Arbeitsmöglichkeiten) vor Ort zu ermöglichen (vgl. dazu das Thema „Art der baulichen Nutzung“ unter Ziffer 4.2. der Begründung). Um die Verträglichkeit der Nicht-Wohnnutzungen mit der Wohnnutzung in der Umgebung aber auch im Gebiet zu gewährleisten, werden weitergehende Festsetzungen, insbesondere zur Lage der Kindertageseinrichtung und zum Ausschluss störender Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen) im Bebauungsplan getroffen. Sowohl in reinen als auch allgemeinen Wohngebieten sind alle Arten des Wohnens (Eigentumswohnungen, geförderter Wohnungsbau) zulässig, im Bebauungsplan werden hierzu keine Festsetzungen getroffen. Allerdings sichert die Landeshauptstadt entsprechend dem Wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“ die anteilige Realisierung von gefördertem Wohnungsbau auf privaten (gemäß den Regularien der Sozialgerechten Bodennutzung) und auf städtischen Flächen.

Planerische Überlegungen für den Bereich östlich der BAB A 8 sind nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Zu diesen Flächen wurde von der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München am 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12664) das „Strukturkonzept Hachinger Tal“ beschlossen. Das Planungsgebiet für den Bebauungsplan Nr. 2118 Münchberger Straße ist nicht Bestandteil des Untersuchungsgebietes für das Strukturkonzept.

Der Flächennutzungsplan wird für den Bereich zwischen der Bestandsbebauung an der Münchberger Straße und der BAB A 8 begleitend zum Bebauungsplanverfahren im Parallelverfahren geändert.

## **4 Maß der baulichen Nutzung**

### **4.1 Vorgaben / Entwicklung**

Der von der Vollversammlung des Stadtrates beschlossene Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 vom 28.09.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) sehe gemäß Ziffer 3.1 für die geplante Entwicklung u.a. folgende wesentliche, städtebauliche Ziele vor: „Schaffung eines zeitgemäßen und städtebaulich qualitätsvollen Wohnquartiers mit ca. 140 bis 180 Wohneinheiten für unterschiedliche Einkommensgruppen..., das die bestehende Gebietstypologie berücksichtigt...“

Unter Ziffer 3.2 „Wohnen“ sei aufgeführt, dass im Planungsgebiet mit ca. 4 ha ein Allgemeines Wohngebiet (WA) mit einer der Lage des Baugebiets angemessenen Dichte entwickelt werden solle. Dabei sei die vorhandene Gebietsstruktur mit den bestehenden Nutzungen zu berücksichtigen. Insofern werde eine kleinteilige Bebauung mit einer gestaffelten Höhenentwicklung bis zu vier Geschossen in den östlichen Teilbereichen als verträglich erachtet. Studien hätten ergeben, dass somit 140 bis 180 Wohneinheiten möglich wären.

Dazu werde angemerkt, dass in der genannten Beschlussvorlage keine Rede von 220 Wohneinheiten oder fünf Geschossen sei.

Unter Ziffer 3.1 werde aufgeführt, dass „die Gestaltung der Gebäude und der Dachlandschaft, die von zweigeschossigen Reihenhäusern geprägte Bestandsbebauung berücksichtigen.“

Wenn, unter Berücksichtigung des Umstandes, dass auf dem Planungsgebiet grundsätzlich ab dem Fahrbahnrand der Bundesautobahn BAB A 8 innerhalb von 40 m ein Anbauverbot gemäß § 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz gelte, die Restfläche mit einer gleich großen Fläche der Bestandsbebauung verglichen werde, ergebe sich auf dieser eine maximale Anzahl von 100 Wohneinheiten gegenüber den vorgesehenen 220 Wohneinheiten auf dem Planungsgebiet.

Dies stelle für die Anwohnerschaft unzumutbare Verdichtung der Bebauung mit allen negativen Begleiterscheinungen dar.

Man unterstelle, dass dies der Vollversammlung des Stadtrates bei der Beschlussfassung vom 28.09.2016 aufgrund der anderslautenden Sitzungsvorlage nicht bewusst war.

**Stellungnahme** (Maß der baulichen Nutzung):

Im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss ist im Vortrag der Referentin (unter Ziffer 3. „Planungsziele“) die „Schaffung eines zeitgemäßen und städtebaulich qualitätsvollen Wohnquartiers mit ca. 140 bis 180 Wohneinheiten“ zur Arrondierung des Siedlungsrandes vorgeschlagen. Darüber hinaus hat der Stadtrat aber beschlossen, dass „aufgrund der Situierung an der Autobahn und aufgrund des Ziels der Flächeneffizienz [...] ein Wohnquartier entstehen soll, das den Übergang zum Bestand berücksichtigt, aber in Teilen auch dichter bebaut sein kann. Daher erfolgt keine Begrenzung auf 180 Wohneinheiten bzw. Geschosse.“ Dies wurde dem anschließenden Wettbewerb zugrunde gelegt.

Der prämierte Planungsvorschlag schlug eine Bebauung mit insgesamt ca. 220 Wohnungen vor. Diese Planung war Grundlage der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB) und des weiteren Planungsverfahrens. Im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens wurde geprüft, inwiefern die Wohnbebauung im geplanten Umfang insbesondere hinsichtlich Stadtgestalt, sozialer Infrastruktur und Verkehr verträglich ist.

#### **4.2 Stadtgestalt**

Man habe bereits durch die Nachverdichtung und die Zerstörung des bisherigen Gartenstadtcharakters große Probleme.

Durch die kasernen- bzw. gewerbeparkähnliche Gestaltung - an Stelle des bestehenden Gartenstadtcharakters - und durch visuelle Beeinträchtigungen aufgrund

der Höhe der bis zu fünfstöckigen Neuplanung und die Höhe der geplanten Schallschutzwand werde der Wert der bestehenden Objekte gemindert.

Der Eigentümer/die Eigentümerin des unmittelbar benachbarten Flurstückes Nr. 807/4 wendet ein, dass es sich bei dem Bereich um die Gebietskategorie Reines Wohngebiet handle, das nur mit zweigeschossigen Gebäuden bebaut werden dürfe.

Es werde eine an die Umgebung angepasste Bebauung (in Form, Höhe und Dichte) gewünscht.

Hierzu wurde ausgeführt, dass

- das an der Münchberger Straße geplante Gebäude (Erdgeschoss, zwei Geschosse und Flachdach) das Straßenbild störe,
- das Wohnraumangebot die gleiche Bebauung wie in dem vorderen Teil (bis zur Balanstraße) ermögliche und die Höhe der Stockwerke geändert werden soll (überall bis Erdgeschoss, zwei Geschosse und Dachgeschoss),
- der Riegelblock dreigeschossig und die Punkthäuser zweigeschossig errichtet werden sollen,
- die geplante Bebauung höchstens dreistöckig zuzüglich Dachgeschoss ausgeführt werden dürfe,
- ein schlüssiger Übergang zur Bestandsbebauung (maximal zweigeschossig und teilweise Dachausbau) wünschenswert wäre, indem die Bebauung zur Autobahn im Osten maximal drei- bis viergeschossig, die freistehenden Baukörper maximal zwei- bis dreigeschossig (Flachdach gemäß Bebauungsplan) ausgeführt werden sollen,
- Reihenhäuser für Familien und Wohnungen in Häusern mit Erdgeschoss und zwei Stockwerken und nur halb so vielen Wohneinheiten errichtet werden sollen, um den Charakter des Wohnviertels beizubehalten,
- für die geplante Bebauung, welche möglichst nah, d. h. so nah es der gesetzliche Rahmen zulasse, parallel zur BAB A 8 errichtet werden sollte, eine Bebauungshöhe von Erdgeschoss und dreigeschossigen Häusern mit jeweils acht Wohneinheiten sinnvoll wäre,
- der Bereich zwischen den Häusern des Schallschutzriegels und der Bestandsbebauung Münchberger Straße mit Erdgeschoss und zweigeschossigen Häusern mit jeweils sechs Wohneinheiten im Stil der sich bereits in der Siedlung befindlichen Häuser, beispielsweise ähnlich der Gebäudetypen Münchberger Straße 29 und 31 oder Obernzeller Straße 14, bebaut werden könnte.

**Stellungnahme:**

Zur Entwicklung einer entsprechend geeigneten und angemessenen baulichen Struktur wurde im Jahr 2016 ein Wettbewerb durchgeführt. Unter Befassung einer qualifiziert und vielfältig besetzten Jury mit Fachplanern und politischen Vertretern wurde das Planungskonzept des Büros Beer Bembé Dellinger Architekten und Stadtplaner, München mit Valentien + Valentien Landschaftsarchitekten und



Stadtplaner, München, mit dem ersten Preis prämiert. Es wurde gewürdigt, dass es sich in besonderem Maße in die Nachbarschaft einfügt. Der westliche Bereich der Neuplanung, der von der Bestandsbebauung an der Münchberger Straße ab-rückt, greift mit freistehenden drei- bis viergeschossigen Baukörpern den kleinteiligen Charakter der vorhandenen Bestandsbebauung auf und schafft so einen harmonischen Übergang zum Bestand. Die unterschiedlich hohen Baukörper werden im Wechsel zueinander angeordnet, wobei die dreigeschossigen Baukörper zugunsten eines verträglichen Übergangs mit einem kleineren Abstand zur Bestandsbebauung angeordnet sind.

Entsprechend dem Stadtratsauftrag im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss wurde das Bauleitplanverfahren auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses fortgeführt. Nach Abschluss des Wettbewerbs wurde der städtebauliche Entwurf weiterentwickelt.

Während die Konzeption der östlichen Bebauung weitgehend beibehalten wurde (vergleiche dazu die vorangegangene Darstellung der Änderungen gegenüber dem Wettbewerbsergebnis unter I. Vortrag der Referentin), wurde an dem vorgeschlagenen Standort für die Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße nicht festgehalten, da sowohl die notwendige Kubatur als auch die Art der Nutzung nicht auf den zur Verfügung stehenden Flächen zwischen die bestehende Bebauung integriert werden kann. Dort ist nun - entsprechend der entlang an der Münchberger Straße vorhandenen Bebauung - ein zweigeschossiges Wohngebäude mit Satteldach vorgesehen.

Das nun der Bebauungsplanung zugrunde liegende Konzept berücksichtigt daher hinsichtlich der Stadtgestalt umso mehr die angrenzende Bestandsbebauung.

Im kleinräumigen Maßstab ist die Verträglichkeit der vorgesehenen Baukörper mit der umgebenden Bebauung auch durch den ausreichenden Abstand der geplanten Bebauung zur Bestandsbebauung gewährleistet. Die gemäß BayBO vorgeschriebenen Abstandsflächen werden gegenüber der Bestandsbebauung eingehalten bzw. durch die abgerückte Bebauung in weiten Teilen nicht ausgeschöpft (vgl. dazu das Thema „Abstandsflächentiefen“ unter Ziffer 4.8. der Begründung).

#### 4.3 Grenzen der Dichte

##### - **Berechnung Grundflächenzahl (GRZ), Geschossflächenzahl (GFZ), Dachform**

Es würden 220 Wohnungen auf ca. 3,8 Hektar errichtet. Es wird gefragt, wie sich die Grundflächenzahl (GRZ) zur geplanten Bebauung mit ca. 20.000 m<sup>2</sup> verhalte. Und ob zur Berechnung die halbe Autobahn hinzugerechnet würde, wie im Informationsblatt (Stand März 2017) des Referates für Stadtplanung und Bauordnung dargestellt.

Zudem wolle man wissen, welche Flächen dem Bebauungsgebiet zugerechnet werden.

Für die ca. 220 Wohneinheiten sei der momentane Durchschnittswert der Landeshauptstadt München für Wohnungen mit ca. 92 m<sup>2</sup> reine Wohnfläche vorgegeben.

Dies würde bedeuten: 220 Wohneinheiten x 92 m<sup>2</sup> x 1,18 (Anteil Konstruktion) x 1,25 (Anteil interne Erschließung Treppenhäuser, usw.) = ca. 30.000 m<sup>2</sup>:

38.000 m<sup>2</sup> Grundstück = ca. 0,79 GFZ. Bei einer Mischhöhe von 4,5 Vollgeschossen wäre dies eine GRZ von 0,18, Sozialbauwerte nicht eingerechnet.

Mit diesen Werten liege die Bebauung zwar in der GFZ fast doppelt so hoch wie die Bestandsbebauung, in der GRZ mit 0,2 kaum höher. Der Baukörperumfang aus dem Bebauungsvorschlag ergebe jedoch eine überbaute Bodenfläche von ca. 7.400 m<sup>2</sup>, dies wäre eine GRZ von ca. 0,20 und eine GFZ von dann 0,9 = 34.200 m<sup>2</sup>.

Seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung seien für die vorgeschlagene Bebauung Flachdächer angenommen.

Sollten jedoch ausbaufähige Giebeldächer im Bebauungsplan bzw. bei der Baueingabe vorgesehen werden, dann dürfe die Zusatzfläche die GFZ nicht noch weiter anheben.

#### - **Berücksichtigung Gleichgewicht Bewohnerschaft**

Der Bebauungsplan führe zu einer überproportionalen Belastung des Bestandsviertels. Während insgesamt in der Stadt München bis 2030 ein Zuwachs von 20 % erfolge, solle die Einwohnerzahl im Bestandsviertel von heute 476 auf fast 1.000 Einwohner\_innen steigen. Der Bebauungsplan führe somit zu einem Zuwachs von mindestens 100 % auf nur 3,8 ha Fläche. Dies stelle eine zu hohe Bevölkerungsverdichtung dar. Die Verdoppelung der Einwohnerzahl werde das Gleichgewicht der Einwohnerschaft stören. Angemessen sei ein Fünftel der geplanten Größenordnung, maximal aber ca. 80 Wohneinheiten.

#### **Stellungnahme** (Grenzen der Dichte):

Die Berechnung des Maßes der Nutzung erfolgt nach den Vorgaben der aktuellen Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017. Die Grundfläche ist gemäß § 19 BauNVO und die Geschossfläche gemäß § 20 BauNVO zu ermitteln. Dementsprechend wird nur das Baugrundstück ohne Öffentliche Grünflächen der Berechnung zu Grunde gelegt. Die Flächen der Autobahn sind bei der Ermittlung der Grundfläche (GR) nicht zu berücksichtigen, da diese nicht im Umgriff des Bebauungsplanes liegen.

Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes wird die maximal zulässige Grund- und Geschossfläche für die Wohngebiete WA 1 und 2 festgesetzt und damit begrenzt (vgl. dazu das Thema „Maß der baulichen Nutzung“ unter Ziffer 4.3. der Begründung). Die Festsetzung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung ist erforderlich, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten und dabei gleichermaßen die Wohnbedürfnissen der Bevölkerung zu berücksichtigen als auch – insbesondere hinsichtlich der Aspekte Stadtgestalt, Umweltschutz, Verkehr und sozialer Infrastruktur – die Verträglichkeit der Planung zu gewährleisten.

Auch bei der Festsetzung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung sind die Vorschriften der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu berücksichtigen. Dabei ist in § 17 „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ vorgegeben, welche Obergrenzen je nach Baugebiet zunächst nicht überschritten werden dürfen. (Überschreitungen sind unter besonderen Voraussetzungen aus städtebaulichen Gründen möglich.)

Darüber hinaus ist hinsichtlich der Ermittlung der GRZ insbesondere § 19 „Grundflächenzahl, zulässige Grundfläche“ relevant, der u.a. klarstellt, dass die Grundflächenzahl angibt, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche des Baugrundstückes zulässig sind. Dabei ist die zulässige Grundfläche der Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf.

Zur Ermittlung der GFZ ist insbesondere in § 20 „Vollgeschosse, Geschossflächenzahl, Geschossfläche“ erläutert, dass die Geschossflächenzahl angibt, wie viel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche (Baugrundstück) zulässig sind.

Für reine und allgemeine Wohngebiete gibt die BauNVO eine Obergrenze der Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und der Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 vor. Wie in der Begründung des Bebauungsplanes hierzu dargestellt, ergibt sich durch die vorgesehenen Festsetzungen eine GRZ (gem. § 19 Abs. 2 BauNVO) von durchschnittlich 0,23 (Obergrenze 0,4) bzw. eine GRZ (gem. § 19 Abs. 2+4 BauNVO) von durchschnittlich 0,62 (Obergrenze 0,8) und eine GFZ von durchschnittlich 0,75 (Obergrenze 1,2). Dabei erfolgte die Ermittlung entsprechend der Vorgaben der Baunutzungsverordnung.

Die Obergrenzen der BauNVO werden daher – teils deutlich – unterschritten. Das verträgliche Maß der Nutzung in vorliegender Planung wurde somit durch andere Faktoren (Stadtgestalt, Umweltschutz, Verkehr und sozialer Infrastruktur) bestimmt.

## **5 Infrastruktur**

### **5.1 Allgemein**

Die Infrastruktur in unmittelbarer Wohnortnähe sei vor der Schaffung von neuem Wohnraum zu erweitern. Die Bewohnerschaft des Stadtteils Fasangarten nutze schon die Infrastruktur der Nachbargemeinde Unterhaching und verursache dadurch ständig steigenden Individualverkehr.

Negativbeispiel sei das Baugebiet an der Hochäckerstraße, wo mögliche Verkehrsflächen überbaut, notwendige Infrastruktur (Grundschule) ersatzlos gestrichen, die Nahversorgung auf ein Minimum beschränkt und erst nach Einzug der Bewohnerschaft erstellt worden seien. Im Stadtteil Fasangarten sei die Ausstat-

tung bereits jetzt unterdimensioniert.

Die in den letzten Jahren zu beobachtende ausschließliche Bebauung sämtlicher im Bezirk noch zur Verfügung stehenden Flächen mit reiner Wohnbebauung übe auf die überlastete Infrastruktur Druck aus. Vor der Anlage von neuen Wohnungsbauflächen sei ausreichend Raum für die dazugehörige Infrastruktur auszuweisen und diese auch einzurichten. Ansonsten werde sich der bestehende Versorgungsverkehr durch die neue Bewohnerschaft noch erhöhen.

Neben der bereits geplanten Kindertageseinrichtung sei die Infrastruktur in den Bereichen Verkehr, Schulen, Nachmittagsbetreuungsangebote, Nahversorgung und Freizeitangebote zu verbessern.

Im Stadtgebiet Fasangarten sei eine Stadtbibliothek notwendig und zu planen.

#### **Stellungnahme:**

Die infrastrukturellen Voraussetzungen der Planung werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens umfassend geprüft. Zu den Themenbereichen soziale Infrastruktur und Handel wird auf die folgenden Ausführungen verwiesen. Hinsichtlich Einrichtungen für Freizeit / Sport / Kultur (u.a. Stadtbibliotheken) prüfen die Fachreferate die Bedarfe und bringen diese ggf. im Rahmen der Beteiligung der Behörden im Rahmen des Verfahrens gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB ein. Hier erfolgte keine Bedarfsmeldung für eine Stadtbibliothek.

## **5.2 Schulversorgung**

Die ausreichende Ausstattung des Viertels mit Grundschulen sowie dazugehörigen Hort- bzw. Mittagsbetreuungsplätzen sei vor Fertigstellung der neuen Bebauung sicherzustellen.

Die Situation sei vor einer Überplanung des Gebiets umfassend zu eruieren und ein tragfähiges Konzept zu erarbeiten, um das Betreuungsproblem für berufstätige Eltern zu minimieren.

Das Bebauungsplangebiet zähle zum Schulsprengel der Balansschule, deren von der Stadtverwaltung zugesagte rechtzeitige Erweiterung ebenso wie ihre Erweiterungsfähigkeit fraglich sei. Nach Streichung des ursprünglich vorgesehenen Grundschulneubaus im Wohngebiet Hochäckerstraße werde die Balansschule auch aufgrund der Überlastung der Grundschule am Pfanzeltplatz zusätzlich Kinder von dort aufnehmen müssen. Nach Teilbezug der Wohnungen seien die Kapazitäten der Balansschule bereits jetzt offensichtlich überlastet. Dies gelte insbesondere für die Mittags- bzw. Nachmittagsbetreuung. Im Schuljahr 2017/18 seien in der dort ansässigen Mittagsbetreuung lediglich zwei Plätze bei ca. 130 Erstklässlern zur Verfügung gestanden. Aufgrund von Platz- oder Personalmangel seien Hortgruppen geschlossen worden.

Zusätzlich werde im Umfeld der Schule (Görzer- und Puechbergerstraße) durch

das Programm „Wohnen für alle“ ebenfalls noch weiterer Wohnraum geschaffen, so dass weitere Grundschüler\_innen in den Sprengel zuziehen werden.

Keine Alternative für das Neubaugebiet sei ein Wechsel zum Sprengel der Grundschule an der Cincinnatistraße, da diese ebenso wie das Tagesheim seit Jahren vollkommen ausgelastet sei.

#### **Stellungnahme:**

Wie zum Thema „Soziale Infrastruktur“ unter Ziffer 4.2. der Begründung dargestellt, ist die Versorgung der Grundschulkinder in der Sprengel-Schule an der Balanstraße unter Maßgabe einer zeitlich gestaffelten Realisierung gesichert. Das Versorgungskonzept wurde nochmals anhand aktueller Daten und der vorliegenden Äußerungen hierzu an das Referat für Bildung und Sport gegeben, dort überprüft und konnte (unter Annahme eines Bezugs in den Jahren 2023 / 2024) bestätigt werden.

Für die Grundschule Balanstraße 153, in deren Sprengel das Baugebiet Münchberger Straße liegt, ist für den Bedarfsfall geplant, eine Entlastung durch den Hort an der Kopischstraße herzustellen. Der Hort aus dem Schulgebäude ist schon mit zwei von vier Gruppen in die Kopischstraße umgezogen und wird sich dort sukzessive noch weiter aufbauen.

### **5.3 Kindertageseinrichtungen**

#### **Kindertageseinrichtung im Nordwesten des Planungsgebietes:**

Die Errichtung einer weiteren Kindertageseinrichtung in einem Reinen Wohngebiet und an einer reinen Anliegerstraße sei nicht hinnehmbar.

In der Münchberger Straße sei bereits eine Kindertageseinrichtung für ca. 98 Kinder errichtet worden. Diese Anzahl sei bereits zu hoch. Die bestehenden Kindertageseinrichtungen in der Umgebung seien gegenwärtig noch nicht ausgelastet. Es wird gefragt, wieso zwei Kindertageseinrichtungen in einer Anliegerstraße im Abstand von 250 m notwendig seien. Nun solle in der Münchberger Straße eine weitere Kindertageseinrichtung errichtet werden.

Weitere Plätze bestünden in der Jesaja-Kirche und in der Waldmünchner Straße.

Es wird nach dem Verwendungszweck des sogenannten Sondernutzungsbaus (*Anmerkung: dort vorgeschlagene Kindertageseinrichtung*) auf dem Grundstück Münchberger Straße 3 gefragt, dessen Nutzung unklar sei. Je nach Verwendungszweck (Jugendzentrum, Gebetshaus etc.) sei mit einer zusätzlichen Lärm- sowie Schadstoffbelastung durch Fremdverkehr zu rechnen. Nicht jede Art von Einrichtung sei in einem Reinen Wohngebiet zulässig.

Die 40 ausgewiesenen Besucherparkplätze für dieses dreistöckige Gebäude ließen auf eine intensive Nutzung schließen.

**Stellungnahme:**

Wie zum Thema „Soziale Infrastruktur“ unter Ziffer 4.2. der Begründung dargestellt ist – zusätzlich zur bestehenden Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße 25 – eine weitere Kindertageseinrichtung im Planungsgebiet erforderlich, die nun dort vorgesehen wird. Der Bedarf hatte sich aufgrund von Neuberechnungen erst nach dem Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss ergeben. Bei der Ermittlung der Bedarfe werden auch Einrichtungen in der Nachbarschaft berücksichtigt.

Das prämierte Planungskonzept hatte optional eine Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße vorgeschlagen, auf welche sich die Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung beziehen. Wie bereits dargestellt, soll die Kindertageseinrichtung nun aber im Inneren des Planungsgebiets vorgesehen werden.

**5.4 Nahversorgung / Handel**

Die Verdoppelung der Bewohnerschaft im Stadtviertel mache die rechtzeitige Planung eines ausreichenden Nahversorgungskonzepts unabdingbar.

Das Neubaugebiet besitze aufgrund der schlechten Erschließungsmöglichkeiten keine Geschäftsflächen, so dass durch die neue Bewohnerschaft neuer Druck auf die bereits bestehende und nicht ausreichende Nahversorgung entsteht. Die Stadtviertel übergreifende Infrastruktur müsse entlastet und verbessert werden.

Der Stadtteil Fasangarten weise aktuell eine mangelhafte Nahversorgung auf. So sei im gesamten Bereich, der nördlich durch die S-Bahnlinie S 7, östlich durch die BAB A 8, südlich durch die Stadtgrenze und westlich durch die BAB A 99 begrenzt wird, seit über zwei Jahren kein Lebensmittelhandel mehr ansässig. Zwar werde der 2015 geschlossene HIT-Markt am S-Bahnhof Fasangarten neu errichtet und das Gesundheitszentrum Fasangarten an der Kreuzung Fasangarten- / Minnewitstraße umgebaut und um mehrere Läden erweitert. Für das große Einzugsgebiet sei diese Ausstattung jedoch äußerst gering und biete kaum Auswahl an verschiedenen Geschäften.

Die Gewerbeflächen an der Hauptverkehrsader Balanstraße seien immer weiter verkleinert worden. So sei ein Friseurgeschäft in der Balanstraße 355 in eine Wohnung umgewandelt und das angrenzende Grundstück an der Balanstraße 357, das ebenfalls Gewerbeflächen enthalten habe, mit einem reinen Wohngebäude bebaut worden. Das kleine Geschäftszentrum gegenüber in der Balanstraße 358 beherberge den einzigen Bäckereiwarenverkauf, der vom Planungsgebiet fußläufig gut erreichbar sei. Sinnvoll wäre der Ausbau des Bereichs zwischen Balanstraße 355 - 360 als kleines Quartierszentrum gewesen.

Ebenso verhalte es sich bei sonstigen Dienstleistungen sowie Arztpraxen. Es

würden bestehende Gewerbeflächen in Wohnraum umgewandelt.

Auch in der Fasangartenstraße enthielten sämtliche Neubauten ausschließlich Wohnnutzung. Bestehende Betriebe des Kleingewerbes, der Gastronomie und eines Autoverkäufers sowie die vorhandene Erschließung über die Hauptverkehrsader Fasangartenstraße würden nicht durch eine Planung zur Ansiedlung von weiteren Gewerbeflächen, Läden, Praxen etc. ergänzt.

Im Neubaugebiet könne eine kleinere Gewerbeeinheit, die neben der Versorgung auch das Zusammenwachsen der neuen Gemeinschaft fördere, Abhilfe schaffen.

Ein Beispiel für das Funktionieren kleiner Gewerbeeinheiten sei eine Vielzahl kleinerer Einkaufsmöglichkeiten am Pfanzeltplatz, die großen Zulauf hätten.

Statt der „sozialen Einrichtung“ (Anmerkung: Kindertageseinrichtung) im Wohngebiet seien bedarfsgerechte Läden zu planen.

### **Stellungnahme:**

Die Schaffung von Nahversorgung ist nicht Teil der Daseinsvorsorge und unterliegt den Regeln der Marktwirtschaft. D.h. ob und in welchem Umfang ein Nahversorgungsangebot am Markt platziert wird, ist abhängig von der Planungsabsicht und von der wirtschaftlichen Risikobereitschaft von Investoren bzw. Eigentümern und von Anbietern.

Gleichwohl ist es der Landeshauptstadt München ein Anliegen, für die Bevölkerung eine fußläufige Nahversorgung zu ermöglichen. Im Rahmen der gesetzlichen Regeln kann sie jedoch nur beraten oder das entsprechende Baurecht schaffen. Sie hat deswegen ein Zentrenkonzept für München entwickelt, das die Ziele der Einzelhandelsentwicklung für München formuliert.

Die Nahversorgungssituation für den Bereich Fasangarten ist trotz der Lage am Stadtrand gut, da am S-Bahnhalte Fasangarten ein zeitgemäßes Nahversorgungsangebot vorhanden ist. Es handelt sich hier um einen großen Lebensmittelverbrauchermarkt, der auf Grund seiner Konzeption neben Lebensmitteln auch Drogeriewaren und Getränke anbietet. Das entspricht in der Größe und den Sortimenten dem, was üblicherweise in den zentralen Bereichen, die im Zentrenkonzept als Nahbereichszentren dargestellt werden, angeboten werden soll.

Auch die Lage an einem ÖPNV-Halt entspricht den Zielen des Zentrenkonzepts. Zudem wurde dieser Bereich in den letzten Jahren neu geordnet, was die fußläufige Nahversorgung (ca. 10 min Fußweg) auch im Stadtteil Fasangarten verbessert hat. Zusätzlich wurde auch die Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zum Nahversorgungsangebot in das östliche Gebiet ertüchtigt. Lediglich die Bewohnerinnen und Bewohner der Randlagen müssen aktuell eine etwas längere Wegstrecke in Kauf nehmen.

Darüber hinaus wären in der Umgebung kleinere Läden und Gewerbeeinheiten

zur Ergänzung der Nahversorgung und Vielfalt vor Ort im Sinne des Zentrenkonzeptes durchaus wünschenswert; aufgrund der geschilderten Voraussetzungen für Betrieb und Realisierung sind in den letzten Jahren aber gerade kleinere Gewerbeeinheiten entfallen.

Auch wenn aufgrund der (auch zum Thema „Infrastruktur und Versorgung“ unter Ziffer 2.2.3. der Begründung) dargestellten bestehenden Angebote keine großflächigen Bedarfe für die vorliegende Planung formuliert wurden, so ermöglicht die Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet (WA) dennoch auch die Realisierung von der Versorgung des Gebiets dienenden Läden für den täglichen Bedarf bzw. Dienstleistungen im Rahmen der dort zulässigen Nichtwohnnutzung (ca. 10 %). Hierfür eignen sich vorrangig die Flächen im Erdgeschoss. Aus Sicht des Zentrenkonzeptes würde hier ein ergänzender Nahversorger positiv gesehen werden. Voraussetzung zu dessen Schaffung ist hier ebenfalls das Interesse und die Risikobereitschaft von Eigentümern bzw. Anbietern.

Nicht zulässig im WA sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen, die allerdings auch aus Gründen des hierdurch ausgelösten Verkehrs dort nicht verträglich wären.

## **5.5 Leitungen / Kanäle**

Aufgrund der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung der Fläche sei keinerlei Infrastruktur für das neue Wohnquartier, wie z.B. Kanalisation, Fernwärme-, Gas- oder ähnliche Leitungen, und auch keine Trinkwasserversorgung oder Telekommunikationseinrichtungen vorhanden. Diese Infrastruktur müsse erst geschaffen bzw. die vorhandenen Leitungen müssen auf die neuen Verhältnissen angepasst werden. Fraglich sei, wer bei einer notwendigen Kapazitätserweiterung die Kosten trage bzw. es wird befürchtet, dass dies zu Lasten der Bestandsbebauung und deren Anwohnerschaft gehe.

Die Verlegung von Leitungen und Rohren für Strom, Telekommunikation, Wasser, Abwasser, Gas etc. werde große Unannehmlichkeiten zur Folge haben.

### **Stellungnahme:**

Über die direkt angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen kann das Gebiet mit leitungsgebundener technischer Infrastruktur ver- und entsorgt werden. Das Bauungsplangebiet ist mit Strom- und Wasserleitungen erschlossen. Eine Fernwärmeversorgung besteht nicht. In Abstimmung mit den Fachstellen, unter anderem auch der im Planungsgebiet für die Abwasserentsorgung zuständigen Münchner Stadtentwässerung wurde die Planung zwischenzeitlich fortgeschrieben. Zuletzt hat die Stadtentwässerung im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ausgeführt, dass gegen die Aufstellung des o.g. Bauungsplans mit Grünordnung keine Einwände bestehen. Im Umfeld des Planungsgebietes sind öffentliche Abwasserkanäle vorhanden (Fasangartenstraße, Kronacher Straße, Münchberger Straße, Obernzeller Straße). Eine weitere Kana-



lisierung des Baugebietes ist vorgesehen. Die Realisierungsplanung erfolgt im Rahmen des Vollzuges. Anforderungen der Fachstellen wurden im Rahmen des Bebauungsplanes berücksichtigt.

## **6 Allgemeines zu Grün- und Freiflächen, Schutz von Tiere**

### **6.1 Regionaler Grünzug, Naherholung**

Der Stadtteil sei noch mit einer aufgelockerten Bebauungsdichte und für großzügige Wald- als auch Grünflächen als Erholungsgebiet bekannt. Der Stadtteil Fasangarten sei einem Zuwachs von 220 Wohnungen aus funktionaler und ökologischer Sicht nicht gewachsen.

Das ausgewiesene Areal sei Bestandteil des Regionalen Grünzugs nördlich der Bahnstrecke bis nahe dem Mittleren Ring und müsse der Bevölkerung als Naherholungsgebiet zugänglich gemacht werden.

#### **Stellungnahme:**

Das Planungsgebiet liegt nicht im Regionalen Grünzug. Dieser wird im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München für die Flächen östlich der BAB A 8 dargestellt.

Durch das Baugebiet wird eine landwirtschaftlich genutzte Fläche überplant. Diese war in der Vergangenheit ackerbaulich bewirtschaftet und hatte durch ihre intensive Nutzung eine eingeschränkte Erholungs- und ökologische Funktion. Die Erholungsfunktion beschränkte sich auf die Möglichkeit des Spazierengehens auf dem Weg entlang der BAB A 8 und von Trampelpfaden auf Privatgrund. Die Erholungs- und Aufenthaltsqualität wird durch die Schaffung von einem öffentlich nutzbaren Wegenetz, Freiflächen und deren Freizeitangeboten deutlich verbessert. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird ausgeglichen (siehe Begründung Ziffer 5. „Wesentliche Auswirkungen“ und Ziffer 7.3. „Umweltbericht – Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“).

### **6.2 Freiflächen**

Auch „Spielflächen für Kinder“ seien im gesamten Stadtviertel unzureichend. Ein Angebot für Kindergartenkinder stelle nur ein einziger öffentlicher Spielplatz in der Schwarzenbacher Straße dar. Schulkinder fänden im gesamten Fasangarten keine altersgemäßen Spiel- und Bolzflächen (z. B. Fußballwiese, großes Klettergerüst etc.). Man fordere eine entsprechende Ausstattung des Neubaugebiets mit einer ausreichend dimensionierten Fläche, die vom gesamten Stadtteil genutzt werden kann. Dafür könnten eines oder mehrere Punkthäuser oder das Gebäude an der Münchberger Straße 5 zugunsten einer Freifläche entfallen.

Die neuen Wohnungen wiesen im Gegensatz zu der bestehenden Bebauung keine Privatgärten auf. Außerdem könnten diese gerade für größere Kinder die not-

wendigen öffentlichen Flächen nicht ersetzen. Die aktuell geplanten Obstwiesen sollten für die Anwohnerschaft nutzbar sein.

Die Fläche zwischen der Lärmschutzbebauung und der BAB A 8 werde aufgrund der schlechten Erschließung nicht entsprechend genutzt werden. Dieser Bereich eigne sich nicht für den Aufenthalt von Kindern, da die Gefährdung durch den Autobahnverkehr und die Belastung durch Lärm und Feinstaub hier wesentlich zu hoch, die Fläche nicht einsehbar sei und eine soziale Kontrolle fehle. Die Fläche sei besser für solare Stromerzeugung zu nutzen.

### **Stellungnahme:**

Im Rahmen der vorliegenden Bebauungsplanung werden umfangreiche, vielfältige und gut nutzbare Freiflächen entstehen, die teilweise auch öffentlich zugänglich sind. Die Freiflächen sehen drei Zonen vor, in denen ausreichende Spiel- und Aufenthaltsflächen entstehen werden.

Der private, mittig gelegene Anger ist als eine große Fußgängerzone ausgebildet. Kinder können hier Radfahren, Roller fahren und Ball spielen. Drei von Festflächen umschlossene „Inseln“ von insgesamt mindestens 700 m<sup>2</sup> Fläche werden mit Spieleinrichtungen für unterschiedliche Altersklassen ausgestattet. Der Angerbereich ist auf den Wegen zum Teil öffentlich zugänglich. Das Spiel- und Freizeitangebot wird für die neue Bewohnerschaft im Angerbereich ausreichend nachgewiesen.

Die öffentliche Grünfläche wird Spielplätze und -flächen für die Allgemeinheit und für die neue Bewohnerschaft vorsehen. Sie liegt zwischen dem Bestand und der Neubebauung und wird mit unterschiedlichen Erholungs- und Aufenthaltsangeboten ausgestattet werden.

Die private, große Allmende-Fläche westlich vom Lärmschutzwall ist zum Spaziergehen und Durchstreifen gut geeignet. Hier wird eine zusätzliche private, vertieft angelegte, Mulde mit Spielangeboten geplant, die auch den Lärmrichtwerten genügt. Aufgrund des zum Teil für die Allgemeinheit gesicherten Wegerechts auf der Allmende-Fläche besteht für alle Bürger\_innen die Möglichkeit des Spaziergehens und somit eine gute Wegevernetzung.

Genauere Aussagen zu der Gestaltung der Spielplätze etc. sind im Bauleitplanverfahren nicht möglich, da der Bebauungsplan lediglich die notwendigen Flächen hierfür sichert.

Durch die unterschiedlichen Freizeitangebote sowohl der öffentlichen Grünfläche als auch der privaten Freiflächen wird die Spiel- und Freiflächenversorgung verbessert und der Freizeitwert im näheren Umfeld optimiert.

Eine Gefährdung der Kinder durch die Autobahn ist im Gegensatz zur heutigen Situation nicht gegeben, da die Autobahn durch die Lärmschutzanlage abge-

schirmt ist. Die soziale Kontrolle ist durch die Einsehbarkeit der Bebauung, als auch durch das Angebot der Wege und der Lage der Freiflächen gegeben. Es wird davon ausgegangen, dass auf den Flächen eine höhere Frequentierung als vorher stattfindet und somit eine höhere soziale Kontrolle vorliegen wird.

### **6.3 Erreichbarkeit und Nutzen der geplanten Grünanlage**

Durch die beschränkte Zugänglichkeit und Erreichbarkeit (es seien nur zwei Tiefgaragenzufahrten zu dem Baugelände vorgesehen) könne diese Grünanlage vorwiegend nur durch die neue Bewohnerschaft genutzt werden.

#### **Stellungnahme:**

Das gesamte Areal ist für die Bürger\_innen über insgesamt fünf Wege zu erreichen. Drei Zugänge sind über die Münchberger Straße, ein Zugang über die Kronacher Straße und einer über die Fasangartenstraße möglich. Die Nutzung bzw. Zugänglichkeit der Freiflächen ist somit über die öffentliche Grünfläche, die Verkehrsflächen und die Dienstbarkeitsflächen (dingliche Sicherung für die Allgemeinheit) möglich und erwünscht.

Für die dort nicht wohnende Bürgerschaft werden Stellplätze z.B. in der Verlängerung der Obernzeller Straße angeboten, um die öffentliche Freifläche nutzen zu können.

### **6.4 Verzicht auf Streuobstwiese**

Fläche für eine Bebauung wäre ausreichend vorhanden, insbesondere, wenn man - aufgrund der allgemein angespannten Wohnungssituation und dem Mangel an geeigneten Baugrundstücken in München - auf die Streuobstwiese verzichten würde.

Zu jedem Grundstück im bestehenden Viertel gehöre ein Garten(anteil), so dass die Anwohnerschaft die Streuobstwiese als Treffpunkt und Naherholungsort nicht nutzen werde.

#### **Stellungnahme:**

Die geplante Streuobstwiese ist ein wesentlicher Teil der öffentlichen Grünfläche. Die öffentliche Grünfläche weist weitere wichtige Freiraumfunktionen auf wie Spielangebote und Aufenthaltsflächen für Alle. Ein Verzicht auf die Streuobst-Fläche ist nicht möglich, insbesondere da ein Großteil der neuen Bewohner\_innen keine eigenen Gärten zur Verfügung hat.

### **6.5 Gefährdung von Tieren**

Eine Gefährdung der freilaufenden Tiere (bodenbrütende Vögel, etc.) sei zu vermeiden.

**Stellungnahme:**

Die Fläche des Bebauungsplangebietes wurde durch ein Fachbüro bezüglich der Tier- und Pflanzenwelt begutachtet. Das Ergebnis floss in die Artenschutzbeurteilung und Eingriffsbewertung des Bebauungsplanes ein (siehe Ziffer 7.3. und Ziffer 7.4. der Begründung / Umweltbericht). So werden Maßnahmen und Vorkehrungen im Bebauungsplan bzw. im späteren Baugenehmigungsverfahren zum Schutz z.B. der Zauneidechsen und der Vogelwelt festgelegt.

Weiterhin werden verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Artenvielfalt vorgesehen: z.B. Schaffung eines Biotopverbundes mit Gehölzen (Neuplanung und Bestand im Norden), Anlage von extensiven Wiesenflächen und einer Streuobstwiese für z.B. Insekten, Vögel.

## **7 Erschließung / Verkehr**

Sehr häufig wird das Erschließungskonzept kritisiert bzw. in Frage gestellt, zumeist wegen der negativen Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf den Bestand. Hierzu wurde im Einzelnen Folgendes ausgeführt:

### **7.1 Erschließungskonzept / Alternativen**

Das Erschließungskonzept wurde in fast allen Äußerungen kritisch gesehen. Teils wurde dargestellt, dass noch kein ausreichend ausgearbeitetes Erschließungskonzept bestünde und somit (auch soweit gegen den Entwurfsgedanken keine Einwendungen bestehen) noch unklar sei, ob und wie das Gebiet erschlossen werden könne und welche Auswirkungen für die umgebende reine Wohnbebauung damit einhergingen. Viele bezogen sich – trotz des noch nicht ausgearbeiteten Verkehrskonzeptes - mit Ihrer Kritik aber bereits auf die (auch in Auskünften erteilte) Absicht die Erschließung v.a. über die Obernzeller Straße und die Münchberger Straße (auch für den dort vorgesehenen Sozialbau (Anmerkung: dort vorgeschlagene Kindertageseinrichtung) im nördlichen Bereich)) sowie über die Fasangartenstraße vorzusehen.

#### **- Erschließung innerhalb des Planungsgebietes**

Es solle vorab für die gesamte Siedlung ein schlüssiges Wegekonzept (Fußgänger\_in/Radfahrer\_in) und auch ein entsprechendes Straßenkonzept (mit Flucht- und Rettungsplan) erarbeitet werden. Dieses solle dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen durch eine an den Bestand (Reihenhäuser/Doppelhaushälften/Mehrparteienhäuser mit maximal zwei Geschossen) angepasste Bebauung sowie einer weiteren möglichen Nachverdichtung Rechnung tragen.

Insgesamt werde das betroffene Viertel zwischen S-Bahnlinie S 7, Autobahn, Fasangarten- und Balanstraße durch die aktuell vorgesehene Bebauung bezüglich

des Verkehrsaufkommens unangemessen benachteiligt. Der Bau-, Erschließungs- und Parkverkehr werde ausschließlich durch bestehende Straßen abgefangen, was die jetzigen Anwohner\_innen belaste, während das Neubaugebiet vom Straßenverkehr völlig verschont bleiben solle.

- **Mangelnde Berücksichtigung der Erschließung wie in anderen Planungen**

Im Baugebiet (Europäische Schule) wurde seitens der Landeshauptstadt München die Maxime verfolgt, Neubaugebiete zu realisieren und unzumutbare Verkehrsverhältnisse zu verursachen, ohne vorher oder mindestens zeitgleich den dafür zwingend erforderlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur voranzutreiben. Mit diesen Fehlplanungen werde der Grundstein für eine negative Entwicklung der Stadt München aufgrund mangelhafter Infrastruktur gelegt (auch wenn es derzeit noch aufwärts gehe).

Des Weiteren wäre im Baugebiet an der Hochäckerstraße in den letzten Jahren bereits zu beobachten gewesen, wie Verkehrskonzepte durch Schaffung von Tatsachen (sofortige Überbauung möglicher Verkehrsflächen) ausgehebelt wurden, notwendige Infrastruktur (Grundschule) ersatzlos gestrichen und die Nahversorgung auf ein Minimum beschränkt und erst erbaut werde, wenn die Bewohner\_innen bereits eingezogen sind. Einer Wiederholung dieser Vorgänge im Stadtteil Fasangarten möchte man entschieden entgegentreten.

- **Erschließungsalternativen**

Eine grundsätzliche und ausreichende Straßen- und Zufahrtsänderung, die die bisherige Wohnsiedlung nicht so sehr beeinträchtigt, sei erforderlich.

Bei der Planung des neuen Quartiers müsse zuerst über eine Zufahrt zur neuen Siedlung nachgedacht werden. Diese könne nicht über Münchberger und Obernzeller Straße geschehen.

Man fordere eine alternative Erschließungsstraße für das Neubaugebiet, welche eine Mehrbelastung der aktuellen Anliegerstraßen verhindere.

Die Verkehrserschließung der neuen Wohnanlage müsse durch eine eigene Zufahrt erfolgen (z. B. von der Fasangartenstraße, von der Hochäckerstraße entlang der Autobahn oder von der Görzer Straße zwischen Feld und Kleingartenverein).

Andere meinen, die Erschließung könne über die Fasangartenstraße, eine eigene Autobahnbrücke oder eine Untertunnelung der Bahngleise auf der Seite der Balanstraße erfolgen.

Der Schaffung weiterer Zufahrtsoptionen seien allerdings Grenzen gesetzt.

- **Erschließung über die Münchberger Straße und die Fasangartenstraße  
(nicht über die Obernzeller Straße)**

Dies erzeuge unnötigen zusätzlichen Verkehr in der Eslarner- und Münchberger Straße, der auch wegen der ohnehin kritischen Einmündung der Münchberger Straße in die Fasangartenstraße nicht empfehlenswert sei.

An der Zu- bzw. Ausfahrt über die Münchberger Straße von der Fasangartenstraße sei mindestens eine Aufhebung der verkehrsberuhigten Zone wünschenswert. Allerdings werde es durch den Bringverkehr zur dort bereits ansässigen Kindertageseinrichtung am Morgen zu Engpässen kommen.

- **Erschließung über Obernzeller Straße**

Vorgeschlagen wird, die Obernzeller Straße als Einbahnstraße bis zur Eslarner Straße (ohne Parkverbot) zu führen. Der Verkehrsabfluss aus dem Viertel erfolge über eine neue Einbahnstraße parallel zur BAB A 8 hin zur Fasangartenstraße.

Die Obernzeller Straße werde zur Einbahnstraße. Der Abfluss des Verkehrs erfolge über die Münchberger Straße zur Fasangartenstraße. Die Spielstraßenregelung für die Münchberger Straße (bereits jetzt nur Parkstraße) müsse aufgehoben werden. Die Einmündung zur Fasangartenstraße müsse eventuell über eine Ampelanlage abgesichert werden.

Eine Einbahnstraßenregelung Obernzeller Straße nach Osten als Zufahrt und Kronacher Straße als Ausfahrt zur Balanstraße erscheine sinnvoll. Auch wenn in der Langzeitprognose der DB ein zweigleisiger Ausbau der S-Bahntrasse und eine Unterführung der Balanstraße unter das Gleis angesetzt sei, wäre die Zufahrt Kronacher Straße in die Balanstraße auch über eine eigenen Rampenanschluss technisch möglich. Berechtigten Schallschutzwünschen der Anlieger an der Kronacher Straße könne durch eine Lärmschutzwandschale entsprochen werden. Bis zur Realisierung der Balanstraßen-Unterführung sei eine direkte Anbindung an die Balanstraße (vor der Schranke mündend) relativ kostengünstig machbar.

Verkehrssicherheit sei durch den Einbau einer Synchronampelschaltung bei Zugverkehr mit der bestehenden Ampel damit gegeben. Bei dieser Zweistraßenlösung (im Einbahnverkehr) könne wiederum die geplante zweite Rampe dann als Ausfahrtrampe aus der Tiefgarage verwendet werden.

Es solle untersucht werden, ob eine Tiefgaragen-Zufahrt in Verlängerung der Obernzeller Straße, ohne Einbahnregelung von West nach Ost (Balanstraße - BAB A 8) ausreichend wäre. Die Ausfahrt zweite Rampe könnte dann entfallen. Es würden nur noch die ebenerdigen Stellplätze für den „Sozialbau“ (*Anmerkung: dort vorgeschlagene Kindertageseinrichtung*) und die Gäste den Nordteil Münchberger Straße zusätzlich nutzen.

- **Zufahrt durch die Kronacher Straße**

Gefordert werde eine Öffnung der Kronacher Straße als einspurige Einbahnstraße mit Einmündung in die Balanstraße.

Andere fordern Zufahrtswege zu dem Siedlungsgebiet neben der Fasangartenstraße auch über die Kronacher Straße. Die Kronacher Straße müsse lediglich bis hin zur Balanstraße erweitert werden. Die dortigen Grundstücke stünden im Eigentum der Stadt. Bei einem Bauvorhaben der Stadt wäre diese Variante der Verkehrsanbindung die logische Konsequenz.

Man wende ein, die neue Straßenführung solle parallel zur BAB A 8 mit Anbindung an die Fasangartenstraße erfolgen.

Andere wenden ein, die Kronacher Straße neben der Öffnung zur Balanstraße weiter am Bahngleis entlang bis zur BAB A 8 in das Neubaugebiet zu führen. Diese zusätzlichen Zufahrten würden das steigende Verkehrsaufkommen auf mehrere Einfahrtsmöglichkeiten streuen.

Andere fordern, die Untertunnelung der S-Bahntrasse bei der Balanstraße (sei bei einem zweigleisigen Ausbau vorgesehen) müsse sofort ausgeführt werden, damit die Einfahrt von der Kronacher Straße zur Balanstraße möglich sei. Dadurch könne der Rückstau bis zur Obernzeller Straße verkleinert werden.

Man fordere eine Straße zwischen der BAB A 8 und Hotel zur Fasangartenstraße (zumindest als Ausfahrt). Die Kronacher Straße könnte man bis zur Balanstraße öffnen (eventuell als Einbahnstraße in Richtung Balanstraße). Die derzeitige Spielstraße Münchberger Straße solle zur Durchfahrt freigegeben werden.

Gefordert werde eine Abzweigung von der Balanstraße unterhalb der Bahnüberführung auf die Kronacher Straße.

Die Zu- bzw. Ausfahrt über die Münchberger Straße von der Fasangartenstraße sei mindestens durch eine Aufhebung der verkehrsberuhigten Zone wünschenswert. Allerdings werde es durch den Bringverkehr zur dort bereits ansässigen Kindertageseinrichtung am Morgen zu spürbaren Engpässen kommen.

- **Öffnung der Kronacher Straße**

Einige lehnen die Öffnung der Kronacher Straße zur Balanstraße ab. Dieses sei nicht durchführbar bzw. sinnvoll.

Hier ergäben sich auch ökologische Probleme und Unfallgefahren im Bezug auf das erhöhte Verkehrsaufkommen.

Zum einen läge die Einmündung zu nah an dem Bahnübergang, durch die Kuppe sei die Sicht stadteinwärts stark eingeschränkt. Eine Ausfahrt in Richtung Süden sei somit nicht möglich. Zum anderen würde die Einrichtung einer Fahrstraße statt des Fußwegs zu einer komplett unübersichtlichen Situation für zu Fuß gehende Personen und auf dem Gehweg fahrradfahrende Kinder an der Ecke Kronacher Straße/Kleinfeldstraße führen. In Gehrichtung Balanstraße müssten

diese bereits jetzt die Kleinfeldstraße genau in der Straßenecke diagonal überqueren. Hier sei die Sicht aufgrund parkender Fahrzeuge schon stark eingeschränkt. Durch eine Öffnung der Kronacher Straße würde sich der Verkehr an dieser Stelle stark erhöhen, was zur weiteren Gefährdung von Fußgängern führe. Gerade für Schulkinder sei so der Weg zum Bus 145 bzw. zum Radweg entlang der Balanstraße umständlich. Die Kronacher Straße müsste auch Richtung Bahngleis verschwenkt werden, da das aktuelle Platzangebot für Fahrstreifen und Fußgängerweg nicht ausreiche. Es wäre zudem notwendig, mehrere Bäume auf dem Grünstreifen zum Bahngleis zu fällen.

Sofern in Richtung Balanstraße ausgefahren werde, sei ein weiterer Aspekt, dass es aufgrund der häufig geschlossenen Bahnschranke zu starkem Rückstau in die Kronacher Straße hinein komme. Momentan stauten sich die Fahrzeuge morgens häufig von der Schranke Richtung Süden bis über die Oberzeller Straße hinaus. Da sich der Verkehr laut Gutachten in den nächsten Jahren auch auf der Balanstraße stark erhöhe, sei damit zu rechnen, dass aus der Kronacher Straße ausfahrende Fahrzeuge Richtung Stadtmitte aufgrund der Vorfahrtsregelung ständig aufgrund der Schließung der Schranke warten müssten und teilweise wahrscheinlich bis zur erneuten Schließung gar nicht in die Balanstraße einfahren könnten.

Der jetzige Fußweg wäre für die Aufnahme des Straßenverkehrs deutlich zu eng, insbesondere wenn darüber auch der Ver- und Entsorgungsverkehr (Müll, Post, Lieferanten,...) bedient würde. Außerdem eröffne sich damit zu dem ohnehin ansteigenden Verkehr zusätzlich noch die Möglichkeit, die mit einer Ampelanlage ausgerüsteten Kreuzung Balanstraße/Fasangartenstraße auf kurzem Weg in Richtung Perlach zu umfahren, so dass damit der Weg für noch mehr Verkehr in der Siedlung eröffnet würde.

Wenn dies der Fall wäre, so würden sich die Autos umso mehr hinein in die Kronacher Straße stauen. Da, wenn die Schranke zu sei, die Autos der „Hauptschlange“ der Autos, die sich teilweise bis zur Dreisesselberg Straße hinunterziehe, die Vorfahrt gewähren müssten. Bereits die normale Autoschlange, die sich derzeit bilde bedinge einen hohen CO<sub>2</sub> Ausstoß, trotz eines Schildes auf dem schon darauf verwiesen werde, den Motor auszuschalten.

#### - **Erschließung über die Hochäckerstraße**

Es werde gefragt, ob die Erschließung von Norden über die Hochäckerstraße in Betracht gezogen wurde, denn dort verlaufe bereits eine geteerte Straße parallel der BAB A 8 in Richtung des neu geplanten Wohngebietes.

#### - **Erschließung über BAB A 8**

Für das Neubauprojekt solle über die BAB A 8 eine Zu- und Abfahrt geschaffen werden.

Einige fordern zudem die Anlegung einer eigenen Straße entlang der BAB A 8, verbunden mit einer dafür vorgesehenen Ausfahrt.



Andere meinen, wenn schon eine Lärmschutzwand zur BAB A 8 statt Wallaufschüttung vorgesehen sei, dann könne auch statt einer Wand gleich eine zur BAB A 8 offene abgeschrankte Einhausung mit Fahrspur errichtet werden, über die die Tiefgarage bis hin zur Ausfahrtrampe erschlossen werden könnte. Landschaftsplanerisch stellten sich damit keine Probleme, wie auch die Lüftungstechnik nicht betroffen wäre. Auch für Rettungsfahrzeuge wären leichtere Zufahrtsmöglichkeiten gegeben, wie bei der BAB A 8-Einfahrt südlich Hockäckerstraße vorhanden.

Die Belange der BAB A 8 würden nicht tangiert, da die vorhandene dritte Spur bereits ca. 75,00 m vor der S-Bahnbrücke ende und ein weiterer Ausbau der BAB A 8 in diesem Abschnitt nicht mehr geplant sei.

#### - **Erschließung über Görzer Straße**

Andere wenden ein, es könne großräumiger geplant und die freien Bauflächen im Stadtbezirk 16 mit einbezogen werden. Dafür solle eine gemeinsame Erschließungsstraße für diese Gebiete im Stadtbezirk 16 und 17, ausgehend von der Görzer Straße, die von Norden kommend längs der BAB A 8, unter der S-Bahn durch, errichtet werden. Die Brücke sei breit genug, um eine Straße darunter fahren zu lassen.

#### - **Erschließung unter S Bahn Trasse**

Man schlage eine Untertunnelung der S-Bahntrasse S 7 vor, mit einer neuen Straße zwischen der Bahn und dem nördlichen Kleingartenbereich, mit Einbindung in die Balanstraße hinter der Bahnschranke. Hier seien die Grundstücksbelastungen sicher leichter zu lösen. Finanziell biete sich diese Lösung auch deswegen an, weil die Umwidmung von Kleingärten (KG) und Sonstige Grünflächen (SG) in Reine Wohngebiete (WR) einen erheblichen Bodenwertgewinn bringe, der dafür zum Nutzen der Allgemeinheit in die Infrastruktur mit eingehen könnte.

Die Erstellung der Untertunnelung (= Verbreiterung der vorhandenen S-Bahnbrücke über die BAB A 8) würde auch eine spätere erweiterte Bebauung des Geländes zwischen S-Bahn S 7 bis hin zur Hochäckerstraße mit erschließen und an die vorhandene Fahrspur östlich der Kleingartenanlage anknüpfen.

Andere schlagen eine Erschließung des Baugebietes durch eine Erschließungsstraße parallel zur BAB A 8 vom Norden über eine Unterführung der S-Bahnlinie vor. Diese Unterführung gebe es bereits, sie werde aber nur noch von zu Fuß gehenden Personen und Radfahrern benutzt. Die Eisenbahnbrücke sei äußerst marode, daher stünde hier eine Erneuerung bevor. Diese „große“ Lösung hätte für die Landeshauptstadt München den Vorteil, dass damit auch die zurzeit noch landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich der S-Bahn und östlich der Görzer Straße zur Wohnbebauung erschlossen würden. Da dort keine bestehende Wohnbebauung in der Nähe sei, dürften sich auch Proteste in Grenzen halten. Die Straße könne als Einbahnstraße bis zur Fasangartenstraße fortgeführt werden.

- **Neue Zufahrt von der Fasangartenstraße  
„pro“ / „contra“ Zufahrt Fasangartenstraße**

#### **„pro“ Zufahrt Fasangartenstraße**

Anstatt über die Wohnstraßen, welche zu schmal seien, solle die Erschließung des gesamten Neubaugebietes von Süden ausschließlich über die Fasangartenstraße erfolgen.

Zudem werde dann auch nicht durch Maßnahmen zur Außerkraftsetzung der bestehenden Regelungen zur Verkehrseindämmung der Wert der Immobilien wesentlich beeinträchtigt.

Einige meinen, es bestehe die Möglichkeit von der Fasangartenstraße, vor der Überfahrt der BAB A 8 eine Abbiegespur bzw. eine Zufahrtsstraße zwischen Autobahnbrücke und dem Hotel/Pension an der Fasangartenstraße zu bauen.

Dann sei, diese Zufahrt durch eine Ampelregelung zu gestalten.

Andere meinen, es solle dann ein Einbahnstraßensystem im gesamten Wohngebiet etabliert werden, um den Verkehrsfluss entsprechend zu steuern.

Andere schlagen vor, neben einer neuen Zufahrt von der Fasangartenstraße zusätzlich eine Tempo-30-Zone westlich der Autobahnbrücke für die Fasangartenstraße bis zur Kreuzung Balanstraße einzurichten und zudem auch durch die Einrichtung einer Ampelanlage im Bereich Balanstraße/Obernzeller Straße/Waldmünchener Straße eine entsprechende Entlastung zu ermöglichen.

Man halte die Aussage seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, dass eine Erschließung von Süden aufgrund des unterschiedlichen Höhenniveaus ausscheide, nicht für stichhaltig. Zum einen sei der Abstand der geplanten Anlage zur Fasangartenstraße mit mindestens 50 m Luftlinie weit genug entfernt, um mit einer leichten Rampe den bestehenden Höhenunterschied mühelos zu überwinden. Zum anderen sei auch eine Änderung am Niveau der Fasangartenstraße grundsätzlich machbar.

Das in der Planungsvorstellung seitens der Verkehrsplaner vorgebrachte Argument, die Zufahrt ab Fasangartenstraße sei zu unsicher, da auf der Fasangartenstraße das Tempolimit von vielen Fahrzeugen nicht eingehalten werde, sei nicht nachvollziehbar. Die Beachtung des Tempolimits sei von behördlicher Seite durchzusetzen.

Andere wenden ein, die Zufahrt von der Fasangartenstraße aus, Ecke der dortigen Pension, könne mit einem Kreisverkehr nach der Brücke und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h schon vor der Brücke bis nach der Kreuzung Fasangarten-/Balanstraße versehen werden. Der Verkehr der neuen Siedlung würde dann entlang der BAB A 8 zu den jeweiligen Wohnblöcken geleitet, also dort, wo bereits derzeit jetzt Lärm- und Schadstoffimmissionen auftreten, statt in den bisher ruhigen Wohngebietsstraßen, z.B. der Münchberger Straße.

Andere fordern eine kreuzungsfreie Zu- und Abfahrt von der Fasangartenstraße. Dabei erfolge die Zufahrt durch eine Fahrspur, die unter der Brücke geführt werde. Gegebenenfalls könne dies in Synergie mit einem wegen Alter bzw. zu geringer Straßenbreite erforderlichen Neubau der Brücke über die BAB A 8 umgesetzt werden.

Die Durchfahrt von der Obernzeller Straße ab Münchberger Straße müsse durch dauerhafte Poller oder durch Feuerwehr-Pfosten unterbunden werden.

Man schlage vor, den bereits bestehenden Weg entlang der BAB A 8 in Richtung Fasangartenstraße auszubauen. Um den verbleibenden Verkehr noch etwas zu verteilen, fordere man, die Münchberger Straße zu erschließen (bisher Spielstraße), da ansonsten der gesamte Verkehr von der Autobahnbrücke Fasangartenstraße durch die Eslarner Straße erfolge.

Vorgeschlagen werde auch, eine Zufahrt mit einer neuen Brücke über die BAB A 8 von der Fasangartenstraße (mit/ohne anschließendem Kreisverkehr) ins geplante Wohngebiet, da die derzeitige Brücke über die BAB A 8 für den erwarteten Verkehr zu klein ausgelegt sei und irgendwann sowieso ersetzt werden müsse.

Wünschenswert wäre auch, eine Erschließung des Neubaugebietes von einem Kreisverkehr in der Fasangartenstraße abgehend über eine eigene Autobahnbrücke.

Baustellenfahrzeuge, Feuerwehr, Krankenwagen und Anwohner\_innen könnten durch den Kreisverkehr sicherer herausfahren und die Gefahrenstelle Münchberger Straße Kreuzung Fasangartenstraße würde nicht mehr belastet werden. Ein Parkverbot in der Münchberger Straße oder Obernzeller Straße müsste dann nicht erfolgen.

In dem 16. Stadtbezirk (oberhalb der Fasangartenstraße) könne eventuell weiter gebaut werden ohne die neuen Anwohner\_innen zu stören. Die Infrastruktur wäre schon gegeben und auch unterhalb der Fasangartenstraße könnte gebaut werden ohne Anwohner\_innen zu stören (Ausfahrt wäre für Baufahrzeuge schon vorhanden).

Die Fasangartenstraße würde durch den neuen Kreisverkehr entschleunigt werden (weniger Lärm und Emissionen).

Die neue Zufahrtstraße sollte maximal Tempo 30 km/h betragen und müsste ein absolutes Halteverbot beinhalten, damit die Müllabfuhr oder Rettungswägen leichter durchkommen könnten.

Die Zufahrtstraße würde direkt zu den Tiefgaragen führen.

Die bisherigen Straßen würden durch Baustellenfahrzeuge nicht mehr belastet und teure Folgereparaturen würden entfallen. Es sollte auch einen Fußgängerweg besitzen, damit die Anwohner\_innen auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad in Richtung Perlach fahren könnten.

Der Verkehr (Lärm und Emissionen) in der Münchberger- und Obernzeller Straße würde wie bisher bleiben.

Am Ende der Obernzeller Straße könnte ein Poller platziert werden, damit im Notfall auch die Feuerwehr leichter in die bisherige Siedlung hineinfahren könne.

Die Kinder in der neuen Siedlung könnten über die Obernzeller Straße weiterhin gefahrlos den Schulweg antreten (Bus Haltestelle oder S-Bahn), da nicht mehr Verkehrsaufkommen wie bisher herrsche.

Eltern der neuen Siedlung würden ihre Kinder zu Fuß in die Kindertageseinrichtung bringen.

Die bisherigen Anwohner\_innen könnten zu Fuß in die neue Siedlung und auch die neuen Anwohner\_innen könnten zu Fuß zu den Bestandsbewohner\_innen kommen.

### **„contra“ Zufahrt Fasangartenstraße**

Eine Zufahrt von der Fasangartenstraße nahe der Autobahn sei aufgrund des steilen Winkels kaum umsetzbar.

### **Stellungnahme (Erschließungskonzept / Alternativen):**

Wie zum Thema „Verkehr“ unter Ziffer 4.9. der Begründung dargestellt, sahen die bisherigen Planungsvorschläge entsprechend der gutachterlichen Einschätzung zum Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss eine Anbindung an das örtliche Straßennetz, v.a. die Münchberger Straße, vor. Eine solches Erschließungskonzept würde zwar bedeuten, dass sich das Verkehrsaufkommen im angrenzenden Wohngebiet mehr als verdoppeln würde, das vorhandene Straßennetz könnte die Verkehre jedoch aufnehmen und die Qualitäten des Straßennetzes würden auch in diesem Fall erhalten bleiben.

Entsprechend der Darstellungen in der Begründung konnte das Erschließungskonzept dennoch so angepasst werden, dass durch eine Ausfahrt aus der Tiefgarage direkt auf die Fasangartenstraße das bestehende Wohnquartier gegenüber der bisherigen Planung deutlich entlastet wird. Durch die Teilerschließung der Tiefgarage direkt über die Fasangartenstraße (Ausfahrt) wird ca.  $\frac{1}{4}$  des Neuverkehrs nicht in bzw. über das Gebiet geleitet.

Andere Anbindungsmöglichkeiten an die umgebenden Straßen können jedoch nicht realisiert werden.

Insbesondere die Anbindung der Kronacher Straße an die Balanstraße ist nicht möglich, da für einen zukünftigen Ausbau der S-Bahn auf zwei Gleise der Bahnübergang höhenfrei ausgebaut würde, d. h. eine Unterführung unter den Gleisen mit den dafür notwendigen Rampen einer Anbindung der Kronacher Straße an die Balanstraße entgegenstünden.

Hinsichtlich der kritischen Äußerungen zu einer Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße wird ausgeführt, dass diese detailliert mit den betroffenen Fachstellen betrachtet und geplant wurde (vgl. dazu „Ziffer 4.9 Verkehr“ der Begründung).

## 7.2 Verkehrsgutachten bzw. diesem zugrundeliegende Annahmen / Berechnungen

Viele Bürger\_innen hatten sich eingehend mit den zum Zeitpunkt der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB bereits vorliegenden Verkehrsgutachten auseinandergesetzt:

Oft werden die Annahmen bzw. Berechnungen, die den Darstellungen zum Verkehrskonzept bzw. dem / den Verkehrsgutachten zugrunde liegen, in Frage gestellt, angezweifelt oder als falsch dargestellt. Teilweise werden hierzu eigene Eindrücke geschildert bzw. Berechnungen durchgeführt. Teilweise wird auch ganz allgemein ein Verkehrskonzept „mit echten Nutzungsziffern“ gefordert.

Auch wird oftmals darauf Bezug genommen, dass mehrere Verkehrsgutachten vorliegen.

Hierzu wird insbesondere benannt, dass

- Gutachten auf veralteten Plänen beruhen würden und die spätere Erhöhung der Wohneinheiten unberücksichtigt sei (so gehe beispielsweise das Verkehrsgutachten vom 08.10.2015 von 180 Wohneinheiten plus Kleingärten aus).
- mit der Fortschreibung der Berichte eine Steigerung des Verkehrsaufkommens erfolgt sei (von zunächst 1.605 bis 1.700 Kfz-Fahrten /Tag (d.h. + 115 % bis 120 %) auf 2.000 bis 2.050 Kfz-Fahrten/Tag (d.h. 166 % bis 173 %) gemäß Bericht vom 28.03.2017.
- die Gutachten (vom 08.10.2015, 03.12.2015, 28.03.2017 und 30.03.2017), die die Stadt München in Auftrag gegeben habe, sich widersprechen würden. (Aus dem Gutachten vom 08.10.2015 werde von aktuell ca. 950 Kfz/Tag im Bestandsgebiet ausgegangen, aus der Aktualisierung vom 03.12.2015 seien es ca. 170 Kfz/Tag (17-24 Kfz/Std) im Bereich östlich der Münchberger Straße / südlich der Kita. Im Gutachten vom 28.03.2017 sei dann von 50-55 Kfz/Std im Bereich östlich der Münchberger Straße / südlich der Kita die Rede. Man frage sich, woher diese Diskrepanz komme. In dem Gutachten vom 28.03.2017 werde ein Gesamtverkehrsaufkommen von 650 Kfz/Tag im Bereich östlich der Münchberger Straße / südlich der Kita prognostiziert).

Die Stadt München widerspreche zudem ihrer eigenen Hochrechnung: Im Gutachten vom 08.10.2015 (korrigiert am 03.12.2015, aktualisiert am 28.03.2017 und erneut am 30.03.2017) werde von aktuell täglich von bis zu 950 bis 1000 motorisierten Verkehrsnutzungen im Viertel gesprochen. Davon sollen, laut Aktualisierung vom 28.03.2017, ca. 180 Kfz-Fahrten pro Tag auf das Anwesen östlich der Münchberger Straße / südlich der Kita entfallen, die Prognose für die Zeit nach der Bauvollendung werde mit ca. 650 Kfz-Fahrten für diesen Bereich angegeben, was einer nahezu Vervierfachung des jetzigen Verkehrs entspreche. Bereits zwei Tage später (30.03.2017) erhöhte die Stadt München ihre eigenen Ausgangszahlen auf 300 Kfz-Fahrten täglich am Anwesen östlich der Münchberger Straße / südlich der Kita, ohne eine entsprechende Berücksichtigung der zu erwartenden höheren Kfz-Fahrten im gesamten Viertel anzugeben. Man verlange deshalb eine exakte Berechnung auf der Grundlage realistischer Zahlen.

Im Einzelnen werden folgende Grundlagen erwähnt:

#### **Annahmen zu vorhandenem Verkehr**

Oftmals wird Bezug genommen auf das im Bericht unter „Zusammenfassung“ dargestellte derzeitige Verkehrsaufkommen: „Das derzeitige Verkehrsaufkommen aus dem Gebiet östlich der Balanstraße und westlich der BAB A 8 beläuft sich auf 750 bis 800 Kfz Fahrten/Tag (Quell- und Zielfahrten).“

Die ermittelten Verkehrsstärken pro Tag im Bestandsviertel werden in Zweifel gezogen, da sie zu hoch erscheinen, was auch darauf zurückgeführt wird, dass keine bzw. nicht ausreichend neue Verkehrszählungen durchgeführt wurden. Auch die angenommene Verteilung des Verkehrs auf die Bestandsstraßen sei nicht realistisch, insbesondere im Bereich der östlichen Obernzeller Straße und der nördlichen Münchberger Straße sei im Bestand weniger Verkehr als angenommen, in letzterem Bereich beispielsweise nur 50 statt der angenommenen 100 Kfz Fahrten/Tag. Auch die für die Obernzeller Straße dargestellten 600 Fahrzeuge / Tag würden nicht mit der Realität übereinstimmen, es gäbe nur einzelne wenige Fahrzeuge. Daher werden aktuelle, detailliertere und ganzjährige Verkehrszählungen für erforderlich gehalten. Zudem sei der in den Gutachten angenommene Motorisierungsgrad von 91 % für den Bestand angesichts der zahlreichen älteren Menschen, die kein Auto mehr benutzen sowie der zahlreichen Kinder, zu hoch angenommen.

#### **Berücksichtigung anderer Planungen / Entwicklungen**

Darüber hinaus wird oftmals darauf hingewiesen, dass auch andere Entwicklungen bzw. Planungen (noch) zu einer Verkehrsmehrung führen (werden), die noch nicht berücksichtigt sei. So sei nicht berücksichtigt, dass das Stadtviertel ohnehin schon aus eigener Kraft wachse (Neubebauung großer Grundstücke mit Einfamilienhäusern mit drei bis sechs Wohneinheiten bzw. Vermietung an kinderreiche Familien) und der Verkehr somit (um das sechs- bis zehnfache) bereits zunehme. Zudem sei auch durch die Realisierung anderer Wohnbauprojekte in der Umgebung des Stadtteils Obergiesing-Fasangartens zu erwarten, dass das Verkehrsaufkommen sehr steigern würde (z.B. Hochäckerstraße mit noch nicht vollständig bezogenen 1200 Wohneinheiten, Neubau der Europäischen Schule in der Amerikanischen Siedlung ab ca. 2019 mit 100 Bussen / Tag über die Balanstraße). Diese seien ebenfalls zu berücksichtigen.

#### **Sonstiges zum Verkehrsgutachten**

Ganz allgemein wird festgestellt, dass das bisher verwendete Verkehrsgutachten noch auf den Kennwerten des derzeit gültigen „alten“ Flächennutzungsplanes beruhe, die Erweiterung des WA-Gebietes um die ehemalige KG- (Kleingärten) und SG- (Sonstige Grünfläche) Fläche unberücksichtigt erscheine.

### **Annahmen zu künftigem Verkehr durch das Planungsvorhaben**

Sehr oft wird auch geäußert, dass der anzunehmende künftige Verkehr zu gering angenommen sei. Hierzu wurde aufgeführt, dass

- die Hochrechnung auf die vorgesehenen 220 Wohneinheiten nicht richtig erfolgte,
- die vorhandene Kindertageseinrichtung in der Münchberger Straße mit nur 74 (zwei Kindergarten-, zwei Krippengruppen) anstatt 98 Plätzen (zwei Kindergarten- und vier Krippengruppen) berechnet werde,
- der Verkehr der zusätzlichen Kindertageseinrichtung im Planungsgebiet (Besucher\_innen, Mitarbeiter\_innen) nicht berücksichtigt sei,
- der Verkehr der im „allgemeinen Wohngebiet“ möglichen Versorgungseinheiten, Kleingewerbe-Betrieben und Läden nicht berücksichtigt sei,
- der Verkehr des nötigen Ausbaus der Infrastruktur (Schulen, Nahversorgung (Läden etc.), Dienstleistungen und medizinischer Versorgung) nicht berücksichtigt sei,
- die schlechte Versorgungssituation im Stadtteil Fasangarten (keine Nahversorger im Stadtteil) zusätzlichen Pkw-Verkehr verursache, der nicht berücksichtigt sei,
- der zu erwartende Parksuchverkehr in den Nebenstraßen, wie Kronacher Straße, Eslarner Straße, Mitterteicher Straße und Kleinfeldstraße im Bericht nicht erwähnt sei,
- der Pendlerverkehr im Stadtteil das Gebiet zusätzlich belaste,
- der durch den Ausbau der derzeit verkehrsberuhigten Zone Münchberger Straße zu erwartende Schleichverkehr durch die Münchberger / Obernzeller Straße zur Umgehung der Ampelanlage Fasangarten-/Balanstraße zusätzlich zu berücksichtigen sei.

Auch die Berechnungsmethodik des - ausgehend von der Anzahl der Wohneinheiten - ausgelösten Verkehrs wurde in Frage gestellt. Konkret wurde hierzu aufgeführt, dass

- bei 220 Wohneinheiten ein erhebliches zusätzlichen Verkehrsaufkommen anzunehmen sei,
- bei 220 Wohneinheiten mit mehr als den 220 angenommenen Autos zu rechnen sei (als angemessen werden verschiedene Faktoren zwischen 1 und 3 (ca. 1,25, 1,5, 1,8) genannt) (mit dem Faktor 1,5 erfolgte die Abschätzung eines Bürgers: ca. 1,5 Fahrzeuge pro Wohneinheit = 330 Fahrzeuge x 4 Fahrzeugbewegungen pro Tag = 1320 Fahrzeugbewegungen pro Tag + Besucherschaft (500 x 0,25 x 2 Wege = 250) + Lieferverkehr 25 > zusammen macht das ca. 1600 Fahrzeugbewegungen pro Tag zusätzlich),
- zudem Gästestellplätze und Stellplätze der Mitarbeiterschaft zu berücksichtigen seien (ggf. mehr als die derzeit 15 % angenommenen Gästestellplätze),
- Fahrten für Einkauf bzw. Essens-Lieferservice, Fahrt zur Arbeit, Umzüge, Besucherschaft, Freizeit etc., Wirtschaftsverkehr (Post/ Lieferanten), Handwerkern und städtischen Dienstleistungen (Müllabfuhr/ Straßenreinigung), Behinderten-Transporte für Menschen mit Behinderung, Krankenwagen,

- Feuerwehr etc. teilweise bzw. nicht richtig berücksichtigt und daher zu ergänzen seien (Beispiel hierzu: im Gutachten zur Verkehrsbelastung Bericht 02 zum Verkehr vom 28.03.2017 sei das Verkehrsaufkommen von 2.000 - 2.050 Kfz-Fahrten pro Tag um den Wirtschaftsverkehr zu erhöhen),
- die Anzahl der täglichen Fahrten je Pkw nicht vorhersehbar sei,
  - der angenommene Pkw-Besetzungsgrad u.a. wegen der schlechten ÖPNV-Anbindung zu niedrig angesetzt sei,
  - die Mobilität (Fahrten je Einwohner\_in) im Neubaugebiet (jüngere Bewohner\_innen mit Kindern und entsprechenden Fahrten zu Kita, Schule, Verein etc.) höher angenommen werden müsse als im Bestandsgebiet (mit vielen Senioren),
  - nicht richtig gerechnet bzw. zu niedrig angenommen seien (bei gleichen Voraussetzungen würden für 180 Wohneinheiten mit durchschnittlich 2,3 Personen 700 Kfz-Fahrten/Tag errechnet. Das sei nicht ganz richtig gerechnet. 700 Fahrten entsprächen 404 Einwohner\_innen und bei 2,3 Personen pro Wohneinheit ergäben sich nur 175,5 WE. Zusammen mit 780 Fahrten derzeit und 180 Fahrten zur neuen Kindertageseinrichtung ergäben sich also nicht 1660 Fahrten/Tag, sondern 1678 Fahrten/Tag insgesamt. Bei 220 WE ergäben sich 878 Fahrten (1838 insgesamt), bei 280 WE 1120 Fahrten (2080 insgesamt) pro Tag),
  - danach eher von 900 - 1100 Kfz/Tag im Bereich östlich der Münchberger Straße / südlich der Kita auszugehen (versechsfacht) sei.

Bei dem zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen sei diese Art der Erschließung völlig unzureichend und werde zu einer erheblich erhöhten Verkehrsbelastung im alten Wohngebiet führen.

Hinzu kämen auf der Münchberger Straße noch 300 Kfz-Fahrten/Tag zur Erreichung der Tiefgaragen des neuen Wohnquartiers.

### **Annahmen zur Verkehrszunahme durch das Planungsvorhaben / Bewertung Verkehrszunahme**

Auch die Darstellung und Bewertung des durch das Planungsvorhaben ausgelösten Mehrverkehrs werde kritisiert. Hierzu werde insbesondere bemängelt, dass in den Berichten die Verkehrsmehrung in Prozent nicht für die einzelnen Straßen(bereiche), sondern nur für das gesamte Bestandsquartier dargestellt sei. Da sich der bestehende Verkehr im Gebiet verteilte bzw. es auch Bereiche mit wenig Verkehr gäbe, würde sich durch den im Wesentlichen auf die Obernzeller Straße und Münchberger Straße konzentrierten Neuverkehr dort eine erhebliche Verkehrsmehrung ergeben. Hier würden auf Grundlage der Angaben in den Gutachten bis zu 450 % im nördlichen Bereich der Münchberger Straße (statt 100 nun 550 Kfz je Tag) und bis zu 375 % im südlichen Bereich der Münchberger Straße (statt 200 nun 950 Kfz je Tag) ermittelt. Auf Grundlage eigener Ermittlungen würden in Teilbereichen (v.a. dem nördlichen Bereich der Münchberger Straße durch die Erschließung zum Sozialbau (*Anmerkung: dort vorgeschlagene Kindertageseinrichtung*) mit Parkplätzen, der Zufahrt zur nördlichen Tiefgarage und den Gästeparkplätzen) aber Verkehrsmehrungen bis



zu 1000 % dargestellt. Bemängelt werde auch, dass teilweise in Gutachten und in der Planungsvorstellung vom 30.03.2017 hierzu dargestellt worden sei, dass sich im Bereich der Münchberger Straße zwischen Obernzeller Straße und der Zufahrt zum neuen Wohngebiet eine Steigerung von ca. 80 % bis maximal 90 % ergeben würde, was aber nicht richtig sein kann. Die geplante Verkehrsführung und die Zufahrt zu dem geplanten Wohngebiet über nur zwei Wohnstraßen sei daher nicht tragbar. Es wird auch darauf hingewiesen, dass zwischen den Anwesen östlich der Münchberger Straße in Verlängerungen der Obernzeller Straße bisher kein einziges Auto fahren würde, dort aber künftig die Hauptzufahrt in das neue Wohnquartier geplant sei. Teilweise wird auch dargestellt, dass im Verkehrsgutachten fälschlicherweise angenommen wurde, dass in der Eslarner Straße das Verkehrsaufkommen nicht steigen würde; es müsse aber davon ausgegangen werden, dass auf der Suche nach dem schnellsten Weg alle Straßen des Gevierts betroffen seien.

Die ca. 470 Bewohner\_innen der Bestandsbebauung um die Obernzeller- und Münchberger Straße wohnten in der „Erschließungszone“ und müssten den gesamten Zufahrtsverkehr von ca. 1000 Bewohner\_innen für die neue Bebauung ertragen.

Die Verkehrsstärke könne nicht um bis zu 700 % (auf einzelnen Straßen / Münchberger Straße) erhöht werden.

Die Aussage, dass die Münchberger Straße nicht von der geplanten Baumaßnahme betroffen sei, stehe im Widerspruch zu den Gutachten zur Verkehrsplanung sowie zu den Äußerungen des Vertreters der Baugesellschaft bei der Info-Veranstaltung am 30.03.2017.

Aus einem Gutachten von 2015 wurde errechnet, dass der Bau der neuen Siedlung zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von 920 Kfz pro Tag führe. Diese Fahrten würden im wesentlichen in den Berufsverkehrsstunden stattfinden. Es werde sich also um eine punktförmige Belastung handeln und es sei zu überprüfen, ob die Verbindungen über die Münchberger Straße und die Obernzeller Straße in der Lage seien, dieses Verkehrsaufkommen, zu dem noch der vorhandene Verkehr zu zählen sei, diesen weiteren Verkehr aufnehmen könne.

### **Kritik am Verkehrsgutachten - Verkehrsaufkommen**

Während der Bauzeit sei die Anzahl der Fahrzeuge extrem hoch.

Die Messungen müssten ganzjährig durchgeführt werden, um korrekte Ergebnisse zu erhalten.

**Stellungnahme** (Verkehrsgutachten bzw. diesem zugrundeliegenden Annahmen / Berechnungen):

### **Historie / frühere Verkehrsgutachten**

Das im Jahr 2015 erstellte und 2017 überarbeitete Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Nr. 2118 Münchberger Straße wurde durch die Erstellung des aktuell vorliegenden Gutachtens (Okt. 2019) aktualisiert und fortgeschrieben. Die im Rahmen der jeweiligen Gutachtenstände dargestellten Daten, Annahmen und Berechnungen wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Abteilung Verkehrsplanung detailliert auf Plausibilität geprüft, entsprechen den Richtlinien und Vorschriften und sind daher korrekt.

### **Ermittlung Verkehr im Bestand / Nullfall**

Im Zuge der Voruntersuchung fanden Verkehrserhebungen (Dienstag, 25.11.2014) an den an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Knotenpunkten, die in das Gebiet führen, und im Straßennetz des Gebiets statt. Die erhobenen Zählwerte (2-mal 4 Stunden) wurden analysiert und auf 24 Stunden hochgerechnet (kein einheitlicher Hochrechnungsfaktor). Zur Aktualisierung der Verkehrsdaten wurden die in das Gebiet führenden Knotenpunkte nochmals erhoben (Mittwoch, 12.07.2017). Gleichzeitig wurde der Bring- und Holverkehr der Einrichtung Haus der Kinder an der Münchberger Straße erfasst. Der Durchgangsverkehr wurde mit Kennzeichenerfassung ermittelt. Im Frühjahr 2018 (Dienstag, 10.04.2018) wurden die Einmündungen Münchberger Straße/ Kronacher Straße und Kronacher Straße/ Kleinfeldstraße nacherhoben. Die Erhebungsdaten wurden nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden sowie daraus entstandenen Richtlinien durchgeführt. Die Interpretation dieser Daten erfolgte durch fachliche Kompetenzen.

Der Prognose-Nullfall berücksichtigt die Prognosezuwächse im umgebenden Hauptstraßennetz, die Höhenfreimachung der Bahnübergänge sowie eine Vollbelegung der Kooperationseinrichtung Haus für Kinder. Mögliche Genehmigungen von Neubauten sind im Rahmen des zugrunde liegenden Verkehrsmodells bereits berücksichtigt.

Entsprechend ihrer Erschließungsfunktion (Wohnstraßen und Wohnwege) sind die Straßen im Planungsgebiet gering bis sehr gering belastet. Die Flussverfolgung hat gezeigt, dass nur ein geringer Umfahungsverkehr des Knotenpunkts Balanstraße/ Fasangartenstraße zu beobachten ist. (Anm: befürchtet wurde Umfahrung auf Münchberger / Obernzeller Straße bei Aufhebung verkehrsberuhigter Bereich). Am Erhebungstag wurden je 30 Pkw pro Richtung und Tag registriert.

### **Ermittlung / Methodik / Berechnung Planungsfall**

Im Verkehrsgutachten wurde auf Basis anerkannter Richtlinien die Verkehrserzeugung durch das Neubaugebiet berechnet und das zukünftige Verkehrsaufkommen und die Auswirkungen auf das umgebende Straßenverkehrsnetz mit Prognosehorizont 2030 ermittelt. Ebenfalls wurde im Verkehrsgutachten die leistungsfähige Abwicklung dieses ermittelten Verkehrsaufkommens mit anerkannten Methoden und unter Einhaltung aller Vorschriften und Richtlinien untersucht.

Der Motorisierungsgrad wurde als eine ortsspezifische Mobilitätskennziffer aus den Auswertungen für München aus den Erfassungen „Mobilität in Deutschland“ (2008) zu Grunde gelegt.

Im Rahmen der Bebauungsplanung wird als Berechnungsgrundlage vorab einer detaillierteren Genehmigungsplanung von üblichen Annahmen zur Ermittlung der zu erwartenden Anzahl an Wohnungen und Bewohner\_innen auf Grundlage der festgesetzten Geschossflächen ausgegangen (vgl. dazu die Ausführungen zum Thema „Geschossfläche“ unter Ziffer 4.3. der Begründung). Es ist keinesfalls von „1.000 neue Bewohner\_innen“ auszugehen, aufbauend auf den anzunehmenden ca. 228 Wohneinheiten wären ca. 550 Bewohner\_innen zu erwarten.

Verkehrsbewegungen, verursacht durch den zukünftigen Verkehr (z.B. Müllfahrzeuge, Paketzustelldienste, Krankenwagen, Behindertentransporte, Busse und Parksuche) wurden im Zuge der Verkehrsprognose in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend der relevanten Kriterien beurteilt. Sowohl die durch die Planung verursachte Verkehrsbelastung als auch die daraus abgeleitete Lärmbelastung halten die geltenden Grenzwerte für ein reines Wohngebiet im Sinne des § 3 Baunutzungsverordnung ein.

#### **Bewertung der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens**

Hinsichtlich der vorgetragenen Äußerungen ist darauf hinzuweisen, dass diese auf Grundlage des Planungsstandes zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (d.h. ohne Anbindung an die Fasangartenstraße) vorgebracht wurde.

Im nun vorliegenden verkehrstechnischen Gutachten (mit Anbindung an die Fasangartenstraße) wurde die verkehrliche Bestandssituation sowie die Situation für den Prognosehorizont 2030 mit und ohne Planung des Bauvorhabens untersucht. Das Verkehrsgutachten hat den Nachweis erbracht, dass der entstehende Neuverkehr durch die Bebauung des Planungsgebiets des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 im umgebenden Straßennetz und an den umgebenden Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden kann und die erfassten Verkehrsmengen im gesamten Quartier entsprechend der Charakterisierung der betreffenden Straßen als Wohnstraßen bzw. Wohnweg gemäß RAST 06 in einem für innerstädtische Quartiere akzeptablen Rahmen liegen (vgl. dazu Ziffer „4.9 Verkehr“ in der Begründung).

### **7.3 Stellplätze**

#### **Mangelndes Stellplatzkonzept**

Teilweise wird festgestellt, dass noch kein Stellplatzkonzept mit Anzahl der Kfz-Stellplätzen (Tiefgarage und ebenerdig), Anzahl und Anordnung der Besucher\_innen-Stellplätze und der Anbindung an das Straßennetz erkennbar sei. Bemängelt wird, dass die Planung (im Gegensatz zu anderen Wettbewerbsbeiträgen) keine „eigene Straßenfront“ bzw. Straßen mit Parkplätzen im Planungsgebiet vorsehe, die aber für dieses große Neubaugebiet unbedingt erforderlich sei um den Ver- und Entsorgungsverkehr zu ermöglichen. Die autofreie Gestaltung des geplanten

Wohngebietes wurde auch deswegen kritisiert, da hierdurch die Bestandsstraßen verkehrlich mehr belastet und „zugeparkt“ würden.

### **Anzahl der Stellplätze / Stellplätze im öffentlichen Straßenraum**

Es wird dargestellt, dass die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze (1 Stellplatz je Wohneinheit (WE) gemäß StellplatzVO, zuzüglich 15 % bzw. 1 je 6 WE Besucher\_innen-Stellplätze sowie Stellplätzen für Mitarbeiter\_innen) nicht ausreichend sei. Vielmehr sei auch aufgrund der zu erwartenden Anwohner\_innen-Struktur (überwiegend jüngere Familien mit - zumindest im Bereich der frei finanzierten Wohnungen - gutem Einkommen) im Schnitt – mehr als ein Pkw pro Haushalt anzusetzen (vorgeschlagen werden mindestens 1,5 bzw. 2 bis 3 Kfz je WE). Die Anzahl der Besucher\_innen-Parkplätze sei deutlich zu erhöhen, wobei es empfehlenswert wäre, diese als öffentlich zugängliche Tiefgaragenplätze vorzusehen.

Die wenigen Stellflächen entlang der beiden Zufahrten würden kaum ausreichen, um den zu erwartenden Parkplatzbedarf durchwegs zu decken. Schon jetzt sei (wegen der laufenden Nachverdichtung aber auch der bestehenden Kindertageseinrichtung in der Münchberger Straße und der Jesaja-Kindertageseinrichtung (Anmerkung: Balanstraße 361) und dortigen Veranstaltungen)) die Obernzeller Straße ganztägig und nachts vollständig zugeparkt und die abgehenden Straßen (Kleinfeldstraße, Eslarner Straße, Mitterteicher Straße, Münchberger Straße) zu 70 %. Ansonsten würden diese Fahrzeuge die Bestandsstraßen (mit begrenzten Dimensionen) zusätzlich zuparken und somit beispielsweise auch in der Kleinfeldstraße für Bestands-Anwohner\_innen kein Parkplatz mehr am Straßenrand zur Verfügung stehen. Parkmöglichkeiten auf der Münchberger Straße/Obernzellerstraße für Anlieger und deren Gäste sollten erhalten bleiben. Zudem würde es zu einer weiteren Behinderung des Verkehrsflusses und einer weiteren Zunahme der Lärm- und Abgasbelastung kommen.

### **(Störende) Anordnung oberirdischer (Besucher)stellplätze**

Bezüglich der Besucher\_innen-Stellplätze sei auszuführen, dass gemäß Art. 52 Abs. 6 Satz 1 BayBO Stellplätze und Garagen so angeordnet und ausgeführt werden müssten, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädige und das Arbeiten, das Wohnen und die Ruhe in der Umgebung durch Lärm und Gerüche nicht erheblich störe. Diese Vorschrift solle das Ruhebedürfnis von Anliegern gegenüber erheblichen Störungen (aus der Nutzung von Kraftfahrzeugstellplätzen sicherstellen.

Diese Voraussetzungen seien nicht erfüllt. Die Besucherparkplätze würden - rechtswidrig - keinen Abstand zu den Bestandsanwesen einhalten, wodurch die Anlieger\_innen unzumutbaren Lärmimmissionen, Geräuschen und Gerüchen ausgesetzt wären. Denn die Schlafzimmerfenster und -balkone der Bestandsbebauungen (Münchberger Straße 5 bis 17) wären diesen Parkplätzen zugewandt, auch weitere Wohn- und Aufenthaltsräume sowie Gartenanteile. Ein weiterer Besucherparkplatz solle ebenfalls unmittelbar an den Anwesen

Kronacher Straße 30 und 32 errichtet werden. Da bisher keine Parkplätze für das Gebäude für „Soziale Integration“ geplant seien, vermute man, dass dieser Parkplatz noch vergrößert oder ein weiterer Parkplatz direkt am Zaun der Anwesen Kronacher Straße 30 und 32 errichtet würde.

### **Besucherstellplätze / Stellplätze im öffentlichen Straßenraum**

Es stünden nur wenige Parkplätze (in der vorhandenen Kindertageseinrichtung) für das Personal zur Verfügung.

Das öffentliche Parkplatzangebot (in der Münchberger Straße) sei durch den jetzigen Ausbau derzeit schon eingeschränkt. Ein Umbau der Münchberger Straße würde die Situation dramatisch verschärfen.

### **Stellungnahme (Stellplätze):**

Hinsichtlich des nun vorgesehenen Konzeptes zur Realisierung der erforderlichen Stellplätze wird zunächst auf die Ausführungen zum Thema „notwendige Stellplätze, Besucherstellplätze“ unter Ziffer 4.9. der Begründung verwiesen.

Demnach sind die erforderlichen Stellplätze zu unterscheiden in die gemäß Art. 47 BayBO pflichtigen Stellplätze, die zusätzlich erforderlichen Stellplätze für den Bring- und Holverkehr der Kindertageseinrichtung sowie Besucherstellplätze.

### **Pflichtige Stellplätze gemäß Art. 47 BayBO**

Im vorliegenden Bebauungsplan wird nur die planungsrechtliche Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen geregelt. Die Berechnung der Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze erfolgt im Zuge der Baugenehmigung entsprechend der „Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung)“ vom 19.12.2007 (MüABl. Sondernummer 1 vom 02.01.2008) und weiterer Beschlüsse hierzu. Somit wird auf stadtweit anzuwendende Annahmen und Berechnungsverfahren zurückgegriffen.

Die Stellplatzpflicht als solche wird also durch Festsetzungen des Bebauungsplanes daher nicht berührt, insbesondere erfolgt keine Reduktion. Im Bebauungsplan wird aber vorgegeben, dass die erforderlichen Stellplätze überwiegend flächenschonend in den festgesetzten Tiefgaragen unterzubringen sind.

Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde, vorab einer Genehmigungsplanung, insbesondere zur Dimensionierung der erforderlichen Tiefgaragenflächen, von üblichen Annahmen zur Ermittlung der zu erwartenden Anzahl an Wohnungen auf Grundlage der festgesetzten Geschossflächen und der daraus ermittelten Anzahl der Stellplätze ausgegangen (vgl. dazu die Ausführungen zum Thema „Geschossfläche“ unter Ziffer 4.3. der Begründung).

### **Stellplätze für Bring- und Holverkehr der Kindertageseinrichtung**

Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze für Bring- und Holverkehr der Kindertageseinrichtung sowie Konzepte zur Anlieferung etc. sind im Rahmen der Genehmigungsplanung abschließend abzustimmen. Da im Rahmen des Bebauungsplanes aber die Realisierung einer Kindertageseinrichtung vorgesehen und auch erforderlich ist, wurde hierzu bereits vorab Abstimmungen mit den Fachbehörden vorgenommen, um die spätere Realisierbarkeit zu gewährleisten.

### **Besucherstellplätze**

Nach Abstimmung mit den Fachstellen sind bei vorliegender Planung Besucherstellplätze im Umfang 1 Stellplatz / 6 Wohneinheiten zu berücksichtigen. Hierzu wird festgestellt, dass somit - im Vergleich zu anderen Planungen - aufgrund der Stadtrandlage ein eher höherer Bedarf angenommen wurde. Mit dem Bebauungsplan wird gesichert, dass der festgestellte Bedarf an Besucherstellplätzen an den vorgesehenen Straßenflächen bzw. in der Tiefgarage nachgewiesen werden kann.

### **Reduktion der Stellplätze / autofreies Wohnen**

Eine Stellplatzreduzierung ist im Bebauungsplan nicht vorgesehen. Unabhängig davon sind zukünftig Mobilitätskonzepte, die Fortbewegungsalternativen anbieten, im Rahmen der Umsetzung zulässig und werden grundsätzlich begrüßt; die konkrete Umsetzung ist ggf. im Rahmen der Baugenehmigung abzustimmen.

## **7.4 Auswirkungen auf Bestandsstraßen in Umgebung**

### **Mangelnde Eignung der Bestandsstraßen allgemein**

Als Planungsziel sei angegeben: „Verträgliches Einbinden des Neuverkehrs in das bestehende, örtliche Hauptstraßennetz“. Dazu werde dann weiter ausgeführt: „...dass sich das Verkehrsaufkommen aus dem Untersuchungsgebiet (zwar) mehr als verdoppeln wird“, „...sich der zusätzliche Verkehr dennoch auf das bereits bestehende Erschließungsnetz verteilen wird, so dass die Qualitäten des Straßennetzes erhalten bleiben“. Weiterhin könne nach einem externen Gutachten „...das umliegende Straßennetz die prognostizierten Belastungen ohne weitere Ausbaumaßnahmen aufnehmen. Der Verkehr kann auf den vorhandenen Straßenquerschnitten verträglich abgewickelt werden“.

Das genannte externe Verkehrsgutachten enthalte folgende Aussage: „Die Charakteristik des Straßennetzes wird durch die geplanten Entwicklungen und der damit zusätzlichen Verkehre nicht eingeschränkt, Maßnahmen / Umwidmungen im Netz sind nicht nötig“.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrsgutachten „Münchberger Straße, München Obergiesing - Fasangarten, Verkehrliche Erschließung, Bericht, 08. Oktober 2015“ sage zwar aus, dass durch den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr die maximalen Belastungsgrenzen nicht erreicht seien. Jedoch zeige bereits die derzeitige Erfahrung, dass zu Hauptverkehrszeiten die Straßen und Ein-

mündungen in der jetzigen Konstellation bereits an ihre Belastungsgrenzen kämen.

Mehrfach wird dargestellt, dass das vorhandene Straßennetz des Bestandsviertels (Obernzeller Straße, Eslerner Straße, Münchberger Straße, Mitterteicher Straße, Kronacher Straße und Kleinfeldstraße) für das in Folge des Bauvorhabens zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht ausgelegt und somit fraglich sei, wie die Erschließung funktionieren solle; die Auswirkungen auf die Bewohner\_innen seien unzumutbar. Die Anbindung über die bestehenden Straßen halte man für insgesamt nicht ausreichend und verkehrstechnisch verfehlt. Durch die bestehende Bebauung seien die Optionen für die Zufahrt zum neu geplanten Wohngebiet stark begrenzt.

#### **7.4.1 aufgrund des vorhandenen Straßenausbaus / geringer Querschnitt**

Zumeist wird dargestellt, die bestehenden Straßen (Obernzeller-, Kleinfeld-, Eslerner, Mitterteicher-, Kronacher- und Münchberger Straße) seien zu schmal (weniger als 6,00 m Fahrbahnbreite) und ließen schon jetzt nicht überall zu, dass diese von Pkw's zweispurig genutzt werden könnten; durch am Straßenrand parkende Autos (nicht alle Anwohner\_innen verfügten über eine Garage oder einen Stellplatz) seien diese nur einspurig nutzbar. „Fließender“ Autoverkehr bzw. „Vorbeifahren“ sei schon jetzt insbesondere bei entgegenkommenden größeren Fahrzeugen (Laster, Müllfahrzeuge) nicht möglich, somit würden sich Fahrzeuge gegenseitig blockieren oder es müsse in diesen Fällen gewendet werden.

Die Obernzeller Straße sei völlig ungeeignet als Durchgangsstraße, es sei denn, die Stadt beschließe ein völliges Parkverbot für die Anwohner\_innen, um unter anderem die Verordnung einzuhalten, dass eine Durchfahrtsbreite von mindestens 3,50 m für Feuerwehr, Müllabfuhr und Notdienste zur Verfügung stehe.

#### **7.4.2 insbesondere im Bereich bestehender (kritischer) Bereiche**

Als besonders kritische Bereiche werden genannt:

##### **7.4.2.1 Umgebung / Balanstraße**

Zur vorhandenen Verkehrsbelastung im Stadtteil Fasangarten, insbesondere an der Balanstraße wird ausgeführt, dass

- schon heute der Verkehr im Berufsverkehr deutlich ansteige und die Balanstraße insbesondere zu Zeiten des Berufsverkehrs überlastet sei,
- sich auf der Balanstraße bereits regelmäßig Staus (für Pkw und Bus 145) bilden.

Störend für den Verkehrsfluss auf der Balanstraße seien insbesondere:

- Der Bahnübergang der S7 mit entsprechenden Schließzeiten (genannt werden bis zu 4 Minuten alle 10 Minuten),
- die Ampel an der Kreuzung Balan-/Fasangartenstraße,
- die Ampel an der Hochäckerstraße (insbesondere nach Bezug des Neubaugebietes),

- die Ampel an der Ständlerstraße und weitere stadteinwärts anschließende Kreuzungen
- sowie die Kreuzung zur Obernzeller Straße.

Die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf der Balanstraße seien nicht ausreichend gewürdigt.

#### **7.4.2.2 Kreuzung Obernzeller Straße / Balanstraße**

Die Kreuzung Obernzeller Straße/Balanstraße sei bereits schon jetzt problematisch, da

- es häufig zu einer gegenseitigen Blockierung zwischen ein- und ausfahrenden Fahrzeugen käme, wodurch auch der Verkehr auf der Balanstraße behindert würde,
- es bereits jetzt häufig problematisch sei, mit dem Auto aus dem Wohnviertel, insbesondere der Obernzeller Straße, in die Balanstraße zu gelangen,
- die Kreuzung auch heute schon gefährlich und für Fußgänger\_innen sehr unübersichtlich sei, weswegen unter anderem vor ca. zehn Jahren an dieser Stelle ein Zebrastreifen auf der Balanstraße errichtet wurde,
- der Fahrradweg östlich der Balanstraße es unmöglich mache, aus der Obernzeller Straße soweit in die Balanstraße einzufahren, um den Verkehr von der linken Seite einzusehen,
- es sich um einen Fußweg insbesondere von Schülern und Fahrgästen zu den beiden Bushaltestellen der Buslinie 145 (7 m östlich), zur S-Bahn-Haltestelle Fasangarten und zu den Läden an der Balanstraße (Bäckerei) handle,
- aus Gründen der Unübersichtlichkeit bereits derzeit die Buslinien 145 an dieser Haltestelle bei Halt und Anfahrt den Warnblinker setzten (gemäß § 20 StVO), da es sich hier um eine gefährliche Haltestelle handle,
- zudem werde die Haltestelle auch von privaten Schulbussen angefahren, so dass teilweise zwei Busse gleichzeitig stehen würden, und sich die Anzahl der (Schul)busse mit der Siedlungsentwicklung noch steigern werde,
- man bereits jetzt beim Einbiegen (insbesondere nach links) aus der Balanstraße in die (zu schmale) Obernzeller Straße warten müsse bis ein Auto aus der Obernzeller Straße entgegen komme oder dieses müsse zurücksetzen
- und hierdurch weitere Gefahrensituationen entstünden und durch die neue Siedlung der Verkehr noch zunehme, so dass die Gefährdung ansteige.

Eine Ampelanlage an der Kreuzung Balanstraße/Waldmünchener Straße/Obernzeller Straße sei auch keine Lösung, da durch eine solche Einrichtung der Verkehrsfluss in alle Richtungen massiv durch Staubildungen behindert werden würde.

Die errechnete Verdoppelung des Verkehrs gerade in der Obernzeller Straße werde die bestehende „Flaschenhalssituation“ (bei der Einmündung in die Balanstraße) verschärfen. Der Verkehr würde durch das erhöhte Verkehrsaufkommen praktisch zum Erliegen kommen.



### 7.4.2.3 Umgebung / Fasangartenstraße

Hinsichtlich der Fasangartenstraße wird ausgeführt, dass

- bereits derzeit extrem hohes Verkehrsaufkommen, verursacht durch Fahrzeuge aus den umliegenden Gemeinden und Betrieben (z. B. Infineon, Siemens, BSH, Radfahrende Richtung Perlacher Forst) vorliegen würde,
- derzeit die Kreuzung mit der Unterhachinger Straße überlastet sei (wo es an der vorhandenen Ampelanlage zu den Hauptverkehrszeiten zu Rückstaus bis zum beschränkten Bahnübergang der S 7 komme),
- die Fasangartenstraße in den Stunden des Berufsverkehrs eine stark befahrene Straße sei und auch immer dann überlastet sei, wenn es auf der A 995 im Mc-Graw-Graben zum Stillstand des Verkehrs komme (mit der alternativen Route stadteinwärts über Ausfahrt Unterhaching-Nord, Fasangartenstraße, Balanstraße) und dies noch mehr Rückstau aus der Balanstraße verursache.

Somit hätte schon die im Verkehrsgutachten des Planungsbüros vom 30.03.2017 (mit Zahlen vom Oktober 2015) angenommene Zusatzbelastung der Balan- und Fasangartenstraße von bis zu 120 % Auswirkung auf die Nutzbarkeit der Fasangartenstraße von ihrem Beginn an der Tegernseer Landstraße bis zu der derzeit überlasteten Kreuzung mit der Unterhachinger Straße.

### 7.4.2.4 Obernzeller Straße

Hinsichtlich der Obernzeller Straße wird ausgeführt, dass

- diese eine reine Anliegerstraße (und keine Durchfahrts-/Erschließungsstraße) sei,
- diese nur eine geringe Breite habe (angegeben werden 7,00 und 8,00 m inklusive beidseitiger Fußwege bzw. eine Bankettbreite vom 5,00 m) und nur einspurig (auf einer verbleibenden Breite von 3,00 m) befahren werden könne (durch parkende Autos der Anwohner\_innen) und nach der Münchberger Straße überhaupt nicht mehr, da dort keine Gehsteige vorhanden seien und die gesamte Straße auch zu schmal sei,
- die Fußwege (wo vorhanden) nur 1,00 m breit seien und man als Fußgänger\_in bei entgegenkommenden Personen auf die Straße ausweichen müsse,
- es bereits derzeit bei Ein- und Ausfahrt ins Viertel und bei der Durchfahrt durch die Obernzeller Straße (insbesondere an Kreuzungen) zu Engpässen komme,
- bereits jetzt ein nicht unerhebliches Verkehrsaufkommen in der Obernzeller Straße vorhanden sei (wie das am Informationsabend am 30.03.2017 vorgestellte Verkehrsgutachten zeige),
- diese den zusätzlichen Verkehr (angenommen werden mindestens 100 % bzw. 150 %) auch wegen der zu erwartenden Rückstaus von der Balanstraße nicht aufnehmen könne, die nicht berücksichtigt seien,
- eine Erhöhung der Anwohnerzahl entsprechend der aktuell angestrebten Planung diese Engpässe, insbesondere zu Stoßzeiten, zu einem Dauerzu-

- stand werden lassen würde,
- es zu massiven Gefährdungen von zu Fuß gehenden Personen, Radfahrer\_innen und Kindern kommen werde,
- der Erholungswert des Gartens hierdurch sinke.

#### **7.4.2.5 Kreuzung Oberzeller Straße / Kleinfeldstraße**

Zusätzlich steige auch das Unfallrisiko, relevant sei vor allem die unfallträchtige Abzweigung der Oberzeller Straße zur Kleinfeldstraße. Die Ecke Oberzeller Straße zur Kleinfeldstraße sei besonders kritisch, da hier hohe Hecken die Sicht versperrten. Erforderlich sei hier die Aufstellung von Parkverbotschildern gegenüber der Einmündung Kleinfeldstraße oder mindestens von Spiegeln.

#### **7.4.2.6 Münchberger Straße**

- Hinsichtlich der Münchberger Straße wird ausgeführt, dass
- die gesamte Straße zu schmal sei (ca. 9,00 m),
- insbesondere in dem (wegen der dortigen Kindertageseinrichtung) als Kinderspielstraße / Spielstraße ausgewiesenen Bereich zwischen Eslarner Straße und Oberzeller Straße, keine Gehsteige vorhanden seien,
- es derzeit schon schwierig sei diese -wegen parkender Fahrzeuge, erheblichem Wirtschaftsverkehr und zu Fuß gehenden Personen- zu durchfahren, sich die Situation bei Mehrverkehr verschlimmern würde,
- bereits durch die kürzlich gebaute und für 98 Kinder vorgesehene Kindertageseinrichtung durch den Bring- und Holverkehr schon dadurch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen entstanden sei,
- Baumbepflanzung vorhanden sei und befürchtet werde, dass sämtliche Bäume in der Münchberger Straße (bei Ausbau) entfernt werden müssten, dies eine wesentliche Veränderung der Grünsituation zur Folge hätte und deshalb für das Straßenbild von besonderer Bedeutung sei; hierzu verweise man auch auf die Baumschutzverordnung.

Eine willkürliche und verkehrstechnisch nicht zu verantwortende Änderung der Münchberger Straße in eine Durchgangsstraße hätte u.a. folgende Auswirkungen:

Um eine zweispurige Durchfahrt zu ermöglichen müsste ein absolutes Parkverbot für die gesamte Straße erlassen werden um u.a. die bereits mehrfach erwähnte Durchfahrtsbreite (3,50 m) zu gewährleisten.

Bei einer zweispurigen Durchfahrt wäre es aufgrund der geringen Straßenbreite unmöglich zusätzlich einen notwendigen Fußgängerweg einzurichten um die Sicherheit der Passanten zu gewährleisten.

Bei einer einspurigen Lösung dürfte nur noch auf einer Straßenseite geparkt werden um die vorgeschriebene Durchfahrtsbreite einzuhalten.

#### **7.4.2.7 Ausfahrt der Münchberger Straße auf Fasangartenstraße**

- Hinsichtlich der Ausfahrt auf die Fasangartenstraße wird ausgeführt, dass
- die Münchberger Straße an dieser Stelle besonders eng sei,

- die Fasangartenstraße an der Einmündung stark befahren und schlecht einsehbar sei, herannahende Fahrzeuge auf der Fasangartenstraße von der Münchberger Straße aus (auch wegen Sichterschwernis durch parkende Autos und die angehobene Lage der benachbarten Brücke über der BAB A 8) erst spät gesehen werden könnten und
- dies unfallträchtig und gefährlich sei (was auf der Informationsveranstaltung am 30.03.2017 seitens der Planungsbehörde als Argument dafür aufgeführt wurde, dass dort keine größere Einmündung direkt in das Areal vorgesehen werden könne) und daher als Ausfahrt grundsätzlich nicht empfehlenswert sei,
- daher sicheres Einfädeln von der Münchberger Straße mit dem Auto derzeit ausschließlich durch langsames und vorsichtiges Vortasten möglich sei,
- daher schon jetzt die Wartezeit auf eine Ausfahrtgelegenheit in der Münchberger Straße lang sei, was bereits zu Rückstau führte,
- es bereits durch das extrem hohe Verkehrsaufkommen an Fahrzeugen und zu Fuß gehende Personen und durch den Bringverkehr der bereits ansässigen Kindertageseinrichtung am Morgen zu spürbaren Engpässen komme,
- ein zusätzliches Verkehrsaufkommen künftig zu einem „Verkehrsinfarkt“ an dieser Stelle, zu mehr Rückstau und einem höheren Unfallrisiko führe,
- die Verkehrssituation durch die dortige Einmündung der Eslarner Straße in die Münchberger Straße noch komplexer werde,
- aber eine Ampelanlage hier auch keine Abhilfe schaffe, da in dem Abschnitt Fasangartenstraße/Münchener Straße (Ampel/Altperlach), dem S-7 Bahnübergang und der Kreuzung Fasangartenstraße/Balanstraße (Ampel) bereits drei „Hindernisse“ für Rückstau des Straßenverkehrs sorgten.

#### **7.4.2.8 Kronacher Straße**

Auch selbst in der Kronacher Straße, die laut Verkehrsgutachten weniger vom neuen Verkehr betroffen sein sollte, würden erhebliche Beeinträchtigungen erwartet durch die voraussichtliche starke Zunahme des Verkehrs. Zum einen, da auch die Anwohner\_innen der Kronacher Straße die Obernzeller Straße zur Ein- und Ausfahrt benötigen, zum anderen, da aufgrund der geringen Stellplatzanzahl im Neubaugebiet und des zu erwartenden Parkverbots in der Obernzeller Straße ein hoher Parkdruck durch neue und alte Anwohnerschaft und deren Besucher\_innen zu erwarten sei.

#### **7.4.3 aufgrund des Verkehrsflusses / der Leistungsfähigkeit**

Es wird von folgenden Konsequenzen ausgegangen:

- Überlastung der Balanstraße,
- unerträgliche Zeiteinbußen für den Berufsverkehr (verschärft durch viele Berufstätige in der Anlage),
- Zusammenbruch des Verkehrs / Verkehrsinfarkt, insbesondere in Berufsverkehrszeiten,
- Verschärfen der Flaschenhalssituation an der Obernzeller Straße.

Das Verkehrsaufkommen in der Obernzeller Straße und in der Münchberger Straße als einzige Zuwegung zu der geplanten Siedlung mit geplanten 220 Wohneinheiten werde so groß sein, dass zu den Berufsverkehrszeiten der Verkehr zusammenbrechen werde.

#### **7.4.4 aufgrund der bisherigen „Straßenkategorie“**

Eingewendet werde auch, ganz gleich, wie der verkehrstechnische Anschluss an das Neubaugebiet letztlich konzipiert werde, es müsse die Verkehrsberuhigung und der Erhalt der Tempo-30-Zonen der Spielstraße im südlichen Teil der Münchberger Straßen bestehen bleiben. Die geplante Bebauung verfüge über keine Erschließungsstraßen.

##### **7.4.4.1 „Anliegerstraßen“**

Vielfach wird dargestellt, dass es sich bei den kleineren Bestandsstraßen (östlich der Balanstraße bzw. nördlich der Fasangartenstraße) um „(reine) Anliegerstraßen“ bzw. „Anwohnerstraßen“ ohne Durchgangsverkehr in einem „reinen Wohngebiet“ handle. Dies gelte insbesondere für die Obernzeller Straße und die Münchberger Straße.

Hierzu wird dargestellt, dass

- die Erschließung eines Wohnquartiers / von zwei Kindertageseinrichtungen / von Tiefgaragen mit dem damit einhergehenden Durchgangsverkehr über solche Straßen nicht geeignet bzw. die erforderliche Leistungsfähigkeit nicht gegeben sei,
- man dort keinen „unerlaubten Nichtanliegerverkehr“ dulden müsse, der den „erlaubten Anliegerverkehr“ deutlich übersteigen würde (*hierfür wird in einzelnen Darstellungen entsprechend eigener Berechnungen ein Faktor von 1000 % ermittelt*),
- diese den durch die geplante Bebauung entstehenden „Durchgangsverkehr“ nicht aufnehmen könnten.

Es wird daher davon ausgegangen, dass

- diese daher (zumindest teilweise) in „Durchgangsstraßen“ bzw. „Erschließungsstraßen“ umgewandelt / umfunktioniert werden müssten (teilweise wird hierzu dargestellt, dass eine solche „Umwandlung“ und somit ein „Umgehen / Aushebeln“ der Tempo-30-Zone aber nicht möglich sei),
- damit umfangreiche ein- oder beidseitige Halte- und Parkverbote, insbesondere an der Obernzeller Straße und Münchberger Straße einhergehen um die bessere, teils auch zweispurige, Befahrbarkeit zu ermöglichen (auf einer Anliegerstraße aber nicht einfach ein Parkverbot verhängt werden könne),
- damit das durch den Anliegercharakter der Straße selbstverständlich gegebene Recht zu parken genommen würde / Fortfall der Parkmöglichkeiten wäre für die Anwohnerschaft unzumutbar,
- durch den zu erwartenden Verkehr die Ausfahrt aus den Garagen in unzumutbarer Weise erschwert würde.

#### 7.4.4.2 Münchberger Straße als „verkehrsberuhigter Bereich“ / Spielstraße

Hinsichtlich der Münchberger Straße wird vielfach darauf abgestellt, dass diese (im Bereich südlich der Obernzeller Straße) als „verkehrsberuhigte Straße“ bzw. „Spielstraße“ ausgewiesen / gestaltet sei.

In diesem Zusammenhang wird dargestellt, dass dies so erhalten bleiben sollte, da

- dies derzeit eine ruhige und für die Kinder geeignete Straße sei,
- die Zahl der (auf der Straße) spielenden Kinder durch den Bau des Wohnquartiers rapide ansteigen würde,
- Kinder als auch Tiere daran gewöhnt seien und ansonsten eine Gefährdung entstehe,
- der Garten und Spielplatz der Kindertageseinrichtungen zur Straße hin angelegt sei,
- dieser Ausbau durch die Anliegerschaft finanziert sei.

Es wird dargestellt, dass in solchen Bereichen:

- Baufahrzeuge nicht aufgenommen werden können,
- Hydranten nicht durch parkende Fahrzeuge belegt / blockiert werden dürfen,
- eine vorgeschriebene Durchfahrtsbreite von 3,50 m eingehalten werden müsse,
- eine Geschwindigkeitsbeschränkung unabdingbar sei.

Es wird gefragt / kritisiert / angenommen inwieweit, dass hinsichtlich des zusätzlichen Verkehrsaufkommens:

- diese nicht als Zufahrtsstraße verwendet werden könne,
- zusätzlicher Durchgangsverkehr den vormals mit der Ausweisung „Spielstraße“ angestrebten Planungszielen (Schleichverkehr zur Umgehung der Ampelanlage Fasangarten-/Balanstraße abzublocken) widersprechen würde,
- das zusätzliche Verkehrsaufkommen dort nicht (verträglich) bewältigt werden könne,
- eine Aufhebung / ein Zurückbau der Verkehrsberuhigung / „Spielstraße“ in eine Wohn- bzw. Erschließungsstraße / Durchgangstraße / Hauptdurchgangsstraße geplant sei,
- hierdurch dann wieder ermöglichter Schleichverkehr dann zu berücksichtigen sei,
- sich hierdurch eine neue Gefahrenquellen, insbesondere für Kinder / Kindertageseinrichtung ergeben würde,
- statt Schrittgeschwindigkeit / 5 km/h / „Tempo-30-Zone“ künftig „Tempo-50-Zone“ vorgesehen sei,
- sowie ggf. weitere verkehrsbeeinflussende Veränderungen vorgenommen werden,
- die Anwohner- und Eigentümerschaft hierbei nicht beteiligt wurden.

Ebenso werde das Ein- und insbesondere Ausfahren aus der Tiefgarage östlich der Münchberger Straße/südlich der Kindertageseinrichtung erheblich gefährli-

cher, da die Straße schlecht einsehbar sei, sowohl für die Anwohnerschaft als auch die an den Ein- und Ausfahrten vorbeifahrenden Verkehrsteilnehmern, insbesondere Fahrradfahrer\_innen. Im Falle einer Umwandlung in eine Erschließungsstraße mit Tempo 50 wären Unfälle vorprogrammiert und unverantwortlich.

#### **7.4.5 Lage im WR**

Auch die Aufwertung der Obernzeller Straße, derzeit Tempo-30-Zone, von einer Anliegerstraße zu einer Erschließungsstraße, könne in einem reinen Wohngebiet nicht zugemutet werden. Eine Änderung der Baurechte in ein allgemeines Wohngebiet sei nicht nachvollziehbar.

##### **7.4.5.1 aufgrund der bisherigen / künftigen verkehrlichen Regelungen**

###### **- Tempolimits / Tempo-30-Zone**

Die gemäß Bebauungsplan vorgesehene Anbindung der dort geplanten Tiefgarage solle von der Münchberger Straße aus über zwei Zufahrten erfolgen. Der gesamte bereits bestehende, vor dem Areal liegende Wohnbereich mit den Zufahrten von der Balanstraße über die Obernzeller Straße oder alternativ von der Fasangartenstraße über die Münchberger Straße sei derzeit als Tempo-30- Zone bzw. verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen. Eine solche Zone dürfe nicht als Erschließungsstraße für ein dahinter liegendes Wohnquartier genutzt werden und falle somit als Zuweg zu den Tiefgaragen-Zufahrten aus.

Einerseits wurde dargestellt, dass bekannt wurde, dass eine Einbahnlösung der Obernzeller Straße nach Osten mit Rampe in die Tiefgarage vorgeschlagen werde. Andere jedoch stellten dar, dass eine Einbahnlösung der Obernzeller Straße derzeit nicht im Gespräch sei.

Es werde gefragt, ob für die Obernzeller Straße weiterhin eine Tempo-30-Beschränkung gelte.

###### **- Einbahnstraßen**

Es wird dargestellt, dass das vorhandene Straßennetz des Bestandsviertels nicht für das in Folge des Bauvorhabens zusätzliche Verkehrsaufkommen ausgelegt und daher zu befürchten sei, dass sämtliche Straßen des Bestandsviertels in Einbahnstraßen umgewidmet werden.

Es sei bekannt geworden, dass die Verkehrssituation im Bestand durch eine Einbahnlösung der Obernzeller Straße nach Osten mit Rampe in die Tiefgarage gelöst werden soll.

Zur Erschließung des Neubaugebietes sei eine Einbahnlösung der Obernzeller Straße derzeit nicht angedacht.

- **Park- / Halteverbote**

Ein totales Parkverbot würde die überwiegende Anzahl der Anwohnerschaft ohne Tiefgarage zwingen auf die Nebenstraßen auszuweichen was zu weiteren Verwerfungen der Parksituation, und unverhältnismäßigen Belastungen der betroffenen Anwohner\_innen führen würde, z.B. in der Eslarner Straße. Das gesamte Viertel sowie sämtliche Straßen in der Umgehung, z. B. in der Balanstraße, Fasangartenstraße, seien selbst tagsüber Stoßstange an Stoßstange zugeparkt.

Würde man dem mit Halteverbotszonen entgegen wirken, käme dies einer Ent-eignung gleich, da anderweitige Stellplätze nicht zur Verfügung stünden. Dies würde im Widerspruch zu Art. 47 BayBO stehen. Das Gleiche gelte im Hinblick auf die Münchberger Straße, durch die nach der Planungsänderung ebenfalls der Verkehr überwiegend vornehmlich fließen solle.

Es wurde dargestellt, dass auf Nachfrage die Auskunft erteilt wurde, dass die über die Obernzeller Straße vorgesehene Erschließung des Neubaugebietes eine Einschränkung für das momentane problemlose Parken auf öffentlicher Straße bedeuten könne, da die Nutzung der Verkehrsfläche auch für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge bleiben müsse.

- **Für die Obernzeller Straße**

Die Einführung eines beidseitigen Parkverbotes sei keine Lösung, da die dann "freie" Straße zum Missachten der Tempo-30-Zone führe, welche im Hinblick auf die bestehenden Kindertageseinrichtungen wichtig sei. Neben noch mehr Lärm würde sich dadurch auch die Unfallwahrscheinlichkeit erhöhen. Auf der Obernzeller Straße sei die Tempo-30-Zone und Parkmöglichkeiten beizu-behalten.

Mit den geplanten 220 Wohneinheiten würde die Bewohnerzahl im Viertel um 200 % ansteigen.

Die Münchberger Straße, die Obernzeller Straße und die Kronacher Straße müssten von Anlieger- in Erschließungsstraßen umgewandelt werden. Das würde bedeuten, dass es auf diesen Straßen keine Parkmöglichkeiten mehr gebe, weil durch die Enge der Straßen kein gegenseitiger Verkehr fließen könne.

Es sei davon auszugehen, dass auf der Münchberger Straße (Breite 9,00 m) und der Obernzeller Straße (Breite 8,50 m) ein Halte- und Parkverbot nach § 12 StVO verhängt werde, da die Straßen nicht ausreichend breit seien und keine Park-streifen besäßen.

Sollte für die Münchberger Straße und die Obernzeller Straße aus den genann-ten Gründen ein Parkverbot verhängt werden, werde sich der Park- und Park-suchverkehr in den Nebenstraßen, wie in der Kronacher Straße, Eslarner Straße, Mitterteicher Straße und Kleinfeldstraße deutlich erhöhen. In den Straßen mit evtl. neuem Parkverbot stünden keine Besucherparkplätze

mehr zur Verfügung.

Man wolle wissen, ob Anwohner\_innen und deren Besucher\_innen weiterhin auf der Obernzeller Straße parken könnten.

Man akzeptiere keine Erhöhung der Durchlässigkeit durch Einführung von Park- / Halteverbotsbereichen in der Obernzeller Straße oder Münchberger Straße, da dann eine zusätzliche Verlagerung des Parkraums in die Seitenstraßen erfolge, die selbst bereits stark mit parkenden Fahrzeugen belastet seien.

In der Konsequenz sei zu erwarten, dass der Verkehr von den bestehenden beiden Anwohnerstraßen Obernzeller Straße und Münchberger Straße nicht ohne weiteres aufgenommen werden könne. Es stehe zu befürchten, dass die genannten Anwohnerstraßen zu Zubringer-/Erschließungsstraßen mit Park- und eventuell sogar Halteverboten umgewidmet werden müssten. Allein in der Obernzeller Straße würden weitere circa 30 Parkplätze dadurch verlorengehen und die Parkplatz-Situation verschärfen.

Um das Verkehrsvolumen einiger Maßen zu bewältigen, müssten dann diese Straßen (Obernzeller Straße/Münchberger Straße) Parkverbot erhalten und das würde die Parksituation weiter verschlechtern.

#### **7.4.5.2 Verkehrssicherheit**

- **insbesondere für Fußgänger\_innen / Radfahrer\_innen**

Es wird darauf hingewiesen, dass das Viertel von Spaziergänger\_innen und Radfahrer\_innen genutzt werde, weil es ruhig sei.

- **insbesondere für Kinder**

Sichere Wege zu Kindertageseinrichtungen und Schulen müssten gewährleistet sein. Insbesondere sei sicheres Kinderspiel in der Münchberger Straße als verkehrsberuhigter Spielstraße mit dieser Planung nicht mehr möglich.

Dieser Straßenabschnitt, auf dem Kinderspiele überall erlaubt sei, sei keine Erschließungsstraße.

Im Übrigen diene die Münchberger Straße, insbesondere für die dort wohnenden Kinder, wie auch die Kinder, die die bestehende Kindertageseinrichtung besuchen, als Zugangsweg zur Kindertageseinrichtung, die 2016 für ca. 100 Kinder errichtet wurde. Dies bedeute, dass die Münchberger Straße frequentiert von kleinen Kindern benutzt werde. Solange die Straße als verkehrsberuhigte Zone ausgestaltet sei, berge dies wenige Risiken. Wenn diese Straße nunmehr als groß ausgelegte Zufahrtsstraße für das neue Siedlungsgebiet diene, so gingen hiermit auch erhebliche Gefahren für die Kinder einher.

Die Verkehrssicherheit des Schulwegs zu Fuß oder mit dem Fahrrad entlang der



Balanstraße bei der Überquerung der Hochäckerstraße sei schlecht. Die angekündigte Errichtung einer vollständigen Ampelanlage werde gefordert.

Es fehle an sicheren Verkehrskonzepten insbesondere für Schüler\_innen. Es gebe zu viele Stellen, an denen die Kinder mit unsicheren Situationen konfrontiert seien, so dass zahlreiche Eltern die Alternative vorzögen, ihr Kind mit dem Pkw zur Schule zu bringen.

- **insbesondere für Menschen mit Behinderung**

Man habe sich wegen der ruhigen und naturnahen Lage eine Doppelhaushälfte in der Münchberger Straße gekauft.

Der S-Bahnhof Fasangarten sei bereits seit langer Zeit barrierefrei mit Rampen gestaltet. Für ein rollstuhlfahrendes Familienmitglied habe man einen behindertengerechten Anbau errichtet. Man könne nun nicht an einen anderen behindertengerechten Ort umzuziehen. Der Rollstuhlfahrer könne nur vor dem Haus in das Auto einsteigen; auf dem Grundstück sei dafür zu wenig Platz. Ein Halteverbot vor dem Haus könne deshalb nicht akzeptiert werden.

Das Familienmitglied, welches auf den Rollstuhl angewiesen sei, könne in diesem Viertel, in dem es kaum Autoverkehr gebe, mit dem Rollstuhl auf der Straße fahren; die Gehsteige seien hier nämlich sehr schmal und zur Straße hin abschüssig und für das Befahren mit dem Rollstuhl eher ungeeignet.

Nur bei der derzeitigen geringen Verkehrsbelastung könne man gut auf der Straße fahren. Ein Wegfall dieser Möglichkeit, am öffentlichen Leben teilzuhaben, würde eine unzumutbare Härte darstellen.

Da der Rollstuhl vom Haus zur Münchberger Straße eine Rampe hinunterfahren müsse und man bis zur Straße aufgrund von Hecken den Verkehr nicht einsehen könne, entstünde hier eine besonders gefährliche Situation, wenn der Verkehr erheblich zunehme.

Bereits das Herausfahren vom Grundstück über die eigens dafür gebaute Rampe würde durch den vermehrten Verkehr viel gefährlicher.

- **insbesondere für größere Fahrzeuge / Rettungsfahrzeuge / bei Evakuierung**

Der stehende Verkehr auf der Obernzeller Straße würde auch Krankenwagen und Feuerwehr etc. massiv behindern. Ein Durchkommen dieser Notfallfahrzeuge könne auch nicht durch Ausweichen erreicht werden, denn auf der schmalen Straße gäbe es keine Ausweichmöglichkeiten.

Zusätzlicher (Schwer-)verkehr für Belieferung und Versorgung

Wenn einem ein Laster in den Siedlungs-Straßen rund um das Bauvorhaben entgegen fahre, müsse man umdrehen, weil man nicht vorbeikomme.

Durch den Versorgungsverkehr (z.B. Müllfahrzeuge) sei mit starkem Schwerverkehr zu rechnen, wo derzeit keine Verkehrsbewegungen stattfinden.

Durch den mangelnden Verkehrsfluss sei insbesondere auch die Zufahrt von

Kranken- und Feuerwehrfahrzeugen, auch in das Bestandsviertel, nicht mehr gewährleistet, so dass dort bei eiligen Einsätzen unverantwortliche Situationen entstehen würden.

Es wird auch dargestellt, bei der Planung seien gesicherte Rettungswege und Feuerwehrezufahrten sowie Winterdienst und Müllabfuhr nicht beachtet.

Auch Baufahrzeuge würden die Situation nochmals verschärfen.

Die Erschließung für die Feuerwehr sei nicht gesichert. Statt über die Münchberger Straße sei die Alternative über eine Parallelstraße zur BAB A 8 Autobahn ab der Fasangartenstraße zu planen.

Da die beiden schmalen Stichstraßen zu den geplanten Tiefgarageneinfahrten von der Münchberger Straße aus die einzigen Zufahrtswege für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge sowie Notarztwagen seien, würden diese im Notfall von in Panik geratenen Menschen blockiert werden.

Andere wenden ein, die Erschließung der Planung sei nicht gesichert und das geplante Wohnquartier beinhalte durch seine Insellage erhebliche Gefahren. Nach der vorliegenden Planung sei das Gebiet eingekeilt zwischen der BAB A 8, der Bahntrasse S7 und könne nach Osten gar nicht und in Richtung Norden oder Süden nur fußläufig oder mit Zweirädern angefahren oder verlassen werden. Dies sei für Einsatz- und Notfallfahrzeuge eine fatale Situation.

Auch sei die Befahrbarkeit der genannten Wohnstraßen durch dort parkende Fahrzeuge eingeschränkt, was sich besonders beim Einsatz von Rettungsfahrzeugen in prekärer Weise auswirke.

Man spreche sich für Feuerwehr- und Rettungswege aus, die nachweislich eine ungehinderte Rettung zusicherten. Insbesondere die beiden Stichstraßen seien die einzige Zuwegung.

Insbesondere seien die kleinen Straßen als Zuwegung bei Evakuierung bzw. Löscharbeiten ungeeignet bei Berücksichtigung einer zukünftig doppelt so großen Anzahl von Einwohnern in diesem Bereich.

Eine Durchfahrtsbreite von mindesten 3,50 m für Feuerwehr, Müllabfuhr und Notdienste solle zur Verfügung stehen. Außerdem sei zu beachten, dass auch bei Verkehrsbewegungen wie z.B. Heizöllieferungen, Paketzustellungen und Umzügen für Tanker bzw. Lastwagen die genannte Durchfahrtsbreite bereitstehen müsse.

Von daher wäre weder ein ungehinderter Begegnungsverkehr durch das Großverkehrsaufkommen in Bezug auf das neue Wohnquartier noch eine ungehinderte Befahrbarkeit dieser öffentlichen Verkehrsflächen durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge möglich (die lichte Breite der Zu- oder Durchfahrten müsse ge-

mäß der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr mindestens 3,00 m) betragen. Außerdem müssten die Feuerwehrezufahrten der Straßen-Bauklasse VI entsprechen, was bisher nicht der Fall sei. Daher müssten die Obernzeller Straße und die Münchberger Straße vollständig neu angelegt werden, da diese Straßen die einzigen Zuwegungen zu dem geplanten Wohnquartier wären und demzufolge als verlängerte Feuerwehrezufahrten fungieren würden.

Dies gelte auch für die neu anzulegende Verkehrsfläche auf der privaten Wegefläche auf dem Flurstück Nr. 807 (Breite 8,50 m - nach Anlegung von zwei Gehwegen).

Die Zufahrt mit Lkw's über 3,0 t solle für das Gesamtareal Balanstraße östlich und Fasangartenstraße südlich bis Kronacher Straße (nördlich) untersagt werden, lediglich Anlieferverkehr solle zugelassen werden. Dabei würde sich auch eine Einbahnstraßenregelung für die Eslarner Straße ab Obernzeller Straße nach Süden, wie auch für den südlichen Teil der Münchberger Straße nach Süden anbieten.

Schon derzeit sei kein Vorbeikommen an entgegenkommenden Lastern möglich. Man müsse wenden. Dies hätte gravierende Folgen, wenn Feuerwehr etc. durchkommen müssten.

#### **7.4.5.3 Straßenbaulast der Bestandseigentümer\_innen**

Die Straße (Münchberger Straße) sei ursprünglich von den Hauseigentümern finanziert und mache diese damit auch für den Erhalt der Straße verantwortlich. Aufgrund dieser Konstellation ergeben sich, abgesehen vom Nutzungsrecht der Stadt, nicht nur Pflichten, sondern auch Rechte der Hauseigentümer\_innen die gegebenenfalls juristisch geklärt werden müssten.

##### **- Finanzielle Belastung für den Neubau bzw. die Erneuerung von Verkehrswegen**

Für die hohen Kosten von Erneuerungsmaßnahmen und den Neubau von Verkehrswegen und des Fahrbahnuntergrundes müssten weitgehend die Eigentümer\_innen des Bestands aufkommen. Unklar sei die Kostenverteilung zwischen Bestandseigentümerschaft, Landeshauptstadt München und Investorin. Bei der Kostenübernahme solle das Verursacherprinzip gelten

Bei der Erstellung der Rad- und Gehwege sei § 2 Abs. 5 StVO einzuhalten, wonach für die Nutzung durch Kinder und deren Begleitpersonen bestimmte Standards bestünden.

##### **- Geleistete Zahlungen**

Die Käufer der Anwesen an der Münchberger Straße (zwischen Obernzeller Straße und Kronacher Straße) mussten seinerzeit den Straßengrund erwerben und 90 % der Erschließungskosten bezahlen.

Diese seien nicht zur Duldung eines erhöhten Verkehrsaufkommens durch einen unerlaubten Nichtanliegerverkehr für die Erreichbarkeit einer Tiefgaragenzufahrt verpflichtet, da eine solche in die Münchberger Straße mündende Zufahrt - die noch nicht existiere -(gemeint sei die zweite geplante Zufahrt nordöstlich der Münchberger Straße / Kronacher Straße) nicht zum Anliegerbereich der Münchberger Straße gehöre.

- **Befürchtung negativer Auswirkungen auf das Bestandsstraßennetz**  
Behinderungen oder Einschränkungen der Ein- und Ausfahrten zu den Grundstücken der Anlieger\_innen seien zu vermeiden.

Der Straßenraum sei für die Aufnahme zusätzlichen Verkehrs als reiner Durchgangsverkehr zur neuen Siedlung nicht geeignet.

Andere meinen, die Erschließung solle ausschließlich über zwei Anliegerstraßen, die Münchberger Straße und die Obernzeller Straße, erfolgen, und über eine private Wegefläche zwischen den Anwesen östlich der Münchberger Straße / Verlängerung der Obernzeller Straße. Dies sei gefährlich als auch unrealistisch.

Insbesondere der schon kritische Verkehrsfluss an der Einmündung der Obernzeller Straße in die Balanstraße würde sich durch den Verkehr während der Bautätigkeit und nach Einzug der Bewohner\_innen fortsetzen.

- **Konstruktion / zu erwartende Schäden an Bestandsstraßennetz**  
Die Bestandsstraßen (v.a. Münchberger-, Obernzeller-, Kronacher Straße), die als Erschließungsstraßen für das neue Wohnquartier dienen sollten, seien allenfalls der Bauklasse 4 zuzuordnen. Dabei seien diese mit der Vorgabe von 60 bis 300 Kfz/Tag auf viel weniger Autoverkehr ausgerichtet.

Durch den dauerhaft hohen Wohnquartierverkehr würde die vorzeitige Reparatur oder Erneuerung, bzw. die Neuanlage der Fahr-, Rad- und Gehwege erforderlich. Zum Teil fehlten auch öffentliche, standardisierte, ordnungsgemäß breite, befestigte und abgegrenzte Gehwege, die dem Bedürfnis insbesondere von Menschen mit Behinderung und älteren Menschen und Kindern entsprächen. Die finanziellen Belastungen hätten v.a. die Eigentümer\_innen der Anwesen der Obernzeller Straße und Münchberger Straße zu tragen.

**Stellungnahme** (Auswirkungen auf Bestandsstraßen in Umgebung (Ziffer 7.4)):

**Qualitäten / Charakteristiken der angrenzenden Bestandsstraßennetz**  
Die Straßen im Gebiet sind als Tempo-30-Zone (Zeichen 274.1-50 und 274.2-50 StVO) ausgewiesen, der Abschnitt der Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 und 326 StVO). Nach RAS 06, Richtlinien für Anlagen von Stadtstraße, sind die

Straßen als Wohnstraßen bzw. Wohnwege einzustufen. Die Obernzeller Straße übernimmt auch eine sammelnde Funktion.

### **Bewertung der ermittelten Mehrbelastungen**

Im Rahmen des aktuellen Verkehrsgutachtens (unter Berücksichtigung der überarbeiteten Erschließungskonzeptes) wurde ermittelt, dass die Qualitäten/Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben:

Die nach RASt 06, Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen, vorgegebenen stündlichen Belastungsgrenzen für Wohnstraßen (maximal 400 Kfz-Bewegungen /Std.) bzw. Wohnwege (max. 150 Kfz-Bewegungen/Std.) werden eingehalten.

Die zu erwartenden Mehrbelastungen auf der Obernzeller Straße lassen sich gemäß Gutachten als moderat einstufen. Die maximal stündlichen Belastungen von 75 bis 160 Kfz/h liegen deutlich unter den nach RASt 06 (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen) vorgegebenen stündlichen Belastungsgrenzen für Wohnstraßen von max. 400 Kfz-Bewegungen/Std.

Der maßgebende verkehrsberuhigte Straßenabschnitt der Münchberger Straße bleibt mit zu erwartenden 110 bis 115 Kfz-Bewegungen/Std. ebenfalls noch unter der Belastungsgrenze von 150 Kfz-Bewegungen/Std. Die maximal stündliche Frequentierung kann als noch verträglich eingestuft werden.

Die planungsrechtliche Beurteilung als WR ist nicht unmittelbar relevant für die Bewertung der Belastung.

### **Verkehrssicherheit**

#### **Zuständigkeiten / Verfahren bei Anordnungen / Anpassungen**

Dem Kreisverwaltungsreferat als zuständige Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt München obliegt es, Anordnungen im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu treffen, wenn diese zwingend notwendig sind (§ 45 Abs. 9 StVO).

Hierzu wird darauf hingewiesen, dass bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen der Entscheidungsspielraum auf behördlicher Seite begrenzt ist: Bewegungen sich verkehrsrechtliche Anordnungen nicht innerhalb des rechtlichen Rahmens, sind sie rechtswidrig und unterliegen dem Risiko gerichtlicher Aufhebungen. Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs u. a. beschränken. Allerdings modifiziert und konkretisiert § 45 Abs. 9 StVO diese Ermächtigungsgrundlage dahingehend, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Besondere örtliche Verhältnisse können, wie bereits oben ausgeführt, in der Strecken-

führung, dem Ausbauzustand der Strecke aber auch in der anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. Zur Klärung dieser Frage werden vom Kreisverwaltungsreferat immer die Erkenntnisse der Polizei herangezogen.

Im Umfeld des Planungsgebiets liegen keine Hinweise auf Unfallhäufungsstellen, unübersichtliche Situationen oder sonstige Verkehrssicherheitsdefizite vor. Sollten künftig entsprechende Erfordernisse bestehen (z.B. Anordnung eines Halteverbots), so werden diese zu gegebener Zeit durch das KVR getroffen. Dabei können sich Anwohner\_innen direkt oder über die Stadtteilgremien an die Straßenverkehrsbehörde wenden.

#### **Prüfung der Einführung einer 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Fasangartenstraße westlich der Autobahnbrücke bis zur Balanstraße**

Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sind nur auf der Grundlage von § 45 StVO in Einzelfällen bei Vorliegen besonderer Umstände zulässig. Die Voraussetzungen dafür sind in der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO katalogisiert, wie z. B. in engen, unübersichtlichen und kurvenreichen Straßen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind vor allem dann angebracht, wenn für den Kraftfahrer eine Eigenart des Straßenverlaufes nicht immer so erkennbar ist, dass er seine Geschwindigkeit von sich aus den Straßenverhältnissen anpasst.

Die aufgeführten Kriterien werden in der Fasangartenstraße zwischen der Autobahnbrücke und der Balanstraße nicht erfüllt, denn Straßenverlauf, Straßenbreite, technische Ausstattung und Profilierung lassen für den Kraftfahrer keinen Anlass für geschwindigkeitsbeschränkende Regelungen erkennen. Des Weiteren wurde geprüft, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig ist. Allerdings liegen dem Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München keine Hinweise vor, die auf Grund des Unfallgeschehens in der Balanstraße im beantragten Straßenabschnitt (Fasangartenstraße) eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen der Verkehrssicherheit erfordern würden.

#### **Prüfung von Park- und Halteverboten**

Da das Verkehrsgutachten den Nachweis erbracht hat, dass der entstehende Neuverkehr im Bestandsnetz abgewickelt werden kann, wird derzeit kein Bedarf für die Anordnung von Park- und/ oder Halteverboten gesehen.

Hinsichtlich der Darstellungen zur derzeitigen Situation kann erläutert werden, dass es in der Oberzeller Straße Usus ist, am südlichen Fahrbahnrand zu parken. An den Einmündungen und Grundstückszufahrten sind dennoch ausreichende Möglichkeiten für Begegnungsverkehr gegeben. Dadurch, dass kein durchgängiger Begegnungsverkehr möglich ist, wird automatisch das Geschwindigkeitsniveau gebremst und gegenseitige Rücksichtnahme gefordert. Entlang der Münchberger Straße sind ebenfalls ausreichende Begegnungszonen vorhanden.

### **Prüfung von Einbahnregelungen**

Da das Verkehrsgutachten den Nachweis erbracht hat, dass der entstehende Neuverkehr im Bestandsnetz abgewickelt werden kann, wird eine flächendeckende Einbahnregelung das Viertel betreffend nicht in Betracht gezogen.

### **Kosten Reparatur Bestandsstraßennetz**

Die ursächlichen Kosten für die erstmalige Erschließung des Planungsgebietes sind von den Planungsbegünstigten aufzubringen. Die Kosten für zusätzlichen Unterhalt aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen im Bereich des bereits bestehenden Verkehrsnetzes werden ausschließlich von der Landeshauptstadt getragen.

Auf Grundlage ggf. vormals im Zuge der Herstellung der Bestandsstraßen geleisteter Erschließungskosten sind weder Ansprüche noch Pflichten hinsichtlich der sich im Eigentum der Landeshauptstadt München befindenden Bestandsstraßen abzuleiten.

## **7.5 Anschluss an bestehendes Straßennetz (rechtlich)**

Keine Verlängerung der Obernzeller Straße (kleinräumig), aufgrund mangelnder (planungsrechtlicher) Voraussetzungen

Ob der hinterste östliche Teil der Fasangartenstraße (bislang private Zufahrt zur landwirtschaftlichen Fläche) aufgrund der geringen Breite Straße und Gehsteige aufnehmen könne, sei fraglich.

Es wird dargestellt, dass die Obernzeller Straße nach der Münchberger Straße überhaupt nicht mehr befahren werden könne, da dort nicht einmal Gehsteige vorhanden seien und die gesamte Straße auch zu schmal sei.

Man gebe nur zu Bedenken, dass am östlichen Ende der Obernzeller Straße derzeit nicht einmal Gehwege vorhanden seien, so dass diese Grundstückseigentümer\_innen künftig dann in Zukunft aus der Gartentüre heraus direkt auf eine stark befahrene Straße treten. Zumindest die Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs am östlichen Ende der Obernzeller Straße sowie in der Fortführung der Münchberger Straße zwischen Obernzeller Straße und Kronacher Straße wäre unumgänglich.

### **Stellungnahme:**

Wie zum Thema „Erschließung über Straßenverkehrsflächen und Dienstbarkeitsflächen“ unter Ziffer 4.9. der Begründung dargestellt, wird das Planungsgebiet über die Festsetzung von neuen Straßenverkehrsflächen als Stiche mit Wendeanlagen im Norden (in Verlängerung der Kronacher Straße) sowie mittig (in Ver-

längerung der Oberzeller Straße über die Münchberger Straße hinaus) an das bestehende Straßennetz angebunden wird. Dort erfolgt vor allem die Erschließung der überwiegend in Tiefgaragen angeordneten Stellplätze. Wie oben dargestellt ist außerdem eine Ausfahrt aus der Tiefgarage auf die Fasangartenstraße vorgesehen.

Zur Vermeidung großer Wendeflächen für große Fahrzeuge (Müllabfuhr, Paketdienste, Feuerwehr, etc.) ist darüber hinaus ein mit Dienstbarkeit gewidmeter „Bügel“ durchs Gebiet – Einfahrt von der Münchberger Straße in Verlängerung der Obernzeller Straße, Ausfahrt nördlich von Anwesen Münchberger Straße 5 vorgesehen.

Planungsrechtlich werden daher mit vorliegendem Bebauungsplan die Voraussetzungen für einen angemessenen Neubau der erforderlichen Erschließungsflächen geschaffen. Wie den hinweislichen Darstellungen des Bebauungsplanes zu entnehmen ist, ist jeweils der einseitige Ausbau eines Fußweges (bis auf eine kurze Engstelle an der Kronacher Straße) vorgesehen.

Die Zufahrt zu den Garagen, die bereits bisher über das private Grundstück in Verlängerung der Obernzeller Straße erschlossen wurden, ist damit weiterhin gewährleistet.

## 7.6 Baustellenverkehr

### - **Abwicklung Baustellenverkehr**

Durch die Baumaßnahmen hätte man mit Schwerlastverkehr, enormer Verkehrssteigerung und großem Baulärm zu rechnen. Außerdem seien die Zufahrtswege zum neuen Baugebiet nicht zureichend.

Es bestünde kein Verkehrskonzept zur Abwicklung des zu erwartenden Baustellenverkehrs.

Eine Durchfahrt der Baufahrzeuge durch die Obernzeller Straße wird, nachdem dort insbesondere im Bereich der Einmündung in die Balanstraße ohnehin eine kritische Situation bestünde, als problematisch dargestellt.

Eine Ein- und Ausfahrt der Baufahrzeuge von der Fasangartenstraße in beziehungsweise aus der Münchberger Straße scheidet insofern alternativ aus, als in diesem Bereich die Münchberger Straße den Status einer Spielstraße habe und zudem die Ausfahrt aus der Münchberger Straße unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit problematisch sei (schlechte Einsehbarkeit in die Fasangartenstraße).

Es könnten unverantwortliche Situationen entstehen, wenn in diesem Bereich eilige Krankenwagen oder Feuerwehreinsätze erforderlich wären.

### - **Schäden durch Baustellenverkehr**

Das Befahren der Bestandsstraßen mit Baufahrzeugen (40-Tonner) über mehrere



Jahre hinweg schädige diese Verkehrswege.

Aufgrabungen für Kanalisation, Fernwärme-, Gasleitungen- oder ähnlichen Leitungen für das neue Wohnquartier würden die Straßen schädigen.

Der gesamte Baustellenverkehr werde über die Oberzeller Straße abgewickelt und verunreinige die Fahrbahn, Freibereiche und Gärten der Anwohnerschaft.

Sämtliche Straßen des Bestandsviertels (Oberzeller Straße, Eslarner Straße, Münchberger Straße, Mitterteicher Straße, Kronacher Straße und Kleinfeldstraße) würden durch die Beanspruchung durch den Schwerverkehr während der drei- bis vierjährigen Bauphase beschädigt.

#### **Stellungnahme:**

Baustellenverkehr und der aus der Bautätigkeit in der Realisierungsphase entstehende Lärm sind grundsätzlich temporäre Erscheinungen des städtischen Lebens. Sie sind nicht Bestandteil der Bauleitplanung, sondern unterliegen verbindlichen Regelungen, die im Rahmen der Genehmigungsplanung zu berücksichtigen und im Bauvollzug einzuhalten sind. Der Bauablauf ist so einzurichten, dass keine vermeidbaren Belästigungen entstehen, die Sicherheit gewährleistet ist und Schäden vermieden werden. Zu gegebener Zeit sind hierzu gesonderte Konzepte zu erstellen und mit der zuständigen Fachdienststelle im Kreisverwaltungsreferat abzustimmen.

Um spätere Konflikte ausschließen zu können, erfolgte hinsichtlich der Realisierung des im vorliegenden Bebauungsplanverfahren geplanten Wohngebietes bereits im Zuge des Bebauungsplanverfahrens eine Vorinformation der zuständigen Fachstellen. Diese sehen derzeit keine Hindernisse wegen der Realisierung.

Im Vorfeld der späteren Bautätigkeit, wenn die konkreten Angaben und Anforderungen wie z.B. die Größe, Reihenfolge und Zeitdauer der einzelnen Realisierungsabschnitte und Bautätigkeiten vorliegen, ist die verkehrliche Abwicklung der Baumaßnahmen mit den zuständigen Fachstellen der Landeshauptstadt München abzustimmen.

Es besteht voraussichtlich die Notwendigkeit, dass während der Baumaßnahme eine Baustraße innerhalb des Planungsgebietes errichtet wird. Derzeit wird davon ausgegangen, dass diese vom Baugebiet direkt auf die Fasangartenstraße angeschlossen werden kann und so die benachbarten Bestandsstraßen weitestgehend unbelastet bleiben können.

Zu einem späteren Zeitpunkt ist diese Anschlussmöglichkeit im Detail zu klären, u.a. auf den Bedarf einer Lichtsignalanlage. Es kann aber schon jetzt davon ausgegangen werden, dass in dem Konzept zur Abwicklung der Baustellenverkehre auf die Leistungsfähigkeit der Straßen vor Ort, die Verkehrssicherheit und eine möglichst geringe Belastung für die bestehenden Nachbarschaften Rücksicht genommen wird.

Eventuell auftretende Schäden sind durch die Planungsbegünstigten auf Kosten der Verursacher zu beheben.

### **7.7 Fuß- und Radwege**

Das bestehende, von Radfahrer\_innen und zu Fuß gehenden Personen benützte Wegesystem solle erhalten bleiben. Genannt wird der Wirtschaftsweg, der entlang der BAB A 8 Autobahn von der Fasangartenstraße, unter der S-Bahnlinie bis zur Hochäckerstraße führt. Es bestehe ein Anschlussweg zur Kronacher Straße.

#### **Stellungnahme:**

Im Bebauungsplan wird zur Anbindung und besseren Durchlässigkeit des Gebietes durch Festsetzung eines entsprechenden Gehrechts zugunsten der Allgemeinheit weiterhin eine fußläufige Verbindung in Nord-Süd-Richtung gesichert (vgl. dazu „Dienstbarkeitsflächen“ unter Ziffer 4.10. der Begründung). Der vorgesehene Weg soll jedoch aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit nun auf der westlichen Seite des Lärmschutzwalls vorgesehen werden und ist weiterhin an die Verlängerung der Kronacher Straße angebunden.

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

#### **ÖPNV als Erschließungsalternative / Mobilitätskonzept**

Die in Frage kommenden alternativen öffentlichen Verkehrsmittel, S-Bahn und Bus, seien keine Alternative; denn bereits jetzt seien die S-Bahnen und Busse in Richtung Innenstadt überlastet.

Der Beförderungsbedarf für den MW, sowie auch für die S-Bahn würde sich voraussichtlich mehr als verdoppeln.

Bei der S3 ab Fasangarten fielen im Berufsverkehr durchschnittlich an jedem zweiten Tag die S-Bahnen des Zehn-Minuten-Taktes aus. Die verbleibenden S-Bahnen seien dann überfüllt und auch deshalb noch öfter verspätet.

Der Bus 145 (auf den insbesondere Schüler angewiesen seien) stehe dann ebenfalls im Stau. Dieser fahre heute im Berufsverkehr schon im Fünf-Minuten-Takt und sei trotzdem heute schon überlastet.

S-Bahnübergang S7 mit unnötigen zwei Minuten Schließungszeiten wegen Blockstreckeneinsparung (Kostenoptimierung) bei der S-Bahn nehme 20 % der Kapazität der Balanstraße (= Sechs Fahrten pro Stunde mit je zwei Minuten Schrankenschließung).

Der Ausbau der öffentlichen Verkehrsanbindung müsse dem Zuwachs der Anwohnerschaft entsprechen. Das öffentliche Verkehrsnetz in diesem Bereich sei nicht auf eine Mehrbelastung in diesem Umfang ausgelegt.

Ein entsprechendes Mobilitätskonzept mit Verbesserung der Nahversorgung bzw. der Verbindung von Wohnen und Arbeiten sei notwendig, um Autofahrten zum Einkaufen etc. zu vermeiden.

Es gebe in diesem Gebiet fußläufig kaum Lebensmittelgeschäfte, selbst mit dem Rad sei ein langer Weg auf teils schlechten Radfahrwegen zurückzulegen. Zur S-Bahn laufe man mindestens 15 Minuten, die Busverbindungen seien ungenügend. Die neuen Anwohner\_innen würden ihr Auto nicht nur für den Arbeitsweg benutzen; sondern alle Einkäufe, Arztbesuche, Kindergarten- und Schulfahrten etc. mit dem Auto tätigen, da die Wege zu weit sind.

Auch das Versorgungs-Center in der ehemaligen amerikanischen Siedlung unweit des S-Bahnhofes Fasangarten würde hier keine Abhilfe schaffen, da dieses nur nach einem viertelstündigen Fußmarsch von dem Neubaugebiet aus zu erreichen sein werde.

Neben einer Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (insbesondere die Ausstattung der Bushaltestellen und der S-Bahn-Station Fasangarten mit elektronischen Anzeigen zu den Wartezeiten) werde die Förderung der Elektromobilität angeregt. Dies verringere zwar nicht die Anzahl der Fahrzeuge, aber die Lärm- und Schmutzemissionen. Hier sei z. B. der Einbau entsprechender Elektroversorgung bei den Tiefgaragenstellplätzen und eigene Stromerzeugungsanlagen (Photovoltaik) zu nennen. Für diese eigneten sich die östlich der Lärmschutzbebauung befindliche Fläche oder auch die Dachflächen.

Obwohl die Buslinie 145 nur vier Haltepunkte von ihrem Beginn bis zur Oberzeller Straße anfare, sei nahezu jeder Bus in der Stoßzeit vor 8 Uhr bereits 5 Minuten verspätet. Um diesen Unsicherheitsfaktor für Schulkinder zu vermeiden, nutzen viele Eltern das Auto, was den Verkehr zusätzlich erhöhe.

Insgesamt sei allgemein ein Ausbau des ÖPNV erforderlich. Querverbindungen z. B. Richtung Perlach oder Harlaching seien nur umständlich und zeitraubend über Umstieg auf die Buslinie 139 möglich. Aufgrund des allgemein hohen Verkehrsaufkommens seien die Hochäckerstraße/Unterhachinger- und Ottobrunner Straße in den Stoßzeiten so überlastet, dass die Busse ebenso wie die Pkw's im Stau stünden und somit die Verbindungen unattraktiv würden.

Beim Ausfall einer S-Bahn-Verbindung komme es bereits zu Überlastungen. Die Zuverlässigkeit der alternativ zur Verfügung stehenden Buslinie 145 werde zu den Stoßzeiten regelmäßig durch die begrenzten Kapazitäten der Balanstraße eingeschränkt. Diese Einfallstraße sei spätestens ab der Chiemgaustraße stark überlastet. Diese Situation verschärften Pkw-Fahrer\_innen, die dem regelmäßigen Stau auf der A 995 an der Anschlussstelle Unterhaching-Nord auswichen und bereits über die Fasangartenstraße in die Balanstraße einfahren. Es wird eingewendet, dass andere Autofahrer\_innen die stadteinwärts fahren, die Ampel Fasangarten-Balanstraße umfahren, indem sie abkürzten und über die Münchberger-, Eslarner- und Oberzeller Straße zur Balanstraße fahren.

Der Anschluss des Wohngebietes an das öffentliche Verkehrsnetz sei schlecht, da die S-Bahn (Linie S 3) zu weit weg sei und sich keine U-Bahn in der Nähe befinde. Erforderlich sei eine zusätzliche S-Bahnhaltestelle der S 7 Ende der Kronacher Straße westlich der BAB A 8. Der nächste Bus, die Linie 145, fahre entlang der Balanstraße und reiche als einziges öffentliches Verkehrsmittel für ein großes Wohngebiet nicht aus.

Mindestens müsse der jetzige Takt der Buslinie 145 sowie der S-Bahn verdichtet sowie eine weitere Buslinie nach Neuperlach Zentrum eingerichtet werden.

Andere wenden ein, die Erschließung durch einen Linienbus durch die enge Münchberger Straße sei nicht wünschenswert.

**Stellungnahme (ÖPNV als Erschließungsalternative / Mobilitätskonzept):**  
Wie unter „Ausgangslage“ zum Thema „Verkehrliche Erschließung / ÖPNV“ unter Ziffer 2.2.2 der Begründung dargestellt, liegt das Planungsgebiet im 600 m-Radius des S-Bahn-Haltes Fasangartenstraße und im 400 m-Radius von Bushaltestellen und ist somit angemessen an das ÖPNV-Netz angebunden.

Unabhängig davon sind zukünftig Mobilitätskonzepte, die Fortbewegungsalternativen anbieten, im Rahmen der Umsetzung zulässig und werden grundsätzlich begrüßt; die konkrete Umsetzung ist ggf. im Rahmen der Baugenehmigung abzustimmen.

Zum Thema Nahversorgung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.4. Nahversorgung / Handel verwiesen.

## 7.9 Verkehr in der Abwägung

### - **Mangelndes Verkehrskonzept**

Die naheliegenden negativen Auswirkungen des erheblich zusätzlichen Verkehrsaufkommens - insbesondere während des Berufsverkehrs am Morgen und am Abend - auf der bereits zu diesen Zeiten überbelasteten Balanstraße wurden offensichtlich nicht hinreichend gewürdigt.

Somit sei - ohne zusätzliche eigene Erschließungsstraßen - eine Bebauung in dieser Größenordnung nicht möglich.

Parkverbote, Einbahnregelungen oder gar eine Höherstufung der Obernzeller Straße von einer reinen Anliegerstraße in eine Erschließungsstraße stellen eine nicht hinnehmbare Beeinträchtigung dar.

Insofern sei das Vorhaben mit dem Gebot einer geordneten städtebaulichen Entwicklung unvereinbar. Eine verkehrliche Lösung gehe auch aus dem Bebauungsplan nicht hervor.

Dies wird insbesondere auch deshalb kritisiert, da die neue Wohnanlage als „als

autofreie Zone angepriesen“ werde, die dortigen Bewohner\_innen im Grünen leben und die Altbewohner\_innen die Lasten zu tragen hätten.

Dieses Areal von ca. 3,8 ha sei nur über zwei Zufahrten zu den Tiefgaragen, aus der nördlichen Münchberger Straße, und aus der Münchberger Straße gegenüber der Obernzeller Straße zu erreichen und verfüge damit über keine eigene Straßenfront.

Eigene Straßenfronten für dieses große Neubaugebiet seien unbedingt erforderlich, um den Ver- und Entsorgungsverkehr zu ermöglichen.

Andere Architektenentwürfe mit weniger Wohneinheiten und auch niedriger Bebauung sahen eine Straßenführung auf dem Bebauungsareal vor. Somit könnte auch auf diesen Straßen innerhalb des Neubaugebietes geparkt werden.

Die geplante Verkehrsführung, würde ein verkehrsberuhigtes, reines Wohngebiet herabqualifizieren in eine Erschließungszone zu einem neuen, zu dicht bebauten Wohnquartier.

#### - **Sonstiges**

Wenn die Anbindung von der Siedlung durch die Obernzeller Straße und auch durch die Münchberger Straße (eine Spielstraße) gelöst werden würde, dann werde ein ununterbrochener Autoverkehr (mehr als 1500 täglich) die Ruhe stören. Diese Steigerung des Lärms und auch der Luftverschmutzung die damit verbunden ist, sei unzumutbar.

Bereits von der BAB A 8 und der viel zu nahe an die Siedlung heran gebaute Kompostieranlage gingen Immissionen aus, die die Siedlung und insbesondere die Kinder belasteten. Gemäß § 34 BauGB heißt es: „die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben“.

Man frage, wie es mit der Sorgfaltspflicht der Stadt München zu vereinbaren sei, wenn eine erst kürzlich gebaute Kindertageseinrichtung der Lärm- und Abgasbeeinträchtigung durch Durchgangsverkehr oder Stau ausgesetzt werde, der dadurch entstehe, dass die Straße an die die Kindertageseinrichtung unmittelbar angrenze.

Im Bericht werde auch ausgeführt, dass die nach RASSt 06, Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen, vorgegebenen stündlichen Belastungsgrenzen für Wohnstraßen (maximal. 400 Kfz-Bewegungen/Std.) bzw. Wohnwege (maximal. 150 Kfz-Bewegungen/Std.) deutlich unterschritten werden würden und dass der maßgebende verkehrsberuhigte Straßenabschnitt der Münchberger Straße mit zu erwartenden 75 bis 80 Kfz-Bewegungen/Std. ebenfalls noch deutlich unter der Belastungsgrenze von 150 Kfz-Bewegungen/Std. bliebe.

Hierauf komme es jedoch nicht an. Denn zum einen sage die Verkehrsstärke alleine nichts über die zu erwartenden Immissionen (Lärm, Abgase) an den Bestandsbebauungen aus und zum anderen sei die gegebene Vorbelastung zu berücksichtigen. Der Schutz vor Verkehrslärm greife nicht erst dann, wenn dieser

einen bestimmten Schallpegel überschreite, es genüge vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringe, die nicht als gegebene Vorbelastung anzusehen bzw. ortsüblich seien (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes).

**Stellungnahme:**

Wie dargestellt erfolgte - auch auf Grundlage der vorgebrachten Äußerungen - eine detaillierte Auseinandersetzung insbesondere mit den verkehrlichen Auswirkungen des Planungsvorhabens, die insbesondere dazu geführt hat, dass das Erschließungskonzept angepasst und zur Entlastung des Bestandsquartiers eine zusätzliche Ausfahrt auf die Fasangartenstraße vorgesehen wurde.

Zu den weiteren Auswirkungen des durch das Planungsvorhaben ausgelösten Verkehrs (insbesondere hinsichtlich Lärm, Lufthygiene) wird auf die folgenden Ausführungen hierzu verwiesen. Bei den entsprechenden Fachgutachten wurden die anzunehmenden verkehrlichen Auswirkungen entsprechend des Verkehrsgutachtens zugrunde gelegt.

## **8 Immissionen / Emissionen / Gutachten hierzu**

### **8.1 Allgemeines (Lärm- und Luftschadstoffe)**

Westlich der BAB A 8 hindere auf einer über die Fasangartenstraße erschlossene Fläche eine neu errichtete Kompostieranlage in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung durch störende Emissionen eine Weiterentwicklung von Wohnen, Arbeiten und Nahversorgung.

Gefordert wird ein Lärmvermeidungskonzept, welches die Lärmsituation im gesamten Viertel aufzeige.

Die derzeitigen Immissionswerte würden um ein Vielfaches erhöht und die gesetzlich definierten Grenzwerte deutlich überschritten werden.

Gegenstand der Abwägung sei, dass die Bauflächen einander so zugeordnet werden, dass "schädliche Umwelteinwirkungen auf... ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete ... so weit wie möglich vermieden werden" (§ 50 Satz 1 BImSchG). Das immissionsschutzrechtliche Trennungsgebot gelte auch im Verhältnis von Wohngebieten zu landwirtschaftlichen Nutzflächen; hier dürfe eine Gemeinde nicht "ohne zwingenden Grund selbst die Voraussetzungen für die Berücksichtigung von Vorbelastungen dadurch schaffen, dass sie in einen durch ein erhöhtes Immissionspotential gekennzeichneten Bereich ein störepfindliches Wohngebiet hineinplant und dadurch aus einem Wohngebiet in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht ein Dorf- oder Mischgebiet macht"

**Stellungnahme:**

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Planungsvorhabens wird insbesondere auch auf die Ausführungen im „Umweltbericht“ unter Ziffer 7. der Begründung verwiesen.

Wie dort dargestellt, wurde der Untersuchungsrahmen und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung und hierfür erforderlichen Gutachten zunächst in einem Scoping-Termin am 17.07.2017 und mit den zuständigen Fachstellen ermittelt.

Darüber hinaus erfolgte im Rahmen der Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB diesbezüglich – auch auf Grundlage der inzwischen vorgebrachten Äußerungen – nochmals eine Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen.

Es wird auf die nun vorliegenden Gutachten, aufgeführt als „Liste der vorliegenden Gutachten ...“ unter Ziffer 7.8. der Begründung, und darüber hinaus themenbezogen auf die folgenden Erläuterungen verwiesen.

**8.2 Lärm****8.2.1 Verkehrsgeräusche**

Trotz Schallschutzmaßnahmen dürften an der geplanten Schallschutzbebauung Lärmpegel herrschen, die in Reinen und allgemeinen Wohngebieten nicht mehr zulässig seien.

Auch könne man den Gutachten keine Angaben zu den zu erwartenden Lärmbelastungen am Grundstück Münchberger Straße 5a entnehmen. Das Verkehrsgutachten sei nicht detailliert genug auf die einzelnen Straßen(abschnitte) hin erstellt. Insbesondere der zu erwartende Lärmpegel tagsüber bzw. nachts in Gesamtzahlen, sowie die Steigerung relativ zu der momentan bestehenden Situation sei nicht in den Gutachten erkennbar. Der derzeitige Verkehr verteile sich anders im Bestandsgebiet als der künftige Verkehr des Neubaugebiets, weshalb zur Beurteilung der Lärmbelastung eine Aufschlüsselung nach Straßenabschnitt bzw. betroffenem Grundstück unerlässlich sei.

Nach § 3 der 16. BImSchV müsse ein Gutachten Aussagen zu den einzelnen Straßen enthalten, die von dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen betroffen wären, also insbesondere zur Münchberger Straße und zur Obernzeller Straße. Außerdem seien die geplanten zusätzlichen Verkehrsflächen miteinzubeziehen und hinsichtlich Immissionsrelevanz für die Bestandsbebauung zu beurteilen. Die Berechnung des Beurteilungspegels müsse dabei getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag und Nacht erfolgen, sowie unter Darstellung von auf- und abschwellenden Geräuschen mit Hilfe des Mittelungspegels Lm. Auch Pegelspitzen seien relevant, ebenso wie z.B. Verkehrsmenge, Lkw-Anteil, Motorräder, zulässige Höchstgeschwindigkeit der Straße, Art der Straßenoberfläche, Abstand und

Dämpfung durch Luft und Boden, mögliche Reflexionen etc..  
Gleichmäßiger Lärm werde als weniger störend empfunden als sprunghaft ansteigender Lärm, wie dieser an Kreuzungen entstehe.

Wenn die private Wegefläche zwischen den Anwesen Münchberger Straße 9a und 11 zu einer Erschließungsstraße umgewandelt würde, entstünde eine Kreuzung (Münchberger Straße / Obernzeller Straße), wo es zu relevanten Lärmpegelanstiegen durch Bremsen und Anfahren kommen würde. Betroffen hiervon wären insbesondere die Bewohner\_innen der Anwesen Obernzeller Straße 14 und Münchberger Straße 9a, 11 und 12a sowie ggf. die Nachbaranwesen - je nach Verkehrsanfall.

Weiter seien bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h bei Pkw und 70 km/h bei Lkw die Antriebsgeräusche die dominierenden Geräuschquellen. Bei höheren Geschwindigkeiten überwiege das mit der Fahrgeschwindigkeit kontinuierlich wachsende Rollgeräusch.

Eine Verzehnfachung der Kraftfahrzeuge, erhöhe den Schallpegel um 10 dB auf insgesamt 80 dB. Ein Anstieg um 10 dB würde als Verdoppelung der subjektiven Lautstärke empfunden.

Auf der Münchberger Straße zwischen Obernzeller Straße und Tiefgarageneinfahrt solle der Verkehr verelfacht werden. Zwischen den Anwesen Münchberger Straße 9a und 11 fahre derzeit kein einziges Auto, künftig sollen über diese Fläche jedoch 600 Kfz-Fahrten/Tag erfolgen. Solche Verkehrsstärkenzunahmen mit den damit verbundenen Immissionszusatzbelastungen seien nicht hinnehmbar.

Zusätzlich steige die subjektiv empfundene Lästigkeit eines Geräusches mit zunehmendem Anteil hoher Frequenzen an. Nicht nur höhere Geschwindigkeiten führten zu mehr Lärm, sondern auch geringere. Unabhängig davon mache ein Kraftfahrzeug bei verschiedenen Aktivitäten unterschiedlichen Lärm. Hinzu kämen Impulsgeräusche (Hupen, Reifenquietschen, Zuschlagen von Fahrzeugtüren, der Sound aus der Stereoanlage im Auto).

Für sogenannten Impusllärm reiche der Mittelungspegel als Maß für die Gefährlichkeit des Lärms nicht aus. Das Ohr stelle sich auf kontinuierlichen Lärm durch eine sogenannte Impedanzerhöhung ein, kurz aufeinander folgende Lärmimpulse träfen das Ohr jedoch jeweils unvorbereitet. Solche gesundheitsschädigenden Lärmbelästigungen seien gesondert zu beurteilen.

In dieser Projektnotiz sei keine Lärmvorbelastung der Bestandsbebauungen - vor allem in der Kronacher Straße durch die S-Bahnlinie S7 mit Bahnverkehrsgeräuschen, Feinstaub, Erschütterungen und Elektromog sowie auch der BAB A 8 - angegeben.

Es werde behauptet, dass Pegelerhöhungen infolge des Mehrverkehrs auf den angrenzenden Straßen des Planungsgebietes durch die Abschirmung der



Autobahn und Bahnstrecke kompensiert werden würden. Dies sei nicht der Fall, denn ein Rauschen einer Autobahn mit einem gleichmäßigen Pegel sei nicht mit einem Stadtverkehr mit auf- und abschwellenden Geräuschen vergleichbar. Dies treffe auch für den Lärm der BAB A 8 zu, da er einen gleichmäßigen Grundpegel habe und keine einzelnen Lärmspitzen. Gleichmäßige Geräusche blende das Gehirn aus, sofern keine gesundheitsgefährdenden Pegel erreicht würden, so wie dies an den Anwesen der Münchberger Straße der Fall sei. Außerdem läge der Mittelungspegel bezogen auf eine Stunde, gemessen in 25 m Entfernung bei einer Autobahn (1600 Pkw, 400 Lkw) bei ca. 75 dB(A). Dabei nehme der Schalldruckpegel um 6 dB(A) pro Abstandsverdopplung ab, also auf den Wert des halben Schalldrucks.

Von daher sei nicht nachvollziehbar, wie die „Möhler+Partner Ingenieure AG“ zu der Annahme kämen, dass ebenerdig an den Bestandsbebauungen (Abstand ca. 150 m zur BAB A 8) Mittelungspegel wie an den östlichen Flächen des Bebauungsgebietes vorliegen würden. Tatsächlich lägen die Immissionsgrenzwerte - trotz BAB A 8 - an den Bestandsbebauungen (ebenerdig) in der Regel innerhalb der Grenzwerte, die für reine Wohngebiete gelten. Es habe den Anschein, dass eine höhere Lärmbelastung durch die BAB A 8 an den Bestandsbebauungen glaubhaft gemacht werden solle, als tatsächlich vorhanden sei.

Zudem sei das Rauschen der BAB A 8 lediglich bei Ostwind stärker wahrnehmbar, weshalb auch aus diesem Grund keine wesentliche Beeinträchtigung der Bewohner\_innen der Bestandsbebauungen durch die BAB A 8 vorliege. Betroffen von der BAB A 8 seien ohnehin allenfalls die Anwohner\_innen der Münchberger Straße und zum Teil die der südlichen Eslarner Straße. Von daher sei es abwegig zu behaupten, das ganze Bestandsquartier würde von Lärmschutzmaßnahmen profitieren. Nicht einmal die Bewohner\_innen der Anwesen der südlichen Eslarner Straße hätten von den Abschirmmaßnahmen einen Vorteil, weil sie südlich von diesen liegen würden, weshalb der süd- bzw. südöstliche Schalleinfall ohnehin nicht kompensiert werden könne.

Von einer Verbesserung der Lärmsituation durch die Schallschutzmaßnahmen für die Bestandsbebauungen könne man nicht ausgehen.

Tatsächlich werde die Lärmbelastung an den Bestandsbebauungen durch den Wohnquartiersverkehr und den Anlagenlärm zunehmen. Hinzu komme, dass selbst durch die Schallschutzmaßnahmen die Lärmbelastung mit zunehmender Höhe der Abschirmmaßnahmen an den Bestandsbebauungen steigen würde. Vermutlich hätten die Abschirmmaßnahmen zur Folge, dass Schallreflexionen zu den Bestandsbebauungen gelangen würden. Die geplanten Punkthäuser könnten diesen Effekt zusätzlich verstärken. Der Schall könnte zwischen den Schallschutzbebauungen, den Punkthäusern und den Bestandsbebauungen hin und her reflektiert werden.

Weiter falle auf, dass ein südlicher Schallschutz eingezeichnet sei. Ein solcher erscheine in den bisherigen Planungsunterlagen jedoch noch nicht. Der süd- bzw. südöstliche Schalleinfall sei jedoch relevant. Es sei daher davon auszugehen, dass zusätzlich zu den Schallschutzbebauungen noch Schallschutzwände oder -walle errichtet werden würden, insbesondere auch im Süden des Planungsgebietes zwischen der Kindertageseinrichtung und den Anwesen Münch-

berger Straße 29 und 31, deren Bewohner\_innen dann zum Teil keine Aussicht mehr hätten.

Die Bewohner\_innen der Münchberger Straße 1 bis 17 und die der Kronacher Straße 30 und 32 hätten keine Aussicht mehr bzw. nur noch eine Sicht auf die Anlage.

Die Einmauerung würde durch den eingeschränkten Luftaustausch eine Schadstoffanreicherung im Hof begünstigen. Außerdem würden die Abschirmmaßnahmen zur Minderung des Lichteinfalls und zu Verschattungen führen, auch an den Bestandsbebauungen.

Während der Bauzeit sei die Lärmbelastung extrem hoch.

Obwohl in der „Projektnotiz“ von Möhler + Partner zu Verkehrsgeräuschen vom 13.11.2015 vorhergesagt werde, dass relevante Beeinträchtigungen für die Nachbarschaft zu erwarten seien, seien keine Gutachten, z.B. nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) mit Aussagen zu Immissionsgrenzwerten nach § 2 Abs. 1 Satz 2 BImSchV und zu Geräuschen, d.h. Umgebungslärm nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die der Neubau der Wohnanlage mit sich bringen würde, erstellt worden.

Das Gutachten Lärm Bericht mopa komme zu dem Ergebnis, dass aufwendige 10 bis 12 m hohe Abschirmungen entlang der Bahnstrecke und BAB A 8 sowie komplexe Maßnahmen zur Schalldämmung an den Gebäuden unerlässlich seien, um die Lärmbelastung zu begrenzen.

#### **8.2.1.1 Emissionen der Autobahn**

Teile der geplanten Bebauung sollten als Lärmschutz zur BAB A 8 fungieren. Dieser Lärmschutz höre auf Höhe der Münchberger Straße 29 auf, wodurch der Autobahnlärm noch in Richtung Anwesen Münchberger Straße 29 kanalisiert und damit verstärkt werde.

Man befürchte, dass eine Schallschutzwand zwar die Neubebauung schütze, aber dass der Schall am Rand der Lärmschutzmaßnahme an der Fasangartenstraße verstärkt in das Bestandsgebiet fließe.

Durch die Schallschutzbebauung an der Westseite der BAB A 8 werde der Schall der Autobahn reflektiert und steigere sich zu einem unerträglichen Lärmpegel. An der Schallschutzbebauung herrschten dann Lärmpegel vor, die in Wohngebieten nicht mehr zulässig seien.

#### **8.2.1.2 Errichtung einer Schallschutzmauer an der BAB A 8**

Eine Schallschutzmauer an der BAB A 8 mit Grünbepflanzung (Urban greening) wäre effektiver und würde kleinere Häuser auf der Rückseite besser schützen als das Errichten einer Bebauung direkt an der BAB A 8, die dem Autobahnlärm ausgesetzt wäre.

#### **8.2.1.3 Gestaltung Schallschutzanlage an der BAB A 8**

Die Nutzung der Grün- und Spielflächen entlang der BAB A 8 werde abgelehnt,

da man hier den Emissionen der BAB A 8 ungeschützt ausgesetzt sei. Es solle eine frei stehende Lärmschutzwand oder ein hoher begrünter Schutzwall direkt an der BAB A 8 bis zur Brücke an der Fasangartenstraße zum Schutz der gesamten Bewohnerschaft errichtet werden. Dabei wäre der Wirkungsgrad aufgrund des Lärmabstrahlwinkels sehr effektiv.

Als Schallschutz solle man entlang der BAB A 8 einen Wall aufschütten oder eine Stahlkonstruktion mit Glas wie am Frankfurter Ring errichten. Dieser Wall könne, wie das Beispiel auf dem Infineon-Gelände, neben dem Lärmschutz auch als Grünanlage dienen und mit feinstaub- und schadstofftilgenden Pflanzen die Luftqualität verbessern.

Aufgrund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens werde man eine Schallschutzmauer stetig erhöhen müssen.

#### **8.2.1.4 Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB A 8**

Zur Reduzierung der Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen solle man auf der BAB A 8 eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h anordnen. Flüsterasphalt würde die Situation verbessern.

#### **8.2.1.5 Emissionen der S-Bahn-Linie**

Bereits durch die S-Bahn-Linie direkt nebenan bestehe eine spürbare Lärmbelastung, sodass zusätzliche Immissionen nicht mehr hingenommen werden könnten.

#### **Stellungnahme:**

##### **Verkehrsgeräusche**

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die dargestellten Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung noch auf das frühere Erschließungskonzept - ohne nun vorgesehene Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße – beziehen. Dies ist auch hinsichtlich der vorgebrachten Äußerungen zum hierdurch verursachten Verkehrslärm zu berücksichtigen.

Auf Grundlage des nun vorgesehenen Erschließungskonzeptes mit Anbindung an die Fasangartenstraße wurde nun das Verkehrsgutachten und hierauf aufbauend auch das Lärmgutachten aktualisiert (vgl. Thema „Verkehrsgeräusche“ unter Ziffer 4.11.2. der Begründung).

Hinsichtlich der gewünschten Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB A 8 wird – wie in der Begründung dargestellt – darauf verwiesen, dass diese im Moment vorliegt. Gemäß den Angaben der Autobahndirektion Südbayern ist in dem Bereich der BAB A 8 bereits eine lärmmindernde dünne Asphaltdeckschicht (DSH-V Belag) verbaut. Diese kann jedoch aus schallschutzfachlicher Sicht nicht berücksichtigt werden, da die Langzeitwirkung dieses Asphalttyps noch nicht abschlie-

ßend belegt ist. Für Geschwindigkeitsreduzierungen auf Straßen ist der entsprechende Straßenbaulastträger zuständig. Als Beurteilungsgrundlage, ob Geschwindigkeitsreduzierungen heranzuziehen sind, dienen die Lärmschutz-Richtlinien-StV und die StVO.

Auf Grundlage des Lärmgutachtens werden die erforderlichen Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanes getroffen, um trotz der hohen Lärmbelastungen durch BAB A 8 im Osten und Bahntrasse im Norden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Planungsgebiet zu gewährleisten. Der Schutz im Planungsgebiet vorgesehenen Nutzungen erfolgt dabei über ein Zusammenspiel von aktiven (Lärmschutzwall, geschlossene Riegelbebauung mit Lärmschutzwänden) und passiven Schallschutzmaßnahmen (vorrangig an der Riegelbebauung). Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Riegelbebauung können aufgrund der günstigen Ost-West-Orientierung vorrangig durch Anpassung der Grundrisse mit Orientierung der schutzbedürftigen Räume nach Westen gewährleistet werden.

Für einen effektiven Schutz der Planungsbebauung allein durch aktive Schallschutzmaßnahmen müssten unverhältnismäßig hohe Lärmschutzwände entlang der Autobahn und der Bahntrasse errichtet werden. Ein Abrücken von der BAB A 8 ist aus schallschutzfachlicher Sicht ebenfalls nicht sinnvoll. Die Errichtung einer Lärmschutzbebauung ist demnach ein geeignetes Mittel einen ausreichenden Schallschutz für die Planungsbebauung herzustellen.

Entlang der Autobahn ist eine Kombination aus Lärmschutzwand und -wall vorgesehen, die die Freiflächen zwischen der Lärmschutzanlage und der Riegelbebauung schützt. Es ist vorgesehen, die Kombination folgendermaßen einzugrünen: Zur Seite der Wohngebiete hin wird der Lärmschutzwand mit Wiesen und Bäumen begrünt. Zur Autobahnseite hin, wird die Lärmschutzwand als Gabionenwand (mit Steinen gefüllte Drahtgitterkisten) versehen. Hier wird keine Bepflanzung vorgesehen. Durch die Befüllung mit Steinen und damit entstehenden Lücken zwischen den Steinen bieten sich im geringen Umfang Versteckmöglichkeiten und Lebensräume für z. B. Insekten. Die Gabionenwand wird sich mit der Zeit durch Laubfall etc. von selber eingrünen.

Der Lärmschutz wird durch die Gabionenwand erbracht, die Wall-Begrünung wird zusätzlich als eine optische Milderung der Lärm-Beeinträchtigungen durch die BAB A 8 dienen.

Die Freifläche westlich der Lärmschutzanlage entlang der BAB A 8 soll hauptsächlich als Durchwegungsraum zum Spazierengehen und Herumstreifen genutzt werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der schallabschirmenden Wirkung der geplanten Bebauung zur BAB A 8 und zur Bahntrasse grundsätzlich niedrigere Verkehrslärmpegel in der Nachbarschaft zu erwarten sind.

Die Auswirkungen des Planungsvorhabens auf die Nachbarschaft wurden ebenfalls in der schalltechnischen Untersuchung geprüft und beurteilt. Dabei wurde

eine Gesamtlärbetrachtung durchgeführt. Relevante Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft sind demnach nach den Maßgaben der 16. BImSchV nicht zu erwarten.

### **8.2.2 Anlagengeräusche der Kompostieranlage**

Es sei noch anzumerken, dass die Annahme unzutreffend sei, dass angeblich keine Anlagengeräusche von Seiten der Kompostieranlage auf das Planungsgebiet einwirken würden. Die in diesem Zusammenhang zitierte „Schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung“ der Müller-BBM befasse sich nicht mit unzulässigen Impulsgeräuschen und tonhaltigen Geräuschen, die jedoch tatsächlich von der Kompostieranlage ausgingen. Solche gesundheitsgefährdenden Geräusche seien selbst an dem Anwesen in ca. 160 m Abstand immer wieder wahrnehmbar.

#### **Stellungnahme:**

##### **Anlagengeräusche**

Wie in der Begründung zum Thema „Anlagengeräusche“ unter Ziffer 4.11.3. der Begründung ausgeführt, wurden im Lärmgutachten sowohl Lärmquellen im Bereich Anlagenlärm in der Umgebung (u.a. Kompostieranlage) sowie innerhalb des Planungsgebietes betrachtet. Entsprechende Festsetzungen zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurden getroffen.

Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass durch den von der Kompostieranlage ausgehenden Anlagenlärm nur minimale Überschreitungen der relevanten Normen (TA Lärm) verursacht werden, auf die durch Ausschluss von Immissionsorten ausschließlich an der Stirnseite eines Gebäude reagiert werden kann um auch dort gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

### **8.2.3 Geräusche von Kindertageseinrichtungen**

Dieses Vorhaben (gemeint ist die geplante Kindertageseinrichtung im Nordwesten des Planungsgebietes) würde eine erhebliche Belästigung der Anwohnerschaft der Münchberger Straße (zwischen Obernzeller Straße und Kronacher Straße) und insbesondere für die Bewohnerschaft des Anwesens Münchberger Straße 5 darstellen.

Diese sei planerisch nicht erforderlich. Ohne das Ziel der Bedarfsdeckung werde hier eine Lärmquelle entstehen.

Auf der Münchberger Straße zwischen Obernzeller Straße und Kronacher Straße gebe es derzeit ca. 50 Kfz-Fahrten/Tag. Der Zu- und Abfahrtsverkehr für die Kindertageseinrichtung bringe ca. 160 Kfz-Fahrten/Tag zusätzlich und belaste die Anwohnerschaft durch Lärm und Abgase.

Der durch die geplante Kindertageseinrichtung verursachte Zu- und Abfahrtsver-

kehr und die hierdurch bedingten Immissionen (gemeint sind hier wohl die verursachten Emissionen) seien unzumutbar, zumal in der Münchberger Straße bereits wegen der bestehenden Kindertageseinrichtung ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen sei.

Des Weiteren sei ein Stau vor der Kindertageseinrichtung und damit entsprechende Luftbelastung vorprogrammiert.

Das Vorhaben grenze direkt an das Anwesen Münchberger Straße 5 an, ohne dass Vorkehrungen zur Lärminderung vorhanden seien. Es werde kein Abstand zu dem Anwesen Münchberger Straße 5 eingehalten.

Die Kinder würden im Außenbereich auf einem schmalen Streifen entlang des Maschendrahtzaunes auf der gesamten Grundstückslänge des Anwesens Münchberger Straße 5 spielen.

Die Kindertageseinrichtung solle im neuen Wohnquartier bzw. sozialverträglicher integriert werden.

### **Stellungnahme:**

#### **Geräusche von Kindertageseinrichtungen**

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die dargestellten Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung noch auf den vormals an der Münchberger Straße vorgeschlagenen Standort einer Kindertageseinrichtung beziehen; diese wurde wie dargestellt zwischenzeitlich weiter nach Osten ins Planungsgebiet verlegt. Unabhängig davon ist der durch die Kindertageseinrichtung ausgelöste Verkehr bei den Verkehrs- und Lärmgutachten berücksichtigt.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass der Kinderlärm, der von der Kita ausgeht, grundsätzlich keine erhöhten Anforderungen an den Lärmschutz auslöst. Gemäß § 22 Abs. 1a des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind „Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätzen und ähnlichen Einrichtungen wie beispielsweise Ballspielplätzen durch Kinder hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen. Bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen dürfen Immissionsgrenzen und -richtwerte nicht herangezogen werden.“

Der Freistaat Bayern hat mit Inkrafttreten zum 01.08.2011 das Gesetz über die Anforderungen an den Lärmschutz bei Kinder- und Jugendeinrichtungen (KJG) beschlossen. Gemäß Art. 2 des Gesetzes sind „die natürlichen Lebensäußerungen von Kindern, die Ausdruck natürlichen Spielens oder anderer kindlicher Verhaltensweisen sind“, sind als sozialadäquat hinzunehmen.

Kinderlärm wird als sozialadäquat angesehen und ist folglich hinzunehmen. Somit sind – wie in der Begründung ausgeführt – Geräusche von Kindertageseinrichtungen aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen nicht zu beurteilen, durch

die ohnehin zwischenzeitlich vorgenommene Verlagerung der Kindertageseinrichtung nach Osten ist aber ein ausreichend großer Abstand insbesondere zur bestehenden Nachbarschaft gewährleistet.

### 8.3 Luft / Lufthygiene

#### - **Kompostieranlage allgemein**

Gemäß Nummer 5.4.8.S der „Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft“ solle bei Anlagen zur Erzeugung von Kompost aus organischen Abfällen mit einer Durchsatzleistung von 3000 mg je Jahr oder mehr bei der Errichtung ein Mindestabstand bei geschlossenen Anlagen (Bunker, Haupt- und Nachrotte) von 300 m, bei offenen Anlagen (Mietenkompostierung) von 500 m zur nächsten vorhandenen oder in einem Bebauungsplan festgesetzten Wohnbebauung nicht unterschritten werden, um die Nachbarschaft ausreichend vor schädlichen Umwelteinwirkungen, sonstigen Gefahren, erheblichen Nachteilen oder Belästigungen zu schützen.

Es sei also nicht zulässig, den Mindestabstand von 300 m einer Kompostieranlage zu der nächsten Wohnbebauung zu unterschreiten. Die bestehende offene Kompostieranlage, die eine Durchsatzleistung von mehr als 10.000 t/a habe, würde sich hingegen nur ca. 70 m - anstelle von mindestens 500 m - vom geplanten Wohnquartier entfernt befinden.

Die offene Kompostieranlage an der Fasangartenstraße entlang der BAB A 8 sei u.U. entgegen der geltenden Verordnung (Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zu nah am Wohnviertel (180 m statt 500 m Abstand) gebaut worden. Es werde nach vorliegendem Kenntnisstand bereits auf Antrag einiger Anwohner\_innen in einem laufenden Verfahren geklärt, inwieweit beim Betrieb der Kompostierungs- / Vergärungsanlage Gerüche, andere Emissionen wie Lärm, Staub und Keime entstünden, aufgrund dessen das Viertel belastet werde. Selbst wenn diese Klage aufgrund des Abstands (180 m) zum bestehenden Wohnviertel abgewiesen werde, so sollte doch ein neues Verfahren durchaus Chancen haben, dass aufgrund der Nähe der geplanten Bebauung entlang der BAB A 8 zur Kompostieranlage gar nicht erst oder nur mit Einschränkung gebaut werden dürfe.

Auch wenn Bayern keinen „Abstandserlass“ (Abstandserlass - Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände - Nordrhein-Westfalen) anerkenne, könnten die genannten Abstände als "Erfahrungswerte" verwendet werden. Die Abstandsliste gebe für eine Anlage zur Kompostierung mit einer Durchsatzleistung von 0,75 Tonnen bis weniger als 10 t/h (Kompostierungsanlagen) eine Abstandsklasse V vor, d.h. ein Mindestabstand von 300 m vom nächsten Wohngebiet. Bei Anlagen zur Kompostierung mit einer Durchsatzleistung von mehr als 10 Tonnen je Stunde (Kompostwerke), wäre sogar eine Abstandsklasse IV, d.h. Abstand 500 m zu gewährleisten.

#### - **Kompostieranlage / Anmerkungen zu einzelnen gutachterlichen**

### **Einschätzungen**

(die zum Zeitpunkt der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB bereits vorlagen)

Zur Lärm- und Geruchsbelastung durch die Kompostieranlage werde aus dem geruchstechnischen Gutachten (Bericht-Nr.: 740-4879) zitiert, wonach die Geruchsimmissionswerte nach der GIRL (Geruchsimmissions-Richtlinie) im nord-östlichen Teil überschritten seien.

Laut Projektnotiz vom 12.07.2016 (Projekt-Nr.: 740-4879), Möhler und Partner Ingenieure AG, habe eine Auswertung der Emissionen durch die Kompostieranlage in Bezug auf die Belastung durch Schimmelpilze, Keime, etc. ergeben, dass insbesondere die Schimmelpilz-Belastung den Orientierungswert von 150 KBE/m<sup>3</sup> deutlich überschreite.

Als Folge sei für die geplanten Bauten ein Schutzwall von ca. 12 bis 14 m nötig, um die Lärm- und Geruchsbelästigungen auf ein nicht gesundheitsschädigendes Maß herabzusetzen.

Die Projektnotiz befasse sich nur mit Bioaerosolen, nicht hingegen mit weiteren Emissionen der Kompostieranlage, wie Gesamtstaub, Feinstaubanteile, Endotoxine, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Schwermetalle etc..

Die Projektnotiz lasse bereits aus diesem Grund keine Aussage über die Zulässigkeit des Planungsvorhabens zu, Wohnbebauungen im Abstand von nur 70 m zu der bestehenden östlich der BAB A 8 befindlichen offenen Kompostieranlage zu errichten.

Im Übrigen basiere die Projektnotiz auf unkorrekten Annahmen und methodischen Unzulänglichkeiten, ebenso der Abschlussbericht vom 23.05.2016 vom Labor Dr. Rabe wie nachfolgend ausgeführt:

Die Messungen seien nicht auf dem Planungsgebiet durchgeführt worden, sondern lediglich östlich der BAB A 8 und dies außerhalb der Kompostieranlage, obwohl die Untersuchung entsprechend deren Zweckbestimmung nur für die Beurteilung des Baugebietes „Münchberger Straße“ durchgeführt wurde.

Messungen auf den Bebauungsflächen westlich der BAB A 8 wären nicht möglich gewesen, weil „der Zugang sehr erschwert“ gewesen sei. Tatsächlich seien die Bebauungsflächen frei zugänglich gewesen.

Bereits eine solche Aussage lasse an der Objektivität der Gutachten zweifeln, jedoch auch aus weiteren Gründen:

So seien lediglich an wenigen Messtagen Messungen durchgeführt worden, wobei lediglich ein Mietenumsetzer und Schredder gleichzeitig im Einsatz gewesen seien.

Die erste Messung sei an einer Messstelle, die ca. 200 m südlich vom Zentrum des Kompostwerkes positioniert gewesen sei, erfolgt. Mangels Nordwind und wegen der Entfernung von den Emissionsquellen seien keine relevanten Emissionen ermittelt worden.

Die zweite Messung sei an einer Messstelle, die ca. 400 m nordöstlich der Anlage aufgebaut gewesen sei, erfolgt. Wegen des Ostwindes an diesem Tag hätten keine relevante Emissionen die Messstelle erreicht.



Es sei nicht an Tagen mit verschiedener Windrichtung gemessen worden. Sehr häufig ziehe die Luft über freie Flächen Richtung Stadt - hier also von Südosten nach Nordwesten. Im Herbst gebe es besonders oft Luftströmungen von Osten nach Westen. Das sei im Gutachten nicht berücksichtigt. Die Ostwinde würden aber eine erhebliche Geruchsbelästigung und Schadstoffverfrachtung bedingen.

Die Quellen von Emissionen lägen im Gutachten alle auf der östlichen Seite des Areals, westlich davon seien Fertigungskompost, Sand und Feststoffe gelagert. Der Augenschein zeige, dass dies falsch sei: Auch im westlichen Teil seien Kompostmieten angelegt, würden Haufen aufgetürmt und umgeschichtet. Aber westlicher liegende Emissionsquellen im Gutachten würden fehlen.

Im Abschlussbericht vom 23.05.2016, Labor Dr. Rabe, wurde ein Bild eingefügt. Darauf sei eine Emissionsmessung am südlichen Hallentor abgebildet. Abgebildet seien aber lediglich geringe Mengen an produziertem Häckselgut, was dafür spreche, dass der Häcksler nicht im Vollbetrieb war.

Im Bericht des Labors Dr. Rabe werde suggeriert, dass auch die Emissionen beim Sieben des Fertigungskompostes gemessen werden, obwohl laut Beschreibung gar keine Trommelsiebmaschine auf der Anlage gewesen sei.

Es sei neben Messungen auf der Anlage selbst nur ein Messpunkt im Süden und einer im Norden der Anlage gewählt. Ein Messpunkt westlich der Anlage fehle gänzlich, was die Aussagekraft der Messungen stark reduziere.

Basis des Rechnungsmodells sei ein 18 Jahre altes Windgutachten von Taufkirchen. Die Übertragbarkeit sei zweifelhaft, nicht nur weil dieses vor 18 Jahren die heutigen Auswirkungen des Klimawandels noch nicht vorwegnehmen konnte.

Die „Möhler+Partner Ingenieure AG“ könne nicht abschließend klären bzw. während den Messungen ermitteln, inwiefern die in den Nebenbestimmungen zur Luftreinhaltung formulierten Auflagen der BImSchG - Genehmigung umgesetzt bzw. eingehalten worden seien.

Tatsächlich seien seit der Inbetriebnahme der Kompostieranlage im August 2014 laufend Verstöße gegen die Auflagen des Genehmigungsbescheides vom 21.10.2013 von der Betreiberin bzw. vom Baureferat - Gartenbau der Stadt München begangen worden.

Der anwaltliche Vertreter habe sich diesbezüglich bereits an die Regierung von Oberbayern gewandt, eine weitere Klage sei in Vorbereitung.

Die „Möhler+Partner Ingenieure AG“ befasse sich lediglich mit den Emissionen, die während emissionsrelevanter Tätigkeiten - wie Umsetzten, Häckseln, Sieben - auftreten.

Weitere Emissionen seien nicht erfasst, wie z.B. Emissionen durch Abwehungen, Umschlagvorgänge, schadstoffhaltige Dampfwolken, Verwendung von Abwasser aus dem Speicherbecken der Anlage als Brauchwasser etc..

In das Speicherbecken seien von nahezu der gesamten Anlagefläche flüssige Emissionen über ein entsprechendes Gefälle dem Sickerwasserspeicherbecken

zugeleitet worden. Die flüssigen Emissionen seien durch das gemeinsame Ableitungs- und Erfassungssystem nicht voneinander abzugrenzen. Abwässer aus den Abfällen, die vor der Kompostierung nicht aussortiert würden, weshalb selbst die Sickerwässer, die aus den Mieten und den Häckselgutbergen stammten, schwer mit Schadstoffen und Schwermetallen belastet seien; Hydraulikflüssigkeiten bzw. wassergefährdende Stoffe, die für Instandsetzungen von Fahrzeugen auf der Anlage eingesetzt worden seien; Tiere, die über drei Öffnungen, die nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung nachträglich eingebaut worden seien, in das Becken gelangen könnten.

Außerdem sei die starke Keimbelastung derartiger Abwässer zu erwähnen, die insbesondere durch Keimvermehrung im stehenden Wasser entstehe.

Anzumerken sei in diesem Zusammenhang, dass das zu kompostierende Ausgangsmaterial Friedhofsabfälle seien, die mit Fremd- und Ballaststoffen verunreinigt seien. Sie könnten auch Schwermetalle, Pestizide und Imprägniermittel, Herbizide aus der Unkrautbekämpfung und pathogene, lange überlebensfähige Bakterien enthalten. Das Ausgangsmaterial könne auch fäkal verunreinigt sein. Es sei bereits derzeit zu erwarten, dass objektive Messungen ergeben würden, dass keine Wohnbebauungen in 70 m Abstand zu der offenen Kompostieranlage errichtet werden dürften.

Die Berechnungen der „Möhler+Partner Ingenieure AG“ basierten auf Zeitansätzen, die man dem Gutachten zur BlmSchG - Genehmigung entnommen habe, die jedoch nicht zutreffend seien, nämlich für das Umsetzen 52 h/a, für das Häckseln 94 h/a und für das Sieben 75 h/a.

Tatsächlich seien diese Zeitansätze deutlich zu niedrig. Hierzu legte man eine Stellungnahme der Regierung von Oberbayern vor, dass diese Zeiten nur „beispielhaft“ anzusehen seien und tatsächlich emissionssträchtige Tätigkeiten auf der Kompostieranlage im folgenden Umfang durchgeführt worden seien: Es werde pro Tag maximal 2 h umgesetzt, 8 h gehäckselt, 8 h gesiebt und 2 h Mieten aufgesetzt.

Im Süden der Kompostieranlage sei lediglich eine Flächenquelle eingezeichnet, die sich in der Mitte der Anlage befinde und sich etwas nach Osten erstrecke. Nur auf dieser Fläche, die an der westlichen Seite ca. einen 200 m Abstand zu den geplanten Wohnbebauungen einhalte, würden sich die Mieten bzw. die relevante Emissionsquellen befinden, was nicht korrekt sei.

Tatsächlich werde auf der gesamten Anlage offen kompostiert. Die Flächen seien von der Landeshauptstadt München zur freien Disposition umgewidmet worden. Von daher könne nicht ein veraltetes Luftbild, das eine Momentaufnahme der Anlage darstelle, zur Beurteilung der Lage und Größe der Emissionsquellen herangezogen werden.

Da die Emissionsquellen auf der Kompostieranlage tatsächlich immer wieder eine andere Lage und Größe hätten, die zu kompostierenden Materialmengen variierten und keine validen meteorologischen Daten vorlägen, könnten nur Langzeit-Messungen auf den Bebauungsgrundstücken Aufschluss über die tatsächli-

chen Immissionsbelastungen und die Zulässigkeit des Vorhabens geben.

- **Bestehende Kompostieranlage an der Fasangartenstraße**

Der Bestand sei bereits durch die Immissionen der Kompostieranlage vorbelastet.

Eine zusätzliche Erweiterung der Kompostieranlage sei zu befürchten.

Das Planungsgebiet verdiene den gleichen Schutz wie das Baugebiet Hochackerstraße, von wo die Anlage an die Fasangartenstraße verlagert worden sei.

- **Forderung lufthygienischer Gutachten**

Es würden lufthygienische Gutachten in Bezug auf die Gesamtstaubemission / Feinstaubanteile (Vorbelastung durch Autobahn und Kompostieranlage) sowie Endotoxinen, polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen etc. sowie Aussagen zu Emissionen / Immissionen in Bezug auf Bestandteile von Abgasen des motorisierten Verkehrs, nämlich Benzol, Benzo(a)pyren, Kohlenmonoxid, Ozon, Stickoxide etc. fehlen. Außerdem fehle der Immissions-Stundenwert, Immissions-Tageswert und Immissions-Jahreswert für die jeweiligen Schadstoffe sowie sonstige Schadstoffe.

Man vermisse auch Aussagen zu den zu erwartenden Immissionen an der Wohnbebauung, die sich aus der Summe aus Vorbelastung (Autobahn, Kompostieranlage) und Zusatzbelastung (durch Verkehr in Bezug auf das neue Wohngebiet und Abluftanlagen bezüglich der Tiefgarage) an den Wohnhäusern ergäben.

Mit der Fertigstellung von 220 Wohneinheiten sei von ca. 500 neuen Bewohner\_innen und ca. 400, nicht wie angegeben 220, zusätzlichen Kraftfahrzeugen auszugehen. Die damit verbundenen Immissionen aus dem Bebauungsplangebiet seien in keinem Gutachten erfasst.

Eine abschließende Beurteilung sei deshalb nicht möglich.

- **Zu erforderlichen Gutachten**

Nach Ermittlung der bereits vorhandenen Emissionsvorbelastung über den Zeitraum von einem Jahr hätte eine Immissionsprognose erstellt und anschließend die Gesamtbelastung für den Bestand ermittelt werden müssen.

Die zu erwartenden Luftimmissionen seien ganzheitlich zu ermitteln und zu berücksichtigen. Nicht Einzelgutachten für Kompostieranlage, BAB A 8, S-Bahn, Verkehr im aktuellen und im zusätzlichen Wohngebiet seien relevant, sondern die Gesamtbelastung.

- **Kaminhöhen und damit verbundene Emissionsausbreitung**

Sorgen bereiten die Kaminhöhen und die damit verbundene Emissionsausbreitung. Durch überwiegend vorherrschenden Ostwind sei im Falle niedriger Kaminhöhen das gesamte Bestandsviertel massiv von den Emissionen aus dem Bebauungsplangebiet betroffen, so dass auch hier die Grenzen der Zumutbarkeit überschritten werden könnten.

- **Erhöhung Immissionen aufgrund Lärmschutzwänden**

Die Immissionen für die Bestandsbevölkerung würden sich nicht nur erhöhen, sondern durch die von zwei Seiten geplanten Lärmschutzwände in dem Bezirk sogar anstauen.

Zu berücksichtigen sei die Immissionsbelastung in Abhängigkeit von der Windrichtung.

- **Geruchs- und Lärmimmissionen durch Mülltonnenhäuser / Müllfahrzeuge**

Da ein Teil der Mülltonnenhäuser für das neue Wohnquartier zwischen den Punkthäusern und der Bestandsbebauung an der Münchberger Straße 5 bis 17 aufgestellt würden, sei die Bewohnerschaft der Bestandsbebauung Lärm- und Geruchsmissionen ausgesetzt.

Hinzu komme, dass die Müllfahrzeuge vermutlich die Standplätze der Mülltonnenhäuser über die Verkehrswege zwischen den Punkthäusern und unmittelbar an den Bestandsbebauungen anfahren und betriebstypischen Lärm verursachen.

Gemeinschaftlich genutzte Müllanlagen im Planungsgebiet verursachten Lärm-, Geruchs- und Keimimmissionen.

- **Wohnraumlüftung für Frischluftzufuhr ungeeignet**

Die im Planungsgebiet vorgesehene kontrollierte Wohnraumlüftung sei zur Frischluftzufuhr ungeeignet, da diese weder die Luftbeschaffenheit messen noch die Luftzufuhr regeln können. Es werde daher zu Staub- und Schadstoffanreicherungen in den Räumen kommen.

- **Belastung der bestehenden Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße**

Die Kinder auf der Freifläche, die direkt an die Straße grenze, seien dem Durchgangsverkehr ausgesetzt. Die täglich ca. 920 Fahrten im Quartier im Wesentlichen auf der Münchberger Straße bedeuteten eine hohe Abgas- und Lärmbelastung.

Die Engstelle bei der Einmündung der Münchberger Straße in die Fasangartenstraße erschwere das Einfahren in die Fasangartenstraße, wodurch ein Rückstau in der Münchberger Straße entstehe. Luftverschmutzung und Lärm schädeten den Kindern in der Einrichtung.

Emissionen der BAB A 8 und der Kompostieranlage wirkten auf die bestehende Kindertageseinrichtung ein.

- **Entlüftungseinrichtung der Tiefgarage / Belastung durch die Tiefgarage**

Die geplante Tiefgarage mit 220 Stellplätzen verursache zusätzliche Abgasemissionen. Befürchtet wird auch die Lärmbelastung durch die Abluftanlage.

Unter dem neuen Wohnquartier lägen zwei Tiefgaragen. Durch die Emissionen der ein- und ausfahrenden Pkw's reicherten sich die Schadstoffe CO, NO<sub>2</sub>, Benzol und Ruß in der Innenraumlufte der Tiefgaragen stark an. Abhängig von der Belegungszahl und der Luftwechselrate könnten hierdurch hohe Immissionskonzentrationen erreicht werden. Selbst in der näheren Umgebung der Abluftöffnungen einer Tiefgarage sei mit vergleichsweise hohen Immissionskonzentrationen zu rechnen. Die Bestandsbebauung wäre hierdurch betroffen.

Dabei sei auch die Höhe der Abluftöffnungen entscheidend. Je niedriger die Emissionsquellen seien, desto weniger würden die Emissionen verdünnt.

Gemäß TA Luft Nummer 4.6.2.5 sei bei Austrittshöhen unter 20 m ein Gebiet von mindestens 1 km Radius zu betrachten. Hierzu lägen keinerlei Aussagen vor.

Die Abluft der geplanten Tiefgarage belaste insbesondere das Anwesen östlich der Münchberger Straße und südlich der Kindertageseinrichtung.

Eine Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange sei nur möglich, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht geboten sei oder wenn die Probleme durch Abstände oder Schutzfestsetzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) bewältigt werden können.

- **Emissionsbelastung durch Abgase des zusätzlichen Verkehrs**

Man vermisse Angaben zur direkten Emissionsbelastung durch Abgase des zusätzlich zu erwartenden Verkehrs am Grundstück Münchberger Straße 5a, zumal die Einfahrten in das Neubaugebiet jeweils in fast direkter Nachbarschaft zu diesem Grundstück lägen.

**Stellungnahme (Luft / Lufthygiene (Ziffer 8.3)):**

Aufgrund der unterschiedlichen Emissionen (Geruch, Keime, verkehrsbedingte Luftschadstoffe) wurden einzelne Gutachten verfasst, die sich mit dem Thema Luftimmissionen beschäftigen. Eine Zusammenführung von Geruchs- und Luftschadstoffbelastungen ist aus fachgutachterlicher Sicht nicht möglich. Bei den Ermittlungen der Belastungen wurde über Hintergrundbelastungen eine etwaige Vorbelastung berücksichtigt.

Aus lufthygienischer Sicht haben die Untersuchungen zu Geruch, Luftschadstoffe und Keime gezeigt, dass die entsprechenden Grenz- und Richtwerte eingehalten werden, sodass keine weiteren Maßnahmen erforderlich werden. Eine kontrollierte Wohnraumlüftung im Planungsgebiet aus Gründen der Lufthygiene ist nicht er-

forderlich. Für die Kindertageseinrichtungen an der Münchberger Straße 25 führt die Planung zu keinen relevanten zusätzlichen Belastungen.

### **Verkehrsbedingte Luftschadstoffe**

In der luftschadstofftechnischen Untersuchung wurden vor allem die verkehrsrelevanten Schadstoffe untersucht, die am ehesten zu einer Grenzwertüberschreitung führen (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>). Die Immissions-Jahresmittelwerte wurden für diese Schadstoffe gebildet. Aus den Immissions-Jahresmittelwerten können anhand von Perzentilen die Stunden- und Tagesmittelwerte gebildet werden. Dies ist ebenfalls in der luftschadstofftechnischen Untersuchung durchgeführt worden. Die verkehrsbedingten Immissionen, die durch das Planungsvorhaben verursacht werden (Zusatzbelastung), wurden untersucht und die Auswirkungen auf die Nachbarschaft dargestellt und beurteilt. Relevante negative Auswirkungen für die Nachbarschaft und die Planungsbebauung sind nicht zu erwarten.

Verkehrsbewegungen verursacht durch Müllfahrzeuge wurden im Zuge der Verkehrsprognose in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend der relevanten Kriterien beurteilt.

Für die Tiefgaragenbelüftung und -entlüftung sind mechanische Belüftungsanlagen vorgesehen. Der Bebauungsplan setzt Entlüftung über Dach fest. Die Dimensionierung der Anlagen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens und werden im Zuge der Baugenehmigung geprüft.

München liegt klimatisch in einer ausgeprägten Westwindzone, sodass Ostwinde nicht die „vorherrschenden“ Winde darstellen. Zusätzlich gibt es bei der Errichtung von Kaminhöhen einerseits Emissionsgrenzwerte (1. BImSchV, bzw. TA Luft) und andererseits Schornsteinhöhenberechnungen (VDI 3871 Blatt 4, TA Luft), die sicherstellen, dass ein ungestörter Abtransport mit der freien Luftströmung ermöglicht wird. Dies ist bei der Dimensionierung der Abluftöffnungen der Tiefgarage entsprechend zu berücksichtigen.

Die Luftschadstoffimmissionen wurden in den Gutachten sowohl für die Planungsbebauung als auch für die Nachbarschaft untersucht. Relevante negative Auswirkungen für die Nachbarschaft und die Planungsbebauung sind nicht zu erwarten.

### **Geruch**

Die Geruchsmissionen wurden in den Gutachten sowohl für die Planungsbebauung als auch für die Nachbarschaft untersucht. Relevante negative Auswirkungen für die Nachbarschaft und die Planungsbebauung sind nicht zu erwarten.

Für die Ermittlung der Geruchsmissionen werden über ein Kalenderjahr gemittelte Werte berechnet.

Bei sach- und fachgerechter Nutzung von häuslichen Mülltonnenstandplätzen entstehen keine relevanten Geruchs- und Keimimmissionen. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zum Thema „Nebenanlagen“ unter Ziffer 4.7. der Begründung verwiesen, wonach das derzeitige Konzept zur Müllentsorgung vorsieht, dass die Sammlung des Mülls in Kellerräumen und die Bereitstellung in erdgeschossigen Räumen erfolgt, daher sind keine Beeinträchtigungen durch Standplätze im Freiraum zu erwarten.

#### **Keime, Bioaerosole**

Für das Planungsvorhaben wurden orientierende Keimzahlmessungen bei typischen Betriebstätigkeiten auf der Kompostieranlage durchgeführt. Aus lufthygienischer Sicht haben die Untersuchungen zu Geruch, Luftschadstoffe und Keime gezeigt, dass die entsprechenden Grenz-, und Richtwerte eingehalten werden, sodass keine weiteren Maßnahmen erforderlich werden.

### **8.4 Weitere Immissionen / Emissionen**

#### **Emissionsbelastung aufgrund der geplanten Streuobstwiese**

Ein Eigentümer mit unmittelbarer Grundstücksgrenze und Schlafzimmerfenster zur sogenannten Streuobstwiese befürchtet, dass diese nachts als Treffpunkt genutzt würde. Neben der Lärmbelästigung sei Geruchsbelästigung z. B. durch Grillen oder Rauchen und Verschmutzung durch Müll zu erwarten.

Die mögliche Beleuchtung der Streuobstwiese oder von deren Erschließung werde durch den Lichteinfall in das sich in unmittelbarer Nähe befindliche Schlafzimmer die Nachtruhe beeinträchtigen.

#### **Stellungnahme:**

Zwischen den geplanten Punkthäusern und der Bestandsbebauung an der Münchberger Straße wird eine öffentliche Grünfläche mit einer Streuobstwiese und artenreicher Wiese als Angebot für die Bewohner\_innen der neuen Siedlung wie auch der angrenzenden Siedlung konzipiert. In Teilbereichen der Grünfläche werden Erholungseinrichtungen und erforderliche Spielplätze angeboten. Die Gestaltung und der Unterhalt (u. a. die Ausstattung der öffentlichen Grünfläche wie die etwaige Beleuchtung) unterliegt dem Baureferat Gartenbau der Landeshauptstadt München. Die Gestaltung der öffentlichen Fläche ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

### **8.5 Fehlende Aussage zu Altlasten im Baugrund**

Auf eine evtl. Gefährdung durch Auffinden von Altlasten des 2. Weltkrieges im

Baugrund; auch vor allem die Zumutbarkeit von Evakuierungen, Kosten für Unterbringung während einer Evakuierung etc. bzw. ggf. die Entstehung von Schäden an Grund und Gebäude durch Sprengung solcher Altlasten vor Ort, werde hingewiesen.

**Stellungnahme:**

Auf die Ausführungen zu den Themen „Altlasten“ / „Kampfmittel“ unter Ziffer 2.2.8. der Begründung wird verwiesen, wonach insbesondere hinsichtlich Kampfmitteln kein konkreter Verdacht besteht, weiterführende Untersuchungen aber im Rahmen des Bauvollzuges erfolgen sollen.

**9 Stadtklima**

**Durchlüftung, Luftzirkulation**

Durch den parallel zur BAB A 8 geplanten Bauriegel werde die Durchlüftung des Wohngebietes zwischen Balanstraße im Westen, der BAB A 8 im Osten, der Eisenbahn im Norden und der Fasangartenstraße im Süden abgeblockt.

Aufgrund der Lage in einer ausgeprägten Westwindzone sei bisher die Versorgung mit hervorragender Luft aus dem Perlacher Forst durch bodennahe Winde gewährleistet. Diese Westwinde schützten, insbesondere auf den vorgesehenen Bauflächen, vor den Staub-, Abgas- und Lärmemissionen der BAB A 8, sowie den Geruchsemissionen der dahinterliegenden Kompostieranlage. Durch die vorgesehene riegelförmige Bebauung entlang der Autobahn würden die bodennahen Winde nach oben gedrückt und fehlten dem Luftaustausch. Nach dem Wohnriegel bildeten sich „Kehrwassereffekte“ aus, die bei Westwinden die Emissionen der Autobahn noch nach Westen transportieren könnten. Besonders betroffen seien die Bewohner\_innen des Riegels. Die Anordnung des Wohnriegels sei so zu ändern, dass ein Luftaustausch weiterhin nach Osten möglich ist.

Eine Kombination von Wall und Schallschutzmauer an der BAB A 8 dürfte die Luftzirkulation West - Ost am Boden stark einschränken, was auch Veränderungen der Luftzirkulation oberhalb des Riegels nach sich ziehen dürfte, die gutachterlich zu klären wäre.

**Stellungnahme:**

Die Ausrichtung der Baukörper sowie die geplante Lärmschutzwand entsprechen größtenteils der Richtung der von Süden nach Norden verlaufenden Kaltluftleitbahn sowie der Hauptströmrichtung der Flurwinde. Flurwinde stellen thermisch bedingte und kleinräumige Ausgleichsströmungen dar, diese sind insbesondere bei austauscharmen Wetterlagen wirksam. Von einer Beeinträchtigung dieser Windströmungen, die zur Durchlüftung des Planungsgebietes und den angrenzenden Siedlungen beitragen, kann daher nicht ausgegangen werden. Zum Luft-



austausch mit den benachbarten Gebieten tragen auch die vorgesehenen durchgängigen Grünflächenkorridore am West- und Ostrand des Planungsgebietes bei. Diese ermöglichen einen Luftaustausch mit benachbarten Gebieten.

Die vorgesehene Lärmschutzwand und die geplante Riegelbebauung entlang der BAB A 8 schränken allerdings den Luftaustausch über das Planungsgebiet hinweg in West-Ost-Richtung ein.

Zudem wird es im Planungsgebiet selbst durch die Bebauung und Versiegelung zu einer bioklimatisch ungünstigeren Situation als bisher kommen. Die vorgesehenen Grün- und Freiflächen sowie die Pflanzung von Großbäumen etc. im Planungsgebiet wirken einer weiteren Verschlechterung der bioklimatischen Situation im Planungsgebiet entgegen und sind daher von großer klimatischer Bedeutung.

Im Planungsgebiet selbst und auch in der Bestandsbebauung im Fasangarten kommt es dadurch zu keinen wesentlichen Veränderungen an der Durchlüftung aus Westen. Insgesamt wird festgestellt, dass die Kaltluftleitbahn in ihrer wesentlichen Funktion erhalten bleibt.

Aus den genannten Gründen wird für die Maßstabsebene des Bebauungsplanverfahren Nr. 2118 Münchberger Straße kein vertiefendes Gutachten veranlasst.

Ein Gutachten wird allerdings im Rahmen der neu hinzugekommenen Vorhaben, die im Bereich Hachinger Tal geplant sind, erforderlich, da die kumulierten Auswirkungen aller geplanten Vorhaben zu Überlagerungseffekten führen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde bereits vom Stadtrat mit Beschluss vom 11.12.2019 (Vorlagen Nr. 14-20 / 12664) mit einem entsprechenden Gutachten im Rahmen des interkommunalen Strukturkonzepts Hachinger Tal beauftragt. Dieses Gutachten müsste die veränderte Ausgangslage an der Münchberger Straße und alle aktuell laufenden Planungen berücksichtigen und die verschiedenen Anströmrichtungen (v. a. West-Ost und Süd-Nord) der Luft auf das Gesamtgebiet untersuchen.

## **10 Einschränkung der Eigentumsrechte**

### **Wohnwert- / Wertminderung der Bestandsgrundstücke / Belastung der Bestandsbebauung**

Schutzwürdige Interessen der Eigentümer- / Bewohnerschaft der Bestandsbebauungen, wie der Anspruch auf Ruhe in einem Reinen Wohngebiet, seien nicht beachtet worden. Es habe keine Abwägung stattgefunden.

Die massiv geplante Wohnbebauung verstoße gegen das Rücksichtnahmegebot gegenüber dem Bestand. Die Folgen reichten über Wertminderung der Immobilien und Grundstücke bis hin zu Mietminderungen.

Man werde durch Höherstufung reiner Anliegerstraßen in eine Erschließungsstraße und die daraus resultierende Immissionsbelastung in den Grundrechten aus Art. 14 und Art. 2 Absatz 1 GG beeinträchtigt.

Auch der Umwandlung einzelner Straßen des Gebiets der Tempo-30-Zone wider-

spreche man.

Die Immobilien und Grundstücke der Bestandsbebauung im heute Reinen Wohngebiet würden an Wert verlieren.

Die Eigentümerschaft der Münchberger Straße 5, 5a, 7, 7a, 9 und 9a macht geltend, durch das Vorhaben von vier Verkehrswegen und drei Besucherparkplätzen (ohne Einhaltung der vorgeschriebenen Abstandsflächen nach Art. 6 BayBO und unter Verstoß gegen Art. 52 Abs. 6 Satz 1 BayBO) umgeben zu sein.

Zusätzlich werde man von Verkehr durch die Versorgungsfahrzeuge und Parksuche umgeben und sei dessen Emissionen ausgesetzt.

Dies führe zu einer Wertminderung und stelle einen enteignungsgleichen Eingriff dar.

Es wird gefragt, ob für Schallschutzmaßnahmen im Bestand Zuschüsse gewährt würden und ob zukünftig Mauereinfriedungen als Lärmschutz erlaubt seien.

Die gesundheitsschädliche Immissionsbelastung und das Verkehrsaufkommen während der Bauzeit und der folgenden Nutzungszeit entwerte die Bestandsimmobilien.

Die Bestandsanwesen würden durch die Erschütterungen während der Bautätigkeit beschädigt. Erdaushub, Schwerlastverkehr, Ramm- und Stoßbewegungen könnten Schäden an Bestandsgebäuden bewirken und Schadenersatzforderungen nach sich ziehen.

Man werde die etwaige Durchleitung der Ver- und Entsorgungsleitungen für das Neubaugebiet durch das eigene Grundstück sowie das Betreten des Eigentums nicht erlauben.

Durch die Emissionen aus dem Planungsgebiet und durch die bestehende Kompostieranlage erleide man, speziell an der Münchberger Straße, einen hohen Wertverlust.

**Stellungnahme** (Einschränkung der Eigentumsrechte (Ziffer 10)):

Sowohl die durch die Planung verursachte Verkehrsbelastung als auch die daraus abgeleitete Lärmbelastung halten die geltenden Grenzwerte für ein Reines Wohngebiet im Sinne des § 3 Baunutzungsverordnung ein. Verkehrsbewegungen verursacht durch den zukünftigen Verkehr (z.B. Müllfahrzeuge, Paketzustelldienste, Krankenwagen, Behindertentransporte, Busse und Parksuche wurden im Zuge der Verkehrsprognose in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend der relevanten Kriterien beurteilt.

Bei den Straßen in der Umgebung des Planungsgebietes handelt es sich um Ortstraßen, die der Erschließung dienen. Eine „Höherstufung“ ist hier nicht vorgesehen, zumal die Münchberger Straße keine Anliegerstraße ist.

Die bestehenden Wohnstraßen und Wohnwege in der näheren Umgebung des Planungsgebietes sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Der Abschnitt der Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße ist ein

verkehrsberuhigter Bereich.

Die Straßen im Gebiet sind als Tempo-30-Zone (Zeichen 274.1-50 und 274.2-50 StVO) ausgewiesen, der Abschnitt der Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 und 326 StVO). Nach RASSt 06, Richtlinien für Anlagen von Stadtstraße, sind die Straßen als Wohnstraßen bzw. Wohnwege einzustufen. Die Obernzeller Straße übernimmt auch eine sammelnde Funktion.

Das Verkehrsgutachten hat den Nachweis erbracht, dass der entstehende Neuverkehr durch die Bebauung des Planungsgebiets (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118) im umgebenden Straßennetz und an den umgebenden Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden kann und die erfassten Verkehrsmengen im gesamten Quartier entsprechend der Charakterisierung der betreffenden Straßen als Wohnstraßen bzw. Wohnweg gemäß RASSt 06 in einem für innerstädtische Quartiere akzeptablen Rahmen liegen.

Das im Jahr 2015 erstellte und 2017 überarbeitete Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan 2118 Münchberger Straße wurde durch die Erstellung des aktuell vorliegenden Gutachtens (Oktober 2019) aktualisiert und fortgeschrieben. Die im Rahmen der jeweiligen Gutachtenstände dargestellten Daten, Annahmen und Berechnungen wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Abteilung Verkehrsplanung detailliert auf Plausibilität geprüft, entsprechen den Richtlinien und Vorschriften und sind daher korrekt.

Im vorliegenden verkehrstechnischen Gutachten vom Oktober 2019 wurden die verkehrliche Bestandssituation sowie die Situation für den Prognosehorizont 2030 mit und ohne Planung des Bauvorhabens untersucht. Für alle Planfälle konnte festgestellt werden, dass der entstehende Neuverkehr durch die Bebauung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 im umgebenden Straßennetz und an den umgebenden Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Wie im Aufstellungsbeschluss vom September 2016 unter Ziffer 3. „Städtebauliche und landschaftsplanerische Ziele“ ausgeführt wird, ist das übergeordnete Ziel der Entwicklung die Realisierung der im Flächennutzungsplan bereits dargestellten Wohnbauflächen, einschließlich einer Abrundung des Ortsrandes nach Osten. Ergänzend hierzu sollen auch neue Freiraumqualitäten durch Lärmschutz, öffentliche Freiflächen und Wegeverbindungen geschaffen werden. In diesem Sinne soll das künftige Entwurfskonzept für die bauliche und freiräumliche Entwicklung die vorhandenen Strukturen ergänzen und weiter entwickeln.

Dabei wurde durch die Anordnung der Gebäude und die vorgesehene Höhenentwicklung der Bestand in der Umgebung des Planungsgebietes berücksichtigt und durch verschiedene Gutachten insbesondere zum Verkehr und zum Lärmschutz nachgewiesen, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des § 1 Abs. 6 Satz 1 BauGB auch für die bestehenden Wohngebäude gewahrt bleiben, gleichzeitig aber auch die Sätze 2 bis 4 aus dem gleichen Paragraphen des Baugesetzbuches berücksichtigt werden. So sind u.a. die Wohn- und Schutzbedürfnisse auch der heutigen und zukünftigen Bevölkerung, die sozialen und kulturellen Bedürfnisse und die Fortentwicklung und Anpassung

vorhandener Ortsteile zu berücksichtigen und mit einem Schutzanspruch des Bestandes im Bebauungsplanverfahren abzuwägen.

Mit der Informationsveranstaltung im März 2017 und der daran anschließenden frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung stand das Bebauungsplanverfahren noch am Anfang. Die abschließende Abwägung sämtlicher Belange obliegt dem Stadtrat der Landeshauptstadt München im Rahmen dieses Billigungsbeschlusses.

## **11 Sonstige Äußerung**

G geplante Schallschutzwände auf den Dächern der Schallschutzbebauungen dürfen den Hubschrauberverkehr der Autobahn nicht behindern.

### **Stellungnahme:**

Eine Behinderung des Hubschrauberverkehrs wird nicht angenommen, da gemäß dem Bebauungsplanentwurf keine profilüberragenden Gebäude vorgesehen sind. Insbesondere wurde von der – zum Bebauungsplanentwurf angehörten – Autobahndirektion Südbayern, ebenso wie von anderen beteiligten Behörden, keine Beeinträchtigung des Hubschrauberverkehrs vermutet oder beanstandet.

## **12 BUND Naturschutz**

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) nehme als anerkannter Naturschutzverband gemäß §§ 63 ff. BNatSchG wie folgt Stellung und stimme der Planung unter folgenden Bedingungen zu:

### a) Baumbestand

Im Nordosten des Planungsgebiets befinde sich ein Gehölz aus Sommerlinde, Esche, etc.. Der BN fordere den vollständigen Erhalt des Gehölzes.

### **Stellungnahme:**

Die Planung sieht einen weitgehenden Erhalt der Gehölzgruppe vor. Ein kleiner, mit Junggehölzaufwuchs bewachsener Teil, der westlich vorgelagert vor dem ökologisch wertvollen Bereich liegt, wird durch den Bau der Lärmschutzwand reduziert. Durch die Baumaßnahme der DB im Bereich der Brückenunterführung wurde ein Teil des Gehölzbereichs bereits beeinträchtigt.

### b) Artenschutz

Bei einer Begehung durch den BN seien im oben genannten Gehölz mehrere Aushöhlungen in Bäumen aufgefallen, die das Vorkommen von Fledermäusen und Höhlenbrütern annehmen ließen. Der BN fordere deshalb die Durchführung und Einsichtnahme einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP).

**Stellungnahme:**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden Untersuchungen u.a. auch zum Vorkommen von Fledermäusen und Vögeln getätigt. Durch den weitestgehenden Erhalt der o.g. Gehölzgruppe, die die Bäume mit Aushöhlungen beinhaltet, konnte ein Konflikt mit den beiden genannten Artengruppen umgangen werden (siehe Ziffer 7.2.2. und 7.4. in der Bebauungsplan-Begründung).

c) Lärmschutz

Die Errichtung eines Lärmschutzwalls zur Autobahn sei notwendig. Der BN fordere, diesen hinter dem am östlichen Rand des Gebiets verlaufenden Weg abgesenkt zur Straße zu bauen, um möglichst viele Gehölze zu erhalten.

Man hoffe auf eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den genannten Einwendungen und Vorschlägen und stehe für Nachfragen gerne zur Verfügung.

**Stellungnahme:**

Die Lärmschutzanlage entlang der Autobahn wird möglichst weit nach Osten verlagert, der vorhandene Weg überbaut. Die Gehölze sind davon nicht betroffen, sie können stehen bleiben, da diese auf der angrenzenden Autobahn-Böschung (außerhalb des Bebauungsplangebietes) wachsen.

**B) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB**

**1 Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB**

Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 20.04.2017 bis 26.05.2017 statt.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden gingen Anregungen ein. Soweit sich diese Anregungen auf die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung beziehen wird nachfolgend dazu Stellung genommen.

Die darüber hinausgehenden Anregungen zu Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/30 werden im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung behandelt.

**Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 17.05.2017**

Bei allen Grabungen am oder im Erdreich solle die übermittelte Kabelschutzanweisung beachtet werden.

Man mache darauf aufmerksam, dass die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur nicht ausreiche, um das Planungsgebiet zu versorgen. Es seien zusätzliche, umfangreiche Planungen und Baumaßnahmen erforderlich.

Die Telekom behalte sich vor, die notwendige Erweiterung der Telekommunikationsinfrastruktur in mehreren unabhängigen Bauabschnitten durchzuführen und ihre Versorgungsleitungen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verlegen.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordination mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen anderer Leitungsträger sei es unbedingt erforderlich, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen der Deutschen Telekom Technik GmbH, PTI 25 Bauherrenberatungsbüro, Blütenburgstr. 1, 80636 München so früh wie möglich, mindestens 9 Monate vorher schriftlich angezeigt werden.

Folgender Hinweis solle in die Begründung des Bebauungsplans aufgenommen werden:

„In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen.“

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen sei das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u. a. Abschnitt 3 zu beachten.

**Stellungnahme:**

Die Stellungnahme betrifft den Bauvollzug. Der Hinweis auf die Erforderlichkeit von umfangreichen Planungen und Baumaßnahmen der Telekom Technik GmbH wurde deshalb unter Ziffer 2.2.3. in die Begründung übernommen und an die Grundstückseigentümer mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung weitergeleitet, um im Rahmen des Bauvollzuges geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen.

**Wasserwirtschaftsamt, Schreiben vom 25.04.2017**

Es wird empfohlen, rechtzeitig Flächen für die Einrichtungen zur Niederschlagswasserbeseitigung (Flächen, Mulden) vorzusehen.

**Stellungnahme:**

Zum Thema Versickerung wurde der Hinweis vom Wasserwirtschaftsamt zur Beachtung an die Grundstückseigentümer mit der Bitte um Beachtung und Kenntnisnahme weitergeleitet. In der Bebauungsplan-Begründung wird unter Ziffer 4.17. auf die Einhaltung der Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München bezüglich der Versickerungspflicht hingewiesen.

**Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Schreiben vom 15.05.2017**

Die Immissionen aus der nördlich angrenzenden Bahnstrecke 5552 München Giesing - Kreuzstraße sollen in der Planung berücksichtigt werden. Schutzvorkehrungen gegen diese Immissionen seien vorzusehen. Bei Baumaßnahmen im Bereich bzw. unmittelbarer Nähe von Bahnanlagen sei

deren Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten. Bei zu erwartenden Einwirkungen auf den Bahnbetrieb oder Betriebsanlagen durch die künftige Nutzung oder Baumaßnahmen sollen mit dem Eisenbahnbetriebsunternehmer, der DB Netz AG, hierfür nötige Vereinbarungen zur Gewährleistung der sicheren Führung des Eisenbahnbetriebes getroffen werden.

**Stellungnahme:**

Zum Thema Umgang mit den Emissionen der angrenzenden Bahntrasse wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.8. (Vorbelastungen) und unter Ziffer 4.11. Lärmimmissionen und Ziffer 4.12. (Erschütterung) der Begründung und auf die §§ 11 und 12 der Satzungsbestimmungen verwiesen, wonach Emissionen berücksichtigt und entsprechende Festsetzungen getroffen werden.

Die Hinweise zum Abstimmungsbedarf zur Bauausführung wurden an die Planungsbegünstigten zur Beachtung weitergeleitet und sind als nachrichtlicher Hinweis am Ende des Satzungstextes enthalten

**Deutsche Bahn AG DB Immobilien, Region Süd Kompetenzteam, Schreiben vom 18.05.2017**

Auf die durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Emissionen (Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen), welche zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können, werde vorsorglich hingewiesen. Falls erforderlich, seien gegen diese Emissionen vom Bauherrn auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzunehmen.

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssten den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen sei die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten.

Alle Sicherheitsabstände gemäß Regelwerk der Deutschen Bahn seien einzuhalten.

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen sei gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gelte auch während der Bauzeit.

Es sei sicherzustellen, dass für Instandhaltungspersonal jederzeit eine Zugangsmöglichkeit zu den Gleisanlagen gegeben ist.

Der Stütz- und Druckbereich der Strecke 5552 (Giesing - Kreuzstraße) dürfe nicht durch Bauten beeinträchtigt oder verändert werden.

Im betroffenen Bereich lägen Betriebsanlagen der DB AG. Die übermittelte Anlage „Betreiberauskunft zu Kabeltrassen und TK-Anlagen der DB AG inklusive Kabellageplan und den darin genannten Anlagen“ vom 18.05.2017 sei zwingend zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang werde gesondert darauf hingewiesen, dass durch die geplante Maßnahme mit einer Beeinflussung / Störerhaftung der Funkdienste der DB Netz AG zu rechnen sei. Es sei eine Abfrage / Genehmi-

gung über die Funknetzplanung durch den Beauftragter der Baumaßnahme bei der DB Netz AG, Funknetzplanung (I.NPS 243), Kleyer Straße 25, 60326 Frankfurt, einzuholen.

Der gewöhnliche Betrieb dieser Kabelanlagen einschließlich der Maßnahmen zu Wartung, Entstörung und Instandhaltung dürfe keinesfalls behindert oder beeinträchtigt werden. Ein Sicherheitsabstand von mindestens 2,00 m müsse eingehalten werden. Die Kabelanlagen dürften nicht überbaut werden und müssten immer frei zugänglich sein. Bei Kreuzungen seien die Kabelanlagen grundsätzlich zu unterkreuzen. Die Maßnahmen an Kabelanlagen (Sicherungsmaßnahmen, Verlegearbeiten etc.) müssten rechtzeitig vor Baubeginn beauftragt werden. Die Kosten trage der Antragsteller. Auf Strafverfolgung bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln werde ausdrücklich hingewiesen.

Der übermittelte Kabellageplan der Leit- und Sicherungstechnik sei zu beachten. Vor Baubeginn sei eine Kabeleinweisung durch einen Mitarbeiter der Leit- und Sicherungstechnik, Stützpunkt Neubiberg, durchzuführen.

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürften nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Einer Versickerung in Gleisnähe könne nicht zugestimmt werden. Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürften in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.

Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, seien der Deutschen Bahn zu gewähren.

Durch das Vorhaben dürften die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen seien einzuhalten.

Bezüglich des zweigleisigen Ausbaus der S 7 Kreuzstraße, der Höhenfreimachung von Bahnübergängen und der 10,00 m hohen Lärmschutzanlage in Bahnnähe bestünden mittelfristig keine Planungen bei der DB Netz AG.

Man bitte, die Planungen zur vorgesehenen 10,00 m hohen Lärmschutzanlage in Bahnnähe gesondert zur Prüfung und Stellungnahme vorzulegen.

**Stellungnahme:**

Zum Thema Umgang mit den Emissionen und Schutzvorkehrungen gegen Immissionen der angrenzenden Bahntrasse wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.8 „Vorbelastungen“ in der Begründung, wonach Emissionen zu berücksichtigen sind, auf die Ziffer 4.11. (Lärmimmissionen) und Ziffer 4.12. (Erschütterung) der Begründung und auf die §§ 11 und 12 der Satzungsbestimmungen verwiesen.

Folgende Gutachten zu den auf das Planungsgebiet einwirkenden Immissionen



wurden erstellt und bilden die Grundlage für die Begründung und die Festsetzungen:

- Schalltechnische Untersuchung,
- Erschütterungstechnische Untersuchung,
- Elektrische und magnetische Felder der Bahnstrecke.

Zum Thema Elektrische und magnetische Felder wird ferner auf Ziffer 2.2.8. der Begründung und auf den Umweltbericht Ziffer 7.2.1.3. (Wirkungsbereich Elektromagnetische Felder) verwiesen. Hier wird ausgeführt, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder, ausgehend vom Schienenverkehr der Bahnlinie München-Giesing-Kreuzstraße, nicht festgestellt wurden.

Die Stellungnahme der DB AG bezüglich der Baumpflanzungen und dem Umgang mit Niederschlagswasser betrifft den Bauvollzug und wurde an die Planungsbegünstigten mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung in der weiteren Planung und Umsetzung weitergeleitet.

Die Abstimmung der Baumaßnahme für den Lärmschutzwall mit der DB AG erfolgt im Rahmen des Bauvollzugs.

Die Abstandsflächentiefen von Bauraum 10 fallen bei der Umsetzung der maximalen Wandhöhe von 17,50 m geringfügig auf die Flächen der Bahn im Norden außerhalb des Planungsumgriffs. Die Abstandsflächentiefen werden hier auf das sich aus dem Bebauungsplan ergebende Maß verkürzt. Zu diesem Thema wird auf § 8 Abs. 4 dieser Satzung und Ziffer 4.8. der Begründung verwiesen.

Zur Funknetzplanung hat die DB Netz AG, Rollout Süd, wie folgt Stellung genommen:

„Die Strecke nach Kreuzstraße, die nach München Giesing abzweigt, wird von der GSM-R-Anlage Fasanengarten aus südwestlicher Richtung bis ca. Bf Neubiberg versorgt. Durch die geplanten Neubauten im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 2118 Münchberger Straße würden ca. 400 m der Strecke 5552 abgeschattet. Da aber keine durchgehende „Riegelbebauung“ geplant ist, gehe man davon aus, dass sich die Beeinträchtigung in Grenzen hält. Zudem ist die Funkanlage im Nahfeld, wodurch die Funkfeldstärke ausreichend hoch sein dürfte.“

Nach Ansicht der DB AG sollte es durch die Bebauung zu keinen Ausfällen im digitalen Zugfunk GSM-R kommen, sodass auch kein Ersatzbau/Neubau einer GSM-R-Anlage erforderlich wird.

Dem Hinweis der DB Immobilien wurde gefolgt und die Prüfung durch die Funknetzplanung der DB Netz AG veranlasst. Demnach ist aus Sicht der GSM-R Funknetzplanung durch den Bebauungsplanung Nr. 2118 - Münchberger Str. der Stadt München, entlang der Bahnstrecke 5552 von km 2,4 bis km 2,5, keine Beeinflussung bzw. Beeinträchtigung des GSM-R Funkfeldes zu erwarten.

Der von DB Kommunikationstechnik GmbH übermittelte Kabellageplan wurde an die Planungsbegünstigten zur Beachtung im Bauvollzug weitergegeben. Insbesondere am nördlichen, gleisseitigen Rand des Planungsgebietes in der Verlängerung der Kronacher Straße sind die genannten Anlagen zu berücksichtigen.

Auf Grund des im Rahmen der Planfeststellung zur Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die BAB A8 vorgelegten Kabel- und Leitungskabellageplanes der DB Netz AG vom 28.02.2017 wird davon ausgegangen, dass die genannten Kabel nicht innerhalb des Planungsumgriffs verlegt sind und der geforderte Sicherheitsabstand gewahrt werden kann.

**Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, Schreiben vom 26.05.2017**

Ein möglicher Ausbau der Bahnlinien München-Giesing - Kreuzstraße (Strecke 5552) sei zu berücksichtigen.

Es werde darauf hingewiesen, dass der S-Bahnhalt Fasangarten nicht von der S-Bahn-Linie 2, sondern von der S-Bahn-Linie 3 bedient wird.

Eine direkte tangentielle Buslinie zur Erschließung des neuen Wohnquartiers mit den S-Bahn Stationen München-Fasangarten und München-Perlach werde angeregt.

**Stellungnahme:**

In der Schalltechnischen Untersuchung vom 13.12.2019 wird auch der zweigleisige Ausbau der Strecke 5552 (S7 Ost) untersucht. Demnach wäre ohne weitere Schallschutzmaßnahmen voraussichtlich mit höheren Verkehrslärmimmissionen an den südlich angrenzenden Bestands- und Plangebäuden zu rechnen. Da in dem vorliegenden Fall bereits Schallschutzmaßnahmen an den Plangebäuden (Ausschluss von Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume) festgesetzt werden, ist davon auszugehen, dass ein zweigleisiger Ausbau zu keiner relevanten Zusatzbelastung an dem Plangebäude führt. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass bei einem zweigleisigen Ausbau die Immissionsgrenzwerte der 16.

BImSchV einzuhalten sind. Dies betrifft vor allem auch die Bestandsgebäude in der Nachbarschaft. Demnach werden voraussichtlich aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwand) erforderlich, sodass die Verkehrslärmimmissionen vermutlich geringer ausfallen, wie es aktuell der Fall ist.

Zu diesem Thema wird auf die Ausführungen zu den unter Ziffer 8.2. dieses Beschlusses und auf die Ziffern 4.11. in der Begründung und auf § 11 in der Satzungsbestimmung verwiesen, wonach Festsetzungen zum Lärmschutz getroffen und begründet werden.

Der Hinweis, dass der S-Bahnhalt Fasangarten nicht von der S-Bahn-Linie 2, sondern von der S-Bahn-Linie 3 bedient wird, wurde zur Kenntnis genommen.

Aus Sicht der MVG ist das derzeitige Angebot des öffentlichen Nahverkehrs für die geplanten ca. 230 Haushalte ausreichend. Über die Haltestelle „Oberzeller Straße Ost“ ist die StadtBus-Linie 145 täglich, ganztags und überwiegend im 10-Minuten-Takt erreichbar, welche Verbindungen z.B. zur S-Bahn (Fasangarten und Ostbahnhof) und zur U-Bahn (Karl-Preis-Platz und Ostbahnhof) herstellt.

**IHK für München und Oberbayern, Schreiben vom 16.05.2017**

Angesichts der unmittelbar angrenzenden Autobahn sei im Zuge des weiteren Planungsverfahrens unbedingt dafür Sorge zu tragen, dass der Immissionsschutz

gewährleistet ist.

**Stellungnahme:**

Zum Thema Immissionen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 8.2. dieses Beschlusses, auf die Ziffer 4.11. in der Begründung und auf § 11 der Satzungsbestimmungen verwiesen, in denen weitgehende Vorkehrungen zum Lärmschutz festgesetzt und begründet werden.

**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Schreiben vom 25.04.2017**

Sollten die baulichen Anlagen - einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30,00 m über Grund überschreiten, seien die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - nochmals zur Prüfung zuzuleiten.

**Stellungnahme:**

Als Wandhöhe wird im Bebauungsplan unter § 4 „Höhenentwicklung“ eine maximale Wandhöhe von 18,00 m, zzgl. der in § 13 der Satzung festgesetzten maximalen Höhe von 3,00 m für technische Anlagen festgesetzt. Die baulichen Anlagen überschreiten demnach eine Höhe von 30,00 m über Grund nicht.

**Autobahndirektion Südbayern, Schreiben vom 17.05.2017**

Das Planungsgebiet befinde sich zum Teil innerhalb einer Anbauverbotszone und Anbaubeschränkungszone gemäß § 9 Abs. 1 und 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Für die geplanten Hochbauten werde eine fernstraßenrechtliche Zustimmung unter der Voraussetzung erteilt, dass der Abstand mindestens 40,00 m (Anbauverbotszone) vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn (Asphaltkante) der Bundesautobahn (BAB) A 8 beträgt.

Des Weiteren sehe die Planung vor, dass auf privaten Flächen westlich des bestehenden öffentlichen Weges eine Lärmschutzmaßnahme innerhalb der Anbauverbotszone errichtet wird. Hierfür werde in diesem konkreten Einzelfall eine Ausnahme vom Anbauverbot gemäß § 9 Abs. 8 FStrG unter folgenden Bedingungen erteilt:

Der Mindestabstand zwischen dem äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der BAB A 8 und dem Wallfuß beträgt 10,00 m.

Die Erhaltung und Pflege der Lärmschutzanlage autobahnseitig darf nicht über autobahneigene Grundstücke erfolgen.

Zur Einhaltung des Immissionsschutzes seien aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von bis zu 10,00 m hohen Wall-/Wandkombinationen vorgesehen. Sollten die Lärmschutz-Wände eine Höhe von  $h > 2$  m haben, handle es sich um Ingenieurbauwerke, die entsprechend den Vorgaben der DIN 1076 regelmäßig zu prüfen seien. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht seien die Dokumentationen der Prüfungen der Autobahndirektion Südbayern auf Verlangen vorzulegen.

Eventuell erforderliche Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung geltender Grenzwerte nach den einschlägigen Richtlinien seien auf Kosten des Bauherrn vorzunehmen. Diesbezüglich bestünden keine Erstattungs- bzw. Entschädigungsansprüche oder sonstige Forderungen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern oder deren Bediensteten.

Aus Sicht der Autobahndirektion Südbayern gebe es Bedenken, den bestehenden Weg neben der BAB A 8 von der Wohnanlage aus zu erschließen. Eine Nutzung des Weges durch Fußgänger\_innen und Radfahrer\_innen sei auf Grund der Nähe zur BAB A 8 aus Gründen der Verkehrssicherheit problematisch.

**Stellungnahme:**

Der Hinweis zur Verkehrssicherungspflicht zum Lärmschutzwall entsprechend der DIN 1076 wird an die Grundstückseigentümer weitergegeben. Zum erforderlichen Lärmschutz und zur Wegeführung wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern vom 30.07.2019 im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB verwiesen.

**Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 27.04.2017**

Zur vorgelegten Planung nehme das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wie folgt Stellung:

**Bodendenkmalpflegerische Belange:**

Aufgrund der Nähe und außergewöhnlich hohen Dichte an Siedlungen und Bestattungsplätzen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung östlich der BAB A 8 müsse auch im westlich der BAB A 8 gelegenen Planungsgebiets mit hoher Wahrscheinlichkeit mit dem Vorhandensein weiterer bislang unbekannter Bodendenkmäler gerechnet werden, weshalb Bodeneingriffe jeglicher Art in jedem Falle einer vorherigen Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG bedürften.

Im Bereich von Bodendenkmälern sowie in Bereichen, wo Bodendenkmäler zu vermuten sind, bedürften gemäß Art. 7 Abs. 1 DSchG Bodeneingriffe aller Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis.

Folgender Text sei in die textlichen Hinweise auf dem Lageplan und ggf. in den Umweltbericht zu übernehmen:

„Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 DSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist“.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege weise darauf hin, dass die erforderlichen Maßnahmen abhängig von Art und Umfang der erhaltenen Bodendenkmäler einen größeren Umfang annehmen können und rechtzeitig geplant werden müssen. Sollte die archäologische Ausgrabung als Ersatz für die Erhaltung eines Bodendenkmals notwendig sein, seien hierbei auch Vor- und Nachbereitung der

Ausgrabung zu berücksichtigen (u.a. Durchführungskonzept, Konservierung und Verbleib der Funde). Bei der Verwirklichung von Bebauungsplänen sollte grundsätzlich vor der Parzellierung die gesamte Planungsfläche archäologisch qualifiziert untersucht werden, um die Kosten für den einzelnen Bauwerber zu reduzieren

Die mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern abgestimmte Rechtsauffassung des Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst und des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege zur Überplanung von (Boden-) Denkmälern könne man der Homepage entnehmen ([http://www.blfd.-bayern.de/medien/rechtliche\\_grundlagen\\_bodendenkmal.pdf](http://www.blfd.-bayern.de/medien/rechtliche_grundlagen_bodendenkmal.pdf)) (Rechtliche Grundlagen bei der Überplanung von Bodendenkmälern).

In Umsetzung der Rechtsprechung des Bayerischen Verfassungsgerichtshof werde dringend angeregt, aus städtebaulichen Gründen geeignete Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB (z. B. nach Nummern 2, 9, 10, 11, 15, 20 Bodendenkmal als „Archiv des Bodens“) vorzunehmen.

#### **Stellungnahme:**

Der Forderung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege wird gefolgt und der nachrichtliche Hinweis auf die Erlaubnis für Bodeneingriffe jeglicher Art gemäß Art. 7 Abs. 1 DSchG in die Satzung als nachrichtlicher Hinweis und in die Begründung unter Ziffer 2.4. (Rechtliche Ausgangslage) aufgenommen. Gleichzeitig wurden die Planungsbegünstigten dazu informiert.

#### **Heimatspfleger, Schreiben vom 29.05.2017**

Der aus einem städtebaulichen/landschaftsplanerischen Wettbewerb hervorgegangene Entwurf überzeuge mit seiner im Osten räumlich klar gefassten Siedlungsstruktur (mit Landschaftspuffer zur BAB A 8) sowie seiner "perforierten" Bebauung mit "Stadtvillen" und dem vorgelagerten Grünraum im Westen. Dadurch entstehe insbesondere ein überzeugender Ortsrand zur BAB A 8 im Osten und eine übergeordnete Raumbildung und Verzahnung mit der Bestandsbebauung im Westen.

Die "Stadtvillen" sollten zunächst auf der nächsten Planungsebene durch wohnungstypologische "Bausteine" (Nachweis ihrer Leistungsfähigkeit im Hinblick auf Erschließung, Orientierung etc.) auch in der Höhenentwicklung definiert werden, damit die räumliche Idee des Wettbewerbsentwurfs in der planungsrechtlichen Umsetzung nicht verloren gehe, aber auch entsprechende Grundriss- und Wohnumfeldqualitäten gesichert werden.

Entscheidend bei der Umsetzung dieses Entwurfes sei, dass die fein austarierte übergeordnete städtebauliche Idee wesentlich von den baulichen Elementen geprägt und komplementär dazu von der überzeugenden Ausformulierung des "Ankers" bestimmt wird. Dieser Anspruch sollte durch die verbindliche Bauleitpla-

nung entscheidend unterstützt werden.

**Stellungnahme:**

Im Bebauungsplan werden die städtebaulichen Qualitäten u.a. durch Regelungen zur Höhenentwicklung der Gebäude sowie durch die Festsetzung der Bauräume gesichert.

Darüber hinaus soll im weiteren Planungsverfahren ein Gestaltleitfaden erarbeitet werden, der als Basis für die Umsetzung der Planung dient.

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

Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 19.06.2019 mit 19.07.2019 statt.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden gingen Anregungen ein. Soweit sich diese Anregungen auf die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung beziehen wird nachfolgend dazu Stellung genommen.

Die darüber hinausgehenden Anregungen zu Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/30 werden im Rahmen der Flächennutzungsplan-Änderung behandelt.

### **Münchner Verkehrs- und Tarifverband, E-Mail vom 27.06.2019**

Mit der Planung bestehe Einverständnis, lediglich der (spätere) zweigleisige Ausbau der S7 Ost dürfe durch diese Maßnahme nicht gefährdet werden.

**Stellungnahme:**

Zum Thema zweispuriger Ausbau der Bahnstrecke München-Giesing nach Kreuzstraße (Strecke 5552) wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1. - Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB - zur Stellungnahme der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (Schreiben vom 26.05.2017) verwiesen.

### **Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) mbH, Schreiben vom 02.07.2019**

Die Planung dürfe einem möglichen Ausbau der Bahnlinie München-Giesing - Kreuzstraße (Strecke 5552) nicht entgegenstehen. Die Machbarkeit eines zweigleisigen Ausbaus werde aktuell im Rahmen eines Gutachtens zum Bahnausbau in der Region München im Auftrag des Freistaates Bayern untersucht.

**Stellungnahme:**

Zum Thema zweispuriger Ausbau der Bahnstrecke München-Giesing nach Kreuzstraße (Strecke 5552) wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1. - Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB - zur Stellungnahme der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (Schreiben vom 26.05.2017) verwiesen.

**Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 15.07.2019**  
**Bodendenkmalpflegerische Belange:**

Man verweise auf die Stellungnahme vom 27.04.2017. Um Aufnahme des Hinweises auf den bestehenden Erlaubnisvorbehalt nach Art. 7 Abs. 1 BayDSchG in der Begründung und unter den textlichen Hinweisen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB werde gebeten. Der vorgenommene Hinweis auf die Meldepflicht nach Art. 8 Absätze 1 und 2 BayDSchG sei im vorliegenden Fall nicht ausreichend.

Fragen, die konkrete Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege oder Bodendenkmalpflege betreffen, richte man ggf. direkt an den zuständigen Gebietsreferenten der Praktischen Denkmalpflege ([www.blfd.bayern.de](http://www.blfd.bayern.de)).

**Stellungnahme:**

Zum Thema Bodendenkmalpflegerische Belange wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1. - Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB - zur Stellungnahme des Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Schreiben vom 27.04.2017) verwiesen. Die Forderungen wurden in die Begründung unter Ziffer 2.4 (Rechtliche Ausgangslage - Denkmalschutz) und als nachrichtlicher Hinweis in die Satzung aufgenommen. Die Planungsbegünstigten wurden diesbezüglich vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung informiert.

**Eisenbahn-Bundesamt, Schreiben vom 17.07.2019**

Wie bereits auf S. 12, Ziffer 2.4, letzter Absatz der Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Stand 17.06.2019) erwähnt, habe das Eisenbahn-Bundesamt mit Datum vom 25.06.2018 einen Planfeststellungsbeschluss nach § 18 AEG für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung „BAB A 8“ erlassen. Für dieses Vorhaben sei eine vorübergehende Grundinanspruchnahme für ein Baufeld auf den Flurstücken Nr. 804/1 (619 m<sup>2</sup>) und Nr. 810/1 (124 m<sup>2</sup>), Gemarkung Perlach, planfestgestellt. Diese Grundstücke befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt München und seien auch Gegenstand dieses Bebauungsplanentwurfs. Insoweit sei der Verweis auf das Flurstück Nr. 702 in der Ziffer 2.4 (S. 12) der Begründung des Bebauungsplans (Stand 07.06.2019) nicht nachvollziehbar.

Die Immissionen aus der benachbarten Bahnstrecke 5552 München Giesing - Kreuzstraße seien in der Planung zu berücksichtigen. Schutzvorkehrungen gegen diese Immissionen seien vorzusehen.

Zu beachten sei, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen prüfe. Die Betreiber dieser Anlagen seien möglicherweise betroffen. Man empfehle daher, die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien in München am Verfahren zu beteiligen, sofern nicht bereits geschehen.

**Stellungnahme:**

Die Bahntrasse verläuft nördlich des Planungsgebietes auf dem Flurstück Nr. 702, Gemarkung Perlach. Die Flurstücke Nr. 804/1 und Nr. 810/1, Gemarkung Perlach stehen im Eigentum der Landeshauptstadt München und wurden für die Baustelleneinrichtung zum Neubau der Eisenbahnbrücke über die Autobahn BAB

A 8 vorübergehend in Anspruch genommen. Nach Abschluss der Baumaßnahme voraussichtlich ab Sommer 2020 stehen diese Flurstücke für die im Bebauungsplan Nr. 2118 Münchberger Straße vorgesehenen Nutzungen vollumfänglich wieder zur Verfügung.

Zum Thema Schutzvorkehrungen gegen Immissionen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1. - Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB - zur Stellungnahme der DB AG (Schreiben vom 18.05.2017) verwiesen. In der Satzungsbestimmung unter § 11 werden entsprechende Festsetzungen getroffen, die in der Begründung unter Ziffer 4.11. erläutert werden.

**Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Schreiben vom 18.07.2019**

Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übermittelte folgende Stellungnahme:

Seitens der DB Netz AG, Rollout Süd, I.NPS 23(S), bestünden Bedenken hinsichtlich der lückenlosen GSM-R-Funkversorgung der Strecke 5552 im Bereich des Bebauungsplans Nr. 2118. Der Streckenabschnitt zwischen dem Abzweig Frankenwaldstraße und München-Perlach werde von der GSM-R-BTS München Fasangarten (Site 18003 bei km 4,8 der Strecke 5551) funktechnisch versorgt. Da im Bereich des Bebauungsplans Nr. 2118 Neubauten mit einer Wandhöhe von teilweise 18,00 m geplant seien, werde eine Abschattung der Funkversorgung auf die nördlich gelegene Bahnstrecke befürchtet. Auch die Tatsache, dass im nördlichen Bereich keine weitere Bebauung bzw. Bewaldung vorhanden sei, die eine Versorgung durch mögliche Reflexionen sicherstellen könne, werde als bedenklich angesehen.

Daher werde seitens der DB Netz AG, Rollout Süd, I.NPS 23(5) gefordert, dass im Falle einer Beeinträchtigung der GSM-R-Funkversorgung im Bereich des Planungsgebietes (Bebauungsplan Nr. 2118) hin zur Bahnstrecke 5552 die Landeshauptstadt München der DB Netz AG die volle Unterstützung zur Beseitigung einer gegebenenfalls entstandenen Funklücke zusichere. Dies könne auch gegebenenfalls die Zustimmung als Träger öffentlicher Belange hinsichtlich des Neubaus einer GSM-R-Anlage bedeuten. Falls keine geeigneten Bahnflächen zur Verfügung stünden, weise die Landeshauptstadt München der DB Netz AG geeignete städtische Flächen aus, die im Nachgang durch die DB Netz AG erworben werden müssten (betriebsnotwendige Sicherungsanlagen dürften nur auf wirtschaftlichen und juristischen Eigentum der DB AG betrieben werden).

Dazu könne man sich mit der DB Netz AG, Rollout Süd, abstimmen und die Thematik klären.

Im Übrigen bestehe gegen die beabsichtigte Planung bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen, Auflagen und Hinweise aus Sicht der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen grundsätzlich keine Bedenken.

**Stellungnahme:**

Zum Thema Funknetzplanung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1. - Beteili-



gungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB - zur Stellungnahme der DB AG (Schreiben vom 18.05.2017) verwiesen.

### **Infrastrukturelle Belange**

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssten den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen sei die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände sei entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssten diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behalte sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzungen auf Kosten der Eigentümerin zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürften nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Einer Versickerung in Gleisnähe könne nicht zugestimmt werden. Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürften in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.

Auf die durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Emissionen (Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen), welche zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen könnten, werde vorsorglich hingewiesen. Falls erforderlich, seien gegen diese Emissionen vom Bauherrn auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzunehmen.

Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, seien der Deutschen Bahn weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.

In diesem Zusammenhang weise man darauf hin, dass ein zweigleisiger Streckenausbau der Strecke 5552 München Frankenwaldstraße-Kreuzstraße langfristig nicht ausgeschlossen werden könne. Ein Planungsauftrag für einen Streckenausbau durch den Freistaat oder den Bund läge der DB Netz AG aber nicht vor; es gebe diesbezüglich keine Planungsaktivitäten. Die Erneuerung der angrenzenden Eisenbahnüberführung über die BAB A 8 erfolge deswegen nur eingleisig. Der Nachbau eines zweiten Streckengleises mit Erweiterung der Eisenbahnüberführung (EÜ) bzw. mit Nachbau einer zweiten Eisenbahnüberführung für die Bahnstrecke sei aktuell nicht berücksichtigt. Er werde dadurch aber nicht verhindert und werde sich an den zu einem späteren Zeitpunkt geltenden Planungsparametern und örtlich vorliegenden Gegebenheiten orientieren.

Die Belange, betreffend die Infrastrukturplanung der DB Netz AG, seien weiterhin mit den zuständigen Stellen der DB AG abzustimmen. Weiterhin sei die Planungen zur beabsichtigten 10,00 m hohen Lärmschutzanlage in Bahnnähe gesondert zur Prüfung und Stellungnahme vorzulegen.

Die Herausgabe von Verkehrsdaten in Bezug auf Lärm (zur Berechnung von Schallemissionen, -immissionen, Erstellung schalltechnischer Untersuchungen und Planung von Schallschutzmaßnahmen) erfolge zentral durch: Deutsche

Bahn AG - Lärmschutz (TUL), Caroline-Michaelis-Straße 5-11, 10115 Berlin.

**Stellungnahme:**

Die Stellungnahme betrifft bezüglich der Baumpflanzungen und dem Umgang mit Niederschlagswasser den Bauvollzug und wurde deshalb an die Grundstückseigentümerin mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung im Rahmen des Vollzugs weitergeleitet.

In der Bebauungsplanbegründung wird unter Ziffer 4.17. auf die Einhaltung der Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München bezüglich der Versickerungspflicht hingewiesen.

Zum Thema Emissionen (Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und zum zweigleisigem Ausbau wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1. - Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB - zur Stellungnahme der DB AG (Schreiben vom 18.05.2017) verwiesen.

Um zu gewährleisten, dass der Bitte der DB AG, Planungen und zukünftige Anträge auf Baugenehmigung der DB AG vorzulegen von den zukünftigen Antragstellern entsprochen wird, wird in der Begründung unter Ziffer 2.4. „Rechtliche Ausgangslage – Planfeststellung“ als Hinweis und am Ende der Satzungsbestimmung hierauf verwiesen.

**Immobilien relevante Belange**

Die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen seien einzuhalten.

**Stellungnahme:**

Die Abstandsflächentiefen von Bauraum 10 können bei der Umsetzung der maximalen Wandhöhe von 17,50 m geringfügig auf die Flächen der Bahn im Norden fallen. Die Abstandsflächentiefen werden mit § 8 Abs. 4 der Satzung auf das, sich aus dem Bebauungsplan ergebende Maß zwischen Gebäude (Bauraum 10) und Grundstücksgrenze verkürzt. Im Übrigen wird auf Ziffer 4.8. „Abstandsflächentiefen“ der Begründung verwiesen.

**Hinweise für Bauten nahe der Bahn**

Durch das Vorhaben dürften die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlage habe nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.

Alle Sicherheitsabstände gemäß Regelwerk der Deutschen Bahn seien einzuhalten.

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie

sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen sei gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gelte auch während der Bauzeit.

Es sei sicherzustellen, dass für das Instandhaltungspersonal jederzeit eine Zugangsmöglichkeit zu den Gleisanlagen gegeben ist.

Der Stütz- und Druckbereich der Strecke 5552 (Giesing - Kreuzstraße) dürfe nicht durch Bauten beeinträchtigt oder verändert werden.

Die Flächen befänden sich in unmittelbarer Nähe zur Oberleitungsanlage. Man wisse hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Es sei ein Schutzabstand von 3,00 m zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien, Personen etc.

sicherzustellen und einzuhalten. Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung (Gleisabstand  $\leq$  4,00 m) seien bahnzuerden, ggf. müsse die Oberleitung abgeschaltet und bahngeerdet werden. Bei Grabarbeiten innerhalb eines Umkreises von 5,00 m um Oberleitungsmaste (5,00 m ab Fundamentaußenkante) sei ein Standsicherheitsnachweis durch einen vom EBA-zertifizierten Prüfstatiker vorzulegen. Einfriedungen im Rissbereich der Oberleitung seien bahnzuerden, ggf. sei ein Prelleiter anzubringen. Elektrisch leitende Teile im Handbereich (= 2,50 m) zu bahngeerdeten Anlagen seien ebenfalls bahnzuerden.

Bei Ausführung der Bauarbeiten unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (zum Beispiel (Mobil-) Kran, Bagger etc.) sei das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen sei durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten seien vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so sei mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens vier bis acht Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen sei. Der Antrag zur Kranaufstellung sei mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG einzureichen. Generell sei auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Bahngelände dürfe weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine seien vor Baubeginn zu sichern. Sie dürften nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls seien diese zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.

Baumaterial, Bauschutt etc. dürften nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Materialien entlang der Bahngeländegrenze seien so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Stoffe in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Eine Beteiligung der DB Kommunikationstechnik GmbH habe ergeben, dass im betroffenen Bereich Betriebsanlagen der DB AG liegen. Die bereits mit Stellungnahme vom 18.05.2017, Az.: TÖB-MÜ- 17-9406, zugesandte Anlage „Betreiberauskunft zu Kabeltrassen und TK-Anlagen der DB AG inklusive Kabellageplan und den darin genannten Anlagen“ vom 18.05.2017 (Zeichen: B 20237 M DB KT) habe weiterhin Gültigkeit und sei zwingend zu berücksichtigen. In diesem

Zusammenhang weise man gesondert darauf hin, dass durch die geplante Maßnahme mit einer Beeinflussung / Störerhaftung der Funkdienste der DB Netz AG zu rechnen sei. Es sei eine Abfrage / Genehmigung über die Funknetzplanung durch den Beauftragter der Baumaßnahme bei der DB Netz AG, Funknetzplanung DB (I.NPS 243), einzuholen.

Der gewöhnliche Betrieb dieser Kabelanlagen einschließlich der Maßnahmen zu Wartung, Entstörung und Instandhaltung dürfe keinesfalls behindert oder beeinträchtigt werden. Ein Sicherheitsabstand von mindestens 2,00 m müsse eingehalten werden. Die Kabelanlagen dürften nicht überbaut werden und müssen immer frei zugänglich sein. Bei Kreuzungen seien die Kabelanlagen grundsätzlich zu unterkreuzen. Die Maßnahmen an Kabelanlagen (Sicherungsmaßnahmen, Verlegearbeiten etc.) müssten rechtzeitig vor Baubeginn beauftragt werden. Die Kosten trage der Antragsteller. Auf Strafverfolgung bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln werde ausdrücklich hingewiesen.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (zum Beispiel Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. habe der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Für Schäden, die der DB aus der Baumaßnahme entstünden, hafte der Bauherr im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und gegebenenfalls in vollem Umfang.

### **Sonstiges**

Spätere Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungsbereich seien uns erneut zur Stellungnahme vorzulegen. Man behalte hierfür Bedingungen und Auflagen vor.

### **Stellungnahme:**

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1. - Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB - zur Stellungnahme der DB AG (Schreiben vom 18.05.2017) verwiesen.

Die Ausführungen zu den Sicherheitsabständen wurden bei der Planung berücksichtigt.

Die Stellungnahme der DB AG wurde den Planungsbegünstigten zur Beachtung bezüglich der Baumpflanzungen, zum Umgang mit Niederschlagswasser, zu Bauten nahe der Bahn und zu den weiteren oben aufgeführten Punkten insbesondere zur Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren und zur Baustelleneinrichtung zugeleitet.

Um zu gewährleisten, dass der Bitte der DB AG, Planungen und zukünftige Anträge auf Baugenehmigung der DB AG vorzulegen von den zukünftigen Antragstellern entsprochen wird, wird in der Begründung unter Ziffer 2.4. „Rechtliche Ausgangslage – Planfeststellung“ als Hinweis und am Ende der Satzungsbestimmung hierauf verwiesen.

Man verweise auf die Stellungnahme vom 17.05.2017.

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte im Sinne von § 68 Abs. 1 TKG - habe die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Am Rande des Planungsgebiets sei in Teilbereichen bereits eine Telekommunikationsinfrastruktur vorhanden. Änderungen, Baumaßnahmen oder Planungen zu Baumaßnahmen seien derzeit nicht vorgesehen.

Eine Lageplan mit den eingezeichneten Telekommunikationsanlagen sei beigelegt. Zeichen und Abkürzungen im Lageplan sei der Kabelschutzanweisung zu entnehmen.

Bei allen Grabungen am oder im Erdreich bitte man die Kabelschutzanweisung zu beachten.

Es werde darauf aufmerksam gemacht, dass die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur nicht ausreicht um das Planungsgebiet zu versorgen.

Es seien zusätzliche, umfangreiche Planungen und Baumaßnahmen erforderlich.

Die Telekom behalte sich vor, die notwendige Erweiterung der Telekommunikationsinfrastruktur in mehreren unabhängigen Bauabschnitten durchzuführen und Versorgungsleitungen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verlegen.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordination mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen anderer Leitungsträger sei es unbedingt erforderlich, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen der Deutschen Telekom Technik GmbH T NL Süd, PTI 25, Bauherrenberatung Blütenburgstr.1, 80636 München frühzeitig, mindestens 9 Monate vorher schriftlich angezeigt werden.

Folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan soll in den Bebauungsplan aufgenommen werden:

„In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen“.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen sei das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u. a. Abschnitt 3 zu beachten.

#### **Stellungnahme:**

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1. - Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB - zur Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik (Schreiben vom 17.05.2017) verwiesen.

Die Stellungnahme betrifft insbesondere den Bauvollzug. Der Hinweis auf die Erforderlichkeit von umfangreichen Planungen und Baumaßnahmen der Telekom

Technik GmbH wurde unter Ziffer 2.2.3. in der Begründung übernommen und an die Grundstückseigentümer mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung weitergeleitet.

### **Autobahndirektion Südbayern, Schreiben vom 30.07.2019**

Die geplanten Gebäude befänden sich außerhalb der 40,00 m Anbauverbotszone der BAB A 8. Die geplanten Lärmschutzeinrichtungen (Wall-/Wand-Kombination) stellen Hochbauten im Sinne des § 9 Abs. 1 FStrG dar und sollen im Abstand von 10 m vom bestehenden befestigten Rand der BAB A 8 innerhalb der Anbauverbotszone gemäß § 9 Abs. 1 FStrG errichtet werden.

Im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurde man bereits im Jahr 2017 aufgefordert, zu dem gegenständlichen Verfahren Stellung zu nehmen. In dem Schreiben vom 17.05.2017 habe man eine Ausnahme vom Anbauverbot gem. § 9 Abs. 8 FStrG in Aussicht gestellt. Diese erfolgte unter der Voraussetzung, dass „Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung geltender Grenzwerte nach den einschlägigen Richtlinien,“ erforderlich werden. Ein gutachterlicher Nachweis zur Lärmsituation wurde seinerzeit nicht vorgelegt.

Inzwischen wurde die im Rahmen der geplanten Maßnahme beauftragte Schalltechnische Untersuchung (April 2019; Möhler und Partner) vorgelegt. Daraus gehe hervor, dass trotz Errichtung einer 8,00 m hohen Wall-/Wand-Kombination an den der Autobahn zugewandten Fassadenseiten Immissionswerte von 74 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts auftreten.

An den Fassaden auf der Autobahn abgewandten Seite lägen die ermittelten Immissionswerte immer noch bei 59 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts.

Geltende Grenzwerte würden somit deutlich überschritten.

Daher könne keine Zustimmung (§ 9 Abs. 2 bzw. Abs. 8 FStrG) zu dem Vorhaben in der geplanten Form erfolgen.

Im Einzelnen begründe sich das wie folgt:

Beurteilung der Ergebnisse anhand der Orientierungswerte gemäß DIN 18005:

Die Orientierungswerte nach DIN 18005-1 (für allgemeine Wohngebiete:

55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) würden um 19 dB(A) tags bzw. 20 dB(A)

nachts in erheblichem Umfang überschritten. Man weise außerdem darauf hin, dass die Orientierungswerte gemäß DIN 18005-1 bereits auf den Rand der Bauflächen bezogen werden sollen.

Auch an den Autobahn abgewandten Fassaden werden die Orientierungswerte um 4 dB(A) tags bzw. 6 dB(A) nachts noch deutlich überschritten. Gemäß Anmerkung der DIN 18005 sei bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich.

Beurteilung der Ergebnisse anhand der Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV: Zur Überprüfung eines Anspruches auf Lärmschutzmaßnahmen bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen seien die Immissionswerte an der Außenfassade zu betrachten. Die Grenzwerte betragen für allgemeine

Wohngebiete 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Gemäß den vorliegenden schalltechnischen Berechnungen überschreiten die Immissionswerte an den geplanten Häusern die Lärmvorsorgewerte trotz der bis zu 8 m hohen Lärmschutzmaßnahmen noch um 15 dB(A) tags und um 16 dB(A) nachts. Ein zukünftiger Ausbau für verkehrliche Anpassungen der BAB A 8, bei dem die gesetzlich vorgegebenen Lärmvorsorgegrenzwerte an den neu geplanten Wohngebäuden eingehalten werden müssten, sei mit Lärmschutzmaßnahmen wie Wall-/Wand-Kombinationen unter diesen Voraussetzungen nicht mehr möglich. Es sei davon auszugehen, dass ein Schutz der neu errichteten Wohnbebauung dann nur noch mit äußerst kosten-intensiven Maßnahmen zu erreichen wäre.

Geplante Lärmschutzanlage:

Die Art der geplanten Lärmschutzanlage an der BAB A 8 sei zu wenig konkret geplant, um eine Zustimmung im Verfahren erteilen zu können. Nicht nur die baulichen Auswirkungen, sondern vielmehr auch die lärmtechnischen Auswirkungen könnten damit nicht beurteilt werden. Eine Abwägung von Varianten der Lärmschutzanlage sei in der schalltechnischen Untersuchung nicht erkennbar. Die fehlende Abschirmung führte damit zu den Pegelüberschreitungen, wie sie aus der Schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen seien.

Insgesamt gelte festzustellen, dass die Lärmschutzanlage zu wenig Abschirmwirkung aufweise.

Beurteilung der Eingangswerte der schalltechnischen Untersuchung:

Verkehrsbelastungen:

Die in der Untersuchung angesetzten Eingangswerte unterscheiden sich erheblich von den bekannten Werten aus dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München. Diese Planungsgrundlage der Landeshauptstadt München gehe in dem gegenständlichen Abschnitt der BAB A 8 von einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 75.000 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 6,5 % für 2030 aus. Setze man – ausgehend von der Straßenverkehrszählung 2015 – die maßgebende Verkehrsstärken tags (MT) mit  $0,058 \cdot \text{DTV}$  an und nachts (MN) mit  $0,01 \cdot \text{DTV}$  an, ergäben sich für MT mit 4.350 Kfz/h und MN mit 750 Kfz/h deutlich höhere Werte als in der schalltechnischen Untersuchung angesetzt wurden. Zudem falle auf, dass die angesetzten Lkw-Anteile mit 2,5 % bzw. 3,5 % gegenüber den Werten des Verkehrsmodells der Stadt München viel geringer seien. Die verwendeten Eingangswerte würden daher grundsätzlich in Frage gestellt. Um Aufklärung und Berichtigung werde gebeten.

Angesetzte Geschwindigkeiten:

In der schalltechnischen Untersuchung wurde nachts eine Geschwindigkeit von 80 km/h angesetzt. Im Bereich des geplanten Bauvorhabens sei derzeit eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h in den Nachtstunden von 22:00 - 06:00 Uhr vorhanden. Hierbei sei anzumerken, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht als dauerhaft zu Grunde gelegt werden könnten, da diese auch aufgehoben

werden könnten, wenn die Anspruchsvoraussetzungen entfielen. Ein Rechtsanspruch auf Beibehaltung einer Geschwindigkeitsbegrenzung bestehe nicht. Dies sei bei der Lärmberechnung entsprechend zu berücksichtigen. Die schalltechnischen Untersuchungen seien dahingehend zu berichtigen.

Beurteilung der Ergebnisse entsprechend der Auffassung des Umweltbundesamtes:

In der vorliegenden schalltechnischen Berechnung sei Folgendes aufgeführt: „Nach Auffassung des Umweltbundesamtes können Gesundheitsgefährdungen bei einer dauerhaften Lärmbelastung von mehr als 65/60 dB(A) tags/nachts nicht ausgeschlossen werden. Gerade im Nachtzeitraum entspricht der gesundheitsgefährdende Lärmpegelwert von 60 dB(A) dem Grenzwert der Verkehrslärmschutzrichtlinien [26], der bei Neuplanungen keinesfalls überschritten werden sollte, da andernfalls unmittelbar ein Lärmsanierungsfall entstehen würde. Diese Lärmpegel werden auch seitens der Landeshauptstadt München als Obergrenze für den Abwägungsspielraum in der Stadtentwicklung bei Verkehrslärmimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Räume von Wohnungen (Wohnräume, Schlaf- und Kinderzimmer) herangezogen.“

Zur Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung werden in der schalltechnischen Untersuchung mehrere Maßnahmen vorgeschlagen (Grundrissorientierung, Dämmung, Lüftungsanlagen). Aber auch im Außenbereich zwischen der Riegelbebauung und der geplanten Wall-/Wand-Kombination liege die Lärmbelastung laut der schalltechnischen Untersuchung mit bis zu 65 dB(A) schon an der Grenze einer möglichen Gesundheitsgefährdung.

Beurteilung der Ergebnisse aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht:

Mit der hohen prognostizierten Lärmbelastung (Überschreitung von bis zu 24 dB(A) tags/ 27 dB(A) nachts zu den Werten aus der DIN 18005 im Prognosefall bzw. um 19 dB(A) tags und 20 dB(A) im Prognosefall) werde die Grenze der Zumutbarkeit für die geplante Wohnbebauung überschritten. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung würden Werte von bis zu 74/65 d(A) Tag/Nacht erreicht.

Die geplante Bebauung sei als Wohnbebauung erheblichen Umfangs anzusehen, somit wären die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vollumfänglich anzuwenden. Dies habe zur Folge, dass durch Überschreiten der Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts für Wohngebiete die Bewohner\_innen einen Rechtsanspruch auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen hätten.

Bis zum Erreichen der Grenzwerte zur Lärmsanierung für Wohngebiete von 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts stehe jedoch die Verkehrsfunktion der Straße im Vordergrund. Bei der Ausweisung eines Bebauungsplans bzw. Erteilung einer Baugenehmigung sei daher auf ausreichenden Lärmschutz für die neben einer Autobahn zu errichtenden Gebäude zu achten. Hierbei sei der Grund-



satz, dass der aktive Lärmschutz vor dem passiven Lärmschutz zu stellen sei, anzuwenden.

Da es hier um eine neu hinzukommende Bebauung handle, seien mindestens die Werte der Lärmsanierung für Wohngebiete von 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts an den Fassaden der Gebäude für das Prognosejahr 2030 durch geeignete bauliche aktive Lärmschutzmaßnahmen zwingend einzuhalten.

**Fazit:**

Mit der Errichtung der geplanten 8,00 m hohen Lärmschutzmaßnahme könnten im Planungsgebiet die einschlägigen Lärmgrenzwerte nicht eingehalten werden. Dies war Voraussetzung der Äußerung im Jahr 2017.

Es seien mindestens die Werte der Lärmsanierung für Wohngebiete von 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts durch aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten.

Erschwerend komme hinzu, dass die Zugrundelegung der höheren Verkehrsbelastungen und Lkw-Anteile aus dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München sowie eine höhere Geschwindigkeit nachts zu noch deutlich höheren Lärmbelastungen führen würde, als in der schalltechnischen Untersuchung angenommen wurde. Weiter würden durch die extrem hohen Lärmimmissionen an den geplanten Gebäuden zukünftige Ausbaumaßnahmen für verkehrliche Anpassungen an der BAB A 8 ohne extrem kostenintensive Lärmschutzmaßnahmen unmöglich.

Es bestehe somit kein Einverständnis mit der gegenständlichen Bauleitplanung. Da die geplante Lärmschutzmaßnahme aufgrund der unzureichenden Schutzwirkung nicht den Zweck der Schaffung eines gesunden Wohnumfeldes erfülle, könne für die Errichtung der Lärmschutzeinrichtungen innerhalb der Anbauverbotszone keine Ausnahme gemäß § 9 Abs. 8 FStrG erteilt werden. Die Erteilung einer solchen – an sehr enge Voraussetzungen gebundenen - Ausnahme setze insbesondere voraus, dass die Abweichung mit öffentlichen Belangen vereinbar sei. Dies sei, wie oben ausgeführt, nicht der Fall.

**Vorsorglicher Hinweis zu Werbeanlagen:**

Die von der Autobahn aus sichtbaren Werbeanlagen bedürften einer Zustimmung nach § 33 StVO durch die Autobahndirektion Südbayern. Hierzu seien die betroffenen Werbeanlagen bei Neuerrichtung oder Änderung im Detail gesondert vorzulegen. Dies gelte auch für Werbeanlagen in der Bauphase.

Die Vorgaben der Richtlinien zur Werbung an (Bundes-)Autobahnen aus Straßenverkehrsrechtlicher Sicht seien dabei einzuhalten. Das bedeute, dass generell bei allen Werbeanlagen, die von der Autobahn bzw. deren Anschlussstellenäste aus sichtbar sind, nur Firmennamen und Logos erlaubt seien.

**Stellungnahme:**

Die in den Lärmgutachten angesetzten Verkehrsbelastungen auf der Autobahn

A8 wurden – wie von der Autobahndirektion erbeten – durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Abteilung Verkehrsplanung überprüft. Dabei ergab sich, dass zur Verkehrsbelastung von Autobahnen für die Erstellung von Gutachten grundsätzlich keine städtischen Angaben herausgegeben werden, auch wenn im städtischen Verkehrsmodell hierzu Prognosedaten enthalten sind, da die Autobahnen nicht im städtischen Zuständigkeitsbereich liegen. So hat auch für die vorliegende Planung der Verkehrsgutachter selbstständig über ein Hochrechnungsverfahren auf Grundlage der Verkehrserhebungen der Staatsbauverwaltung (baysis) aus dem Jahr 2015 (Zählstelle Nr. 7935 9168 AS München Perlach (92a) – AS Neubiberg (92b)) die anzusetzenden Verkehrsbelastungen für die Autobahn A8 ermittelt. Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Abteilung Verkehrsplanung sind die zugrundegelegten Annahmen und Hochrechnungsverfahren als plausibel zu bewerten. Somit können die für die Prognose 2030 unterstellten DTV Werte von 64.000 Kfz/24h; LKW-Anteil 2,5-3,5% als Grundlage im Bebauungsplanverfahren mitgetragen und bestätigt werden. Die diesbezüglichen Erkenntnisse wurden der Autobahndirektion bereits im September 2019 mitgeteilt.

Zu den vorgebrachten Bedenken zu dem Immissionsschutzkonzept fanden Abstimmungsgespräche, auch mit dem zuständigen Ministerium statt. Entsprechend wurde das Lärmschutzkonzept hinsichtlich der BAB A8 (wie unter Punkt 4.11. der Begründung dargestellt) unter Berücksichtigung der Anforderungen der 24. BImSchV aus schallschutzfachlicher Sicht für den Planungshorizont 2030 überarbeitet, so dass zukünftig kein Sanierungsfall entsteht.

Mit Schreiben vom 06.03.2020 hat die Autobahndirektion Südbayern ihre fernstraßenrechtliche Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FstrG Baubeschränkungszone (100 m) erklärt und für die in der Bauverbotszone (40 m) gelegene Wall-wand-kombination gemäß § 9 Abs.8 FstrG eine Ausnahme vom Anbaubauverbot des § 9 Abs. 1 FstrG erklärt, sofern die o.g. Überarbeitungen in die Satzung bzw. Begründung des Bebauungsplanes aufgenommen werden und der Bebauungsplan 2118 Münchberger Straße beschlossen wird.

Zu der Aussage der Autobahndirektion, dass die geplante Lärmschutzanlage zu wenig konkret geplant sei, wird darauf hingewiesen, dass zur Sicherung der erforderlichen Schallschutzwirkung die Höhe und Position des Lärmschutzwalls sowie das erforderliche Schalldämmmaß festgesetzt werden sollen. Eine detailliertere Festsetzung ist nicht erforderlich. Die aktuelle Planung sieht einen Wall mit einer Gabionenwand, die die Wallkrone um ca. 1,50 m überragt und damit auch als Absturzsicherung dient, vor. Zur Seite der Wohngebiete hin soll der Lärmschutzwall mit Wiesen und Bäumen eingegrünt, zur Autobahnseite hin soll die Lärmschutzwand als bepflanzbare Gabionenwand (mit Steinen und Erdreich gefüllte Drahtgitterkisten) eingegrünt werden.

Fußwege (übergeordnete und solche des Wohngebietes) sollen entsprechend der vorliegenden Planung ausschließlich auf der westlichen und somit der Autobahn abgewandten Seite geführt werden.

Die Lage der Lärmschutzanlage zur Autobahn ist im Bebauungsplan festgesetzt, der Abstand zur Fahrbahnaußenkante der Autobahn variiert bei der Planung aufgrund der teilweise vorhandenen Baumbestände, auf die Rücksicht genommen wurde. Die Autobahn wurde darauf hingewiesen, dass die derzeitige Darstellung in Teilbereichen auf bis zu 8m an die Fahrbahnkante herankommt. Allerdings sehen die Festsetzungen vor, dass von der festgesetzten Lage bei der Realisierung geringfügig abgewichen werden kann, wenn dies aus technischen oder gestalterischen Gründen erforderlich ist. Insofern wäre es unproblematisch, die Planung in diesen Bereichen so anzupassen, dass der von der Autobahndirektion gewünschte Abstand von 10m zur Fahrbahnaußenkante in allen Bereichen eingehalten wird, falls dies weiterhin erforderlich ist.

Als nachrichtlicher Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen, dass künftige Bauvorhaben im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße, in unmittelbarer Nachbarschaft zur BAB A8 mit der Autobahndirektion Südbayern abzustimmen sind.

Erforderlichenfalls wurde angeboten, nach Vorliegen einer ausgearbeiteten Planung zur Lärmschutzanlage, diese der Autobahndirektion zur Information oder Abstimmung zur Verfügung zu stellen.

Die Ergänzung der Autobahndirektion Südbayern zu Werbeanlagen wurde in der Begründung unter 4.14 übernommen. Im Übrigen gelten die Festsetzungen gemäß § 14 der Satzung.

### C) Beteiligung der Bezirksausschüsse BA 17 und BA 16

#### - Anhörung BA 17 im Rahmen des Spartenumlaufes:

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirks **17** – Obergiesing-Fasangarten wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 6.1) der Bezirksausschuss-Satzung im Rahmen des **Spartenumlaufes** zum Bebauungsplanverfahren angehört. Der BA hat sich in der Sitzung vom 13.08.2019 mit der Planung befasst und mit Schreiben vom 14.08.2019 folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 42):

Zu der im Betreff genannten Anhörung teile man mit, dass der Bezirksausschuss 17 - Obergiesing-Fasangarten - nach Vorberatung in einer Sondersitzung des Unterausschusses Bau, Planung, Wohnen in der Sitzung des Ferienausschusses am 13.08.2019 mit der Angelegenheit befasst und dabei auf Empfehlung des Unterausschusses einstimmig nachfolgende Stellungnahme beschlossen habe:

1. „Der BA 17 fordert die Reduzierung aller Gebäude um ein Stockwerk. Damit soll eine Verringerung der entstehenden Wohneinheiten erzielt werden, was auch zu einer Abmilderung der verkehrlichen Belastung - siehe Ziffer 4 der Beschlussempfehlung - beitragen wird.“

**Stellungnahme:**

Die städtebauliche Verträglichkeit der Bebauungsstruktur mit III bis V Geschossen wurde im Rahmen des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs nachgewiesen. Der Wettbewerbsentwurf ergibt sich aus der Umsetzung der gemäß Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss vorgegebenen Eckdaten u.a. zu Wohneinheiten, Geschossfläche und zur Anzahl der Geschossigkeit.

Der Entwurf des 1. Preisträgers wurde von der Wettbewerbsjury als Grundlage für die Weiterentwicklung des Planungsgebiets empfohlen, gerade auch deshalb, weil er sich in besonderem Maße in die Nachbarschaft einfügt. Der westliche Bereich der Neuplanung, der von der Bestandsbebauung an der Münchberger Straße abrückt, greift mit freistehenden III bis IV-geschossigen Baukörpern den kleinteiligen Charakter der vorhandenen Bestandsbebauung auf und schafft so einen harmonischen Übergang zum Bestand. Die Baukörper werden im Wechsel zueinander angeordnet, wobei die IV-geschossigen Baukörper zugunsten eines verträglicheren Übergangs einen größeren Abstand zur Bestandsbebauung aufweisen.

Die Planungen sehen eine gestalterisch und hinsichtlich der Auswirkungen angemessene bauliche Dichte vor. Insbesondere hinsichtlich der baulichen Dichte und der Abstandsflächen wurden nicht die Grenzen der Zulässigkeit ausgelotet (vgl. Ausführungen zu den Abstandsflächen und zur städtebaulicher Dichte unter Ziffer 4. - Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit, zum Maß der baulichen Dichte und in der Begründung Ziffer 4.3. zeigen auf, dass hier nicht die Grenzen der Zulässigkeit ausgelotet wurden, sondern eine gestalterisch und hinsichtlich der Auswirkungen angemessene bauliche Dichte vorgesehen ist.

Hinsichtlich dem Wunsch, die verkehrliche Belastung zu reduzieren, wird auf die Ausführungen zum Verkehrskonzept unter Ziffer 4.9 der Begründung und unter Ziffer 7. der Stellungnahmen zu den diesbezüglichen Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung verwiesen. Wie dort ausgeführt, lassen sich die zu erwartenden Mehrbelastungen (insbesondere unter Berücksichtigung der nun zusätzlich vorgesehenen Ausfahrt auf die Fasangartenstraße) als moderat einstufen; die vorgegebenen Belastungsgrenzen der benachbarten Wohnstraßen und Wohnwege gemäß RAS 06 werden - teils deutlich - überall eingehalten. Auch die weiteren Auswirkungen des Verkehrs (Lärm / Luft) wurden untersucht, relevante negative Auswirkungen für die Nachbarschaft sind nicht zu erwarten.

2. „Der BA 17 fordert die Prüfung einer anteiligen Einrichtung von „autofreiem Wohnen“. Auch auf diesem Wege kann eine Verringerung des Verkehrsaufkommens erreicht werden.“

**Stellungnahme:**

Wie unter Ziffer 7. zu den entsprechenden Äußerungen der Öffentlichkeit zu „Stellplätzen“ dargestellt, sind Reduktionen der Stellplätze (z.B. als autofreies Wohnen) nicht im Bebauungsplan vorgesehen. Inwiefern im Rahmen der

Genehmigungsplanung evtl. Reduktionen der Stellplätze aufgrund der hierfür vorgegebenen Kriterien möglich sind, ist im Rahmen des Vollzuges zu klären.

3. „Zumindest für die Riegelbebauung sind Dach- und Fassadenbegrünung vorzusehen. Die Tiefgaragen-Deckelung soll eine Höhe von mindestens 1,20 m betragen, um dort Bäume pflanzen zu können. Beide Maßnahmen tragen dazu bei, einen Klimaausgleich zu schaffen.“

**Stellungnahme:**

Im Bebauungsplan wird die Begrünung von Flachdächern und flach geneigten Dächern bis 15°, sowie die teilweise Begrünung der Lärmschutzwände zwischen den Bauräumen festgesetzt. Darüber hinaus lässt der Bebauungsplan die Realisierung einer Fassadenbegrünung grundsätzlich an Gebäuden zu.

Bei der Pflanzung von Großbäumen auf Tiefgaragen ist bereits jetzt die Höhe der Tiefgaragen-Deckelung mit 1,20 m festgesetzt. Für kleinere Bäume ist entsprechend weniger Aufbau, mindestens jedoch 0,60 m notwendig. Zusätzlich wird ein Anschütten von Substrat, um eine höhere Tiefgaragen-Überdeckung zu ermöglichen und somit die Wuchsbedingungen von Bäumen zu optimieren, festgesetzt.

4. „Erhebliche Bedenken werden der Verkehrsführung mit Anfahrt über die Obernzeller Straße und Tiefgaragen-Ausfahrt in der Fasangartenstraße entgegengebracht. Die Obernzeller Straße erscheint für die Aufnahme des entstehenden Verkehrsaufkommens nicht geeignet. Insbesondere die geplante Ausfahrt der Tiefgarage zur Fasangartenstraße wirft erhebliche Gefahren für die Verkehrssicherheit auf. An dieser - zudem für den Fahrverkehr aus Fahrtrichtung West von Perlach kommend durch die vorgelagerte, in einer Kuppe verlaufenden Überführung der BAB A 8 äußerst schwer einsehbaren - Stelle werden regelmäßig überhöhte bis stark überhöhte Geschwindigkeiten gefahren. Die von Osten kommende Radwegführung auf dieser nördlichen Straßenseite wird als sehr unübersichtlich eingeschätzt. Hinzu kommt, dass an dieser Stelle auch oft Querungen der Straße durch Radfahrende von der Südseite der Straße beobachtet werden, deren Radwegführung in Richtung Perlach hier endet. Die Zusammenschau dieser Punkte führt für den BA 17 zu dem Ergebnis, dass eine Tiefgaragenausfahrt an der geplanten Stelle erhebliche Gefahren für die Verkehrssicherheit mit sich bringt und dringend überplant werden sollte. Darüber hinaus muss eine für das bestehende Wohnumfeld zumutbare Regelung für den Baustellenverkehr während der Baumaßnahmen gefunden und festgeschrieben werden.“

**Stellungnahme:**

Im Zuge der Überarbeitung des verkehrlichen Konzeptes mit nun vorgesehener Ausfahrt auf die Fasangartenstraße wurde die Planung- insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit- intensiv gutachterlich betrachtet und mit den zuständigen Fachstellen abgestimmt. Zum Thema „Baustellenverkehr“ wird auf die Ausführungen zur Frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit unter Ziffer 7.6 „Baustellenverkehr“ verwiesen, wonach im Zuge der Genehmigungsplanung an der für die

zukünftige Tiefgaragenausfahrt vorgesehenen Stelle verträgliche Konzepte für den Baustellenverkehr zu entwickeln und mit den zuständigen Fachstellen abzustimmen sind.

5. „Es ist darauf zu achten, dass die Mischung bei den Größen der Wohneinheiten familiengerecht ist. Der BA 17 bittet um entsprechende Berücksichtigung dieser Stellungnahme und stets aktuelle und umfassende Beteiligung im weiteren Verfahren.“

**Stellungnahme:**

Im Rahmen des Bebauungsplanes werden nur die in den Wohngebieten zulässigen Geschossflächen festgesetzt, nicht aber Vorgaben hinsichtlich der Wohnungsgröße. Eine Vorgabe zum Mix der Wohnungsgrößen erfolgt nur teilweise im Bereich der geförderten Wohnungen durch die Förderstelle. Ansonsten wird z.B. zur Ermittlung der sozialen und verkehrlichen Auswirkungen der Planung von einem auf Erfahrungswerten basierenden Durchschnittswert hinsichtlich der Wohnungsgrößen ausgegangen.

- **Anhörung BA 16 im Rahmen des Spartenumlaufes:**

Der dem Planungsgebiet unmittelbar benachbarte Bezirksausschuss des **16.** Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 22) der Bezirksausschuss-Satzung im Rahmen des Spartenumlaufes zum Bebauungsplanverfahren angehört. Der BA hat sich in der Sitzung vom 24.07.2019 nach Vorberatung in den zuständigen Unterausschüssen für Bauvorhaben, Stadtplanung und Bürgerbeteiligung sowie Mobilität und Umwelt mit der Planung befasst und anliegende Stellungnahme mit Schreiben vom 26.07.2019 einstimmig abgegeben (Anlage 43):

„Es dürfte nicht gerade als besonders sinnvoll einzustufen sein, ein neues Wohngebiet direkt und unmittelbar neben der Autobahn zu planen. Die dortige Blockrandbebauung wird sicherlich, wie üblich, wiederum dem geförderten Wohnungsbau zugutekommen, was die Frage aufwirft, ob man einkommensschwachen Mietern so ohne weiteres zwingend einen Wohnstandort direkt neben der Autobahn zuweisen muss. Für den Stadtbezirk 16 interessanter ist jedoch die Tatsache, dass man nunmehr auch daran denkt, eine Ausfahrt aus dem Gebiet in Richtung auf die Fasangartenstraße zu eröffnen, vermutlich um das im Bebauungsplan enthaltene Ziel, eine möglichst kurze und effektive Anbindung des Einkaufszentrums PEP zu ermöglichen. Dem ist mit Nachdruck entgegenzutreten.“

Die ursprünglich vorgesehene alleinige Erschließung des Gebietes über die Balanstraße ist in jedem Falle beizubehalten. Der Verkehr über die Fasangartenstraße in Richtung Osten, hin zum PEP, würde direkt auf die bereits hoch belastete Unterhachinger Straße zulaufen und sich dann, vermutlich über den Pfanzeltplatz, möglicherweise sogar über die Schmidbauerstraße und die Holzwiesenstraße in Richtung PEP

abwickeln.

Bleibt es bei der vorgesehenen ausschließlichen Anbindung über die Balanstraße, so besteht eine sichere, leistungsfähige und attraktive Wegeverbindung über Balanstraße, Ständlerstraße in Richtung PEP, also auf Hauptverkehrsrouten, die nicht durch Wohngebiete führen und für derartigen Verkehr auch vorgesehen und durchaus noch aufnahmefähig sind.

Bei dem in der Vorlage enthaltenen Satz, dass die Grundschulversorgung über die Balanstraße „voraussichtlich ausreichend“ sei, fragt man sich als Leser schon, ob hier eine sorgfältige Ermittlung der Kapazitäten und des Bedarfs erfolgt ist, oder ob man hier, im Vertrauen darauf, dass das „schon klappen“ wird, wieder, Planungen ins Blaue hinein unternimmt mit der Folge, dass möglicherweise später dann auch wieder auf (nicht vorhandene !!) Schulkapazitäten im 16. Stadtbezirk zurückgegriffen werden muss.

Hier wäre die Formulierung und die insoweit erfolgte Planung nochmals kritisch zu prüfen.

Der Bezirksausschuss weise weiterhin deutlich auf kommende verkehrliche Probleme hin.

So gebe es, zum Beispiel, bereits jetzt sehr große Probleme beim Umsteigen zwischen Buslinien von der Hochäckerstraße zur Balanstraße. Hier sei eine richtige Abstimmung der Buslinien durch die MVG notwendig.“

#### **Stellungnahme:**

Die vorliegende Planung sieht entsprechend der Darstellung des Flächennutzungsplanes die Ausweisung eines Wohngebietes vor. Die dortigen Rahmenbedingungen und Auswirkungen der Planung wurden umfassend geprüft, insbesondere um gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen sicherstellen zu können. Wo notwendig, werden hierzu Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen. Diese stellen insbesondere auch in der Riegelbebauung an der Autobahn gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicher, unabhängig davon, ob hier geförderte Wohnungen vorgesehen werden sollen. Die nun vorgesehene Tiefgaragenausfahrt auf die Fasangartenstraße hat allein den Zweck, die verkehrlichen Auswirkungen im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebietes zu reduzieren. Die (auch großräumige) Verträglichkeit des Erschließungskonzeptes wurde im Rahmen der erstellten Gutachten geprüft.

Hinsichtlich der Grundschulversorgung wird auf aktuelle Berechnungen der zuständigen Stellen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung und im Referat für Bildung und Sport hierzu verwiesen, die unter Ziffer 5. zu den diesbezüglichen Äußerungen aus der Öffentlichkeit dargestellt sind.

Aus Sicht der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ist die Planung für ca. 230 Haushalte durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausreichend erschlossen. Über die Haltestelle „Oberzeller Straße Ost“ ist die StadtBus-Linie 145 erreichbar. Diese Verbindungen verkehrt, täglich, ganztags überwiegend im 10-Minuten-Takt z.B. zur S-Bahn (Fasangarten und Ostbahnhof) und zur U-Bahn (Karl-Preis-Platz und Ostbahnhof).

### **Anhörung BA zu den Bürgerversammlungs-Empfehlungen:**

Außerdem wurde der Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten und der dem Planungsgebiet unmittelbar benachbarte Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung zur Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlungen unter Buchstabe D) im Vortrag der Referentin angehört und hat jeweils mit Schreiben vom 14.01.2020 Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

#### **- Anhörung BA 17 zu den Bürgerversammlungs-Empfehlungen:**

Der BA 17 hat sich in der Sitzung vom 11.02.2020 mit der Planung befasst und anliegende Stellungnahme mit Schreiben vom 12.02.2020 abgegeben (Anlage 44).

Es werde bedauert, dass auf die Forderungen des BA 17 (gemäß Schreiben vom 14.08.2019, vgl. Anlage 42) nicht eingegangen wurde. Der BA 17 halte an den bisherigen Forderungen und Begründungen fest und fordere die Verwaltung auf diese zu berücksichtigen.

#### **Stellungnahme:**

Hierzu wird auf die Stellungnahme zu den Ausführungen gemäß Schreiben vom 14.08.2019 unter Buchstabe C) „Anhörung BA 17 im Rahmen des Spartenumlaufes“ verwiesen.

#### **- Anhörung BA 16 zu den Bürgerversammlungs-Empfehlungen**

Eine Äußerung des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes lag bis zur Drucklegung nicht vor. Die Stellungnahme wird daher nachträglich mit einem Hinweisblatt zur Kenntnis gebracht.

## **D) Bürgerversammlungsempfehlungen, BA-Antrag, Anfrage**

### **1 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01583 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 4) beschlossen.

Danach sollten vor sachgerechtem und rechtzeitigem Ausbau der lokalen Infrastruktur keine weiteren Planungen zur Ausweisung neuer Wohnbebauung im Bereich Münchberger Straße angestellt werden. Als dringlichste infrastrukturelle Probleme wurde die Versorgung mit öffentlichen Schulen, der öffentliche Personennahverkehr und die lokale Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs genannt. Insbesondere die Probleme der Eltern und Schulkinder seien zu lösen. Die Darstellung der wahrgenommenen Überlastung der Infrastruktur wird u.a. mit Beispielen zu den Themen „öffentliche Schulen und



Kindergärten“, „öffentlicher Personennahverkehr“ sowie die „lokale Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen“ des täglichen Bedarfs erläutert.

Mit Schreiben vom 18.08.2017 und 04.09.2018 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01583 wie folgt Stellung:**

Die Voraussetzungen und Auswirkungen einer Wohnbauentwicklung im Umgriff des Planungsgebietes wurden umfassend entsprechend den Darstellungen in der Begründung zum Bebauungsplan betrachtet und geprüft.

Die Darstellungen zur Situation hinsichtlich Schulversorgung / Kinderbetreuung aus der Bürgerversammlungs-Empfehlung wurden mit der Bitte um Berücksichtigung an das Referat für Bildung und Sport weitergegeben. Darüber hinaus wird auf die Darstellungen zum Thema „Infrastruktur und Versorgung“ unter Ziffer 2.2.3 der Begründung und die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 5 „Infrastruktur“ verwiesen.

Auch hinsichtlich des Themas „Einzelhandelsversorgung“ wird auf die o.g. Aussagen verwiesen.

Zum Thema Erschließungskonzept, insbesondere ÖPNV wird auf die Darstellungen zum Thema „Verkehr“ unter Ziffer 4.9. der Begründung und die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen.

Der Empfehlung 14-20 / E 01583 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**2 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01584 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 5) beschlossen.

Darin wird die Sicherheit für Kinder, Senioren und Menschen mit Behinderung gefordert, weshalb die vorhandene Spielstraße Münchberger Straße und die Obernzeller Straße als reine Anliegerstraße berücksichtigt werden müssten. Die Planung solle entweder gestoppt oder mit maximal 50 Wohneinheiten und maximal zwei Stockwerken analog der Bestandsbebauung realisiert werden. Die Erschließung dürfe nicht über die Obernzeller Straße oder die Münchberger Straße erfolgen.

Begründet wird der Antrag mit der, gemessen am Stadtdurchschnitt, überproportionalen Vervielfachung der Einwohnerzahl im Bestandsviertel bis 2030 zusätzlich zum Zuwachs durch Nachverdichtung sowie mit steigenden Verkehrsimmissionen und Unfallrisiken bei Erschließung durch die Obernzeller Straße. Erörtert wird eine alternative Erschließung durch die Fasangartenstraße.

Mit Schreiben vom 28.08.2017 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01584 wie folgt Stellung:**

Vorab ist anzumerken, dass das der BV-Empfehlung anliegende Bildmaterial aus datenschutzrechtlichen Gründen der Anlage nicht beigefügt werden kann.

Das verträgliche Maß der Nutzung kann sich nicht aus einer rein rechnerischen Betrachtung des Planungsgebietes und Bestandes ergeben, sondern wurde in vorliegender Planung durch verschiedene Faktoren (Stadtgestalt, Verkehr, Umweltschutz und sozialer Infrastruktur) ermittelt und bestimmt. Die Obergrenzen der BauNVO werden – teils deutlich – unterschritten (vgl. dazu sie Stellungnahme zu den entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 4 „Maß der Nutzung“).

Die verkehrlichen Voraussetzungen und Auswirkungen wurden entsprechend den Darstellungen unter Ziffer 4.9. „Verkehr“ in der Begründung zum Bebauungsplan umfassend betrachtet und geprüft. Dabei sieht die überarbeitete Planung entsprechend der Darstellungen in der Begründung für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor. Entsprechend der umfassenden Prüfungen sind die zu erwartenden Verkehre abzuwickeln (vgl. dazu auch die Stellungnahmen zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“), eine Reduktion der Planung aus verkehrlichen Gründen wird daher nicht vorgeschlagen.

Der Empfehlung 14-20 / E 01584 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**3 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01585 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 6) beschlossen.

Es wird die erneute und namentliche Abstimmung des Stadtrats ohne

Fraktionszwang über die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung und den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 nach Klärung des Einflusses der 10 m hohen Lärmschutzwände und der Neubebauung auf das Klima, den Naturhaushalt und die Luftqualität im Fasangarten bzw. der Stadt gefordert.

Bisher sei es aufgrund der kühlenden Wirkung des unverbauten Feldes und der Kleingärten im Fasangarten 2 bis 3 Grad kühler als in der Innenstadt. Diese kühlende Wirkung des regionalen Grünzugs „Gleißental / Hachinger Tal“ werde aufgrund der Barriere der 10 m hohen Lärmschutzwände verschwinden.

Aufgrund des mangelnden Luftaustauschs mit der weniger abgasbelasteten Luft aus dem Grünzug werde auch die Luftqualität leiden und der Stickoxid-Wert ansteigen.

Es wird gefragt, wie viel Grad Erwärmung im Fasangarten zu erwarten sei. Auch im Stadtzentrum sei in der Folge eine Erwärmung zu erwarten.

Seit dem Jahr 1958 hätte man die Baulücken entlang der Münchberger Straße bereits schließen können, da seitdem Baurecht auf dem Planungsgebiet bestehe. Aufgrund der Bodenwertsteigerung werde erst jetzt verkauft. Man stelle das Instrument der „sozialgerechten Bodennutzung“ in Frage.

Mit Schreiben vom 28.08.2017 und 02.12.2019 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01585 wie folgt Stellung:**

Hinsichtlich der Aussagen zum Baurecht wird auf die Ausführungen zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 1 „Baurecht“ verwiesen.

Zur Forderung einer erneuten Abstimmung des Stadtrates, nachdem alle Kenntnisse zu den Auswirkungen der Planung, insbesondere die Auswirkungen von Lärmschutzwänden auf Klima, Naturhaushalt und Luftqualität vorliegen, wird darauf verwiesen, dass es sich bei den Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes bzw. zur Aufstellung von Bebauungsplänen um mehrstufige Verfahren entsprechend den Vorgaben des Baugesetzbuches handelt.

Auf die Ausführungen zu den Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit unter Ziffer 2 „Bebauungsplanverfahren“ hierzu wird verwiesen. Entsprechend ist ohnehin eine nochmalige Befassung des Stadtrates zum Billigungs- und Satzungsbeschluss auf der Grundlage einer detailliert ausgearbeiteten Planung erforderlich und vorgesehen.

Zu der empfohlenen erneuten namentlichen Abstimmung des Stadtrates ohne Fraktionszwang wird vom Direktorium wie folgt ausgeführt:

Mit einer „erneuten“ Abstimmung ist eine Abänderung des Beschlusses gemeint. Dies ist bei Vorliegen eines entsprechenden Antrags zulässig.

Nach Art. 51 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) werden Beschlüsse des Stadtrats in offener Abstimmung gefasst. In besonderen Fällen kann die vorsitzende Person namentlich abstimmen lassen (§ 73 Abs. 2 Geschäftsordnung-Stadtrat). Die namentliche Abstimmung liegt mithin in ihrem Ermessen.

Bei Abstimmungen im Stadtrat gilt der Grundsatz des freien Mandats in seinem Kernbestand. Dennoch können Fraktionen zulässigerweise beschließen, dass ihre sämtlichen Mitglieder in einem bestimmten Sinn abstimmen sollen.

Zu den Auswirkungen auf Stadtklima, Durchlüftung etc. wird auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 9. „Stadtklima“ verwiesen.

Ergänzend wird mitgeteilt, dass ein Großteil der heute unbebauten Flächen des regionalen Grünzugs sowie die Kleingärten im Fasangarten bestehen bleiben. Diese Grün- und Freiflächen werden auch in Zukunft zur Kaltluftlieferung beitragen.

Im Planungsgebiet selbst wird es aufgrund der neu hinzukommenden Versiegelung und Bebauung zu einer bioklimatisch ungünstigeren Situation als bisher kommen. Die an das Planungsgebiet angrenzenden Siedlungsbereiche im Fasangarten weisen laut Klimafunktionskarte eine günstige bis sehr günstige bioklimatische Situation auf, die im Wirkungsbereich lokal entstehender Strömungssysteme liegen. Es ist davon auszugehen, dass diese angrenzenden Siedlungsbereiche - aufgrund ihrer günstigen Lage am Stadtrand sowie an einer Kaltluftleitbahn - trotz der geplanten Bebauung an der Münchberger Straße ihre günstigen Eigenschaften aus stadt- bzw. bioklimatischer Sicht weiterhin beibehalten können.

Aus diesen Gründen wird für die Maßstabsebene des Bebauungsplanverfahrens Nr. 2118 Münchberger Straße kein vertiefendes Gutachten veranlasst. Ein Gutachten wird allerdings im Rahmen der neu hinzugekommenen Vorhaben, die im Bereich Hachinger Tal geplant sind, erforderlich, da die kumulierten Auswirkungen aller geplanten Vorhaben zu Überlagerungseffekten führen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde bereits vom Stadtrat mit Beschluss vom 11.12.2019 (Vorlagen Nr. 14-20 / 12664) mit einem entsprechenden Gutachten im Rahmen des interkommunalen Strukturkonzepts Hachinger Tal beauftragt. Dieses Gutachten wird die veränderte Ausgangslage an der Münchberger Straße und alle aktuell laufenden Planungen berücksichtigen und die verschiedenen Anströmrichtungen (v.a. West-Ost und Süd-Nord) der Luft auf das Gesamtgebiet etc. untersuchen.

Der Empfehlung 14-20 / E 01585 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**4 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01588 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 7) beschlossen.

Es wird beantragt, die Bebauungsplanung im Bereich Münchberger Straße zugunsten von Straßenverkehrssicherheit und Lebensqualität zu beenden. In der Begründung wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur als bereits überlastet und damit gefährlich und emissionsträchtig beschrieben. Eine Verschlimmerung der Situation durch die Neuplanung sei zu befürchten.

Mit Schreiben vom 28.08.2017 und 04.09.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / 01588 wie folgt Stellung:**

Die verkehrlichen Voraussetzungen und Auswirkungen wurden entsprechend den Darstellungen unter Ziffer 4.9. „Verkehr“ in der Begründung zum Bebauungsplan umfassend betrachtet und geprüft. Dabei sieht die überarbeitete Planung entsprechend der dortigen Darstellungen für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor. Entsprechend der umfassenden Prüfungen sind die zu erwartenden Verkehre abzuwickeln (vgl. dazu auch die Stellungnahmen zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“) sowie die Ausführungen zu den Auswirkungen der durch den Verkehr verursachten Emissionen unter Ziffer 4.11. „Immissionsschutz“ der Begründung und der Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 8 „Immissionen / Emissionen“).

Der Empfehlung 14-20 / E 01588 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**5 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01589 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 8) beschlossen.

Es wird beantragt, das Verfahren einzustellen und Fachgutachten durch anerkannte, unabhängige Umweltmediziner unter Aufsicht des Bayerischen Landesamts für Umwelt bzw. des GSF-Forschungszentrums einzuholen, da die Bewohner\_innen der Neubebauung beim Lüften durch Staub, Keime und Schadstoffe belastet würden. Quellen seien die offene Kompostieranlage in ca. 70 m und die Autobahn in ca. 40 m Entfernung sowie Schadstoffe aus den geplanten Tiefgaragen und dem Umgebungsverkehr.

Die Bestandsbebauung würde durch die Schadstoffquellen der Neuplanung beeinträchtigt.

In der Anlage zum Antrag wird ausführlich auf belastende Schadstoffe und deren Wirkung auf die Gesundheit eingegangen.

Mit Schreiben vom 24.10.2017 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

#### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01589 wie folgt Stellung:**

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Luft wurden in der Begründung unter „4.11.4 Schutz vor Luftschadstoffen“ und „7.2.5. Auswirkungen auf das Schutzgut Luft“ hinsichtlich der Wirkungsbereiche „Schadstoffe“, „Gerüche“ und „Keime“ umfassend betrachtet. Ebenfalls wird auf die Stellungnahmen zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema „Luft / Lufthygiene“ unter Ziffer 8 verwiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass u.a. auch eine Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit zur Belastung mit Bioaerosolen eingeholt wurde. Aus gutachterlicher Sicht ist daher nicht erforderlich, das Verfahren wie beantragt einzustellen.

Der Empfehlung 14-20 / E 01589 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

#### **6 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01591 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 9) beschlossen.

Über Art und Umfang der Nutzung des geplanten Gebäudes für „Soziale Infrastruktur“ (*Anmerkung: Gemeint ist die dort vorgeschlagene Kindertageseinrichtung*) sei ausführlich öffentlich zu informieren, um die Zulässigkeit des Vorhabens prüfen zu können. Die Öffentlichkeit sei

ordnungsgemäß zu dem Vorhaben zu beteiligen. Vorher solle die dort vorgeschlagene Kindertageseinrichtung nicht errichtet werden.

Es bestehe in der Münchberger Straße, einer reinen Wohnstraße, bereits eine Kindertageseinrichtung für 98 Kinder.

Je nach Alter der Betreuten sei für die Nachbarschaft in der ruhigen Anliegerstraße nicht sozialverträglicher Lärm zu befürchten. Durch den Parksuch- und den Erschließungsverkehr und für die geplante Einrichtung und die Tiefgaragen des neuen Wohnquartiers seien Immissionen für die Anwohnerschaft unvermeidbar.

Es gebe keinerlei Vorkehrungen zur Lärminderung auf dem Außenspielbereich für die unmittelbare Nachbarschaft in der Münchberger Straße 5. Die sozialverträglichere Unterbringung der Einrichtung im neuen Planungsgebiet unterbleibe zu Lasten der Bestandsbewohnerschaft.

Mit Schreiben vom 28.08.2017 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01591 wie folgt Stellung:**

Die Empfehlung bezieht sich auf die in den Unterlagen zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung an der Münchberger Straße dargestellte „Soziale Einrichtung“. Inzwischen wurde die Planung weiter detailliert und auf Grundlage entsprechender Bedarfe und Regularien bei der Planung berücksichtigt. Wie unter „4.2. Art der baulichen Nutzung“ dargestellt, ist zusätzlich zur bestehenden Kindertageseinrichtung Münchberger Straße 25 eine weitere Kindertageseinrichtung für 2 Kindergarten- und 2 Kinderkrippengruppen – auch aufgrund von Umgebungsbedarfen - notwendig, die im Allgemeinen Wohngebiet im Erdgeschoss des Bauraumes 10 im Norden des Planungsgebietes vorgesehen ist. Durch die nun vorgesehene Lage liegt die Kindertagesstätte weiter von der Bestandsbebauung abgerückt. Entsprechend der Regularien wurden die hierdurch verursachten Verkehre und Lärmemissionen berücksichtigt. Hierzu wird auch auf die Ausführungen in der Begründung unter Ziffer „4.9. Verkehr“ und „4.11. Immissionsschutz“ bzw. die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer „5. Infrastruktur“, „7. Verkehr“ und „8. Immissionsschutz“ verwiesen.

Die Errichtung der Kindertageseinrichtung kann erst auf Grundlage der laufenden Bauleitplanverfahren mit den entsprechenden Beteiligungen, insbesondere einer Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, erfolgen. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zum Bebauungsplanverfahren bei den Stellungnahmen zu den Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 2 „Bebauungsplanverfahren“ verwiesen.

Der Empfehlung 14-20 / E 01591 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

## **7 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01592 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 10) beschlossen.

Es wird befürchtet, dass durch die Höherstufung zweier Anliegerstraßen und einer privaten Wegefläche zu Erschließungsstraßen für das Planungsgebiet der Verkehrslärmpegel für die Bestandsbebauung gesundheitsgefährdende Werte erreichen werde. Vor Weiterführung der Planung seien unabhängige Fachgutachten entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung für die Obernzeller Straße und die Münchberger Straße zu erstellen und zur Prüfung zu veröffentlichen.

Die in reinen und allgemeinen Wohngebieten bestehenden Grenzwerte für Verkehrslärm von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts könnten aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Obernzeller Straße und Münchberger Straße, die dann als Erschließungsstraßen dienen würden, nicht eingehalten werden.

Da Wohnquartiere über Quartierstraßen mit direkter Mündung in Hauptverkehrsstraßen erschlossen werden müssten, sei zu erwarten, dass die bestehenden Anliegerstraßen aufgestuft werden müssten. Dies habe in einem ordnungsgemäßen Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu erfolgen. Durch die Aufstufung fielen das Tempolimit von 30 km/h und das Parkverbot in der Obernzeller Straße und Münchberger Straße und der privaten Wegefläche weg.

Es seien zudem Straßenschäden durch den Bauverkehr, durch Aufgrabungen für die neue Infrastruktur und durch den dann dauerhaft hohen Wohnquartierverkehr zu erwarten. Auf die Bestandsanwesen kämen für die Reparatur- und Neubaumaßnahmen an den Straßen hohe Kosten zu.

Nach Umwandlung der Münchberger Straße in eine Erschließungsstraße sei in den allgemein der Straße zugewandten Gärten kein Aufenthalt mehr möglich. Die hohe Lärmbelastung von Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Motorrädern wirke auch an der Bestandsbebauung, die zudem zur Straße meist einen Abstand von weniger als 7,50 m habe.

Nach Umwandlung der privaten Wegefläche zu einer Erschließungsstraße würde die entstehende Kreuzung mit Münchberger Straße und Obernzeller Straße erhebliche Lärmpegelanstiege durch Bremsen und Anfahren für die dortige Anwohnerschaft verursachen.



Mit Schreiben vom 28.08.2017 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01592 wie folgt Stellung:**

Zu den Fragen hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere hinsichtlich den Qualitäten der Straßen, erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen und zur Kostentragung bei Bauschäden an den Straßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die Qualitäten/Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben.

Zu den Fragen der durch den Verkehr verursachten Emissionen wird ebenfalls auf die Stellungnahmen zu den Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit unter Ziffer 8 „Immissionen“ verwiesen, wonach hinsichtlich der Auswirkungen des Planungsvorhabens auf die Nachbarschaft in der schalltechnischen Untersuchung festgestellt wurden, dass relevante Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft nach den Maßgaben der 16. BImSchV nicht zu erwarten sind.

Der Empfehlung 14-20 / 01592 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**8 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01593 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 11) beschlossen.

Darin wird die vorrangige Erstellung eines Verkehrskonzeptes für das Planungsgebiet gefordert. Insbesondere die bestehenden Anliegerstraßen im Bestandsbereich zwischen Balan- und Fasangartenstraße seien zu belassen. Bereits im Vorfeld der Bebauung solle ein Konzept für den ruhenden Verkehr erstellt werden, das den geplanten 220 Wohneinheiten entspricht.

Mit Schreiben vom 28.08.2017 und 04.09.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01593 wie folgt Stellung:**

Zu den Fragen hinsichtlich Verkehrskonzept und Stellplätzen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen, wonach entsprechende Konzepte zwischenzeitlich weiterentwickelt und unter Ziffer 4.9 „Verkehr“ der Begründung erläutert werden.

Der Empfehlung 14-20 / E 01593 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

#### **9 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01594 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 12) beschlossen.

Im Zusammenhang mit der Erschließung des Planungsgebiets wird gefordert, die Spielstraßen-Regelung in der Münchberger Straße und die Parkplätze an der Obernzeller Straße und der Münchberger Straße beizubehalten.

Mit Schreiben vom 28.08.2017 und 04.09.2018 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

#### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01594 wie folgt Stellung:**

Zu den Fragen hinsichtlich der Qualitäten der Straßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die Qualitäten/Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben.

Der Empfehlung 14-20 / E 1594 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

#### **10 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01595 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 13) beschlossen.

Die Münchberger Straße solle im bestehenden Zustand belassen werden, um

den gefahrlosen Zugang zur bestehenden Kindertageseinrichtung zu gewährleisten. Auch seien die Emissionen durch das starke Verkehrsaufkommen zu befürchten.

Mit Schreiben vom 28.08.2017 und 04.09.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01595 wie folgt Stellung:**

Zu den Fragen hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere hinsichtlich der Qualitäten der Straßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die Qualitäten/Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben.

Zu den Fragen der durch den Verkehr verursachten Emissionen wird ebenfalls auf die Stellungnahmen zu den Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit unter Ziffer 8 „Immissionen“ verwiesen, wonach hinsichtlich der Auswirkungen des Planungsvorhabens auf die Nachbarschaft in der schalltechnischen Untersuchung festgestellt wurden, dass relevante Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft nach den Maßgaben der 16. BImSchV nicht zu erwarten sind. Die Luftschadstoffimmissionen wurden in den Gutachten sowohl für die Planungsbebauung als auch für die Nachbarschaft untersucht. Relevante negative Auswirkungen für die Nachbarschaft und die Planungsbebauung sind nicht zu erwarten.

Der Empfehlung 14-20 / E 01595 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**11 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01596 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 14) beschlossen.

Die Anliegerstraßen Münchberger Straße, Obernzeller Straße und Kronacher Straße sollten unverändert bleiben und nicht als erschließende Durchgangsstraßen zum Planungsgebiet dienen. Diese Straßen seien für Begegnungsverkehr zu schmal. Dies gelte insbesondere für die Einfahrt von der Fasangartenstraße in die Münchberger Straße. Im Fall eines erhöhten Verkehrsaufkommens sei die Versorgung mit Notdiensten nicht mehr gewährleistet. An der neu errichteten Kindertageseinrichtung müssten die Parkmöglichkeiten für die Besucher\_innen bestehen bleiben. Abgase und Lärm

würden die Gesundheit der Kinder in der Einrichtung gefährden. Es seien deshalb alternative Erschließungsmöglichkeiten zum Planungsgebiet zu schaffen.

Mit Schreiben vom 28.08.2017 und 04.09.2018 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01596 wie folgt Stellung:**

Die verkehrlichen Voraussetzungen und Auswirkungen wurden entsprechend den Darstellungen unter Ziffer 4.9. „Verkehr“ in der Begründung zum Bebauungsplan umfassend betrachtet und geprüft. Dabei sieht die überarbeitete Planung entsprechend der dortigen Darstellungen für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor. Entsprechend der umfassenden Prüfungen sind die zu erwartenden Verkehre abzuwickeln (vgl. dazu auch die Stellungnahmen zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“). Entsprechend der Ausführungen zu den Auswirkungen der durch den Verkehr verursachten Emissionen unter Ziffer 4.11. „Immissionsschutz“ der Begründung und der Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 8 sind durch Luftschadstoffimmissionen relevante negative Auswirkungen für die Nachbarschaft und die Planungsbebauung nicht zu erwarten.

Der Empfehlung 14-20 / E 01596 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**12 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01597 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 15) beschlossen.

Die Landeshauptstadt München solle auf dem städtischen Grundbesitz im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 2118 eine Kleingartenanlage in Fortsetzung der bereits bestehenden nördlich der Bahnlinie S 7 errichten wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen.

Mit Schreiben vom 28.08.2017, 15.11.2017 und 04.09.2018 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01597 wie folgt Stellung:**

Es wird auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit unter „Ziffer 3. Art der Nutzung verwiesen“, wonach entsprechend dem Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss im Planungsgebiet Wohnnutzung priorisiert werden soll.

Der Empfehlung 14-20 / E 01597 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

### **13 Empfehlung Nr. 14-20 / E 01598 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 20.07.2017**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 20.07.2017 die anliegende Empfehlung (Anlage 16) beschlossen.

Man fordere den Neubau einer separaten Straße zur Erschließung des geplanten Wohngebietes, damit die sichere Zufahrt zur (bestehenden) Kindertageseinrichtung in der Münchberger Straße erhalten bleibt.

Die Münchberger Straße, eine schmale Spielstraße ohne Gehwege und die Anliegerstraße Oberzeller Straße seien die einzigen Zufahrtswege für die ca. 700 neuen Anwohner im Planungsgebiet. Die Sicherheit der Kinder und Eltern, die den Weg zur Kindertageseinrichtung nähmen und derjenigen, die in dieser Straße wohnten, sei nicht mehr gewährleistet. Zur Lösung des Problems solle auf dem städtischen Streifen Land parallel zur Autobahn eine Erschließungsstraße für das Planungsgebiet gebaut werden. Damit könne zusätzlich die bereits stark belastete Balanstraße entlastet werden.

Mit Schreiben vom 28.08.2017 und 04.09.2018 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

#### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01598 wie folgt Stellung:**

Die verkehrlichen Voraussetzungen und Auswirkungen wurden entsprechend den Darstellungen unter 4.9. in der Begründung zum Bebauungsplan umfassend betrachtet und geprüft. Dabei sieht die überarbeitete Planung entsprechend der dortigen Darstellungen für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor. Entsprechend der umfassenden Prüfungen sind die zu erwartenden Verkehre abzuwickeln (vgl. dazu auch die Stellungnahmen zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ und „4.9 Verkehr“ der Begründung).

Der Empfehlung 14-20 / 01598 kann insofern nur nach Maßgabe der

vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**14 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02083 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 17) beschlossen.

Es solle keine Bebauung der Wiese hinter der Münchberger Straße erfolgen – Kinder, Tiere und Pflanzen bräuchten Lebensraum.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02083 wie folgt Stellung:**

Als Grundlage der Bauleitplanung im Bereich östlich der Münchberger wurden mit dem „Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss“ vom 28.09.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) die erforderlichen Beschlüsse mit Festlegung der dort zu verfolgenden Planungsziele gefasst. Demnach soll dort vorrangig ein Wohngebiet entwickelt werden (vgl. dazu die Ausführungen in der Begründung unter Ziffer 1 „Planungsanlass“, Ziffer 3 „Planungsziele“ sowie die Stellungnahmen zu den Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 3 zur „Art der Nutzung“). Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Abwägung alle relevanten Belange, insbesondere auch zu den Themen Frei- und Spielflächen sowie Artenschutz detailliert betrachtet wurden. Hierzu wird auf die Ausführungen in der Begründung unter Ziffer 4.16. „Grünordnung“ und die Ausführungen im Umweltbericht unter Ziffer 7.2. zu den Wirkungsbereichen „Erholung“ und „Schutzgut Tiere und Pflanzen“ verwiesen.

Der Empfehlung 14-20 / E 02083 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**15 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02085 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 18) beschlossen.

Es werde die Vorlage eines der aktuellen Planung entsprechenden Verkehrs- und Emissionsgutachten mit Berücksichtigung der offenen Kompostieranlage

gefordert.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02085 wie folgt Stellung:**

Im Zuge der weiteren Ausarbeitung der Planung wurden - wie in der Begründung unter „7.8. Liste der vorliegenden Gutachten und Unterlagen“ aufgeführt - auch entsprechende Gutachten hinsichtlich der Auswirkungen auf Verkehr und Emissionen erarbeitet und zu Grunde gelegt. Im Zuge der nach dem Billigungsbeschluss vorgesehenen Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 2 BauGB) können auch diese Gutachten eingesehen werden. Darüber hinaus wird auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 2 „Bebauungsplanverfahren“ verwiesen.

Der Empfehlung 14-20 / E 2085 kann gemäß o.g. Ausführungen entsprochen werden.

**16 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02087 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 19) beschlossen.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 solle bis zur Bearbeitung der Bürgereinwände nicht genehmigt / beschlossen werden.

In der Informationsveranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurde dargelegt, dass die verkehrsberuhigte Zone, bei der Anwohnerschaft Spielstraße genannt, nur zu 20 % ausgelastet sei und bei 100 % Auslastung den künftigen Verkehr für 220 Wohnungen leicht aufnehmen könne. Die verkehrsberuhigte Zone eigne sich aber nicht als Zufahrt. Damit müsse der gesamte Zufahrtsverkehr zum Planungsgebiet auf einer Strecke von 200 m ausschließlich über die 5 m breite Obernzeller Straße abgewickelt werden.

Den Betroffenen müsse eine weitere Beteiligung im Bebauungsplanverfahren ermöglicht werden.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02087 wie folgt Stellung:**

Zu den Fragen hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere hinsichtlich der Qualitäten der Straßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die Qualitäten/Charakteristiken des Netzes, insbesondere auch der Münchberger Straße, bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben.

Hinsichtlich der Fragen zu weiteren Beschlüssen bzw. Öffentlichkeitsbeteiligungen im Rahmen der Bauleitplanverfahren wird auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 2 „Bebauungsplanverfahren“ verwiesen, wonach ohnehin eine noch mehrmalige Befassung des Stadtrates (Billigung- / Satzungsbeschluss) sowie eine nochmalige Öffentlichkeitsbeteiligung (gemäß § 3 Abs. 2 BauGB) vorgesehen ist.

Der Empfehlung 14-20 / E 02087 kann nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden.

**17 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02088 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 20) beschlossen.

Es seien dringend weitere Zufahrtsstraßen im Planungsgebiet zu schaffen, da die einzige Erschließung, die Obernzeller Straße, von ihrer Breite her neben der normalen Verkehrsführung für die bisherigen ca. 500 Bewohner\_innen nicht zusätzlich die privaten und gewerblichen Fahrten sowie Fahrten von Notdiensten für die zusätzlich geplanten 220 Wohnungen aufnehmen könne. Entgegen dem eingesehenen Verkehrsgutachten seien nun auf dem Planungsgebiet selbst keinerlei Verkehrsflächen bei 40 noch obendrein geplanten Wohnungen mehr vorhanden. Das ergänzte Gutachten beinhalte lediglich eine Hochrechnung. Die verkehrsberuhigte Zone der Münchberger Straße stelle keine geeignete Zufahrt dar, da diese das Planungsgebiet ebenso über die Obernzeller Straße erschließe und durch Bepflanzungen und geplante Parkflächen nicht durchgängig durch Notdienstfahrzeuge genutzt werden könne.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.



**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02088 wie folgt Stellung:**

Im Zuge der Ausarbeitung der Planung wurden sowohl die verkehrlichen Voraussetzungen als auch die Auswirkungen wie in der Begründung unter „4.9. Verkehr, Stellplätze, Verkehrskonzept verkehrliche Erschließung“ dargestellt, gutachterlich geprüft. Hiernach ist die verkehrliche Anbindung auch ohne eine weitere Zufahrtsstraße gesichert. Die ausgearbeitete Planung sieht aber auch eine teilweise Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor, um die zusätzlichen Verkehre im Bestandsgebiet soweit als möglich zu beschränken.

Zu den Fragen hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere hinsichtlich der Qualitäten der Straßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die Qualitäten/ Charakteristiken des Netzes, insbesondere auch der Münchberger Straße, bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben.

Der Empfehlung 14-20 / E 02088 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**18 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02089 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 21) beschlossen.

Man verstehe nicht, warum die bisher abgelehnte Bebaubarkeit des Planungsgebiets nach Eigentumswechsel an eine an vielen Projekten beteiligte Investorengruppe nun genehmigungsfähig sei. Die Investorin bewerbe das Projekt international seit Oktober 2017. Es sei daher kaum soziale Wohnraumschaffung für Münchner\_innen zu erwarten. Durch neue Genehmigungen für Gewerbe würden dagegen weitere Arbeitsplätze geschaffen und die Wohnungsnot verstärkt.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 und 04.09.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02089 wie folgt Stellung:**

Zu den Fragen der Genehmigungsfähigkeit wird auf die Stellungnahme zu den entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

unter Ziffer 1 zum „Baurecht“ verwiesen, wonach eine Genehmigung der geplanten Wohnentwicklung auf Grundlage des bestehenden Baurechts nicht angestrebt ist.

Zur Frage zum Umfang der „soziale(n) Wohnraumschaffung“ wird auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit unter Ziffer 3 zur „Art der baulichen Nutzung“ verwiesen, wonach die Sicherung der Anteile geförderten Wohnungsbaus entsprechend dem Wohnungspolitischen Handlungsprogramms „Wohnen in München VI“ erfolgt.

Der Empfehlung 14-20 / 02089 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

#### **19 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02090 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 22) beschlossen.

Zur Bewahrung des Gartenstadtcharakters der Bestandssiedlung seien fünfstöckige Gebäude zu vermeiden und die Höhe auf ein Stockwerk plus Dachgeschoss zu beschränken.

Durch die geplanten fünfstöckigen Bauten werde die Verbindung zum städtischen Grünzug und damit die Durchlüftung des Bestands- und des Planungsgebietes blockiert.

Es werde bereits Werbung für die fünfstöckigen Gebäude betrieben, wobei die Belastung durch Autobahn und Kompostieranlage verschwiegen werde. Diese Anlage werde nicht in der Nähe von der Wohnbebauung bleiben können. Zusagen für die Bebauung seien bis zum Beschluss des Stadtrats zurückzunehmen.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 und 04.09.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

#### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02090 wie folgt Stellung:**

Zu den angesprochenen planerischen Themen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 4 zum Thema „Stadtgestalt“, unter Ziffer 8 zum Thema „Immissionen / Emissionen“ und unter Ziffer 9 zum Thema „Stadtklima“ verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung „Zusagen“ der Landeshauptstadt München bis zur „endgültigen Verabschiedung durch den Stadtrat“ zurückzunehmen wird darauf verwiesen, dass zur Baurechtschaffung die laufenden Verfahren gemäß dem

Baugesetzbuch zur Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich sind, in deren Rahmen ohnehin nochmalige Befassungen des Stadtrates vorgesehen und erforderlich sind (vgl. dazu Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit unter Ziffer 2 „Bebauungsplanverfahren“.

Der Empfehlung 14-20 / E 02090 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

## **20 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02091 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 23) beschlossen.

Es werde beantragt, auf dem Planungsareal Verkehrsflächen / Straßen einzuplanen.

Die Siedlungsstraßen seien 5 m breit. Damit bliebe bei dichter, durchgehender Beparkung nur ca. 2,50 m für den fließenden Verkehr. Das Befahren von Notdiensten sei dann nur mit Behinderungen bei Hilfseinsätzen möglich. Die Sicherheit der Bewohnerschaft des gesamten Areals sei damit nicht zu gewährleisten.

Ein Stellplatz pro Wohneinheit (60 m<sup>2</sup>) und ein Besucherparkplatz für sechs Wohneinheiten seien zu wenig.

Bei der Berechnung der nötigen Parkplätze werde noch mit Zahlen aus der Reichsgaragenordnung von 1939 bearbeitet.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 und 04.09.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02091 wie folgt Stellung:**

Zu den Fragen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Qualitäten der Bestandsstraßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die Qualitäten/Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben, bei Bedarf Anordnungen im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch das Kreisverwaltungsreferat als zuständiger Straßenverkehrsbehörde getroffen werden und die Ermittlung der Stellplatzbedarfe nach üblichen Regularien erfolgt ist.

Der Empfehlung 14-20 / E 02091 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

## **21 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02092 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 24) beschlossen.

Es werde eine „echte“ Bürgerbeteiligung zum Bauvorhaben Münchberger Straße z. B. mit einem Termin mit den zuständigen Beteiligten der Fachreferate gefordert. Bisher fanden nur Informationsveranstaltungen im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch statt. Anträge und Nachfragen wurden seit einem Jahr nicht bearbeitet.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 und 04.09.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02092 wie folgt Stellung:**

Zur Frage einer nochmaligen Bürgerbeteiligung wurde auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 2 „Bebauungsplanverfahren“ verwiesen, wonach ohnehin eine nochmalige Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend § 3 Abs. 2 BauGB erfolgen wird, wo auch Einsicht in die vorliegenden Gutachten genommen werden kann. Ein Termin mit den Beteiligten der Fachreferate ist im Zuge dieser Beteiligung aber grundsätzlich nicht vorgesehen.

Äußerungen, die in der bereits durchgeführten frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragen wurden sowie Empfehlungen aus den Bürgerversammlungen der letzten Jahre im Stadtbezirk 17, die sich mit den Planungen an der Münchberger Straße befassen, werden im Zuge des laufenden Bebauungsplanverfahrens geprüft. Die vorgebrachten Äußerungen bzw. Empfehlungen werden dem Stadtrat zusammen mit einer Stellungnahme der Stadtverwaltung im vorliegenden Billigungsbeschlussskizzenentwurf, vorgelegt. Dieser entscheidet dann über deren Behandlung und inwiefern diese im weiteren Bebauungsplanverfahren berücksichtigt werden. Da die Behandlung der Äußerungen und Empfehlungen aus diesem Grund etwas mehr Zeit in Anspruch nimmt, wurden zwar Zwischennachrichten mit Verweis auf die Behandlung im Billigungsbeschluss versandt, eine abschließende Beantwortung war aber vorab nicht möglich, da dies der Entscheidung des Stadtrates vorgreifen würde.

Der Empfehlung 14-20 / E 02092 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

## **22 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02093 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 25) beschlossen.

Es werde beantragt, die Verkehrssituation, die sich durch das Neubauprojekt in der Münchberger Straße ergibt, zu überprüfen. Die Prüfung solle durch eine neutrale Stelle erfolgen.

Die Planung der verkehrstechnischen und sonstigen infrastrukturellen Anbindung ausschließlich über die Münchberger Straße und Obernzeller Straße möge zugunsten einer entlang der BAB A 8 bis zur Fasangartenstraße anzulegenden Zufahrt zu dem Neubaugebiet hin geändert werden. Schließlich sei die Münchberger Straße seit langen Jahren verkehrsberuhigt, nach den bisher bekannten Überlegungen soll dieser Zustand ersatzlos aufgehoben werden. Auch die zwei städtischen Kindertageseinrichtungen würden von einer Anbindung über die Münchberger Straße erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt sein.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 und 04.09.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02093 wie folgt Stellung:**

In der Überarbeitung des Entwurfs wurde eine zusätzliche Tiefgaragenausfahrt zur Fasangartenstraße vorgesehen, um die Belastungen im Bestand zu verringern.

Zu den Fragen hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere hinsichtlich den Qualitäten der Straßen, erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen und zur Kostentragung bei Bauschäden an den Straßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die Qualitäten/Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben.

Zu den Fragen der durch den Verkehr verursachten Emissionen wird ebenfalls auf die Stellungnahmen zu den Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit unter Ziffer 8 „Immissionen“ verwiesen, wonach relevante negative Auswirkungen für die Nachbarschaft und die Planungsbebauung nicht zu erwarten sind.

Der Empfehlung 14-20 / E 02093 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**23 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02094 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 26) beschlossen.

Es werde die Vorlage einer Planung zur vollständigen Erschließung des neuen Baugebietes in der Münchberger Straße gefordert.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB seien über 200 Äußerungen eingegangen, die innerhalb eines Jahres noch nicht beantwortet wurden.

Die Kapazitäten der Infrastruktur seien unzureichend, um weitere Wohneinheiten aufzunehmen.

Die Breite der Anwohnerstraßen und der Gehwege, die Aufnahmefähigkeit des Kanalnetzes, wie auch der Schulen vor Ort sei zu gering.

Es werde beantragt, dass der interessierten Öffentlichkeit eine Planung zur vollständigen Erschließung des neuen Baugebietes über die Fasangartenstraße im Süden vorgelegt werden. Sollte dies nicht möglich sein, müsse auf die weitere Fortführung des Projektes verzichtet werden.

Mit Schreiben vom 27.08.2019 wurde den Antragstellern eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02094 wie folgt Stellung:**

Die verkehrlichen Voraussetzungen und Auswirkungen wurden entsprechend den Darstellungen unter Ziffer 4.9. „Verkehr“ in der Begründung zum Bebauungsplan umfassend betrachtet und geprüft. Dabei sieht die überarbeitete Planung entsprechend der dortigen Darstellungen für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor. Entsprechend der umfassenden Prüfungen sind die zu erwartenden Verkehre abzuwickeln (vgl. dazu auch die Stellungnahmen zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“).

Hinsichtlich der infrastrukturellen Voraussetzungen der Planung wird auf die Ausführungen in der Begründung unter Ziffer 2.2. „Infrastruktur und Versorgung“ und die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 5 zum Thema „Infrastruktur“ verwiesen, wonach die entsprechenden Voraussetzungen umfassend geprüft wurden.

Hinsichtlich einer nochmaligen Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beantwortung der Äußerungen wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02092 verwiesen.

Der Empfehlung 14-20 / E 02094 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

#### **24 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02095 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 27) beschlossen.

Die Landeshauptstadt München werde aufgefordert, vor einer Weiterverfolgung der Planungsarbeiten am o.g. Objekt ein Gutachten von einem neutralen, nicht der Stadtverwaltung angehörenden oder dieser verpflichteten Gutachter erstellen zu lassen, das klärt, ob das vorhandene Abwassernetz im Siedlungsgebiet zwischen S7 - Autobahn BAB A 8 - Fasangartenstraße - Balanstraße, ausreiche, um die zu erwartenden Abwassermengen bei einer Verdoppelung der Bewohnerzahl nach vorhandener Planung aufzunehmen.

Es müsse vor den ersten Baumaßnahmen sichergestellt sein, dass das vorhandene Abwassernetz ausreicht.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

#### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02095 wie folgt Stellung:**

Hinsichtlich der Anbindung an das Abwassernetz wird auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 5 zum Thema „Infrastruktur“ verwiesen, wonach nach Abstimmung mit den Fachstellen eine Kanalisierung des Baugebietes mit Anschluss an die vorhandenen öffentliche Abwasserkanäle im Umfeld des Planungsgebiets vorgesehen ist.

Der Empfehlung 14-20 / E 02095 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**25 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02096 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 28) beschlossen.

Zum Bauvorhaben Münchberger Straße werde gefordert die Münchberger Straße und die Obernzeller Straße als Zufahrtsstraßen aus der Planung zu streichen.

Die Obernzeller Straße wie auch die Kronacher Straße seien reine Anliegerstraßen und nicht für mehr Verkehrsaufkommen geeignet. Die Obernzeller Straße sei jetzt schon nur einspurig befahrbar durch parkende Fahrzeuge der Anwohnerschaft. Ab der Münchberger Straße sei die Obernzeller Straße noch schmaler und ohne Gehsteige. Die Münchberger Straße sei ab der Obernzeller Straße eine reine Spielstraße in der u.a. auch eine Kindertageseinrichtung ist. Außerdem gebe es dort auch keine Gehsteige, wodurch die Straße noch schmaler würde. Bei beiden Straßen würden weder Müllfahrzeuge noch Feuerwehr etc. ohne große Probleme durchfahren können.

Mit Schreiben vom 27.08.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02096 wie folgt Stellung:**

Zu den Fragen hinsichtlich der Qualitäten der Straßen wird auf die Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 „Verkehr“ verwiesen, wonach insbesondere festgestellt wurde, dass die zu erwartenden Verkehre abzuwickeln sind und die Qualitäten/Charakteristiken des Netzes bei Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Erschließungsnetz erhalten bleiben.

Der Empfehlung 14-20 / E 02096 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**26 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02097 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 29) beschlossen.



Es werde eine erneute Stadtratsabstimmung über die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 6867 vom 21.09.2016) gefordert.

Man habe den Stadtrat bereits aufgefordert darüber nachzudenken, ob die über 100 m lange, 10 m hohe Lärmschutzwand nicht den Luftaustausch mit dem Grünzug Gleißental / Hachinger Tal störe und zu Klimaveränderungen (Stadterwärmung) führe. Da noch keine erneute Abwägung stattgefunden habe, möchte man noch weitere Vorschläge unterbreiten.

Zitat S. 14 der Beschlussvorlage vom 21.09.2016:

„Es soll ein kinder- und familiengerechtes Wohnquartier entstehen.“

Dies sei nicht korrekt. Mit der geplanten Wohnbebauung werde man ein bestehendes Wohnquartier mit Dorfcharakter, durch den starken Zuzug von Mietern in eine anonyme Stadt verwandeln.

Des weiteren werde in der Beschlussvorlage vom 21.09.2016 zitiert:

„Im Sinne des Gender Mainstreaming sollte deshalb der Freibereich eine angstfreie Benutzung für Frauen, Kinder, Jugendliche und ältere Mitmenschen in einer hohen Aufenthaltsqualität erreicht werden, insbesondere durch die Schaffung gut einsehbarer und belebter öffentlicher Bereiche und Wege sowie durch Sichtverbindungen dorthin und zu Orientierungspunkten.“

Derzeit könne man angstfrei durch die Münchberger Straße gehen. Dies werde sich mit der geplanten Bebauung ändern.

Zum Thema Erholung, Grünvernetzung werde bemängelt: „Derzeit gibt es außer der Möglichkeit des Spazierengehens keine Freizeitangebote.“

Für die dort teils seit Jahrzehnten ansässigen Eigentümer\_innen und deren Kinder gehöre genau das zur Lebensqualität, die dann abhandeln komme.

Mit Schreiben vom 22.08.2018 und 02.12.2019 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02097 wie folgt Stellung:**

Hinsichtlich der Forderung nach erneuter Abstimmung wird darauf verwiesen, dass zur Änderung des Flächennutzungsplanes und zur Aufstellung eines Bebauungsplanes Verfahren entsprechend den Vorgaben des Baugesetzbuches durchzuführen sind und im weiteren Verlauf der Verfahren ohnehin noch mehrmalige Befassung des Stadtrates sowie die erneute

Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen ist.

Hierzu sowie zu der von der Bürgerversammlung empfohlenen erneuten Abstimmung des Stadtrates ohne Fraktionszwang kann auf die Ausführungen zu BVE Nr. 14-20 / E 01585 verwiesen werden.

Hinsichtlich der kritischen Äußerungen zum geplanten Maß der Nutzung (starker Zuzug) wird auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 4 zum „Maß der Nutzung“ verwiesen, wonach das verträgliche Maß der Nutzung in vorliegender Planung unter Betrachtung verschiedener Faktoren (Stadtgestalt, Umweltschutz, Verkehr und sozialer Infrastruktur) bestimmt wurde.

Zu dem Thema Stadtklima, Durchlüftung etc. wird auf die Ziffer 7.2.6. „Auswirkungen auf das Schutzgut Klima“ in der Begründung verwiesen., Weitere Ausführungen dazu sind in den Stellungnahmen zu entsprechenden Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 9. „Stadtklima“ und unter D) Bürgerversammlungsempfehlungen hier Ziffer 3 zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01585 enthalten.

Die neue Planung des Areals wird mehr Leben und Attraktivität an den Ort bringen. Wo sich heute ein Acker befindet, der nicht zugänglich ist, werden vielfältige Spielflächen für alle Altersklassen in privaten als auch in öffentlichen Grünflächen entstehen. Die Zugänglichkeit der Flächen für die Allgemeinheit ist durch das Wegesystem gesichert.

Es wird eine Fläche für gärtnerische Nutzung, Wege und Wiesenflächen für Spaziergänge, Erholung, Sport und Spiel sowie naturnahe Flächen zum Entdecken und Erforschen angeboten. Nahezu alle Flächen sind von benachbarten Gebäuden etc. gut einsehbar. Die zahlreichen Wegeverbindungen und die großzügige Grünfläche im Osten (Allmende) bleiben der näheren Umgebung als Orientierungspunkte vorhanden. So wird das Planungsgebiet mit der Umgebung gut durch die Wege und durch die Grünflächen ökologisch vernetzt. Durch die vielfältigen Angebote für Menschen aller Altersklassen wird auch eine gewisse Sozialkontrolle gewährleistet. Damit steigt die Sicherheit im privaten sowie im öffentlichen Raum (siehe Begründung Ziffern 4.17., 4.18. und 7.2.1.).

Der Empfehlung 14-20 / E 02097 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

## **27 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02099 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 30) beschlossen.

Man beantrage vollständige Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung mit „echter Mitsprache“ und neuer Bürgerbeteiligungskultur und den Austausch zwischen Bürgerschaft, Stadtverwaltung und Kommunalpolitik zum Thema „Smart City“ in Bezug auf das geplante Neubaugebiet „Münchberger Straße“.

Es werde nicht erwähnt, dass das Neubaugebiet auf dem neusten technischen Stand errichtet wird, wonach es alle Vorgaben für ein „Smart City Quartier“ erfüllen müsse mit allen damit verbundenen negativen Folgen für den ganzen Fasangarten. Dies stelle einen erheblichen Verfahrensfehler im Rahmen der Bürgerbeteiligung dar.

In den Anlagen wird dargestellt, dass die 2016 beschlossene Teilnahme der Stadt München am EU-Projekt „Smarter Together“ bedeute, dass anlässlich des (umstrittenen) Bauvorhabens Fasangarten/Münchberger Straße auch der Bereich Fasangarten alle Vorgaben für ein „Smart City Quartier“ erfüllen müsse. die Stadt München sich mit der Teilnahme am EU-Projekt „Smarter Together“ zum Umwandeln der Isarmetropole in eine „Smart City“ und zum Austesten der smarten Überwachungstechnologien in sogenannten Stadtteillaboren verpflichtete. bei diesem und anderen EU-Projekten keine Beteiligung und Information der Bürgerschaft erfolgt sei.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02099 wie folgt Stellung:**

Die Empfehlung bezieht sich auf eine neue Bürgerbeteiligungskultur zum Thema „Smart City“. Smart City ist ein für die Landeshauptstadt München bedeutendes Thema, mit derzeitiger Auseinandersetzung auf zwei Ebenen: Im Rahmen der Entwicklung einer gesamtstädtischen Digitalisierungsstrategie sowie in einer Reihe von experimentellen Pilotprojekten in einzelnen Stadtquartieren.

Auf der strategischen Ebene hat das Thema digitale Transformation mit Beschluss vom 24.07.2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 14953) verbindlichen Eingang in die Perspektive München gefunden. Inhalte der Münchner Digitalisierungsstrategie gehen in die fachliche Leitlinie „Digitales München“ ein. Weiterhin wurde am 02.12.2019 vom Stadtrat das Integrierte Smart City Handlungsprogramm (ISCH) zur stadtweiten inhaltlichen Steuerung beschlossen (Vorlagen Nr. 14-20 / V 16378).

Auf Ebene der Pilotprojekte werden einzelne Smart City Lösungen entwickelt, die zur Bewältigung der städtischen Herausforderungen wie Digitalisierung und Klimaschutz einen wichtigen Beitrag spielen können. Dies geschieht zum Beispiel

in den EU-Projekten „Smarter Together“ oder „Civitas Eccentric“ oder dem mit Bundesmitteln geförderten Projekt „City2Share“. Die Pilotprojekte beziehen sich allein auf die Umsetzung in designierten Pilotquartieren, bestehende Rechte, insbesondere Grund- und Privatrechte, bleiben dabei grundsätzlich unangetastet.

Für das Planungsgebiet Münchberger Straße oder das angrenzende Bestandsgebiet Fasangarten besteht derzeit kein Smart City Vorhaben, im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens sind zu keinem der benannten Aspekte Festsetzungen vorgesehen. Daher sind entsprechende Inhalte derzeit auch nicht Bestandteil von Beteiligungen der Öffentlichkeit im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens.

Der Empfehlung 14-20 / E 02099 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

## **28 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02100 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 –Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 31) beschlossen.

Es werde beantragt, dass das Vorhaben an der Münchberger Straße gestoppt wird, um zu erwartende Schäden finanzieller als auch gesundheitlicher Art von den Steuerzahlern bzw. von den Bürger\_innen abzuwehren.

Von den Verantwortlichen der Landeshauptstadt München erwarte man eine Stellungnahme zu dem Vorgehen an der Münchberger Straße (Thematik: „nicht genehmigungsfähige Außenbereichsbebauung“, „unterlassene Aufklärung der Bürger\_innen“).

Vorrangig sei die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in München, die kompromisslose Wahrung gesunder Wohnverhältnisse für die Bürger\_innen und dass die Steuerzahler nicht für ungeeignete Projekte der Landeshauptstadt München und deren Partner haften.

Für den Anteil städtischer Flächen am Planungsgebiet von 32 % wäre eine öffentliche europaweite Ausschreibung für die Vergabe von Planungsleistungen nötig gewesen. Auf der Immobilienmesse Expo Real habe die Landeshauptstadt München an einem gemeinsamen Stand mit dem Projektträger das Bauvorhaben beworben und dabei internationale, finanzstarke Käufer angesprochen, um maximalen Gewinn zu ermöglichen anstatt bezahlbarem Wohnraum. Zusätzlich wird gerügt, dass die Firma durch die Schaffung von Baurecht im Außenbereich (§ 35 BauGB) begünstigt werde, obwohl Bauen nur genehmigungsfähig sei, wenn öffentliche Belange nicht beeinträchtigt werden (§ 35 Abs. 2 BauGB). Die Lage im Außenbereich werde vor der Öffentlichkeit geheim gehalten, indem der Bereich im Flächennutzungsplan als Bereich für Kleingärten dargestellt werde.

Die Firma werde das Gebiet nach Baurechtschaffung mit hohem Gewinn weiterverkaufen und damit auch der Haftung für die immissionsschutzrechtliche Problematik im Hinblick auf die Kompostieranlage entgehen. Vom Investor beauftragte Gutachten belegten angebliche Unbedenklichkeit.

Bei rechtlichem Scheitern des Vorhabens oder Haftungsansprüchen aufgrund von eingetretenen finanziellen oder Gesundheitsschäden hafte die Stadt, während die Gewinne an den Investor gingen.

Man erwarte eine Erklärung von den Verantwortlichen der Landeshauptstadt München.

U. a. aus folgenden Gründen seien öffentliche Belange beeinträchtigt und damit keine Genehmigungsfähigkeit der Bebauung im Außenbereich gegeben (§ 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB):

- Das Vorhaben widerspreche den Darstellungen des Flächennutzungsplans (§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 BauGB).

- Das Vorhaben widerspreche den Darstellungen eines Landschaftsplans oder eines sonstigen Plans, insbesondere des Wasser-, Abfall- oder Immissionsschutzrechts (§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB).

Die Bebauung sei mit 40 m Abstand zur BAB A 8 und 80 m Abstand zur Kompostieranlage nicht genehmigungsfähig. Hohe Verkehrslärmbelastungen des Planungsgebiets würden durch die BAB A 8 und die S-Bahnstrecke verursacht. Von dieser ginge zudem eine Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung aus. Kompostier- und Abwasserrecyclinganlage verursachten u. a. Luftschadstoffe, Schwermetalle, Keime und Endotoxine sowie starken Geruch.

Zudem seien Hochbauten, ebenso wie Lärmschutzanlagen in der Anbauverbotszone der BAB gemäß § 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz nicht zulässig.

- Das Vorhaben rufe schädliche Umwelteinwirkungen hervor oder werde ihnen ausgesetzt (§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 BauGB). Insbesondere durch den motorisierten Verkehr und die Tiefgaragenentlüftungen seien wesentliche Immissionsbelastungen zu erwarten. Das allgemeine Wohngebiet des Planungsgebietes im Außenbereich solle über das reine Wohngebiet entlang der Münchberger Straße erschlossen werden. Dieses werde durch Lärm und Schadstoffe des motorisierten Verkehrs des Planungsgebiets belastet. Dies verstoße gegen den öffentlichen Belang des Rücksichtnahmegebots im Sinn des § 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB,

- Das Vorhaben mache unwirtschaftliche Aufwendungen für Verkehrsinfrastruktur, Ver- und Entsorgung, für Sicherheit und Gesundheit notwendig (§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 BauGB). Aufwändige und trotzdem unzureichende Schallschutzmaßnahmen und Filteranlagen für Bebauung und Aufenthalts- und Erholungsbereiche seien vorzusehen. Lärm-, Schadstoff- und Geruchsbelastung durch Autobahn, Kompostier- und Abwasserrecyclinganlage seien gesundheitsschädlich.

- Durch die Planung würden die öffentlichen Belange der natürlichen Eigenart der Landschaft berührt (§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 BauGB). Die Flächen im Außenbereich seien bisher ausschließlich landwirtschaftlich genutzt worden, weshalb die geplanten Wohngebäude der bisherigen Zweckbestimmung widersprächen.

Auch werde das Orts- und Landschaftsbild mit dem geplanten Vorhaben im Außenbereich verunstaltet.

- Das Vorhaben hätte die Zersiedelung des Außenbereichs (§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 BauGB) zur Folge, da sich der neue Siedlungsbereich vom bestehenden Ortsrand deutlich „absetzt“ (Anm. d. Verwaltung: hier wird das Preisgericht zitiert). Dies sei der Fall, wenn mit dem neuen Baugebiet ein neuer selbständiger Siedlungsansatz entstehe. Im Außenbereich des Planungsgebietes an der Münchberger Straße würde also ein völlig neuer, selbständiger Siedlungsansatz in die Breite und Höhe entstehen. Ein Anschluss an im Zusammenhang bebaute Ortsteile gemäß § 13b Satz 1 BauGB wäre zudem nicht gegeben.

- Der Planung fehle auch die Erforderlichkeit (§ 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB), weil noch Baugebiete innerhalb des gemeindlichen Innenbereichs zur Verfügung stünden.

- Weiter sei aufgrund der Ausdehnung der Bebauung in den Außenbereich von einem Verstoß gegen ein landes- bzw. regionalplanerisches Verbot der Nachverdichtung auszugehen.

Zu befürchten sei die negative Vorbildfunktion vor dem Hintergrund des Grundsatzes, dass der Außenbereich von nicht privilegierten Bebauungen freizuhalten ist.

In der Anlage des Schreibens befindet sich ein Auszug aus dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss mit Schilderung der planerischen Ausgangslage sowie die Anlagen 2 und 5 dieses Beschlusses.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung 14-20 / E 02100 wie folgt Stellung:**

Hinsichtlich der Darstellungen zu einer „nicht genehmigungsfähigen Außenbereichsbebauung gemäß § 35 BauGB“ wird auf die Stellungnahme zu den entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit unter Ziffer 1 zum „Baurecht“ verwiesen, wonach eine Genehmigung der geplanten Wohnentwicklung auf Grundlage des bestehenden Baurechts nicht angestrebt ist.

Darüber hinaus wurde ausgeführt, dass eine Planung im derzeitigen Außenbereich wegen fehlender Erforderlichkeit (§ 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB) (Baugebiete innerhalb des gemeindlichen Innenbereichs stünden zur Verfügung) nicht zulässig sei. Hierzu wird auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan unter „1. Planungsanlass“ verwiesen, wonach mit der Entwicklung des Gebiets ein wichtiger Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohnflächen in der Landeshauptstadt München und somit eine „nachhaltige städtebauliche Entwicklung“ (§ 1 Abs. 5 BauGB) erfolgen soll. Im BauGB wird unter § 1 Abs. 6 Nrn. 1-3 klargestellt, dass insbesondere die „Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“, die „Wohnbedürfnisse der Bevölkerung“ und die „sozialen und kulturellen Bedürfnisse“ der Bevölkerung wesentliche Belange bei der Aufstellung von Bauleitplänen haben.

Die Bedarfe der LHM werden regelmäßig in entsprechenden Fachbeschlüssen erfasst, u.a. im Wohnungspolitischen Handlungsprogramms „Wohnen in München VI“. Auf dieser Grundlage erfolgt auch die (anteilige) Sicherung von sozial gefördertem Wohnraum.

Die Beteiligung privater Grundeigentümer an den im Zuge einer Bauleitplanung entstehenden Kosten erfolgt entsprechend der „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“. Hier ist auch festgehalten, dass Aufwendungen im Falle eines Scheiterns der Planung bei den Grundeigentümern (hier auch teilweise städtisch) verbleiben würden.

Zur Darstellung, dass ein Verstoß gegen ein landes- bzw. regionalplanerisches Verbot der Nachverdichtung vorliegen würde, wird ausgeführt, dass entsprechend der Ausführungen in der Begründung zur „Planerischen Ausgangslage“ der Flächennutzungsplan bereits teilweise Flächen für Reines Wohngebiet (WR) darstellt. Die entsprechende Darstellung wurde bereits in früheren Verfahren von der oberen Landesplanungsbehörde genehmigt. Auch die laufende weitergehende Anpassung des Flächennutzungsplanes ist wiederum von der höheren Landesplanungsbehörde zu genehmigen, die aber im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB zur aktuellen Planung geäußert hat, dass die Änderung des Flächennutzungsplanes den Erfordernissen der Raumplanung nicht entgegen steht.

Hinsichtlich der Zulässigkeit von Bauvorhaben in der Anbauverbotszone der BAB gemäß § 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz wird auf die Begründung unter Ziffer "2.4. Rechtliche Ausgangslage" verwiesen, wonach der Bau einer Lärmschutzanlage von der Autobahndirektion Südbayern gemäß § 9 Abs. 8 FStrG zugelassen werden kann und entsprechende Abstimmungen mit der Autobahndirektion Südbayern hierzu begleitend zum Bebauungsplanverfahren laufen.

Hinsichtlich der angesprochenen Ausschreibungen für die städtischen Flächen an die private Investorin hat das Kommunalreferat ausgeführt, dass sich das Entwicklungsgebiet mit weit über 70 % in privater Hand befindet. Die Entwicklung wurde von der Privateigentümerschaft angestoßen. Sie ist alleinige Auftraggeberin für die notwendigen Entwicklungsleistungen. Die Landeshauptstadt München

hält an der gesamten Entwicklungsfläche lediglich einen untergeordneten Eigentumsanteil. Die Stadt beteiligt sich an den notwendigen Entwicklungskosten ihrem Eigentumsanteil entsprechend und stellt in diesem Kooperationsrahmen sicher, dass ihre Belange in der Entwicklung angemessen berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Ausführungen zu einem gemeinsamen Messestand hat das Referat für Arbeit und Wirtschaft ausgeführt, dass die Organisation des Messestandes und das damit verbundene wirtschaftliche Risiko durch Konzessionsvergabeverfahren an eine externe Firma vergeben wurden. Diese Agentur akquiriert Partner\_innen aus der Münchner Immobilienwirtschaft, die über Beiträge die Messepräsenz finanzieren. Bei der Auswahl dieser Partner\_innen wird ein Beirat eingebunden, der sich aus Marktteilnehmenden aus verschiedenen Sektoren sowie der Landeshauptstadt München zusammensetzt. Die Kosten des Messeauftritts tragen die Partner\_innen aus der Münchner Immobilienwirtschaft. Dieses Vorgehen ist gängige Praxis fast aller Wirtschafts- und Immobilienstandorte.

Die Optima-Aegidius-Firmengruppe ist regelmäßige Partnerin der Immobilienauftritte Münchens auf Expo Real und MIPIM und steht damit gleichberechtigt neben den ca. 30 weiteren Unternehmen aus der Münchner Immobilienwirtschaft, die jeweils bei den Auftritten beteiligt sind und ihre Unternehmen und Projekte präsentieren. Eine in irgendeiner Form bevorzugte Behandlung durch die Landeshauptstadt München ergibt sich hierdurch nicht.

Zur Darstellung dass das Orts- und Landschaftsbild verunstaltet werde, wird ausgeführt, dass die „natürliche Eigenart“ der Landschaft bereits durch die Autobahn und die erhöht liegende Bahnlinie, aber auch durch die landwirtschaftliche Monokultur beeinträchtigt und gestört wird. Der Bereich ist heute überwiegend als ökologisch und ästhetisch beeinträchtigt zu betrachten. Ziel der Planung ist u.a. eine nachhaltige Aufwertung der Landschaft durch strukturierte, vielfältig nutzbare Freiräume und durch neue Vegetationsstrukturen. Damit können neue, vielfältige Lebensräume für Pflanzen und Tiere entstehen.

Mit der Neubebauung wird eine landwirtschaftlich genutzte Stadtrandfläche bebaut und der Siedlungsrand arrondiert. Durch eine bis zu fünfgeschossige Riegelbebauung werden die Wohngebiete optisch von der Autobahn abgeschirmt. Eine lockere Bebauung mit drei- bis viergeschossigen Punkthäusern leitet zur bestehenden Einzel- und Doppelhausbebauung über. Bestand und Neuplanung werden mit unterschiedlichen öffentlichen und privaten Freiflächen und einem Wegesystem miteinander verbunden. Die Neubebauung stellt sich als lockere Bebauung umrahmt von Grünflächen dar.

Der Empfehlung 14-20 / E 02100 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.



**29 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02102 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 32) beschlossen.

Es werde beantragt, dass mit der Baugenehmigung die Eigentümer\_innen der zukünftigen Wohneinheiten im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 zur Pflege und zum Erhalt der Freizeiteinrichtungen verpflichtet werden.

Durch die sehr beschränkte Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Grünanlage; es seien nur Zugänge neben den beiden Tiefgaragenzufahrten vorgesehen, könne diese Anlage vorwiegend nur durch die zukünftigen Bewohner\_innen genutzt werden. Für derzeitige Bewohner\_innen des Viertels entstehe kein Vorteil.

Bei anderen Bauvorhaben wurden Grünanlagen und Spielplätze als Bestandteil der Baugenehmigung vom Bauwerber zur Erstellung und zur dauerhaften Erhaltung verlangt.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02102 wie folgt Stellung:**

Die Zugänglichkeit der vorgesehenen öffentlichen Grünanlage und die Darstellung privater Flächen auf Dienstbarkeitsflächen ist über eine Vielzahl von Wegen, die zum Großteil extra für die Nutzung der Allgemeinheit und damit auch der derzeitigen Bewohnerschaft dinglich gesichert wurde, möglich (siehe Begründung Ziffer 4.1. Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee). So gibt es einen Zugang von der Kronacher Straße, drei von der Münchberger Straße und einen von der Fasangartenstraße aus.

Pflege und Erhalt der öffentlichen Grünfläche ist langfristig durch die Landeshauptstadt München und der Unterhalt der privaten Flächen ist durch den Grundeigentümer zu leisten.

Die Planungsbegünstigten haben die Kosten für die Herstellung der öffentlichen Grünflächen bzw. Freizeiteinrichtungen etc. zu übernehmen (siehe Ziffer 6. Sozialgerechte Bodennutzung / Kosten / Maßnahmen der Begründung). Pflege und Erhalt für die öffentlichen Grünfläche wird langfristig durch die Landeshauptstadt München getragen. Die Herstellung und Pflege der privaten Grün- und Freiflächen ist durch die Planungsbegünstigten zu leisten.

Der Empfehlung 14-20 / E 02102 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

### **30 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02106 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 28.06.2018 die anliegende Empfehlung (Anlage 33) beschlossen.

Die Grundschulversorgung werde widersprüchlich kommuniziert. Während die Schulleitung der Balanschule keinerlei Informationen über die zukünftige Schülerzahl habe, sei auf der Informationsveranstaltung zur Neubebauung der baldige Ausbau der Balanschule in Aussicht gestellt worden. Im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss vom 21.09.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06867) sei ein Ausbau der Balanschule nicht erwähnt, stattdessen werde die Grundschulversorgung durch die Balanschule unter Maßgabe einer zeitlich gestaffelten Realisierung der Bebauungsplanung zugesichert. Laut Medieninformation sei die Balanschule nicht Gegenstand der Schulbauoffensive München. Auch der Programmpunkt „Schulbauprogramm / Schulbauoffensive“ der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018 beinhalte nicht die Balanschule.

Die Landeshauptstadt München vernachlässige die ausreichende Daseinsvorsorge in Form rechtzeitiger, angemessener und nachhaltiger Bildungsinfrastruktur.

Weil die geplante Grundschule im Neubaugebiet Hochäckerstraße nicht realisiert werde, müsse die Last zusätzlich durch die bereits überfüllte Balanschule und die Grundschule am Pfanzeltplatz getragen werden.

Ohne die Lösung des Schulproblems der bestehenden Bevölkerung seien weitere Planungen am Neubaugebiet Münchberger Straße zu unterlassen. Vor Errichtung einer neuen Wohnbebauung fordere man eine ausreichende Grundschulversorgung. Aufgrund des Zuzugs von Familien mit Kindern in Bestand und nachverdichtete Gebiete des zuständigen Sprengels der Balanschule sei diese bereits fünfzünftig geführt.

(Nach-)mittagsbetreuung und Hort seien seit Jahren überlastet und für das Schuljahr 2018/2019 nicht mehr gewährleistet. Ab diesem Schuljahr stünden auch nicht mehr genügend Klassenräume zur Verfügung, zumal die Fachräume bereits in Schulräume umgewandelt seien und eine Überschreitung der Schülerzahl von 25 pro Klasse nicht zulässig sei. Ab dem neuen Schuljahr verlöre die Mittagsbetreuung ihre Räume, sodass die Schularbeiten nicht mehr ordnungsgemäß erledigt werden könnten.

Die in Aussicht gestellte Nutzung von Containern werde aufgrund der Gebrauchseinschränkungen kritisch gesehen. Statt einer Schulerweiterung verlören durch die entstehende Containerzahl Pausen- und Schulhof ihre Nutzbarkeit.

Für die bei 600 bis 700 Neubürgern zu erwartenden 50 bis 100 Grundschulkindern in zwei bis vier weiteren Klassen seien weder Schulräume noch Hortplätze

vorhanden.

Mit Schreiben vom 27.08.2018 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02106 wie folgt Stellung:**

Hinsichtlich der Grundschulversorgung wird auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 5 zum Thema „Infrastruktur“ / Schulversorgung verwiesen, wonach das Versorgungskonzept nochmals geprüft und bestätigt wurde.

Der Empfehlung 14-20 / E 02106 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**31 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02742 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 04.07.2019 die anliegende Empfehlung (Anlage 34) beschlossen.

Es werde anstelle der derzeitigen Planung westlich der BAB A 8 eine neue Bebauungsplanung östlich der BAB A 8 auf dem Areal der heutigen Kompostieranlage unter Auflassung der Kompostieranlage beantragt. Hilfsweise beantrage man die Reduzierung der beabsichtigten Planung auf maximal 100 bis 140 Wohneinheiten, vorzugsweise in Doppel- oder Reihenhaus-Bebauung.

Die jetzige Planung habe bedeutende Nachteile:

Verkehrsproblematik sei nicht zufriedenstellend lösbar.

Hohe Lärmbelastung durch Autobahn, S-Bahntrasse, die in Zukunft auch noch auf zwei Gleise ausgebaut werde, Kompostieranlage, geplanter Groß-Wertstoffhof.

Diese sei nicht zufriedenstellend lösbar. Die angedachten Lösungen bedeuten starke Einschränkungen bei Grundrissgestaltungen, Fenster könnten nicht geöffnet werden, Zwangsentlüftung, etc..

Bei Ostwind Belastung durch Geruch und Keime von der Kompostieranlage.

Eine Neuplanung östlich der BAB A 8 hätte dagegen folgende Vorteile:

Keine Verkehrsproblematik, da direkte Anbindung an Fasangartenstraße möglich. Lärmbelastung nur mehr durch Autobahn und S-Bahntrasse.

Diese sei leichter lösbar. Das größere Areal biete bessere Möglichkeiten für Lärmschutz.

Die Wohneinheiten könnten weiter von der Autobahn abrücken.

Somit weniger Einschränkungen bei den Grundrissgestaltungen.

Keine Belastung durch Geruch und Keime von der Kompostieranlage und dem geplanten Wertstoffhof.  
Auf dem größeren Areal könnten mehr Wohneinheiten und zusätzliche Infrastruktur gebaut werden.

Mit Schreiben vom 04.09.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02742 wie folgt Stellung:**

Hinsichtlich der grundsätzlichen Anmerkungen zum Planungskonzept am Standort wird auf die Stellungnahmen zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsarbeit unter Ziffer 3 „Art der Nutzung / Alternativen“ und unter Ziffer 4 „Maß der Nutzung verwiesen“.

Bezüglich der darüber hinaus vorgetragenen kritischen Aspekte zur Planung wird auf die Ausführungen im „Umweltbericht“ unter Ziffer 7. der Begründung sowie auf die bereits vorgetragenen Stellungnahmen zu den entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 zum Thema „Verkehr“ und unter Ziffer 8 zum Thema „Immissionen / Emissionen“ verwiesen, wonach die Umweltauswirkungen umfassend betrachtet und geprüft wurden.

Der Empfehlung 14-20 / E 02742 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**32 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02747 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 04.07.2019 die anliegende Empfehlung (Anlage 35) beschlossen.  
Es werde beantragt, den Planungsentwurf für das Bauvorhaben Münchberger Straße von den geplanten 220 Wohneinheiten deutlich zu reduzieren, insbesondere die teilweise fünfgeschossige Riegelbebauung deutlich zu verkleinern.

Dies soll erfolgen, um dem Stadtbild einer vorhandenen Gartenstadtsiedlung zu entsprechen.

Eine Riegelbebauung mit fünfgeschossigen Gebäudeblöcken in einem maximal zweigeschossigen Siedlungsviertel zerstöre das Stadtbild des Viertels.

Mit Schreiben vom 04.09.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02747 wie folgt Stellung:**

Hinsichtlich der vorgebrachten Bedenken zur Stadtgestalt wird auf die Stellungnahme zu den entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit unter Ziffer 4 „Maß der Nutzung / Stadtgestalt“ verwiesen.

Der Empfehlung 14-20 / E 02747 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**33 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02749 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 04.07.2019 die anliegende Empfehlung (Anlage 36) beschlossen.

Es werde beantragt, alle die in den letzten Jahren vorgebrachten Anliegen und Anträge zum Bauvorhaben Münchberger Straße zu beantworten, bevor der Bebauungsplan dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werde. Eine Bürgerbeteiligung habe nicht stattgefunden, da es keine nachvollziehbare Auseinandersetzung mit deren Argumenten gab.

Seit dem (Aufstellungs-) Beschluss zum Bebauungsplan haben die Bürger\_innen der angrenzenden Siedlung zahlreiche Anträge gestellt, die berechtigte Themen ansprachen wie zum Beispiel die Beeinträchtigung der Frischluftzufuhr und des Stadtklimas durch die großen geplanten Baumassen, übermäßiger Flächenfraß und Versiegelung, Zweifel an der ausreichenden Dimensionierung des Abwassernetzes, keine ausreichende Ausstattung mit Schulen und Hortplätzen. Überlastung der Infrastruktur, z. B. der öffentlichen Verkehrsmittel. Nur das Verkehrskonzept für den Autoverkehr wurde überarbeitet. Trotzdem sei es unzureichend und kaum praxistauglich. Ansonsten wurde keiner der Anträge beantwortet.

Man befürchte, demnächst einen vom Stadtrat beschlossenen Bebauungsplan vorgelegt zu bekommen, aus dem man die Antworten auf die Anliegen selbst herauslesen solle. Bislang sei noch kein tragfähiges Konzept vorgestellt worden, wie den Problemen im Viertel wirksam begegnet werden könne.

Eine Antwort bedeute eine sachliche, fundierte und mit Zahlen und Fakten hinterlegte Argumentation, aus der eine Entscheidungsfindung nachvollziehbar hervorgehe.

Es höhle einen rechtsstaatlichen Prozess aus, wenn die Bürger\_innen nur pro forma gehört würden, aber keine inhaltliche Auseinandersetzung mit deren berechtigten Anliegen erfolge.

Mit Schreiben vom 04.09.2019 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht

erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02749 wie folgt Stellung:**

Im Zuge der Ausarbeitung des nun vorliegenden Bebauungsplanentwurfes wurden detailliert alle fachlichen Konzepte sowie Gutachten ausgearbeitet und mit den zuständigen Fachstellen abgestimmt. Dabei wurden auch die zur Planung vorgebrachten Äußerungen geprüft. Eine noch mehrmalige Befassung des Stadtrates auf Grundlage der konkretisierten Planung sowie eine nochmalige Beteiligung der Öffentlichkeit ist im Zuge des weiteren Bebauungsplanverfahrens vorgesehen. Hierzu wird auch auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 2 zum Thema „Bebauungsplanverfahren“ verwiesen.

Zu den einzelnen fachlichen Themen wird inhaltlich detailliert in der Begründung zum Bebauungsplan, im Umweltbericht, den Stellungnahmen zu den vorgebrachten Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie zu weiteren Bürgerversammlungsempfehlungen, BA-Antrag, Anfrage ausgeführt.

Hinsichtlich der Frage zur Beantwortung der Äußerungen / Anträgen wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02092 verwiesen.

Der Empfehlung 14-20 / E 02749 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**34 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02752 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 04.07.2019 die anliegende Empfehlung (Anlage 37) beschlossen.

Es werde beantragt, dass der Baustellenverkehr nicht durch die Anliegerstraßen abgewickelt wird.

Sofern sich eine Bebauung des Planungsgebiets nicht verhindern lasse, werde beantragt, dass der komplette Baustellenverkehr nicht über die Anliegerstraßen (Obernzeller Straße, Kronacher Straße und Münchberger Straße) erfolge, sondern über die Fasangartenstraße oder über die Autobahn.

Das Baufeld habe eine Größe von ca. 4 ha. Eine niedrige Schätzung der Tiefgaragengröße setze man mit nur etwa einem Drittel der Fläche an, das sei das Erdreich auf einer Fläche von ca. 13.000 m<sup>2</sup>. Bei einer eingeschossigen Tiefgarage fielen hier 70.000 m<sup>3</sup> Aushubmaterial an. Bei einer geschätzten Lademenge von 12 m<sup>3</sup> pro Drei-Achser ergäben sich daraus 12.000 Fahrten (6000 mal hin, 6000 mal zurück). Bei einer geschätzten Zeit für den Erdaushub

von 6 Monaten, das bedeute an 120 Arbeitstagen ergeben sich 100 Fahrten pro Tag. Ein Arbeitstag werde mit 8,5 Stunden angesetzt. An einem Tag würde demnach alle 5 Minuten ein Drei-Achser durch die Anliegerstraßen fahren. Leer hin, voll zurück. Man solle bedenken, wie viele Unfälle in München mit abbiegenden Lkw's in den letzten Jahren passiert seien.

Für die Anwohner\_innen sei dies nicht zumutbar: Wegen der Staubentwicklung und vor allem wegen der erheblichen Unfallgefahr auf den engen Straßen und Gehwegen. Wenn dann noch Postauto und Müllabfuhr unterwegs seien, gebe es oft schon kein Durchkommen mehr.

Und dies sei nur der Aushub. Fehlten noch Baustelleneinrichtung, Bagger, Kräne, Container, Baustoffe etc..

Es werde gebeten, den Antrag zu unterstützen, damit die Anwohnerschaft und deren Kinder wenigstens im direkten Wohnumfeld noch gefahrlos auf die Straße gehen könnten.

Mit Schreiben vom 04.09.2019 wurde der Antragstellerin eine Zwischennachricht erteilt.

#### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02752 wie folgt Stellung:**

Zu den Bedenken hinsichtlich der späteren Baustellenabwicklung wird auf die Stellungnahme zu den entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 zum Thema „Verkehr / Baustellenverkehr“ verwiesen, wonach bei Vorliegen einer konkreten Realisierungsplanung entsprechende Konzepte zur Abwicklung der Baustellenverkehre erstellt und mit den Fachstellen abgestimmt werden, wobei auf die Leistungsfähigkeit der Straßen vor Ort, die Verkehrssicherheit und eine möglichst geringe Belastung für die bestehenden Nachbarschaften Rücksicht genommen wird.

Der Empfehlung 14-20 / E 02752 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

#### **35 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02760 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 04.07.2019 die anliegende Empfehlung (Anlage 38) beschlossen.

Es werde beantragt, Gesundheit, Sicherheit und Lebensqualität zu erhalten und das Bauvorhaben zu stoppen. Falls doch gebaut werde, sollten die Baufahrzeuge nicht über die Balanstraße, sondern über die Fasangartenstraße fahren.

Trotz umfassender Verkehrs- und klimapolitischer Einwände seitens der betroffenen Bürger\_innen des Wohnviertels habe die Stadt München die Planung der Bebauung des Grünstreifens westlich der BAB A 8 weiter vorangetrieben, in

diesem Kontext könne auch die Planungsänderung einer zusätzlichen Ausfahrt für Pkw zur Fasangartenstraße nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Verkehrsanbindung zu dem Neubaugebiet sowohl innerhalb als auch außerhalb des Wohnviertels zu massiven Belastungen der Bewohner\_innen im Hinblick auf Gesundheit, Sicherheit und ökologische Lebensqualität führen werde. Darüber hinaus trügen die klima- und verkehrspolitischen Defizite bei der Planung des Bauvorhabens dazu bei, die Ziele der Landeshauptstadt München auf dem Weg zur Klimaneutralität zu verfehlen.

Man beantrage daher den Stopp des Bbauungsvorhabens und stattdessen eine Besiedelung des Grünstreifens mit Kleingärten und frei zugänglichen Gemeinschaftsgärten.

Durch die Errichtung von mehr als 300 neuen Pkw-Stellplätzen werde sich der Bezirksausschuss in den nächsten Jahren unter anderem damit befassen müssen, wie der Verkehrsinfarkt wieder zu beheben sei, der dann auf der Balanstraße in Stoßzeiten stadteinwärts nicht mehr nur an der Hochäckerstraße beginnen, sondern seinen Ausgangspunkt bereits an den Kreuzungen zur Fasangartenstraße und zur Obernzeller Straße habe, verbunden mit den Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit für Jung und Alt.

Durch die Zerstörung der Kalt- und Frischluftschneise werden den Bewohner\_innen des Viertels weitere unzumutbare Gesundheitsbelastungen aufgebürdet. Dabei verkenne man, dass die Bürger\_innen bereits mit den Abgasen des Autobahnverkehrs übermäßig belastet seien und zusätzlich mit den Immissionen, die jenseits der Autobahn von der Kompostierungsanlage herüberwehten und zukünftig im Rahmen des geplanten Großmengenwertstoffhofes durch den damit verbundenen Zulieferer-Schwerlastverkehr entstehen werden.

Die Planung von mehr als 300 Pkw-Stellplätzen setze das falsche Signal zu einer erhofften Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung, nämlich der Transformation des motorisierten Individualverkehrs auf eine nachhaltige, klimaneutrale Mobilität.

Sollte das Bbauungsvorhaben entgegen dem vorhandenen Widerstand der Wohnbevölkerung umgesetzt werden, wäre dies ein Verstoß gegen die Grundsätze der demokratischen Mitentscheidung der Bevölkerung vor Ort. Das treffe nicht zu, da lediglich Details und kleine Änderungen in einigen nicht wesentlichen Teilaspekten behandelt worden seien.

Abschließend sei festzustellen: Es gehe um die Ablehnung des Bauvorhabens als Ganzes. Es sei offensichtlich, dass dieses Vorhaben den kurzfristigen Interessen einer schnellen Errichtung von Wohnungen diene und nicht nachhaltig gedacht sei. Es würde für die kommenden Jahre und Generationen massive ökologische und soziale Probleme nach sich ziehen.

Man beantrage daher den Stopp des Bbauungsvorhabens und stattdessen eine Besiedelung des Grünstreifens mit Kleingärten sowie mit frei zugänglichen Gemeinschaftsgärten. In diesem Kontext wünsche man sich einen



Bezirksausschuss, der den Mut habe, dem Stadtrat den Einhalt der immer weiter um sich greifenden Flächenversiegelung zu empfehlen. Die Versiegelung der letzten natürlichen Flächen Münchens verbunden mit einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs habe längst keine Zukunft mehr.

Mit Schreiben vom 04.09.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

**Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02760 wie folgt Stellung:**

Zu den grundsätzlichen und umfassenden Bedenken hinsichtlich des Bauvorhabens wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Ausarbeitung des nun vorliegenden Bebauungsplanentwurfes detailliert alle fachlichen Konzepte sowie Gutachten ausgearbeitet und mit den zuständigen Fachstellen abgestimmt. Dabei wurden auch die zur Planung vorgebrachten Äußerungen geprüft. Im Fokus hierbei steht die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl im Planungsgebiet als auch in der Umgebung.

Zu den einzelnen fachlichen Themen wird inhaltlich detailliert in der Begründung zum Bebauungsplan, im Umweltbericht sowie in den Stellungnahmen zu den vorgebrachten Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ( zu den hier vorgebrachten Belangen insbesondere unter Ziffer 7. „Verkehr“, Ziffer 8. „Immissionen / Emissionen“, Ziffer 9. „Stadtklima“) sowie aus vorausgegangenen Bürgerempfehlungen ausgeführt.

Eine nochmalige Befassung des Stadtrates sowie der Öffentlichkeit auf Grundlage der zwischenzeitlich konkretisierten Planung ist im Zuge des weiteren Verfahrens vorgesehen. Hierzu wird auch auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 2 zum Thema „Bebauungsplanverfahren“ verwiesen.

Zu den Bedenken hinsichtlich der späteren Baustellenabwicklung wird auf die Stellungnahme zu den entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 7 zum Thema „Verkehr / Baustellenverkehr“ verwiesen, wonach bei Vorliegen einer konkreten Realisierungsplanung entsprechende Konzepte zur Abwicklung der Baustellenverkehre erstellt und mit den Fachstellen abgestimmt werden, wobei auf die Leistungsfähigkeit der Straßen vor Ort, die Verkehrssicherheit und eine möglichst geringe Belastung für die bestehenden Nachbarschaften Rücksicht genommen wird.

Der Empfehlung 14-20 / E 02760 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

### **36 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02768 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 04.07.2019**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten hat am 04.07.2019 die anliegende Empfehlung (Anlage 39) beschlossen.

Man beantrage bei dem Bauvorhaben Münchberger Straße die Sicherstellung, dass keine negativen Auswirkungen auf das Stadtklima in München, beziehungsweise der Kaltluftlieferung nach München eintreten. Hierzu beantrage man mittels eines Simulationsprogramms, zum Beispiel vom Zentrum für Stadtnatur und Klimaanpassung der TUM oder der Firma Green pass für die Umgebung bei Verwirklichung des Bauvorhabens Münchberger Straße eine gesicherte Datenbasis zu schaffen.

Begründung:

Grundlage für die Planungen könnten nur durch fundierte Untersuchungen belastbare Fakten sein.

Das bedeute, wie sind die Auswirkungen nach Fertigstellung der geplanten Baumaßnahmen. Um wie viel Grad werde es wärmer, wo stauet sich die Hitze und wo werde die Frischluftzufuhr nach München um wie viel verringert. Eine weitere deutliche Verschlechterung und Belastung des Schutzgutes Klima für München sei nicht hinzunehmen.

Dies vor allen Dingen auch, da im regionalen Planungsverbund schon eine weitere massive Bebauung südlich (der Stadtgrenze in Neubiberg / Unterbiberg) entlang der BAB A 8 vorbereitet werde.

Mit Schreiben vom 04.09.2019 wurde dem Antragsteller eine Zwischennachricht erteilt.

#### **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02768 wie folgt Stellung:**

Zu dem Thema Stadtklima, Durchlüftung etc. wird auf die Ziffer 7.2.6. „Auswirkungen auf das Schutzgut Klima“ in der Begründung, die Stellungnahmen zu entsprechenden Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 9. „Stadtklima“ und zu der vorausgegangenen Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 14-20 / E 1585, Ziffer 3., verwiesen.

Das Planungsgebiet für den Bebauungsplan Nr. 2118 Münchberger Straße liegt nicht im Untersuchungsgebiet für das vom Stadtrat der LHM am 18.12.2019 beschlossenen Strukturkonzeptes für das Hachinger Tal.

Gemäß dieses Beschlusses wird ein mikroklimaökologisches Gutachten zur Abschätzung der Auswirkungen möglicher Entwicklungen im Umgriff des vorgelegten Strukturkonzeptes beauftragt.

Der Empfehlung 14-20 / E 02768 kann insofern nur nach Maßgabe der vorste-

henden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

**37 BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03613 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten vom 09.05.2017**

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 17 Obergiesing-Fasangarten hat am 09.05.2017 den Antrag gestellt (Anlage 40), den Bebauungsplan zu ändern und auf dem vorgesehenen Gelände eine Kleingartenanlage zu errichten.

Am 23.06.2017 wurde eine Zwischennachricht mit Hinweis auf eine Behandlung im Rahmen des Billigungsbeschlusses erteilt.

**Stellungnahme:**

Entsprechend dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 28.09.2016 soll bei der vorliegenden Planung wegen des anhaltend hohen Wohnbedarfs, des hohen Aufwands für den Lärmschutz, und aufgrund der schwierigen, kaum realisierbaren Finanzierung eines Lärmschutzes allein für Kleingartenanlagen - die Ausweisung von Wohnbauflächen priorisiert und keine Realisierung von Kleingärten an dieser Stelle vorgesehen werden. Auf die Stellungnahme zu entsprechenden Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unter Ziffer 3 zur „Art der Nutzung“ wird verwiesen, wonach die Realisierung von Kleingärten nicht vorgesehen ist.

Dem BA-Antrag Nr. 03613 kann daher nicht entsprochen werden.

**38 Anfrage Nr. 14-20 / Q 00546 aus der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten am 28.06.2018**

In der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing-Fasangarten wurde anliegende Anfrage Nr. 14-20 / Q 00546 gestellt (Anlage 41):  
Welche maximale zusätzliche Kapazität das Neubaugebiet Münchberger Straße in Wohneinheiten beziehungsweise Personen verträgt die im Bestandsviertel (zwischen Fasangartenstraße, Balanstraße, Kronacher Straße und der Münchberger Straße) vorhandene Versorgungsinfrastruktur (Wasser, Abwasser, Strom, Breitband).

Welche Baumaßnahmen für darüber hinausgehende Kapazitäten für die jeweilige Versorgung erforderlich wären und wo sich der jeweils nächste größere Anschluss- beziehungsweise Abzweigpunkt befindet.

**Stellungnahme:**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden Fachkonzepte und Gutachten u.a. zu den genannten Themen erstellt. Dabei wird nicht die maximale Kapazität abgefragt, sondern abgestimmt, ob die vorliegende Planung realisierbar ist. Insofern liegen keine Angaben zu ggf. darüber hinaus vorliegenden Kapazitäten vor.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde die SWM Infra-

struktur Verwaltungs GmbH eingebunden. Das Planungsgebiet kann über die bestehenden Versorgungsanlagen (Strom, Wasser und Erdgas) in den öffentlichen Verkehrsflächen der Münchberger Straße und der Fasangartenstraße angeschlossen und mitversorgt werden. Ebenso kann in Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen, unter anderem auch der im Planungsgebiet für die Abwasserentsorgung zuständigen Münchner Stadtentwässerung die Aussage getroffen werden, dass das bestehende Abwasserkanalnetz über ausreichend Kapazitäten für den Anschluss des Planungsgebiets vorhält.

Innerhalb des Planungsgebietes ist die notwendige Infrastruktur neu zu erstellen. Im umliegenden Bestand ist dabei von keinen, über die üblichen baulichen Maßnahmen zum Anschluss hinausgehenden Umbauten auszugehen. Die entstehenden Anschlusskosten sind von der Eigentümerin des neuen Wohnquartiers zu tragen.

Bezüglich des Anschlusses an das bestehende Abwassernetz wird auf die Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02095 verwiesen.

Der Anfrage Nr. Q 00546 kann insofern nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin entsprochen werden.

#### **E) Auftrag der Vollversammlung des Stadtrats gemäß Beschluss vom 28.09.2016**

In der Vollversammlung vom 28.09.2016 hat der Stadtrat im Rahmen des Eckdaten- und Aufstellungsbeschlusses (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) die Verwaltung beauftragt:

- a) Aufgrund der Situierung an der Autobahn und aufgrund des Ziels der Flächeneffizienz soll ein Wohnquartier entstehen, das den Übergang zum Bestand berücksichtigt, aber in Teilen auch dichter bebaut sein kann. Daher erfolgt keine Begrenzung auf 180 Wohneinheiten bzw. Geschosse.  
Alternativ zum Wall sollen auch Entwürfe mit einer Lärmschutzbebauung entlang der Autobahn möglich sein.
- b) Der Anteil im geförderten Wohnungsbau auf der städtischen Teilfläche wird im weiteren Planungsprozess festgelegt und soll mindestens 50 % betragen. Die restlichen Wohnungen auf den städtischen Grundstücken sollen als preisgedämpfte KMB-Wohnungen errichtet werden.
- c) Die städtischen Grundstücksanteile sollen vorrangig an die städtischen Wohnbaugesellschaften bzw. an Baugenossenschaften und Baugemeinschaften im Rahmen einer Konzeptausschreibung vergeben werden.

**Stellungnahme:**

zu a)

Die Vorgaben wurden entsprechend dem Beschluss des Stadtrates bei der weiteren Planung, insbesondere für das Wettbewerbsverfahren, berücksichtigt.

zu b) und c)

Durch den geplanten Flächenankauf befände sich das gesamte Planungsgebiet in städtischer Hand. Die Aufteilung der Wohnbauarten auf städtischen Flächen basiert grundsätzlich auf der Grundlage des Wohnungspolitischen Handlungsprogramms „Wohnen in München VI“ in der fortgeschriebenen Fassung vom 02.10.2019 (Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2019; Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15241) wie folgt:

Insgesamt sollen 50 % für den geförderten Mietwohnungsbau (30 % Einkommensorientierte Förderung (EOF) sowie 20 % München Modell-Miete und -Genossenschaften) verwendet werden, 40 % der Flächen sind im Rahmen des Konzeptionellen Mietwohnungsbaus (KMB) vorgesehen sowie 10 % im München Modell-Eigentum für Baugemeinschaften.

Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass sich die Baugebiete, die im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 entwickelt werden, nur sehr eingeschränkt für eine spätere Aufteilung in mehrere kleine Bauquartiere eignen: Die vorliegende Planung sieht nur eine Aufteilung in zwei Abschnitte mit jeweils eigenständigen Tiefgaragenzu- und -ausfahrten vor. Eine Unterteilung in darüber hinaus weitere Baugebiete mit eigenständiger Tiefgarage ist allein schon wegen nur punktuell vorhandener Anbindungspunkte an das öffentliche Straßennetz kaum möglich. Anzumerken ist, dass aufgrund der notwendigen und umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen mit hohen Baukosten zu rechnen ist. Darüber hinaus sind bei einer Aufteilung in mehrere Abschnitte sowohl die Einhaltung der aus Lärmgründen erforderlichen Realisierungsreihenfolge sowie die einheitliche Errichtung und Gestaltung der gemeinschaftlichen Anlagen (Tiefgarage, Angerfläche, Grünflächen) zu klären und zu sichern. Auch vor dem Hintergrund, dass der Bebauungsplan eine Baurechtsschaffung von lediglich 230 Wohneinheiten insgesamt vorsieht, erscheint eine weitere Aufteilung über die vorgesehenen beiden Abschnitte hinaus auch wegen der dann entstehenden Größenordnungen kaum sinnvoll zu sein.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird dem Stadtrat nach der Billigung einen entsprechenden Vorschlag zur Aufteilung der Wohnbauarten und der Zielgruppen unterbreiten.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen und die Ausarbeitung der Vorlage noch nicht abgeschlossen waren.

Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, um eine weitere Bearbeitung ohne Verzögerung im Verfahren zu ermöglichen und um die Voraussetzungen für die Erstellung des dringend benötigten Wohnraums zu schaffen.

Der Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes und des 16. Stadtbezirkes haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Messinger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe A) des Vortrages entsprochen werden.
2. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe B) des Vortrages entsprochen werden.
3. Den Stellungnahmen des Bezirksausschusses des 17. Stadtbezirkes und des benachbarten Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes kann nur nach Maßgabe des Vortrages unter Buchstabe C) des Vortrages entsprochen werden.
4. Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 für den Bereich Münchberger Straße (östlich), Kronacher Straße (südlich), BAB München-Salzburg (westlich), Fasangartenstraße (nördlich) Plan vom 14.02.2020 und Text und die dazugehörige Begründung werden gebilligt.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 und die Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen, wenn das Eigentum von der MP auf die Stadt übertragen und im Grundbuch umgeschrieben wurde. Sollte ein Ankauf durch die Stadt nicht erfolgen, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, den Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 und die Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen, wenn mit dem Grundstückseigentümer bzw. den Grundstückseigentümern ein städtebaulicher Vertrag wirksam geschlossen wurde und alle Sicherheiten gestellt, Grundbucheinträge erfolgt bzw. die erforderlichen Bestätigungen vorgelegt werden.
6. Die Empfehlungen Nr. 14-20 / 01583, Nr. 14-20 / 01584, Nr. 14-20 / 01585, Nr. 14-20 / 01588, Nr. 14-20 / 01589, Nr. 14-20 / 01591, Nr. 14-20 / 01592, Nr. 14-20 / 01593, Nr. 14-20 / 01594, Nr. 14-20 / 01595, Nr. 14-20 / 01596, Nr. 14-20 / 01597, Nr. 14-20 / 01598 vom 20.07.2017 der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirks – Obergiesing-Fasangarten sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
7. Die Empfehlungen Nr. 14-20 / 02083, Nr. 14-20 / 02085, Nr. 14-20 / 02087, Nr. 14-20 / 02088, Nr. 14-20 / 02089, Nr. 14-20 / 02090, Nr. 14-20 / 02091, Nr. 14-20 / 02092, Nr. 14-20 / 02093, Nr. 14-20 / 02094, Nr. 14-20 / 02095, Nr. 14-20 / 02096, Nr. 14-20 / 02097, Nr. 14-20 / 02099, Nr. 14-20 / 02100, Nr. 14-20 / 02102, Nr. 14-20 / 02106 vom 28.06.2018 der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirks – Obergiesing-Fasangarten sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
8. Die Empfehlungen Nr. 14-20 / 02742, Nr. 14-20 / E 02747, Nr. 14-20 / E 02749, Nr. 14-20 / E 02752, Nr. 14-20 / E 02760, Nr. 14-20 / E 02768 vom 04.07.2019 der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirks – Obergiesing-Fasangarten sind damit ge-

mäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

9. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03613 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten am 09.05.2017 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
10. Die Anfrage Nr. 14-20 / Q 00546 vom 28.06.2018 aus der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten ist damit beantwortet.
11. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.



## **Entwurf Satzungstext**

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118  
der Landeshauptstadt München

Münchberger Straße (östlich),  
Kronacher Straße (südlich),  
BAB A 8 München - Salzburg (westlich),  
Fasangartenstraße (nördlich)

vom ...

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9 und 10 Abs.1 des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der §§ 9 und 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 4 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

### **§ 1**

#### **Bebauungsplan mit Grünordnung**

- (1) Für den Bereich Münchberger Straße (östlich), Kronacher Straße (südlich), BAB München-Salzburg (westlich) und Fasangartenstraße (nördlich) wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 14.02.2020, angefertigt vom Kommunalreferat – GeodatenService München - am ..... und diesem Satzungstext.
- (3) Die vom vorliegenden Bebauungsplan erfassten Teile des für das Planungsgebiet geltenden gemäß § 173 Abs. 3 Bundesbaugesetz (BBauG) übergeleiteten Bebauungsplanes werden durch diesen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 verdrängt.

### **§ 2**

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

- (1) Im Planungsgebiet werden zwei Allgemeine Wohngebiete WA 1 und WA 2 festgesetzt.
- (2) In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind die nach § 4 Abs. 3 Nrn. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.
- (3) Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ist im Bauraum 10 im Erdgeschoss auf einer

Geschossfläche von mindestens 860 m<sup>2</sup> ausschließlich eine Kindertageseinrichtung (KITA) als Gemeinbedarfsfläche mit einer dazugehörigen Außenspielfläche zulässig. Die Außenspielfläche ist mit einer Mindestgröße von 740 m<sup>2</sup> im hinweislich gekennzeichneten Bereich, im unmittelbaren Anschluss an die Kindertageseinrichtung anzuordnen.

### § 3

#### Maß der baulichen Nutzung

- (1) Die im Plan als Höchstmaß für das WA 2 festgesetzte Geschossfläche (GF) darf für folgende Nutzungen einschließlich der dazu gehörenden Umfassungswände um maximal 600 m<sup>2</sup> überschritten werden:
  - a) für in die Gebäude integrierte Gemeinschaftsräume mit zugehörigen Nebenräumen wie Abstellräume für Fahrräder, Mobilitätshilfen und Kinderwagen, sowie für Räume zur Aufbewahrung fester Abfallstoffe,
  - b) für zusätzliche Flächen im Eingangsbereich im Erdgeschoss, sofern sie nicht als Flur den Zugang von der Haustür zur Treppe bzw. zum Aufzug bilden,
  - c) für Flächen für den zweiten baulichen Rettungsweg und zusätzliche bauliche Maßnahmen an Treppenhäusern, die aus Brandschutzgründen erforderlich sind,
  - d) für erforderliche Schallschutzkonstruktionen gemäß § 11 dieser Satzung,
- (2) Die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind bei der Ermittlung der Geschossfläche ganz mitzurechnen.
- (3) Die im Plan als Höchstmaß festgesetzten Grundflächen (GR) dürfen
  - im WA 1 um maximal 120 m<sup>2</sup>,
  - im WA 2 um maximal 11.680 m<sup>2</sup>durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 4 S. 3 BauNVO bezeichneten Anlagen überschritten werden.

### § 4

#### Höhenentwicklung und Wandhöhen

- (1) Die festgesetzten Wandhöhen (WH) beziehen sich auf die im Plan angegebenen Höhenbezugspunkte in Metern über Normalhöhennull (NHN2016):

Bauraum 1 und 10	542,00 m ü. NHN2016
Bauraum 2, 3, 4, und 9	542,30 m ü. NHN2016
Bauraum 5, 6, 7 und 8	542,70 m ü. NHN2016

- (2) Das Niveau des Erdgeschosses Oberkante Fertigfußboden (OK FFB) im Bauraum 8 bis 9 ist im Fall einer Nutzung des Erdgeschosses für Wohnzwecke als Hochparterre mindestens 0,40 m bis maximal 0,90 m über Gelände auszubilden und über die Treppenhäuser barrierefrei an das Geländeniveau der angrenzenden Erschließungsfläche anzuschließen.

- (3) Das Niveau des Erdgeschosses der Kindertageseinrichtung OK FFB im Bauraum 10 ist im Bereich der Hauszugänge höhengleich an die angrenzende Erschließungsfläche barrierefrei anzuschließen.

## **§ 5**

### **Bauweise**

- (1) Die Bebauung im Allgemeinen Wohngebiet WA 2, Bauraum 8 bis 10, ist innerhalb der Baulinien jeweils durchgehend und ohne Zwischenraum zu errichten.

## **§ 6**

### **Überbaubare Grundstücksflächen**

- (1) Die im Plan festgesetzten Baugrenzen können bis zum ersten Vollgeschoss durch untergeordnete Bauteile bis zu einer Tiefe von 1,50 m auf maximal einem Drittel der jeweiligen Gesamtwandlänge überschritten werden.
- (2) Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind Terrassen an allen Gebäudeseiten und im WA 2 nur auf den Flächen für die vorgeschlagenen Wohnungsgärten zulässig,
  - a) bis zu einer Tiefe von jeweils 3,00 m (gemessen von der Gebäudefassade) und einer Länge bis max. 5,00 m.
  - b) Terrassentrennwände sind bis zu einer Tiefe von maximal 3,00 m (gemessen von der Gebäudefassade) und einer Höhe von 2,50 m zulässig.
  - c) Gartenschränke sind an den Terrassentrennwänden bis zu einer Tiefe von maximal 3,00 m (gemessen von der Gebäudefassade), einer Höhe von maximal 2,50 m und einer Breite von maximal 1,20 m zulässig. Sie dürfen die Baugrenze entsprechend überschreiten.
- (3) Ein Überschreiten der Baugrenzen durch Balkone und deren Überdachung um maximal 2,00 m über insgesamt maximal ein Drittel der jeweiligen Länge der Fassade je Geschoss ist zulässig.
- (4) Ausnahmsweise sind geringfügige Abweichungen von der festgesetzten Fläche für die Tiefgarage und von dem festgesetzten Zu- und Abfahrtsbereich zulässig, wenn technische Gründe dies erfordern und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.
- (5) Im Bereich der im Plan hinweislich dargestellten Außenspielflächen des Hauses für Kinder dürfen die festgesetzten Baugrenzen durch Terrassen für die Kindertageseinrichtungen bedarfsgerecht überschritten werden.

## **§ 7**

### **Flächen für Nebenanlagen**

- (1) Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 Baunutzungsverordnung (BaunVO) sind im

WA 2 nicht zulässig. Einrichtungen, die dem Nutzungszweck des Baugebietes dienen, sind in die Gebäude zu integrieren oder unterirdisch, innerhalb der Umgrenzung der Flächen für Tiefgaragen anzuordnen.

- (2) Ausgenommen von Absatz 1 sind:
  - oberirdische Nebenanlagen für die Kindertageseinrichtung innerhalb der im Plan hinweislich dargestellten Außenspielfläche,
  - Anlagen nach Art. 7 Bayerische Bauordnung (BayBO) (Kinderspielplätze),
  - Gartenschränke an den Terrassentrennwänden gemäß § 6 Abs. 2 Buchstabe c),
  - Platzmöblierungen im Bereich des Angers.
- (3) Im Baugebiet WA 2 ist auf der im Plan gekennzeichneten Fläche für Nebenanlagen mit der Bezeichnung KWK die Errichtung einer unterirdischen Kraft-Wärme-Kopplungsanlage zulässig.
- (4) Fahrradabstellplätze gemäß der Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS) vom 06.08.2012 sind im WA 2 als überdachte Anlagen innerhalb der Umgrenzung von Flächen für Fahrradstellplätze (FSt) und als offene Anlagen in direkter Zuordnung zu den Kinderspielplätzen (Art. 7 BayBO), innerhalb des Angers zulässig.

## **§ 8**

### **Abstandsflächentiefen**

- (1) Im Planungsgebiet WA1 gelten die Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 BayBO.
- (2) Soweit sich bei Ausnutzung der festgesetzten Bauräume und Wandhöhen im Planungsgebiet WA 2 geringere Abstandsflächentiefen als die gesetzlich vorgesehenen Abstandsflächentiefen ergeben, so gelten die Abstandsflächentiefen, die sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes ergeben.
- (3) Kann ein Belichtungswinkel  $> 45^\circ$  zur in der Höhe der Fensterbrüstung liegenden Waagerechten an einzelnen Fenstern nicht gewahrt werden, ist sicherzustellen, dass die Belichtung des betroffenen Aufenthaltsraumes über ein anderes Fenster möglich bleibt.
- (4) Im WA 2 im Norden des Bauraumes 10 werden die Abstandsflächen auf die nördlich angrenzende Flurstücksgrenze Flur Nr. 702 verkürzt.

## **§ 9**

### **Kfz-Stellplätze, Tiefgaragen, Zu- und Ausfahrt, Zu- und Ausgänge, Fahrradabstellplätze**

- (1) Die gemäß Art. 47 BayBO in Verbindung mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze für das Allgemeine Wohngebiet WA 2 sind in eingeschossigen Gemeinschaftstiefgaragen unterzubringen. Diese sind nur innerhalb der festgesetzten Bauräume und innerhalb der Umgrenzung der im Plan festgesetzten Fläche für Gemeinschaftstiefgaragen (GTGa) zulässig. Die erforderlichen Stellplätze für das

Allgemeine Wohngebiet WA 1 sind in den im Plan festgesetzten Umgrenzungen der Flächen für Garagen sowie in den Gemeinschaftstiefgaragen des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 zulässig.

- (2) Es sind insgesamt 30 Besucherstellplätze in den Tiefgaragen im WA 2 vorzusehen.
- (3) Innerhalb der Umgrenzung von Flächen für Tiefgaragen sind auch Keller-, Müll- und Techniknutzungen sowie Fahrradabstellräume zulässig.
- (4) Die Decken der Tiefgaragen sind außerhalb von Gebäuden, Terrassen, Plätzen, Zu- und Ausfahrten und Zuwegungen um mindestens 0,60 m unter die Oberkante des Geländes abzusenken und entsprechend hoch mit einem fachgerechten Bodenaufbau zu überdecken.  
Bei Pflanzung von mittelgroßen Bäumen auf Tiefgaragen ist pro Baum auf einer Fläche von mindestens 10 m<sup>2</sup> ein fachgerechter Bodenaufbau von mindestens 0,90 m, bei Pflanzung von großen Bäumen von mindestens 1,20 m vorzusehen.
- (5) Von der Lage und Breite der festgesetzten Ein- und/oder Ausfahrtsbereiche kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn technische, verkehrliche, funktionale oder gestalterische Gründe dies erfordern.
- (6) Die Gemeinschaftstiefgaragenzu- und -ausfahrt an der Kronacher Straße ist in das Gebäude zu integrieren. An der Verlängerung der Obernzeller Straße ist nur eine Tiefgaragenzufahrt zulässig, die innerhalb der im Plan festgesetzten Umgrenzung der Fläche für Tiefgaragen herzustellen ist. Die Tiefgaragenausfahrt an der Fasangartenstraße ist als eingehauste Rampe innerhalb der im Plan festgesetzten Umgrenzung der Fläche für Tiefgaragen auszuführen.
- (7) Die Zu- und Ausgänge der Tiefgaragen sowie Notausgänge sind in die Gebäude zu integrieren.
- (8) Die Entlüftung von Tiefgaragen ist in die Gebäude zu integrieren und durch bauliche und technische Vorkehrungen über das Dach der zugeordneten Gebäude zu führen.
- (9) Zusätzlich zu den gemäß FabS notwendigen Fahrradabstellplätzen sind zusätzlich Stellplätze für Besucher\_innen auf dem Baugrundstück vorzusehen.



## **§ 10**

### **Dienstbarkeitsflächen**

- (1) Für die im Plan entsprechend festgesetzten Flächen ist ein Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis (FB) Müll- und Rettungsfahrzeuge und Umzugswagen, etc. zugunsten der Landeshauptstadt München und der Allgemeinheit dinglich zu sichern.
- (2) Für die im Plan festgesetzten Flächen ist ein Gehrecht (G) zugunsten der Landeshauptstadt München und der Allgemeinheit zu sichern.

- (3) Von der festgesetzten Lage der Dienstbarkeitsflächen kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.
- (4) Es ist zulässig, Dienstbarkeitsflächen zu unterbauen, soweit es der Zweck ihrer Belastung mit Rechten gemäß dieser Satzung nicht gefährdet.

## § 11 Schallschutz



- (1) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen nach Tabelle 7 der DIN 4109-1, Juli 2016, Schallschutz im Hochbau zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagengeräuschen vorzusehen.
- (2) Die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer und Büroräume) und von Aufenthaltsbereichen von Wohnungen/ Büroräumen im Freien ist in den gemäß Planzeichnung mit  festgesetzten Bereichen, mit roter Signatur  gemäß Abbildung 1 aus Gründen des Verkehrslärmschutzes unzulässig.


Ausnahmen sind zulässig

- wenn durch Schallschutzkonstruktionen bzw. nach DIN 4109 nicht schutzbedürftige Vorbauten (z. B. Laubengang, verglaste Loggien, vorgehängte Fassade bzw. mehrschalige Fassaden, o.Ä.) gewährleistet wird, dass vor diesen Fenstern ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird.

- für (nur zu Reinigungszwecken offenbaren) Festverglasungen, sofern bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen dieser Raum über eine lärmabgewandte Gebäudeseite belüftet werden kann, an der ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59/49 dB(A) tags/nachts nicht überschritten wird bzw. bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Büronutzungen eine ausreichende Belüftung mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen gewährleistet ist.

Pro betroffener Wohneinheit muss mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden.

- (3) In den gemäß Planzeichnung mit  festgesetzten Bereichen mit blauer Signatur  gemäß Abbildung 1 sind zur erforderlichen hygienischen Belüftung bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen, die Fenster oder andere ins Freie führende Öffnungen haben schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen zur fensterunabhängigen Belüftung vorzusehen, welche das erforderliche Schalldämm-Maß nach DIN 4109 nicht verschlechtern. Ausnahmen sind zulässig, wenn diese Räume über ein weiteres Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Seite belüftet werden können (< 59/49 dB(A) Tag/Nacht).

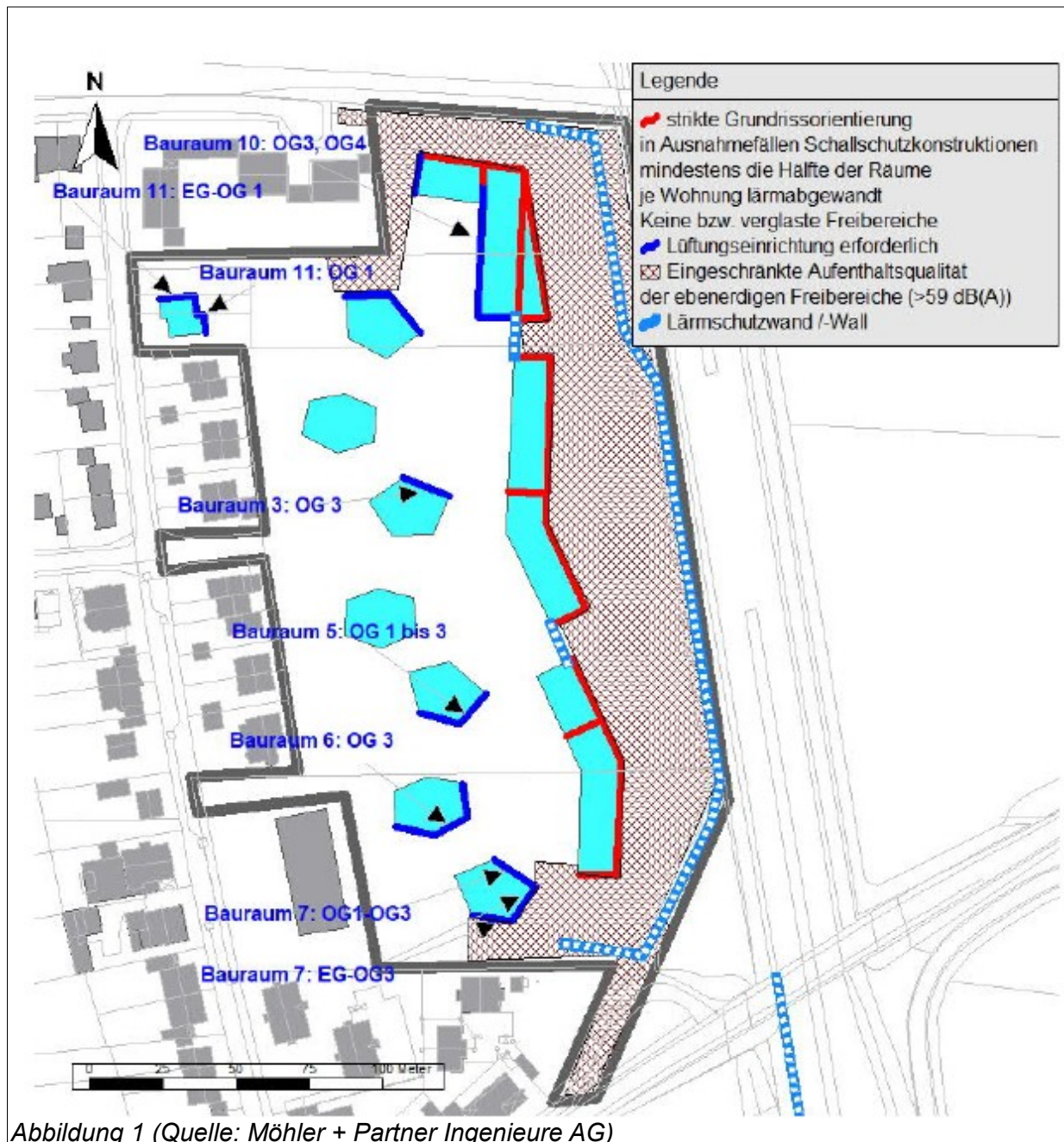
- (4) Die Anordnung von Außenwohnbereichen (Balkonen, Loggien, Terrassen oder vergleichbaren Außenwohnbereichen) ist in den Bereichen gemäß Abs. 2 ausgeschlossen und ansonsten nur zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen (z. B. Wände, Verglasungen bei Balkonen/Loggien usw.) gewährleistet wird, dass auf den Außenwohnbereichen ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59 dB(A) am Tag (Aufpunkthöhe 2,00 m über Oberkante Nutzfläche) nicht überschritten wird.
- (5) Im Planungsgebiet sind schutzbedürftige Büroräume an den Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen zur Belüftung auszustatten, sofern diese nicht über ein Fenster an einer vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können. Davon unberührt bleibt die Festsetzung in Abs. 2.
- (6) Die Nutzungsaufnahme der Baukörper im westlichen Plangebiet (Bauräume 1-7 im WA 2 + WA 1) ist nur zulässig, wenn die schallabschirmende Bebauung in den östlichen Baukörpern (Bauräume 8-10 im WA 2) sowie die Lärmschutzwall-/wandanlage zeitgleich oder zuerst durchgehend und ohne Zwischenräume errichtet werden. Zusätzlich ist die Nutzungsaufnahme der Riegelbebauung (Bauräume 8-10 im WA 2) erst zulässig, wenn die Lärmschutzwall-/wandanlage zeitgleich oder zuerst errichtet wird.
- (7) Die im Plan festgesetzte Lärmschutzwall-/wandanlage entlang der BAB A 8 ist durchgehend mit den im Plan gekennzeichneten Höhen zu errichten. Die Schalldämmung muss mindestens 25 dB betragen.
- (8) Die im Plan festgesetzten Lärmschutzverbindungen zwischen den Bauräumen 8-10 im WA 2 sind im Anschluss an die realisierte Wandhöhe als Verlängerung der Fassade mindestens gebäudehoch nach oben sowie durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten. Sie sind überwiegend transparent unter Berücksichtigung der Anforderungen des Artenschutzes, insbesondere des Vogelschutzes, auszubilden. Die Schalldämmung muss mindestens 25 dB betragen.
- (9) Von der im Plan festgesetzten Lage der Lärmschutzwall-/wandanlage entlang der BAB A 8 und der Lärmschutzwände kann aus technischen oder gestalterischen Gründen geringfügig abgewichen werden, wenn eine gleichwertige Lärmschutzwirkung erzielt wird.
- (10) Die nördliche Tiefgaragenrampe ist in das Gebäude zu integrieren oder einzuhausen. Die Innenwände und Decken der Rampen sind schallabsorbierend zu verkleiden und haben einen Absorptionskoeffizienten von  $\alpha_{500} > 0,5$  bei 500 Hz aufzuweisen. Die Einhausung der Rampen hat ein Schalldämmmaß von  $R'_{w,R} = 25$  dB aufzuweisen. Bei der Errichtung aller im Plangebiet vorgesehenen Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.
- (11) Zum Schutz gegen Gewerbelärm sind an den im Plan mit  festgesetzten Bereichen schutzbedürftige Aufenthaltsräume (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten im östlichen Block) nur zulässig, wenn durch baulich-technische Maßnahmen (wie eingezogene, verglaste Loggien,

Prallscheiben, Schallschutzerker, Vorhangfassaden, Gebäuderücksprünge, Laubengänge oder Ähnliches) nachgewiesen werden kann, dass 0,50 m vor deren lüftungstechnisch notwendigen Fenstern die Beurteilungspegel durch Gewerbelärm die maßgeblichen Immissionsrichtwerte sowie das Spitzenpegelkriterium der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete durch geeignete Maßnahmen zur Abschirmung des Anlagenlärms nicht überschreiten.

- (12) Die KWK-Anlage im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ist so zu errichten und zu betreiben, dass am nächstgelegenen Immissionsort im WA 2 die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm sichergestellt ist und die abgestrahlten Geräusche nicht ausgeprägt tieffrequentierte im Sinne der DIN 45680 sind.



Die folgende Karte (Abbildung 1) stellt die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen gegenüber dem Verkehrslärm dar:



## § 12

### **Erschütterungsschutz**

- (1) Schutzbedürftige Aufenthaltsräume sind in den Gebäuden sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen durch technische bzw. konstruktive Maßnahmen (z. B. elastische Gebäudelagerung, seitliche Abschirmung) so zu schützen, dass hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen die gemäß TA Lärm vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragung innerhalb von Gebäuden eingehalten werden.
- (2) Die Einhaltung der Anforderung des Abs. 1 ist durch erschütterungstechnische Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.

## § 13

### **Dachform und Dachaufbauten, Dachbegrünung**

- (1) Im WA 1 sind nur Satteldächer mit einer Neigung von maximal 35° zulässig.
- (2) Im WA 2 sind nur Gebäude mit Flachdächern zulässig.
- (3) Technische Anlagen sind nur auf den Dächern oberhalb des dritten Geschosses zulässig, wenn sie der Nutzung in den Gebäuden dienen und ihrer Art und ihrem Zweck entsprechend ausschließlich auf dem Dach errichtet werden können. Sie sind zu bündeln und mindestens um das Maß ihrer Höhe von den Gebäudeaußenkanten abzurücken. Sie dürfen eine maximale Höhe von 3,00 m über ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche und insgesamt eine Fläche von 30 % des darunter liegenden Geschosses nicht überschreiten.  
Zulässig sind:
  - Anlagen für die Nutzung solarer Strahlungsenergie,
  - Antennen- und Satellitenanlagen, wenn sie dem Nutzungszweck des jeweiligen Gebäudes dienen,
  - Kamine für Abgase mit einer Mindesthöhe von 3,00 m aus der im Plan festgesetzten Nebenanlage für die KWK-Anlage ohne Flächen- und Höhenbeschränkung.
- (4) Kamine oberhalb der im Plan festgesetzten Fläche für Nebenanlage für Kraft-Wärme-Kopplung sind im angrenzenden Baukörper (Bauraum 8) oder an dessen Fassade zu integrieren.
- (5) Flachdächer und flach geneigte Dächer bis 15° sind ab einer Fläche von 100 m<sup>2</sup> grundsätzlich zu begrünen, soweit sie nicht für notwendige technische Anlagen benötigt werden. Dachflächen, auf denen Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie angeordnet sind, sind mit einer Dachbegrünung zu kombinieren. Diese Kombination kann flächenmäßig übereinander (d.h. in Form einer extensiven Dachbegrünung, die durchlaufend unter der jeweiligen Anlage zur Nutzung solarer Strahlungsenergie vorgesehen ist) oder flächenmäßig getrennt (d.h. in Form einer Anordnung der Anlage zur Nutzung solarer Strahlungsenergie neben der Dachbegrünung) erfolgen. In letztgenanntem Fall ist jedoch auf mindestens 50 % der nach Satz 1 und 2 grundsätzlich zu begrünenden Dachflächen eine

Dachbegrünung vorzusehen. Bei einer flächenmäßig getrennten Kombination von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie mit einer Dachbegrünung ist eine durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm (einschließlich Dränschicht) vorzusehen, in allen anderen Fällen von 10 cm (einschließlich Dränschicht).

## **§ 14**

### **Werbeanlagen**

- (1) Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung zulässig.
- (2) Werbeanlagen müssen sich in Anordnung, Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialauswahl in die Architektur der Gebäude und das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild einfügen. Sie dürfen die Fassaden der Gebäude nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen.
- (3) Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen und sich bewegende Werbeanlagen sind unzulässig.
- (4) Werbeanlagen sind nur parallel zur Fassadenfläche zulässig.
- (5) Werbeanlagen sind nur bis zum Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses zulässig.
- (6) Werbeanlagen sind nur mit einer Höhe von höchstens 1,00 m zulässig und dürfen eine Fläche von 6,0 m<sup>2</sup> pro Werbeanlage nicht überschreiten. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 2 ist die Gesamtfläche der Werbeanlagen auf maximal 5,0 % der Erdgeschossfassadenfläche der jeweiligen Hausseite beschränkt.
- (7) Fensterflächen sind grundsätzlich von Werbeanlagen frei zu halten.
- (8) Werbeanlagen sind nur innerhalb der Bauräume zulässig.
- (9) Freistehende Werbeanlagen sind nicht zulässig.

## **§ 15**

### **Abgrabungen, Aufschüttungen und Bodenmodellierungen**

- (1) Abgrabungen, Aufschüttungen sowie Bodenmodellierungen sind ausgeschlossen. Ausgenommen davon sind Bodenmodellierungen zur Herstellung des festgesetzten Geländeneiveaus sowie Modellierungen zur Herstellung barrierefreier Anschlüsse an erhöhte Erdgeschossfußböden für die Gebäude in den Bauräumen 1 bis 7.
- (2) Für die westlich der Lärmschutzanlage gelegene Spielfläche, östlich von Bauraum 8, wird eine Bodenmulde von ca. 2,00 m Tiefe festgesetzt.
- (3) Bodenmodellierungen und Aufschüttungen sind möglich:
  - in Außenspielflächen der Kindertageseinrichtungen,

- für Kinderspielplätze nach Art. 7 Abs. 2 BayBO in den Baugebieten,
  - für Kinderspielflächen in der öffentlichen Grünfläche,
  - für flache Versickerungsmulden oder -flächen parallel zum Lärmschutzwall,
  - für die Anschüttung zur Pflanzung von mittelgroßen Bäumen auf Tiefgaragen in den drei Grüninseln (die auch als Spielplatz dienen) zwischen den Bauräumen 1 bis 9 und seitlich der Hauptzugänge der Gebäude in den Bauräumen 1 bis 7 bis zu einer Sitzkantenhöhe, maximal 0,40 m über Gelände,
  - in Bereichen von Wohnungsgärten und Terrassen der Gebäude im Bauraum 8 bis 9 bis zu einer maximalen Höhe von 0,60 m über Gelände.
- (4) Unterschiedliche Höhenniveaus der Wohnungsgärten zu den Bauräumen 8 und 9 zur Angerfläche sind mit einheitlichen, baulichen Elementen wie Stütz- oder Sitzmauern abzufangen.

## **§ 16**

### **Grünordnung allgemein**

- (1) Die Bepflanzung und Begrünung des Planungsgebietes ist entsprechend den planlichen und textlichen Festsetzungen zu erhalten. Ausgefallene Bäume und Sträucher sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen.
- (2) Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen.
- (3) Die Mindestpflanzgrößen für als zu pflanzen festgesetzte Bäume betragen:
- für große Bäume (Endwuchshöhe > 20 m) 20-25 cm Stammumfang,
  - für mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10-20 m) 18-20 cm Stammumfang,
  - für kleine Bäume (Endwuchshöhe < 10 m) 16-18 cm Stammumfang,
  - für Obst- und Wildobstbäume 16-18 cm Stammumfang.
- (4) Bei Pflanzung von großen Bäumen in Belagsflächen ist eine durchwurzelbare, spartenfreie Mindestfläche von 24 m<sup>2</sup> vorzusehen, bei Pflanzung von mittelgroßen Bäumen von 12 m<sup>2</sup>. Dabei sind auch überdeckte Baumscheiben zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist.
- (5) Von den Festsetzungen kann in Lage und Fläche abgewichen werden, soweit die Abweichung mit den Zielen der Grünordnung vereinbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

## **§ 17**

### **Grünordnung in den Baugebieten**

- (1) Für nicht bebaute Flächen innerhalb der Bauräume gelten die angrenzenden grünordnerischen Festsetzungen entsprechend.

- (2) Die im Plan als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen sind mit standortgerechten Laubbäumen, Rasen- oder Wiesenflächen und Hecken zu begrünen und zu bepflanzen.
- (3) Befestigte Flächen sind nur in dem Umfang zulässig, in dem sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung erforderlich sind.
- (4) Feuerwehrezufahrten sind außerhalb von befestigten Wegen mit wasserdurchlässigem Aufbau und begrünt (z. B. Pflaster mit Rasenfuge, Schotterrassen) herzustellen.
- (5) Wohnungsgärten sind nur im unmittelbaren Anschluss an die Wohngebäude in den hinweislich dargestellten Bereichen vorgeschlagene Flächen für Wohnungsgärten zulässig. Je Wohnungsgarten ist mindestens ein mittelgroßer oder kleiner Laubbaum oder Obst- bzw. Wildobstbaum zu pflanzen.
- (6) Pro angefangene 200 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksflächen ist mindestens ein großer oder mittelgroßer standortgerechter Laubbaum zu pflanzen. Der Anteil großer Bäume muss mindestens 20 % betragen. Erhaltener Baumbestand, der diesen Kriterien entspricht, ist anzurechnen. Ausgenommen hiervon ist der im Nordosten des Planungsgebietes, östlich der Lärmschutzwand, zum Erhalt festgesetzte Baumbestand.
- (7) Die im Plan als landschaftsgerecht zu gestalten und zu begrünen festgesetzten Flächen sind mit Bäumen und Sträuchern sowie extensiven mehrschürigen Wiesen zu gestalten und extensiv zu pflegen. Bis zu 30 % der Wiesenflächen können als Sport- und Spielrasen ausgebildet werden. Es sind vorwiegend standortgerechte heimische Laub- und Nadelgehölze zu verwenden. Der Anteil von Nadelgehölzen kann bis zu 20 % betragen.
- (8) Flächen für private gärtnerische Nutzungen (z. B. „Grabeland“) sind ausschließlich östlich der Nord-Süd verlaufenden festgesetzten Dienstbarkeitsfläche (G) und westlich der Lärmschutzanlage im hinweislich dargestellten Bereich zulässig.
- (9) Die im Plan festgesetzten Lärmschutzwände zwischen den Bauräumen 8 und 9 sowie 9 und 10 sind an den nicht transparenten Teilflächen beidseitig flächig mit hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen.
- (10) Die nach Art. 7 Abs. 2 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 in den im Plan hinweislich dargestellten privaten Spielflächen auf dem zentralen Anger und westlich vom Lärmschutzwall nachzuweisen.

## **§ 18**

### **Grünordnung auf öffentlichen Grünflächen**

Die im Plan als parkartig zu gestalten und zu begrünen festgesetzten Flächen sind überwiegend mit Obst- und Wildobstbäumen sowie mit standortgerechten heimischen Laubbäumen zu bepflanzen sowie als mehrschürige naturnahe Wiese zu begrünen und extensiv zu pflegen. Der Anteil der Laubbäume kann bis zu 25 % betragen. Bis maximal 50 % der Wiesenflächen können als Spiel- und Sportrasen ausgebildet werden.

## § 19

### **Einfriedungen, Sichtschutzwände**

- (1) Einfriedungen sind ausschließlich zulässig
  - im Allgemeinen Wohngebiet WA 1,
  - zur Umgrenzung der Außenspielflächen der integrierten Kindertageseinrichtung im Allgemeinen Wohngebiet WA 2,
  - zur Umgrenzung von Spielflächen in den öffentlichen Grünflächen,
  - zur Umgrenzung von Wohnungsgärten im Allgemeinen Wohngebiet WA 2.
- (2) Einfriedungen bzw. Einzäunungen sind offen und ohne durchgehenden Sockel und mit einer Bodenfreiheit von mindestens 10 cm zu gestalten und zu begrünen. Ihre Höhe wird auf 1,50 m beschränkt. Sie sind mit Schnitthecken oder Flächenhecken aus vorwiegend heimischen Laubgehölzen auf der Außenseite mit einer Höhe bis maximal 1,80 m einzugrünen. Abweichend hiervon sind Einfriedungen zwischen angrenzenden Wohnungsgärten ohne Schnitthecken zulässig.
- (3) Einfriedungen und Hecken in angehobenen Wohnungsgärten im Bereich der Zeilenbauten im WA 2 dürfen eine Gesamthöhe von 1,80 m gegenüber der Oberfläche des Angers nicht überschreiten.
- (4) Die Hecken für Einfriedungen im WA 2 sind jeweils einheitlich zu gestalten:  
in den Punkthäusern im Bauraum 1 bis 3, Bauraum 4 bis 5, Bauraum 6 bis 7,  
in den Zeilenbauten im Bauraum 8 bis 10.
- (5) Zwischen den Erdgeschosswohnungen mit Terrassen bzw. Wohnungsgärten sind je Bauraum einheitlich gestaltete Sichtschutzelemente, in Verbindung mit dem Gebäude zulässig. Sie dürfen die maximale Tiefe von 2,50 m gemessen von der Gebäudefassade und eine Höhe von 2,00 m nicht überschreiten. Diese Sichtschutzelemente dürfen auch in Form von Gartenschränken gemäß § 7 Abs. 2 dieser Satzung ausgeführt werden.

## § 20

### **In-Kraft-Treten**

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

### **Nachrichtlicher Hinweis zum Denkmalschutz / Bodendenkmalpflegerische Belange**

Aufgrund der Nähe und außergewöhnlich hohen Dichte an Siedlungen und Bestattungsplätzen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung östlich der BAB A8 (vgl. hierzu die Darstellung im bayerischen Denkmalatlas) muss auch im westlich der BAB A8 gelegenen Plangebiet mit hoher Wahrscheinlichkeit mit dem Vorhandensein weiterer bislang unbekannter Bodendenkmäler gerechnet werden, weshalb Bodeneingriffe jeglicher Art in jedem Falle einer vorherigen Erlaubnis nach Art. 7.1 DSchG bedürfen. Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7.1 DSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehör-

de zu beantragen ist.

**Nachrichtlicher Hinweis zur planfestgestellten Bahnstrecke 5552:**

Künftige Bauvorhaben im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnstrecke 5552 sind mit den zuständigen Stellen der DB AG abzustimmen.

**Nachrichtlicher Hinweis zu den Flächen westlich der BAB 8 im Eigentum des Bundes:**

Künftige Bauvorhaben im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße, in unmittelbarer Nachbarschaft zur BAB A8 sind mit der Autobahndirektion Südbayern abzustimmen.

## Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>1. Planungsanlass</b>	<b>186</b>
<b>2. Ausgangssituation</b>	<b>186</b>
2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse	186
2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	187
2.2.1. Städtebauliche Struktur Nutzung und baulicher Bestand	187
2.2.2. Verkehrliche Erschließung	187
2.2.3. Infrastruktur und Versorgung	188
2.2.4. Orts- und Landschaftsbild	188
2.2.5. Natur und Landschaft - Topografie	189
2.2.6. Vegetation und Biotopfunktion	189
2.2.7. Erholung	190
2.2.8. Vorbelastungen	190
2.3. Planerische Ausgangslage	193
2.4. Rechtliche Ausgangslage	194
<b>3. Planungsziele</b>	<b>196</b>
<b>4. Planungskonzept</b>	<b>197</b>
4.1. Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee	197
4.2. Art der baulichen Nutzung	198
4.3. Maß der baulichen Nutzung	199
4.4. Höhenentwicklung	201
4.5. Bauweise	202
4.6. Überbaubare Grundstücksflächen	202
4.7. Nebenanlagen	202
4.8. Abstandsflächentiefen	203
4.9. Verkehr, Stellplätze	204
4.10. Dienstbarkeitsflächen	211
4.11. Immissionsschutz	211
4.11.1. Allgemein	211
4.11.2. Verkehrsgeräusche	211
4.11.3. Anlagengeräusche	217
4.11.4. Schutz vor Luftschadstoffen - Auswirkungen auf die Nachbarschaft	219
4.12. Erschütterung, Körperschallübertragung	219
4.13. Dachform und Dachaufbauten, Dachbegrünung	220
4.14. Werbeanlagen	221
4.15. Abgrabungen, Aufschüttungen und Bodenmodellierungen	222
4.16. Grünordnung allgemein	222
4.17. Grünordnung in den Baugebieten	223
4.18. Grünordnung auf öffentlichen Grünflächen	224
4.19. Einfriedungen	225
4.20. Feuerwehr und Brandschutz	225
4.21. Energieversorgung	226
4.22. Nachhaltigkeit, Gender Mainstreaming, Inklusion	227
4.23. Stadtklima	228



<b>5. Wesentliche Auswirkungen der Planung</b>	<b>228</b>
<b>6. Sozialgerechte Bodennutzung / Kosten / Maßnahmen</b>	<b>229</b>
<b>7. Umweltbericht</b>	<b>230</b>
7.1. Einleitung	230
7.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes	230
7.1.2. Festgelegte Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung sind (rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben)	230
7.1.3. Festlegung von Untersuchungsrahmen und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung	231
7.1.4. Systematik der Beschreibung der Umweltauswirkungen auf Schutzgüter und Umweltbelange sowie deren Wirkungsbereiche	231
7.2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	232
7.2.1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch / seine Gesundheit / Bevölkerung	232
7.2.1.1. Wirkungsbereich Lärmbelastung	232
7.2.1.2. Wirkungsbereich Erschütterungen	234
7.2.1.3. Wirkungsbereich Elektromagnetische Felder	235
7.2.1.4. Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung	236
7.2.1.5. Wirkungsbereich Erholung	237
7.2.1.6. Wirkungsbereich Sicherheit	238
7.2.2. Wirkungsbereich auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen	239
7.2.2.1. Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand	239
7.2.2.2. Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität	241
7.2.3. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden	243
7.2.3.1. Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen	243
7.2.3.2. Wirkungsbereich Bodenfunktion / Flächeninanspruchnahme	244
7.2.4. Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	245
7.2.4.1. Oberflächenwasser, Niederschlagswasser	245
7.2.4.2. Wirkungsbereich Grundwasser	246
7.2.5. Auswirkungen auf das Schutzgut Luft	247
7.2.5.1. Wirkungsbereich Schadstoffe	247
7.2.5.2. Wirkungsbereich Gerüche	248
7.2.5.3. Wirkungsbereich Keime	249
7.2.6. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima	250
7.2.7. Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild)	251
7.2.8. Auswirkungen auf die Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	252
7.2.9. Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie (Energiebedarf, Energieversorgung, Energieverteilung)	252
7.2.10. Auswirkungen auf die Umweltbelange Abfälle und Abwasser	253
7.3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	253
7.4. Artenschutz	255
7.5. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	256
7.6. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	256
7.7. Zusätzliche Angaben	256
7.7.1. Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten	256
7.8. Liste der vorliegenden Gutachten und Unterlagen zum jeweiligen Stand	257
7.8.1. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen	

	<b>Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplans auf die Umwelt (Monitoring)</b>	<b>258</b>
<b>7.9.</b>	<b>Allgemeine verständliche Zusammenfassung</b>	<b>258</b>
<b>8.</b>	<b>Daten zum Bebauungsplan</b>	<b>260</b>

## **1. Planungsanlass**

Die MP München Projekt GmbH & Co. KG, eine Projektgesellschaft der Optima-Aegidius Gruppe und der IKR Kuschel Unternehmensgruppe, und die Landeshauptstadt München (LHM) beabsichtigen, das Planungsgebiet zwischen der Bundesautobahn (BAB) A 8 München-Salzburg und der Münchberger Straße zu einem Wohnquartier zu entwickeln. Inzwischen hat die MP München Projekt GmbH & Co. KG ihre Flächenanteile (ca. 72 %) am Planungsgebiet der LHM zum Kauf angeboten.

Mit der Entwicklung des Gebiets soll ein wichtiger Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohnflächen in der Landeshauptstadt München erfolgen sowie der Siedlungsrand nach Osten entlang der BAB A 8 arrondiert werden. Um eine entsprechende Entwicklung und Bebauung des Areals zu ermöglichen, muss ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat dazu am 28.09.2016 die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße (östlich), Kronacher Straße (südlich), BAB München–Salzburg (westlich), Fasangartenstraße (nördlich) (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06867) beschlossen.

Grundlage für das Bebauungsplanverfahren ist das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs im Dezember 2016. Dem Stadtrat wurde im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung mit Bekanntgabe vom 22.03.2017 über das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs berichtet.

Auf einer Informationsveranstaltung mit Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse und in der anschließenden frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurde im April / Mai 2017 den Bürger\_innen die Möglichkeit gegeben, sich über die Planung zu informieren und frühzeitig Anregungen einzubringen.

## **2. Ausgangssituation**

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

Das Planungsgebiet befindet sich im 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten, Gemarkung Perlach, östlich der Bebauung an der Münchberger Straße, nördlich der Bebauung an der Fasangartenstraße, westlich der BAB A 8 München-Salzburg und südlich der Bahnstrecke 5552 München Giesing nach Kreuzstraße.

Es umfasst eine Fläche von ca. 3,8 ha. Die zu überplanenden Flächen befinden sich derzeit zum Großteil in privatem Eigentum (Flurstücke Nr. 805/1, 806, 806/1, 806/2, 806/3, 807, 807/15, 807/16 und 807/17). Die Flurstücke Nr. 804/1, 808, 810, 810/1

und eine Teilfläche aus Flurstück Nr. 1042/8 befinden sich im Eigentum der LHM.

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

### **2.2.1. Städtebauliche Struktur Nutzung und baulicher Bestand**

Bei dem Planungsgebiet handelt sich überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die Umgebung des Planungsgebiets ist von zweigeschossigen Doppel- und Reihenhäusern geprägt. Südlich des Planungsgebietes befinden sich an der Fasangartenstraße sowohl Wohngebäude als auch ein Hotel mit bis zu drei Geschossen. Östlich der BAB A 8 befindet sich an der Fasangartenstraße eine Kompostieranlage der Landeshauptstadt München, deren Lagerflächen bis zu 65 m an das Planungsgebiet heranreichen.

### **2.2.2. Verkehrliche Erschließung**

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

Das Planungsgebiet ist von Westen über die Obernzeller Straße an die Balanstraße angebunden. Südlich des Planungsgebietes verläuft die Fasangartenstraße. Die im Norden des Planungsgebietes verlaufende Kronacher Straße mündet in einem Wendehammer und ist an die Balanstraße nur für den Fuß- und Radverkehr angebunden.

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan der LHM sind sowohl die Balanstraße als auch die Fasangartenstraße örtliche Hauptverkehrsstraßen des Sekundärnetzes und weisen ein Verkehrsaufkommen von bis zu 6.900 Kfz/Tag in der Fasangartenstraße und bis zu 6.500 Kfz/Tag in der Balanstraße auf.

Die bestehenden Wohnstraßen und Wohnwege in der näheren Umgebung des Planungsgebietes sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Der Abschnitt der Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße ist ein verkehrsberuhigter Bereich.

#### **Fuß- und Radwegeverbindungen**

Entlang der örtlichen Hauptverkehrsstraßen Balanstraße und Fasangartenstraße verlaufen beidseitig Fuß- und Radwege. Der nördliche Fuß- und Radweg an der Fasangartenstraße endet von Westen kommend vor dem letzten Gebäude an der Fasangartenstraße (Nr. 92) westlich der Brückenrampe, wird dann als Weg über das Flurstück 1042/8 geleitet und weiter östlich an den Fußweg auf der Brücke über die Autobahn angebunden.

Der Ausbau der Fasangartenstraße nach Osten mit Fuß und Radwegen wäre innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien mit einer Gesamtbreite von 15,00 m möglich, ist aber bislang nicht vorgesehen.

Eine Anpassungen der Autobahnbrücke wird von der Autobahndirektion Südbayern in absehbarer Zeit (Stand Frühjahr 2019) als nicht zwingend erachtet.

Im Geviert zwischen Balanstraße und Münchberger Straße verlaufen jeweils auf beiden Straßenseiten Fußwege. Aufgrund der Tempo-30-Zone sind in diesem Bereich keine baulichen Radwege vorhanden.

In der Balanstraße verläuft eine Fahrrad-Nebenroute des Münchener Radnetzes, die nördlich der Bahntrasse München-Giesing-Kreuzstraße in eine Hauptroute übergeht.

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

Das Planungsgebiet ist über den S-Bahn-Halt Fasangarten sowie über eine Buslinie an den Öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Der 600 m-Einzugsradius der S-Bahn-Haltestelle deckt das westliche Planungsgebiet ab. Die Bushaltestellen befinden sich innerhalb eines 400 m-Einzugsradiuses.

### **Ruhender Verkehr**

In der Umgebung des Planungsgebietes sind Park- und Ladevorgänge im Straßenraum auf der Fahrbahn in Längsaufstellung (unmarkiert), wo es nicht mittels Verkehrszeichen verboten ist, möglich. Im verkehrsberuhigten Bereich der Münchberger Straße ist Parken im Straßenraum abschnittsweise wechselnd angeordnet möglich.

## **2.2.3. Infrastruktur und Versorgung**

In räumlicher Nähe zum Planungsgebiet liegt für den kurzfristigen, täglichen Bedarf das Nahbereichszentrum am S-Bahnhof Fasangarten in der Amerikanischen Siedlung an der Marklandstraße. In der weiteren Umgebung des Planungsgebietes stehen das Einkaufszentrum „PEP“ im Stadtteilzentrum Perlach und die Nahbereichszentren Perlach um den Pfanzeltplatz und „Life“ an der Albert-Schweitzer-Straße (Haltestelle Quiddestraße) zur Verfügung.

Über die direkt angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen kann das Gebiet mit leitungsgebundener technischer Infrastruktur ver- und entsorgt werden. Das Bebauungsplangebiet ist mit Strom- und Wasserleitungen erschlossen. Eine Fernwärmeversorgung besteht nicht.

Die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur reicht nicht aus, um das Planungsgebiet zu versorgen. Zusätzliche, umfangreiche Planungen und Baumaßnahmen sind erforderlich.

In der Umgebung des Planungsgebietes sind Kindertageseinrichtungen vorhanden. Insbesondere hat die städtische Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße 25 mit zwei Kindergarten- und vier Krippengruppen bereits Anfang April 2016 den Betrieb aufgenommen. Die Sprengel-Grundschule befindet sich an der Balanstraße.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden wurde eine Unterversorgung mit Sportflächen im Stadtbezirk dargestellt. Dabei handelt es sich jedoch nicht um ursächlich aus der Planung entstehende Bedarfe. Bei Beibehaltung der Planungsziele (Wohnen) kann nicht gleichzeitig eine Umsetzung von Sportflächen erfolgen, weshalb dies nicht weiterverfolgt wurde.

## **2.2.4. Orts- und Landschaftsbild**

Das Orts- und Landschaftsbild wird geprägt und beeinträchtigt durch die Umrahmung von Verkehrsstraßen, der BAB A 8 und dem Eisenbahndamm der Bahnstrecke 5552 Giesing - Kreuzstraße. Es ist ein Landschaftsteil ohne unmittelbaren räumlichen und

funktionalen Bezug zu den umliegenden Landschaftsräumen. Die landwirtschaftlichen Wiesen- und Ackerflächen reichen größtenteils bis an die Grundstücksgrenzen der angrenzenden Baugrundstücke. Die Abschirmung gegenüber der landwirtschaftlichen Fläche ist durch die Bepflanzung der Gärten gegeben. Entlang der BAB A 8 sowie südöstlich an der Fasangartenstraße befinden sich wertvolle und ortsbildprägende Baum- und Gehölzbestände.

### **2.2.5. Natur und Landschaft - Topografie**

Als Teil des Naturraums der Münchner Schotterebene ist die Landschaft von Natur aus weitgehend eben, sie liegt bei durchschnittlich 542,50 m über Normal-Höhennull 2016 (m über NHN2016) und fällt nach Norden leicht ab. Es befinden sich hier keine natürlichen oder künstlichen Oberflächengewässer.

Südlich des Planungsgebiets verläuft die Fasangartenstraße auf gleichem Niveau, steigt dann jedoch zur Autobahnbrücke um bis zu ca. 4,00 m an. Der Höhenunterschied der Absenkung zur benachbarten Autobahn beträgt ca. 2,00 m. Die Bahnstrecke 5552 Giesing – Kreuzstraße im Norden liegt auf einem Damm, ca. 3,00 m oberhalb des Planungsgebiets.

#### **Grundwasser**

Der Pegel des Grundwassers liegt bei ca. 10,00 bis 11,00 m unter der Geländeoberkante. Der Höchstwasserstand (HW 40) ist zwischen 537,10 m ü. NHN2016 im Süden und 534,70 m ü. NHN2016 im Norden anzusetzen.

#### **Boden und Versiegelung**

Die Böden im Planungsgebiet sind Parabraunerden auf Kies.

Sie sind bis auf einen Fußweg entlang der östlich gelegenen BAB A 8 und einen Erschließungsweg zur Münchberger Straße (Grundstück Flur Nr. 807/17) unversiegelt und werden überwiegend durch Ackerbau-Nutzung geprägt. Bezogen auf das gesamte Gebiet resultiert daraus ein Versiegelungsgrad von ca. 2,8 %.

### **2.2.6. Vegetation und Biotopfunktion**

Das Planungsgebiet ist überwiegend eine Ackerbrache, die regelmäßig umgebrochen wird. Im Norden schließt eine Altgraswiese mit einigen Gehölzen an. Entlang der Autobahn befinden sich erhaltenswerte, bis zu ca. 15,00 m hohe Bäume und Gehölze, die unter anderem als Sichtschutz zur BAB A 8 dienen. Südlich und südöstlich des Planungsgebietes (zum Teil außerhalb) gibt es Baumreihen und -gruppen aus heimischen, ortsbildprägenden Laubbäumen, deren Vitalität zum Großteil eingeschränkt ist. Die Randbereiche der angrenzenden Privatgärten sind mit Bäumen, Sträuchern und Hecken gut eingegrünt. An der südlichen Grundstücksgrenze des Grundstücks Flur Nr. 805 stehen erhaltenswerte Großbäume, insbesondere eine vitale Rot-Buche ist hier besonders prägend und sehr erhaltenswert. An der östlichen Seite des Grundstücks Flur Nr. 805 steht eine erhaltenswerte und vitale Winter-Linde im Planungsgebiet. Im nördlichen Bereich entlang der BAB A 8 verläuft ein Grünstreifen der dicht mit heimischen Laubbäumen bewachsen ist. Diese Baumgruppe weist einen hohen ökolo-

gischen Wert auf, sie dient u. a. als Unterschlupf und Nahrungshabitat für Tiere. Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich, bis auf eine biotopkartierte lineare Gehölzstruktur entlang der Fasangartenstraße ((Biotop M-0528-001), dass durch den bestehenden Fußweg in das Planungsgebiet durchschnitten wird, keine kartierten Biotope.

Schutzgebiete nach dem Bundesnaturschutzgesetz bzw. dem Bayerischen Naturschutzgesetz sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

In Bezug auf die Fauna wurde auf einer mit Gehölzen bewachsenen Böschung der Bahnlinie und an der Grundstücksgrenze eines Privatgartens die Zauneidechse in geringer Anzahl gefunden (siehe Umweltbericht Ziffer 7.2.2.2.).

Neben den allgemein verbreiteten Vogelarten wurden im Planungsgebiet u. a. Stieglitz und Bluthänfling als Nahrungsgäste erfasst.

Es wurden zwei ältere Bäume vorgefunden, die Höhlungen aufweisen. Die Höhlen wurden nicht weitergehend untersucht, da beide Bäume randlich stehen und keinen Eingriff erfahren, bzw. durch Festsetzung zum Erhalt gesichert sind.

### **2.2.7. Erholung**

Öffentlich nutzbare allgemein zugängliche Grünflächen im näheren Umfeld des Planungsgebietes sind nicht gegeben. Das Planungsgebiet und seine Umgebung sind daher mit öffentlichen Grünflächen auf Wohngebiets- und Nachbarschaftsebene deutlich unterversorgt. Aufgrund der Bebauungsstruktur und der relativen großen Grundstücke besteht ein großer Anteil an privaten, der Öffentlichkeit nicht zugänglichen, Freiflächen.

Entlang der BAB A 8 befindet sich ein mit Bäumen bewachsener Grünstreifen, der das Gebiet mit den umgebenden Grünstrukturen kleinräumig vernetzt. Hier findet sich ein informeller, nicht ausgebauter Fußweg, der entlang der BAB A 8 die Fasangartenstraße mit der Verlängerung Kronacher Straße verbindet. Darüber hinaus gehende gesicherte Wegebeziehungen nach Norden und Süden sind nicht gegeben.

Das Gelände selbst weist heute aufgrund seiner geringen Ausstattungsmerkmale und landwirtschaftlichen Nutzung nur sehr beschränkte Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten auf und ist als private Fläche nur eingeschränkt zugänglich.

### **2.2.8. Vorbelastungen**

#### **Verkehrslärm**

Das Planungsgebiet wird sowohl durch Straßenverkehrslärm als auch durch Schienenverkehrslärm maßgeblich beeinflusst.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die höchsten Verkehrslärmpegel im nordöstlichen Plangebiet durch den Einfluss der Bahnstrecke und der BAB A 8 mit bis zu 79/72 dB(A) Tag/Nacht auftreten.

Im gesamten Plangebiet betragen die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm mehr als 60/50 dB(A) Tag/Nacht. Somit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (WA) von 55/45 dB(A) Tag/Nacht im gesamten Plangebiet um bis zu 24 dB(A) tagsüber und 27 dB(A) nachts überschritten.

### **Anlagenlärm**

Im Umfeld des Planungsgebietes befinden sich an der Fasangartenstraße 92 ein Hotel sowie östlich der BAB A 8 eine Kompostieranlage, welche hinsichtlich ihrer Schallemissionen berücksichtigt wurden. Für das Planungsgebiet bestehen aus diesen Nutzungen keine Belastungen durch Anlagen- und Gewerbelärm, die einer künftigen Wohnnutzung entgegenstehen.

### **Altlasten**

Eine Untersuchung zu Verunreinigungen des Bodens durch Altlasten ergab Hinweise auf einen erhöhten Zinkgehalt bzw. auf lokal entsorgungsrelevante Schadstoffgehalte im Oberboden im nördlichen Bereich des Planungsgebiets. Zur Absicherung und Eingrenzung der festgestellten Zinkbelastung sind weitere Beprobungen des Oberbodens im Rahmen des Bauvollzuges durchzuführen.

### **Kampfmittel**

Im Rahmen einer Kampfmittelerkundung wurden im Planungsgebiet keine Einwirkungen aus Kampfhandlungen des Zweiten Weltkrieges festgestellt. Für das Planungsgebiet besteht somit kein konkreter Kampfmittelverdacht. Hiervon unberührt bleibt ein Restrisiko von Zufallsfunden. Für diesen Fall hat die Kampfmittelsanierung im Bauvollzug zu erfolgen.

### **Lufthygiene - (Feinstaub und Stickstoffdioxid)**

Die Luftschadstoffsituation wird durch die Kfz-Emissionen der Straßenräume geprägt, insbesondere durch die östlich verlaufende BAB A 8.

Aufgrund des hohen Straßenverkehrsaufkommens im direkten Umfeld des Planungsgebietes wurde im Rahmen der Bauleitplanung mit einer Luftschadstoffprognose geprüft, ob die Luftschadstoff-Grenzwerte gemäß der 39. BImSchV zukünftig im Planungsgebiet und in der angrenzenden Umgebung eingehalten werden.

In der Karte zum Referenzszenario S0 des mit Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 25.07.2018 verabschiedeten „Masterplans zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218) sind für die Fasangartenstraße im direkten Umgriff des Planungsgeländes aufgrund der fehlenden Randbebauung derzeit keine Prognosewerte berechnet. Ebenso sind für die BAB 8 keine NO<sub>2</sub>-Werte berechnet. In unmittelbarer Nähe zur Autobahn ist jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von einer Überschreitung des bei 40 µg/m<sup>3</sup> liegenden Jahresgrenzwertes für NO<sub>2</sub> im direkt an die Autobahn angrenzenden Bereich des Planungsgeländes auszugehen.

Gemäß Karte zum Referenzszenario S0 wird im erweiterten Planungsumgriff fast an der gesamten Fasangartenstraße sowie an der Balanstraße der Jahresgrenzwert für NO<sub>2</sub> eingehalten. Ausschließlich in dem direkt an die Balanstraße westlich angrenzenden Abschnitt der Fasangartenstraße werden Prognosewerte bis hin zu 41 µg/m<sup>3</sup> erreicht und damit der Jahresgrenzwert geringfügig überschritten.

Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) werden im Münchner Stadtgebiet seit 2012 eingehalten.

Zusammenfassend wird im direkt an die Autobahn angrenzenden Bereich des Planungsgeländes wahrscheinlich derzeit der Jahresgrenzwert für NO<sub>2</sub> überschritten,

ansonsten im direkten Planungsumgriff die relevanten Grenzwerte für NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) eingehalten. Auch im erweiterten Planungsumgriff werden die relevanten lufthygienischen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) an den weiträumigeren Erschließungsstraßen des Planungsareals (Balanstraße, Fasangartenstraße in Richtung Westen) mit Ausnahme eines kurzen Abschnittes an der Fasangartenstraße (westlich der Balanstraße) eingehalten. In diesem Abschnitt wird ein Jahresmittelwert in Höhe von 41 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> prognostiziert, der den Jahresgrenzwert (40 µg/m<sup>3</sup>) geringfügig überschreitet.

In der am 31.10.2019 bekanntgegebenen 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern ist eine aktuelle NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose des LfU vom Juli 2019 enthalten. Nach dieser Prognose kann der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid im Jahr 2020 bereits an 98,8 % der Hauptverkehrsstraßen eingehalten werden, Überschreitungen treten nur noch auf 6,1 km der Münchner Straßen auf. An 12 der 13 untersuchten Streckenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen zum Ist-Zustand wird der Grenzwert, nach Berechnung des LfU, bereits in den Jahren 2020 bis 2023 eingehalten. Nach der vom LfU angestellten Abschätzung ist im Jahr 2020 von keiner Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwertes im Planungsumgriff des hier betroffenen Bauvorhabens auszugehen.

Für das Gutachten wurden Berechnungen mit Bewertung der Immissionssituation für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall in dieser Planungsvariante durchgeführt. Folgende, lufthygienisch relevanten Schadstoffe waren Gegenstand der Untersuchung:

- Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>),
- PM<sub>10</sub>, entspricht Partikeln, bei denen bedingt durch die Abscheidetechnik 50 % der Teilchen die Größe 10 µm aufweisen,
- PM<sub>2,5</sub>, entspricht Partikeln, bei denen bedingt durch die Abscheidetechnik 50 % der Teilchen die Größe von 2,5 µm aufweisen.

Die höchste Luftschadstoffbelastung innerhalb des Planungsgebiets ergibt sich unmittelbar westlich der BAB A 8. Mit zunehmendem Abstand zur BAB A 8 nehmen die Luftschadstoffbelastungen ab. Die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV werden im Bereich der geplanten Bebauung eingehalten.

### **Belastung durch Keime**

Östlich der BAB A 8 befindet sich auf einer Fläche von ca. 2,7 ha eine Kompostieranlage der Landeshauptstadt München. Aufgrund der Nähe zwischen den Lagerflächen der Kompostieranlage und den geplanten Wohngebäuden (Abstand der Gebäude ca. 100,00 m) wurde im Rahmen der Bauleitplanung mittels einer Ausbreitungsberechnung der Bioaerosole geprüft, ob Luftschadstoffe auf das Planungsgebiet einwirken. Die folgenden, lufthygienisch relevanten Leitparameter waren Gegenstand der Untersuchung:

- Bakterien 36° C
- Schimmelpilze 25° C
- Actinomyceten
- Aspergillus fumigatus



Die Orientierungswerte für die Leitparameter Bakterien 36° C und Schimmelpilze 25° C werden entlang der östlichen Planungsgebietsgrenze bzw. in der nordöstlichen Ecke des Planungsgebiets überschritten.

Die Orientierungswerte für die Leitparameter Actinomyceten und Aspergillus fumigatus werden im Planungsgebiet eingehalten. Die Errichtung der geplanten Lärmschutzanlage entlang der BAB A 8 wird zu einer Reduzierung der Keimzahlbelastungen im Planungsgebiet führen. Aus diesem Grund ist keine Belästigung oder Gesundheitsgefährdung zu erwarten.

Es müssen keine Vorsorgemaßnahmen zur Emissionsminderung ergriffen werden. Dies wurde auch mittels einer umweltmedizinischen Beurteilung vom 17.08.2018 durch das Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit bestätigt.

#### **Belastung durch Geruch**

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die höchsten Geruchshäufigkeiten im Bereich der Planbebauung im nordöstlichen Plangebiet auftreten und bis zu 8 % der Jahresstunden betragen. Mit zunehmendem Abstand zur Kompostieranlage nehmen auch die Geruchsstundenhäufigkeiten ab und betragen im südwestlichen Bereich nur 1,7 %. Im nordöstlichen Plangebiet werden die Geruchshäufigkeiten von > 10 % (Immissionswerte für Wohn- und Mischgebiete) nur an der östlichen Plangebietsgrenze überschritten. Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionswerte für Wohn- und Mischgebiete an den Plangebäuden eingehalten werden.

Durch die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzanlage entlang der östlichen Planungsgebietsgrenze wird sich die vorliegende Belastung voraussichtlich noch verringern, sodass an den Plangebäuden keine Betroffenheiten durch die Geruchsbelastung im Plangebiet auftreten.

#### **Erschütterungen**

Einwirkungen aufgrund von Erschütterungen, ausgehend vom Schienenverkehr der Bahnlinie München-Giesing-Kreuzstraße, können durch Einhaltung von entsprechenden Abständen zur Neubebauung bzw. durch bautechnische Maßnahmen bewältigt werden.

#### **Elektrische und magnetische Felder**

Schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder, ausgehend vom Schienenverkehr der Bahnlinie München-Giesing-Kreuzstraße, wurden nicht festgestellt

### **2.3. Planerische Ausgangslage**

#### **Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung**

Der gültige Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt im Planungsgebiet Flächen für Reines Wohngebiet (WR) sowie Flächen für Kleingärten (KG) und sonstige Grünflächen (SG) dar.

An das Planungsgebiet grenzt im Westen ein Reines Wohngebiet an. Für die Flächen mit der bestehenden Bebauung an der Fasangartenstraße stellt der Flächennut-

zungsplan Allgemeines Wohngebiet dar. Im Norden verläuft die Bahntrasse Strecke 5552 / MÜ Frankenwaldstraße – Kreuzstraße (S 7), im Osten die BAB A 8, die im Flächennutzungsplan als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt ist. Östlich der BAB A 8 sind Flächen für die Landwirtschaft und für die Ver- und Entsorgung sowie eine Sonstige Grünfläche dargestellt. Teilweise sind diese Flächen mit einer Signatur für Maßnahmen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft überlagert. Als nachrichtliche Übernahme ist in diesem Bereich der regionale Grünzug „Gleißental/Hachinger Tal“ dargestellt.

Die östlichen Teilflächen des Planungsgebietes an der BAB A 8 sind im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Flächen zur Entwicklung von Kleingärten dargestellt. Gemäß Beschluss „Urbanes Gärtnern in München“ des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 05.02.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 13752) ist die Realisierung von Kleingärten auf solchen Flächen grundsätzlich vorzusehen. Entsprechend dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vom 28.09.2016 soll bei der vorliegenden Planung jedoch - wegen des hohen Aufwands für den Lärmschutz, des anhaltend hohen Wohnbedarfs und aufgrund der schwierigen, kaum realisierbaren Finanzierung eines Lärmschutzes allein für Kleingartenanlagen - die weitere Ausweisung von Wohnbauflächen priorisiert und keine Realisierung von Kleingärten an dieser Stelle vorgesehen wird. Bei der weiteren Planung sollen jedoch alternative Angebote zum Urbanen Gärtnern (z. B. Mietergärten, Grabeland etc.) angeboten werden. Für die Neuplanung soll die Darstellung im Flächennutzungsplan geändert werden. Die Flächennutzungsplanänderung wird begleitend zum Bebauungsplan im Parallelverfahren durchgeführt.

#### **2.4. Rechtliche Ausgangslage**

##### **Vorhandenes Baurecht, übergeleitetes Bauliniengefüge, Aufstellungsbeschluss**

Im Planungsgebiet gelten nach § 173 Abs. 3 Bundesbaugesetz (BBauG) übergeleitete planungsrechtliche Festsetzungen in Form von Straßenbegrenzungslinien und Baugrenzen entlang der Münchberger Straße und an der Fasangartenstraße. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben ist für den westlichen Teilbereich der Grundstücke an der Münchberger Straße (Flur Nr. 806, 806/1, 806/2, 806/3), nach § 30 Abs. 3 in Verbindung mit § 34 BauGB zu beurteilen. Der übrige Teil des Planungsgebietes ist planungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen.

Im Nordwesten grenzt das Planungsgebiet an das Grundstück Flur Nr. 805, für das der Bebauungsplan Nr. 603 Reines Wohngebiet festsetzt. Für eine Teilfläche aus dem Grundstück Flur Nr. 804/1 setzt dieser Bebauungsplan „Straßenverkehrsfläche“ fest.

Im Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2118 vom September 2016 lag diese Teilfläche noch innerhalb des damaligen Umgriffs. Da hier keine Änderung der Festsetzung (Straßenverkehrsfläche) vorgesehen ist, ist diese Fläche zum Billigungsbeschluss nicht mehr im Umgriff des Bebauungsplanes enthalten.

Eine Teilfläche von ca. 3,7 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Flur. Nr. 805/1 lag zum Aufstellungsbeschluss innerhalb des Umgriffs des Bebauungsplanes Nr. 603, da der Aufstel-

lunungsbeschluss sich auf das komplette Flur. Nr. 805/1 bezog und die Grundstücksgrenze nicht dem Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 603 entspricht. Es ist nicht beabsichtigt, den Bebauungsplan Nr. 603 zu ändern. Der Umgriff für den Billigungsbeschluss Nr. 2118 wird deswegen an den Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 603 angepasst.

Auch das Flurstück Nr. 808/1 Gemarkung Perlach, dass aus Flurstück Nr. 808 herausgeteilt wurde und auf dem inzwischen die Kindertageseinrichtung Münchberger Straße 25 errichtet wurde, ist nicht mehr im Umgriff zum Billigungsbeschluss enthalten.

### **Denkmalschutz**

Im Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind im Bereich des Planungsgebietes keine Bau- oder Bodendenkmäler verzeichnet. Jedoch befinden sich in der Feldflur östlich der BAB A 8 Siedlungen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (D-1-7935-0090, D-1-7935-0115, D-1-7935-0319, D-1-7935-0323). Ein Vorkommen von Bodendenkmälern ist daher im Planungsgebiet nicht auszuschließen. Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 DSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist. Bei Auffinden von archäologischen Bodenfunden während der Bauzeit ist die untere Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt München gemäß Art. 8 Denkmalschutzgesetz unverzüglich zu benachrichtigen. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege weist darauf hin, dass die erforderlichen Maßnahmen abhängig von Art und Umfang der erhaltenen Bodendenkmäler einen größeren Umfang annehmen können und rechtzeitig geplant werden müssen.

Sonstige Sachgüter sind im Planungsgebiet nicht bekannt.

### **Planfeststellungen**

Durch die DB Netze AG wurde im Rahmen einer Planfeststellung mit Beschluss vom 25.06.2018 gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) auf dem Grundstück Flur Nr. 702 unmittelbar nordöstlich des Planungsgebietes die Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die BAB A 8 begonnen. Für dieses Vorhaben ist eine vorübergehende Grundinanspruchnahme für die Baustelleneinrichtung auf den Flurstücken 804/1 (619 m<sup>2</sup>) und 810/1 (124 m<sup>2</sup>) Gemarkung Perlach, die im Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 2118 Münchberger Straße liegen, planfestgestellt. Die Bauarbeiten wurden inzwischen beendet. Derzeit wird die Baustelleneinrichtung zurückgebaut und eine Neubepflanzung vorgenommen.

Künftige Planungen und Bauvorhaben im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße in unmittelbarer Nachbarschaft oder auf den nächstgelegenen Flächen zu der Bahnstrecke 5552 sind entsprechend der Stellungnahmen der DB AG vom 18.05.2017 und vom 18.07.2019 mit den zuständigen Stellen der DB AG abzustimmen.

Dies gilt insbesondere für den Straßenbau in der Verlängerung der Kronacher Straße, den Hochbau im Bauraum 10, die Errichtung der Lärmschutzwand und die Gestaltung

der Freiflächen zwischen bzw. östlich der Riegelbebauung und der Bahntrasse.

Die östlich an das Planungsgebiet angrenzenden Flächen der BAB A 8 (Grundstücke Flur Nr. 1042 und Flur Nr. 1042/8) stehen im Eigentum des Bundes, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern.

Für die Flächen am Ostrand des Planungsgebietes gilt gemäß § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) grundsätzlich ab dem Fahrbahnrand der BAB A 8 innerhalb von 40,00 m ein Anbauverbot und innerhalb von 100,00 m die Anbaubeschränkung. Hochbauten sind in der Regel in der Anbauverbotszone nicht zugelassen. Der Bau einer Lärmschutzanlage kann aber von der Autobahndirektion Südbayern gemäß § 9 Abs. 8 FStrG zugelassen werden. Entsprechende Abstimmungen mit der Autobahndirektion Südbayern hierzu laufen begleitend zum Bebauungsplanverfahren.

Künftige Planungen und Bauvorhaben im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 Münchberger Straße innerhalb der Anbauverbotszone (innerhalb von 40 Metern) und innerhalb Anbaubeschränkungszone (innerhalb von 100 Metern) westlich der befestigten Fahrbahn der BAB A8, benötigen gem. § 9 Bundesfernstraßengesetz Abs. 2 die Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde und sind entsprechend der Stellungnahmen der Autobahndirektion Südbayern vom 17.05.2017 und vom mit der Autobahndirektion Südbayern abzustimmen.

### **3. Planungsziele**

Übergeordnetes Planungsziel der Entwicklung ist die Realisierung von Wohnbauflächen und die Abrundung des Ortsrandes nach Osten unter Berücksichtigung der besonderen Lage an der BAB A 8.

Ergänzend hierzu sollen auch neue Freiraumqualitäten durch Lärmschutz, öffentliche Grünflächen sowie Wegeverbindungen geschaffen werden.

Der städtebaulichen Entwicklung des Planungsgebietes liegen folgende Ziele zugrunde:

#### **Städtebauliche Ziele**

- Schaffung eines zeitgemäßen und städtebaulich qualitativ vollen Wohnquartiers mit ca. 228 Wohneinheiten, teilweise als geförderter Wohnungsbau für unterschiedliche Einkommensgruppen, sowie Kindertageseinrichtung,
- Arrondierung des landschaftlichen Orts- bzw. Siedlungsrandes,
- Schaffung von Wohn- und Freiraumqualitäten durch Integration einer Lärmschutzanlage in das Landschaftsbild.

#### **Grünordnerische Ziele**

- Entwicklung privater, vorrangig gemeinschaftlich nutzbarer Freiflächen mit Einbindung geeigneter gärtnerischer Nutzungen (z. B. „Grabeland“),
- Sicherung öffentlicher Grünflächen,
- Verknüpfung der Freiflächen zu einem vernetzten Freiflächensystem und Verbesserung der fußläufigen Durchquerung,

- Entwicklung abwechslungsreicher, qualitätvoller wohnungsnaher Freiräume durch Abschirmung der Verkehrsbauwerke und landschaftliche Gestaltung des Lärmschutzes,
- Durchgrünung des gesamten Baugebietes einschließlich Dachbegrünung, um günstige lokalklimatische Bedingungen zu gewährleisten,
- überwiegender Erhalt der wertgebenden, prägenden Baum- und Gehölzbestände,
- Sicherung und Herstellung von Ausgleichsflächen außerhalb des Planungsgebietes zur Kompensation des naturschutzrechtlichen Eingriffs.

#### **Verkehrsplanerische Ziele**

- Verträgliche Einbindung des Neuverkehrs in das bestehende, örtliche Hauptverkehrsnetz,
- Sparsame Erschließung des geplanten Wohngebiets,
- Schaffung von Rad- und Fußwegebeziehungen und Einbindung in das bestehende Netz,
- Unterbringung des ruhenden Verkehrs flächenschonend in Tiefgaragen.

## **4. Planungskonzept**

### **4.1. Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee**

Entsprechend dem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb bestimmen zwei Gebäudetypologien den Entwurf für den Bebauungsplan:

Sieben polygonale drei- bis viergeschossige Punkthäuser im Übergang zur Bestandsbebauung und eine nach Osten zur BAB A 8 abschließende vier- bis fünfgeschossige lineare, mehrfach gefaltete Riegelbebauung bilden dabei einen zentralen Innenbereich (Anger) mit einer maßstäblich gegliederten Raumfolge ineinander greifender Platzräume. Diese erschließen die Wohnadressen und öffnen Ausblicke und Wegeverbindungen in die begleitenden, weitläufigen Grünräume.

Zu diesem ruhigen, attraktiven Innenraum sowie nach Westen sind Loggien / Balkone, Terrassen und lärmabgewandte Individualräume der Wohnungen angeordnet.

Die klare Gliederung der städtebaulichen Figur schafft drei großzügige sehr verschieden charakterisierte Freiräume. Der Anger, als Mitte des Quartiers, ist überwiegend befestigt. Polygonale Spielinseln im Duktus der Gebäude beleben den multifunktionalen Platz. Dieser wird die zentrale Begegnungszone sein, hier kreuzen sich alle Wege, es ist ein kommunikativer Raum, ein vielfältiger und sicherer Spielraum für Kinder und ein Festplatz für die Anwohner\_innen. Die Tiefgarage liegt unter diesem Platz, peripher angeordnete Zu- und Ausfahrten sorgen dafür, dass der Anger weitgehend verkehrsfrei bleiben kann. Im Westen wie im Osten wird die Bebauung durch großzügige, naturnah gestaltete Grünzüge gerahmt.

Entlang des Lärmschutzwalls, der landschaftlich modelliert ist, entsteht auf den privaten Flächen ein landschaftsgerecht gestalteter kleiner Park (Allmende) mit großen Bäumen. Hier liegen mögliche Flächen für sonstige gärtnerische Nutzungen, wie „Grabeland“ sowie ein Kinderspielplatz und Raum für weitere Aktivitäten. Ein Fußweg auf dem Lärmschutzwall bietet eine weite Aussicht. Zwischen den Punkthäusern und

der Bestandsbebauung wird eine öffentliche Grünfläche überwiegend als eine Streuobstwiese mit bunten, artenreichen Wiesen als Angebot für die Bewohner\_innen der neuen Siedlung wie auch der angrenzenden Siedlung konzipiert. Teile der Grünfläche werden Erholungseinrichtungen und erforderliche Spielplätze aufnehmen.

Im Erdgeschoss der nördlichen Riegelbebauung ist eine Kindertageseinrichtung vorgesehen. Die zugeordneten Freiflächen sind nach Südwesten im lärmgeschützten Bereich angeordnet.

Im Nord-Westen des Planungsgebietes, entlang der Münchberger Straße, wird die Baulücke auf den Grundstücken Flurstücke Nr. 806/1, 806/2 und 806/3 durch ein Wohngebäude geschlossen, das den Charakter der bestehenden Nachbarbebauung aufnimmt.

Die Erschließung des neuen Quartiers für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über Stichstraßen in Verlängerung der Obernzeller Straße und der Kronacher Straße in Tiefgaragen, in denen neben den notwendigen Stellplätzen für die neuen Wohnungen auch der größte Teil der Besucherstellplätze situiert ist. Aufgrund der Entfernungen zu den öffentlichen Straßen muss der gesamte Anger mit Löschfahrzeugen und Hubrettungsfahrzeugen befahrbar hergestellt werden.

Das Fuß-/Radwegenetz ergänzt Fehlstellen im bestehenden Wegesystem innerhalb des Planungsgebietes und erschließt u. a. von der Münchberger Straße aus die unterschiedlichen Freiflächen und verknüpft in Nord-Südrichtung zur Fasangartenstraße und Kronacher Straße. Ein zusätzliches System an Wegen unterstützt die nachbarschaftliche Vernetzung.

Um die angestrebten Gestalt- und Nutzungsqualitäten auch in der Umsetzung zu sichern, soll im Zuge der weiteren Planung ein Gestaltungsleitfaden entwickelt werden.

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

Für das Planungsgebiet werden zwei Allgemeine Wohngebiete (WA 1 und WA 2) nach § 4 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt, um für das Areal eine Nutzungsmischung und Belebung durch mit dem Wohnen verbundene, nicht störende Nutzungen (z. B. Gastronomie, kulturelle und soziale Nutzungen, Arbeitsmöglichkeiten) vor Ort zu ermöglichen. Die Gliederung in die Allgemeinen Wohngebiete WA 1 und WA 2 folgt den verschiedenen Randbedingungen und ermöglicht unterschiedliche Festsetzungen für die Baugebiete.

Die in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen für Gartenbaubetriebe und Tankstellen (§ 4 Abs. 3 Nr. 4 und Nr. 5 BauNVO) sind aufgrund ihrer zumeist großen Flächeninanspruchnahme und durch die mit ihnen verbundenen Emissionen im Baugebiet nicht zulässig, um Nutzungskonflikte und zusätzlichen Verkehr zu vermeiden und der Schutzbedürftigkeit des Wohnens Rechnung zu tragen.

Im Bauraum 10 des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 wird eine in die Wohnbebauung

integrierte Kindertageseinrichtung festgesetzt.

Neben der Kindertageseinrichtung in Bauraum 10 sind weitere Nicht-Wohnnutzungen im Planungsgebiet zulässig. Hierfür eignen sich vorrangig die Erdgeschosszonen.

### **Soziale Infrastruktur**

Zusätzlich zur bestehenden Kindertageseinrichtung Münchberger Straße 25 ist aufgrund aktueller Berechnungen die hier vorgesehene weitere Kindertageseinrichtung für 2 Kindergarten- und 2 Kinderkrippengruppen mit insgesamt ca. 860 m<sup>2</sup> GF notwendig, die im Erdgeschoss des Bauraumes 10 im Norden des Planungsgebietes situiert ist. Diese dient überwiegend dem Bedarf der Neubebauung, kann aber auch Umgebungsbedarfe aufnehmen. Die zugehörige Außenspielfläche von ca. 740 m<sup>2</sup> wird in unmittelbarem Anschluss an die Kindertageseinrichtung in immissionsgeschützter, ausreichend besonnener und gut erreichbarer Lage vorgesehen, um eine uneingeschränkte Nutzbarkeit zu gewährleisten.

Die Versorgung der Grundschulkinder in der Sprengel-Grundschule an der Balanstraße ist unter der Maßgabe einer zeitlich gestaffelten Realisierung gesichert.

### **4.3. Maß der baulichen Nutzung**

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung ergibt sich gemäß § 16 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) aus der Festsetzung der zulässigen Grundfläche (GR) je Baugebiet, der zulässigen Geschossfläche (GF) je Baugebiet sowie der Wandhöhe über einem festgesetzten Höhenbezugspunkt.

#### **Geschossflächen (GF)**

Im Planungsgebiet werden insgesamt Geschossflächen von ca. 23.000 m<sup>2</sup> in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 (GF 490 m<sup>2</sup>) und WA 2 (GF 22.510 m<sup>2</sup>) festgesetzt. Ausgehend von einem angenommenen Wohnanteil von 90 % und einem Anteil von 10 % sonstige Nutzungen (z. B. für die Kindertageseinrichtung) ergibt das bei einer durchschnittliche Wohnungsgröße von 91 m<sup>2</sup> ca. 228 Wohneinheiten.

Gemäß § 16 Abs. 6 BauNVO können in dem Allgemeinen Wohngebiet WA 2 die im Plan festgesetzten Geschossflächen u. a. für Gemeinschafts-, Abstell- (z. B. Fahrräder, Kinderwagen) und Müllräume, Eingangsbereiche im Erdgeschoss, Flächen für den zweiten baulichen Rettungsweg sowie für Schallschutzkonstruktionen überschritten werden. Integrierte TG-Zufahrten sind ohnehin nicht auf die GF anzurechnen.

Gemäß § 3 Abs. 1 dieser Satzung kann die festgesetzte GF um maximal 600 m<sup>2</sup> überschritten werden. Diese Überschreitungsregelung soll zur möglichst weitgehenden Ausnutzung der festgesetzten Geschossfläche für Wohnnutzung beitragen. Zu Gunsten einer hohen Wohn- und Freiraumqualität wird damit die Anordnung von Nebennutzungen in den Gebäuden ermöglicht und eine weitere Versiegelung der Freiflächen unterbunden.

Die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind bei der Ermittlung der zulässigen GF gemäß § 20 Abs. 3 Satz 2

BauNVO ganz mitzurechnen. Diese Festsetzung wird getroffen, um das Nutzungsmaß abschließend darzustellen, da zusätzliche Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen u. a. Einfluss auf die Verkehrsmengen, den Bedarf an sozialer Infrastruktur und den Grünflächenbedarf haben.

### **Geschossflächenzahlen (GFZ)**

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 wird bei einer festgesetzten Geschossfläche von 23.000 m<sup>2</sup> eine Geschossflächenzahl von ca. 0,75 erreicht. Im WA 1 liegt die GFZ bei 0,53 im WA 2 bei 0,76. Die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für Allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO von 1,2 wird damit in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 eingehalten.

### **Grundflächen (GR)**

Für das Planungsgebiet werden insgesamt zulässige Grundflächen gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO von 7.200 m<sup>2</sup> (WA 1: GR 200 m<sup>2</sup>, WA 2: GR 7.000 m<sup>2</sup> gemäß Planzeichnung) festgesetzt. Hiermit sind die Grundflächen der Hauptbaukörper und der Terrassen enthalten.

Eine Überschreitung der zulässigen GR nach § 19 Abs. 4 BauNVO für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgaragen mit den Zufahrten) und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, wie Fahrradabstellplätze und die Kraft-Wärme-Kopplungsanlage (KWK-Anlage) ist gemäß § 3 Abs. 3 der Satzung bis zu einer Gesamtfläche gemäß § 19 Abs. 2 und § 19 Abs. 4 BauNVO von 19.000 m<sup>2</sup> zulässig. Die Baugrenzen sind eng an den geplanten Baukörpern gezogen, lassen aber dennoch in einigen Bereichen einen Spielraum bis zu einem Meter gegenüber dem Bebauungsvorschlag (was aufgrund der Strichstärken im Plan aber nicht zu erkennen ist).

### **Grundflächenzahlen (GRZ)**

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 wird bei einer festgesetzten Grundfläche von insgesamt 7.200 m<sup>2</sup> eine Grundflächenzahl GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO von 0,2 und gemäß § 19 Abs. 2 und 4 insgesamt von 0,6 erreicht. Die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für Allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO von 0,4 ist damit in allen Baugebieten eingehalten.

Die maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) entsprechend § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO von 0,8 wird in den Baugebieten eingehalten.

Baugrundstück	Größe Baugrundstück [m <sup>2</sup> ]	GR nach §19(2) BauNVO [m <sup>2</sup> ]	GR nach § 19(4) BauNVO [m <sup>2</sup> ]	GR nach § 19(2)+(4) BauNVO [m <sup>2</sup> ]	GRZ nach §19(2) BauNVO	GRZ nach § 19(2)+(4) BauNVO	GF [m <sup>2</sup> ]	GFZ
WA 1	923	200	120	320	0,22	0,35	490	0,53
WA 2	29.755	7.000	11.680	18.680	0,24	0,63	22.510	0,76
<b>Gesamt</b>	<b>30.678</b>	<b>7.200</b>	<b>11.800</b>	<b>19.000</b>	<b>0,23</b>	<b>0,62</b>	<b>23.000</b>	<b>0,75</b>



#### 4.4. Höhenentwicklung

Durch die Bauräume mit den differenzierten Höhenangaben wird die städtebaulich gewünschte Struktur gesichert.

In der Planzeichnung werden Bauräume und Wandhöhen festgesetzt. Diese Festsetzungen stellen die minimal und maximal mögliche oberirdische Bebauung im Planungsgebiet dar, um den gestalterisch beabsichtigten Wechsel der Gebäudehöhen zu sichern.

Um einen ausreichenden Schallschutz für die Punkthäuser und die Freiflächen zu gewährleisten, sind die Riegelbebauung und die Lärmschutzwände entlang der Planbebauung, die parallel zur BAB A 8 verläuft, mit mindestens 13,50 m ü GOK zu errichten. Für die Bebauung entlang der Bahnstrecke (westlicher Baukörper in Bauraum 10) ist zum Schutz der dahinterliegenden Gebäude/Fassade eine Mindesthöhe von 8,50 m erforderlich. Aus stadtgestalterischen Gründen werden die Mindesthöhen aber differenzierter festgesetzt, um die angestrebte gestufte Höhenentwicklung zu gewährleisten.

Die im Plan festgesetzten Wandhöhen, entsprechen drei Geschossen (Wandhöhe 10,00 m bis 11,00 m), vier Geschossen (Wandhöhe von 13,50 m bis 14,50 m bzw. 16,50 bis 17,50 m) bzw. fünf Geschossen (Wandhöhe 17,00 m bis 18,00 m).

Die Wandhöhen werden auf die im jeweiligen direkten Umfeld eingetragenen Höhenbezugspunkte bezogen, die der bestehenden Höhenlage des Geländes entsprechen.

In den Bauräumen 8 bis 10 des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 sind die Wandhöhenvorgaben so bemessen, dass diese die Errichtung eines Hochparterres bis maximal 0,90 m generell ermöglichen. Auf diese Weise können Wohnungen im Erdgeschoss zum Schutz der Privatsphäre gegenüber dem Niveau von den Erschließungsflächen (Anger) angehoben werden und größere Geschosshöhen für Nichtwohnnutzungen, wie z. B. 5,00 m für die Kindertageseinrichtung im Erdgeschoss des Bauraums 10, ermöglicht werden.

Die festgesetzten Wandhöhen berücksichtigen auch eine Attika von bis zu 0,70 m.

Die Vorgärten vor den Bauräumen 8 und 9 zum Anger können bis maximal 0,90 m angehoben werden, um einen höhengleichen Zugang aus den Wohnungen zu ermöglichen.

Um die barrierefreie Zugänglichkeit für die Bewohner\_innen sicherzustellen, ist das Erdgeschoss bei Wohnnutzung über die Treppenhäuser bzw. mit dem Lift barrierefrei an das Geländeniveau der angrenzenden Erschließungsflächen anzuschließen.

Die Oberkante Fertigfußboden Erdgeschoss der Kindertageseinrichtung ist im Bereich der Hauseingänge höhengleich an die jeweils angrenzende Erschließungsfläche anzuschließen. Diese Festsetzung ist erforderlich, um die Anforderungen an eine barrierefreie Zugänglichkeit zu gewährleisten (vgl. dazu „Inklusion“ unter Ziffer 4.22. der Begründung).

#### **4.5. Bauweise**

Das städtebauliche Konzept sieht eine Bebauung aus polygonalen fünf- und sechseckigen Punkthäusern im Übergang zur Bestandsbebauung sowie eine lineare, markante Raumkante im Norden und Osten des Planungsgebiets vor. Insbesondere entlang der Bahntrasse im Norden sowie entlang der BAB A 8 im Osten sind aus Schallschutzgründen geschlossenen Strukturen vorgesehen.

Damit ein ausreichender Schallschutz vor Verkehrslärm für das Planungsgebiet sichergestellt wird, wird festgesetzt, dass die Bebauung innerhalb der Bauräume 8 bis 10 zwischen den Baulinien durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten ist.

#### **4.6. Überbaubare Grundstücksflächen**

Da die Bauräume relativ knapp festgesetzt sind, um die städtebaulich gewünschte Position der Hauptbaukörper zu steuern, sind Ausnahmen zu den überbaubaren Grundstücksflächen erforderlich.

Um ein Angebot an privaten Aufenthaltsflächen zu gewährleisten und eine individuelle Gestaltung der Baukörper zu ermöglichen, dürfen die Baugrenzen bis zum ersten Vollgeschoss um bis zu 1,50 m auf einem Drittel der jeweiligen Gesamtwandlänge durch untergeordnete Gebäudeteile, wie z. B. Lichtschächte oder Vordächer, überschritten werden.

Um eine angemessene Nutzung der den Erdgeschosswohnungen zugeordneten Wohnungsgärten zu ermöglichen, sind den Wohnungen zugeordnete Terrassen, Terrassentrennwände und Gartenschränke bis zu einer Tiefe von 3,00 m zulässig. Balkone dürfen die Baugrenzen bis zu einer Tiefe von 2,00 m und über ein Drittel der Fassadenfläche überschreiten.

Um trotz der Überschreitungsmöglichkeiten die Gestaltungsqualitäten zu sichern, sollen hierfür weitere Grundlagen im Gestaltungsleitfaden dargestellt werden.

Zur Gewährleistung einer funktionalen und flexiblen Anordnung der verschiedenen Nutzungen in den unterirdischen Geschossen (Stellplätze, Wohnungskellerräume, Abstellräume, Technikräume, etc.) sind diese Nutzungen auch außerhalb der im Plan festgesetzten Bauräume unterirdisch innerhalb der im Plan festgesetzten Umgrenzungen für die Tiefgaragen, ggf. mit geringfügigen Abweichungen, einzuhalten.

Aus schallschutztechnischen Gründen ist eine Einhausung / Überdachung der Tiefgaragenrampe nicht notwendig. Aus gestalterischen Gründen soll die Zufahrt jedoch eingehaust und, soweit möglich, begrünt werden.

Zur Nutzung der Freifläche der Kindertageseinrichtung im Bauraum 10 ist eine bedarfsgerechte Überschreitung der festgesetzten Baugrenzen durch Terrassen zulässig, um den nötigen Freiraum für die Gestaltung und Nutzung der Außenspielfläche der Kindertageseinrichtung zu gewährleisten.

#### **4.7. Nebenanlagen**

Um die zur Verfügung stehenden Freiflächen nicht unnötig zu mindern und eine gute Nutzbarkeit der Freiflächen sowie eine hohe Aufenthaltsqualität zu erzielen, werden Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO räumlich in die Bauräume integriert oder unterirdisch in der Umgrenzung der Flächen für Tiefgaragen angeordnet. Sie sind außerhalb der Bauräume deshalb nicht zulässig.

Ausnahmen bilden Anlagen der Kindertageseinrichtung, Kinderspielplätze nach Art. 7 BayBO und raumhaltige Gartenschränke an den Terrassentrennwänden. Diese Anlagen sind auch außerhalb der Gebäude und Bauräume zulässig, da sie nur eine begrenzt räumliche Wirkung aufweisen.

In Verbindung mit den Terrassentrennwänden sollen Gartenschränke ermöglicht werden, um einerseits den Ansprüchen der Nutzer an die Unterbringung von Gartengeräten gerecht zu werden und andererseits ein ruhiges Erscheinungsbild der Anlagen zu erreichen. Die Begrenzung der Flächen für Nebenanlagen ermöglicht eine angemessene Nutzbarkeit der Wohnungsgärten und Terrassen.

Dem Planungskonzept für das WA 2 liegt ein differenziertes Konzept zur Müllentsorgung zu Grunde, damit die Beanspruchung des Freiraumes durch Mülltonnen und deren Entsorgung möglichst gering gehalten wird. So sind in den Gebäudekellern Räume zur Sammlung des Mülls vorgesehen. Am Tag der Abholung werden die Mülltonnen aus den Bauräumen 1 bis 8 im zentralen Müllraum im Erdgeschoss des Bauraumes 4 bereitgestellt und von der Fahrbahn in der Verlängerung der Obernzeller Straße) aus geleert. Für die Bauräume 9 und 10 kann entsprechend verfahren werden. Alternativ können aber auch in den Bauräumen 9 und 10 eigene Müllsammelräume eingerichtet werden, soweit sie von den Abfallwirtschaftsbetrieben München (AWM) direkt angefahren werden können, um die Mülltonnen aus dem Sammelraum heraus zu entleeren. Müllauffstellflächen innerhalb des Angers sind nicht zulässig. Die Müllentsorgung im WA 1 erfolgt über die Münchberger Straße.

Nebenanlagen zur Aufstellung von Mülltonnen werden deswegen im WA 1 nicht ausgeschlossen.

#### **4.8. Abstandsflächentiefen**

Bei der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes können im WA 1 die Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 Abs. 5 und Abs. 6 BayBO eingehalten werden. Eine abweichende Festsetzung ist hier nicht notwendig.

Für das WA 2 trifft der Bebauungsplan Regelungen zu den einzuhaltenden Abstandsflächentiefen durch die Festsetzung von Außenwänden und den dazugehörigen Wandhöhen. Hierdurch werden die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächentiefen zwischen den Gebäuden innerhalb des WA 2 auf das jeweils sich gemäß Planzeichnung ergebende Maß festgesetzt und damit zum Teil gegenüber dem Maß von 1 H verkürzt.

Der Schutzzweck der Abstandsflächentiefenregelung hinsichtlich ausreichender Belichtung, Besonnung, Belüftung ist dennoch gewahrt, da die Verkürzung nur einige Fassaden betrifft und vor vielen (insbesondere nach Außen oder zu Platzflächen des Angers) auch 1 H nachgewiesen werden kann. Darüber hinaus kann vor fast allen anderen Fassaden (insbesondere zwischen Punkthäusern, an „Engstellen“ des Angers zwischen Punkthäusern und Riegelbebauung) mindestens H/2 nachgewiesen werden.

Lediglich zwischen Bauraum 4 und 5 ist H/2 (knapp) nicht eingehalten, wenn die vollen Bauräume und Wandhöhen ausgeschöpft werden sowie zwischen den Gebäuden der Riegelbebauung im Bereich der „Überlappungen“ an den Schmalseiten.

Um dennoch Belichtung, Besonnung und Belüftung zu sichern, wird festgesetzt, dass ein 45°-Lichteinfallswinkel vor allen Fenstern von Aufenthaltsräumen eingehalten werden muss.

Konflikte bei der Realisierung ergeben sich hierdurch nicht, da im Erdgeschoss des Bauraumes 4 voraussichtlich ohnehin Nebenräume (z. B. Müllräume) vorgesehen sind. Ansonsten kann auch über die Grundriss- und Fensteranordnung reagiert werden. Die „Überlappung“ zwischen den Gebäuden der Riegelbebauung in einer Breite von ca. 1,50 m ist wegen der zwischen gestellten Lärmschutzwände erforderlich und gewollt; die Belichtung von Aufenthaltsräumen kann außerhalb der „Überlappung“ erfolgen oder über die West- und Ostfassaden gesichert werden.

Die Abstandsflächentiefen von Bauraum 10 fallen bei der Umsetzung der maximalen Wandhöhe von 17,50 m geringfügig auf die Flächen der Bahn im Norden (um ca. 0,11 m) außerhalb des Planungsumgriffs. Die Abstandsflächentiefen werden hier auf das sich aus dem Bebauungsplan ergebende Maß verkürzt (§ 8 Abs. 4 dieser Satzung).

Eine den fachlichen Anforderungen genügende Belichtung und Besonnung der geplanten Bebauung sowie der ergänzenden Nutzungen ist dabei gewahrt, da die betroffenen nachbarlichen Flächen unbebaut sind und ohne weitere planerische Instrumente einer Bebauung nicht zugänglich gemacht werden können.

Weitere Schutzzwecke der Abstandsflächenregelung (insbesondere hinsichtlich Brandschutz, Nebenflächen) werden im Rahmen anderer Fachkonzepte / -betrachtungen geprüft und bleiben ebenfalls gewahrt.

#### **4.9. Verkehr, Stellplätze**

##### **Verkehrskonzept verkehrliche Erschließung**

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

Im bisherigen Planungsverfahren war die verkehrliche Anbindung des Planungsgebietes ausschließlich über das Wohngebiet (über eine Verlängerung der Obernzeller Straße östlich der Münchberger Straße und eine Verlängerung der Kronacher Straße) vorgesehen.

Auch wenn dies verkehrsplanerisch weiterhin so möglich wäre, wurde zwischenzeitlich nochmals geprüft, inwieweit auch eine direkte Anbindung an die Fasangartenstraße möglich ist. Dies war bislang nicht vorgesehen, da die kleinräumige Situation im Bereich der Fasangartenstraße durchaus komplex ist, nachgewiesen wurde, dass die Abwicklung des Neuverkehrs auch allein über das Wohngebiet möglich ist und die an die Fasangartenstraße anschließenden städtischen Flächen für eine Anbindung zu klein wären. Ziel der nun erneut angestellten Überlegungen war es, dass der durch die Neubebauung ausgelöste Verkehr weitestmöglich direkt an die Hauptverkehrsstraßen angebunden werden soll, um das bestehende Wohnquartier westlich des Planungsgebietes bis zur Balanstraße weitestmöglich von neuem Verkehr freizuhalten und eine leistungsfähige Anbindung zu gewährleisten.

Ergebnis ist, dass eine vollständige und ausschließliche Anbindung an die Fasangartenstraße mit Ein- und Ausfahrt aller Verkehre weiterhin nicht möglich ist. Insbesondere ist an der Fasangartenstraße keine Einfahrt in das Quartier möglich, da hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit zu erwarten wären, die nicht vertretbar sind. Allerdings haben die erneuten Untersuchungen gezeigt, dass eine Ausfahrt aus dem Planungsgebiet, mit der Möglichkeit nach rechts und links auf die Fasangartenstraße abzubiegen, möglich ist. Die vorliegende Planung sieht daher für einen Großteil der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplätze die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße vor.

### **Erschließung über Straßenverkehrsflächen und Dienstbarkeitsflächen**

Zur Erschließung des Gebietes und zur Anordnung von oberirdischen Besucherstellplätzen werden im Planungsgebiet Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Das Planungsgebiet ist hierdurch an das öffentliche Straßennetz angeschlossen.

Im Norden erfolgt die Anbindung an das Straßennetz über die Kronacher Straße und die im Bebauungsplan Nr. 603 festgesetzte, öffentliche Straßenverkehrsfläche in der Verlängerung der Kronacher Straße. Hieran wird östlich anschließend eine Straßenverkehrsfläche festgesetzt, die als Zu- und Ausfahrt für den nördlichen Teilbereich der Tiefgarage und für die Kurzzeitstellplätze für die Kindertageseinrichtung vorgesehen ist. Im Anschluss an den bestehenden Wendehammer wird die Straßenverkehrsfläche weiterhin in der bereits festgesetzten Breite von 4m vorgesehen. Eine Verbreiterung unter Inanspruchnahme der südlich angrenzenden privaten Grundstücke scheiterte an der erforderlichen Mitwirkungsbereitschaft der privaten Grundstückseigentümer. Nach Prüfung durch die Fachstellen ist die erforderliche Erschließung des nördlichen Bereiches aber auch mit der somit entstehenden Engstelle aufgrund deren begrenzter Länge gewährleistet. Durch eine entsprechende Gestaltung (z. B. Aufpflasterung und / oder Beschilderung) können verkehrsberuhigende Effekte ausgebildet werden.

Die zentrale Anbindung an das Straßennetz erfolgt über die Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche in Verlängerung der Obernzeller Straße östlich der Münchberger Straße. Dort ist die Zufahrt ins Planungsgebiet mit Zufahrt zur Tiefgarage und Anordnung von Besucherstellplätzen vorgesehen. Kleinere Fahrzeuge können bereits im Bereich der Tiefgaragenzufahrt wenden.

Zur Vermeidung größerer Wendeanlagen für größere Fahrzeuge ist am östlichen Ende der künftig verlängerten Obernzeller Straße ein Erschließungsring mit Einbahnregelung als nicht öffentlich gewidmete Privatstraße mit Ausfahrt auf die Münchberger Straße nördlich des WA1 vorgesehen. Der Erschließungsbügel ist als Dienstbarkeitsfläche mit Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis, d. h. nur für Müllfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge und für Umzüge usw. vorgesehen, um u. a. auch die Verkehrsmenge im Angerbereich gering zu halten.

Dieser Erschließungsbügel ist im nördlichen Bereich (südlich des Grundstücks Flur Nr. 805) mit einem möglichst großen Abstand zur nördlichen Grundstücksgrenze und baumschonend zu erstellen, um den sehr erhaltenswerten Baum (prägende Rot-Buche auf dem Grundstück Flur Nr. 805) zu erhalten. Zur Sicherstellung des Anlieferverkehrs sowie für Müll und Rettungsfahrzeuge ist die Befahrbarkeit der Freifläche über der Tiefgarage (Anger) mit Fahrzeugen mit einer Last von bis zu 18,0 t, für den Bügel im nördlichen Teil bis zu 28 t für die Müllfahrzeuge und für die Feuerwehr im südlichen Teil mit einer Achslast bis zu 10 t und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 16 t sicherzustellen.

Da ein Großteil der Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht ist, Durchfahrtsverkehr vermieden und begrünte Flächen weitestmöglich erhalten werden sollen, ist nur die Ausfahrt aus der Tiefgarage und kein oberirdischer Anschluss an die Fasangartenstraße vorgesehen. Dementsprechend wird planungsrechtlich die Umgrenzung für die Tiefgarage festgesetzt, da zur Umsetzung des Ausfahrtsbauwerks und nicht die Festsetzung einer Verkehrsfläche notwendig ist. Die Ausfahrt bleibt soweit hinter der bereits vorhandenen Straßenbegrenzungslinie entlang der Fasangartenstraße zurück, dass die rechtwinklige Aufstellung der ausfahrenden Pkw und langfristig ein Ausbau der Fasangartenstraße in diesem Bereich mit Rad- und Fußweg auch im Sinne des „Radentscheids“ vom 24.07.2019 möglich ist. (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15560 und Nr. 14-20 / V 15572).

Da bislang in diesem Streckenabschnitt die Fasangartenstraße nicht als Rad- und Fußweg ausgebaut ist, wird derzeit ein Fußweg überwiegend auf Flächen der Autobahndirektion Bayern von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Diese bestehende Verbindung, die zum Teil außerhalb des Umgriffs des Bebauungsplanes Nr. 2118 liegt, soll bis zum Ausbau der Fasangartenstraße möglichst auch erhalten bleiben. Zur Sicherung der bestehenden Wegeverbindung zwischen Fasangartenstraße und Kronacher Straße entlang der BAB A 8 in Nord-Süd-Richtung wird eine Gehrechtsfläche innerhalb der privaten Grünfläche festgesetzt.

Um die Ausfahrt auf die Fasangartenstraße zu realisieren, wurde das Planungsgebiet über das bereits im städtischen Eigentum befindliche Grundstück Flur Nr. 810 soweit erweitert, wie Flächen für die Realisierung der Ausfahrt erforderlich sind. Die ergänzenden Teilflächen mit einer Größe von ca. 500 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Flur Nr. 1042/8 wurden von der Autobahndirektion Bayern zur Umsetzung der Planung erworben.

Die erforderlichen Sichtfelder auf den fließenden Kfz-Verkehr (70 m) werden eingehalten. Um Konflikte und Behinderungen bei vorübergehender Beibehaltung der bestehenden Fuß- und Radwegführung mit querenden Fußgängern/Radfahrern

weitestgehend auszuschließen, ist der Fuß- und Radweg farblich abzusetzen. Die Planung berücksichtigt ausreichenden Platz zwischen Fahrbahn und Fuß-/Radweg; es kann auf 2 Schritte ausgefahren werden: zuerst Querung Fuß-/Radweg, Vorfahren und anschließend bei ausreichenden Fahrlücken Einbiegen in die Fasangartenstraße.

Die Planung der Tiefgaragenausfahrt vom Planungsgebiet auf die Fasangartenstraße stünde dem Ausbau der Fasangartenstraße auch mit den im Radentscheid vorgegebenen Maßen nicht entgegen.

### **Notwendige Stellplätze, Besucherstellplätze**

Im gesamten Planungsgebiet muss der Nachweis der pflichtigen Stellplätze grundsätzlich auf den privaten Baugrundstücken erfolgen. Die nach Art. 47 BayBO i.V. mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze für das Allgemeine Wohngebiet WA 2 sind aus gestalterischen, städtebaulichen und grünordnerischen Gründen in einer eingeschossigen Tiefgarage unterzubringen. Sie sind nur in den im Plan gekennzeichneten Bereichen zulässig.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind die pflichtigen Stellplätze auch oberirdisch in den im Plan gekennzeichneten Flächen für Garagen zulässig. Bei einer Errichtung von mehr als zwei Wohneinheiten können die zusätzlichen Pkw-Stellplätze auch in einer der Tiefgaragen des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 nachgewiesen werden.

Die pflichtigen Stellplätze für die Angestellten der Kindertageseinrichtung sind in dem nördlichen Teil der Tiefgarage des WA 2 nachzuweisen, über einen Lift barrierefrei mit der Kita bzw. mit dem EG innerhalb des Bauraumes 10 zu verbinden und dauerhaft zu sichern.

Für den Bring- und Holverkehr der Kindertageseinrichtung werden Stellplätze in der Straßenverkehrsfläche in Verlängerung der Kronacher Straße vorgesehen (ca. sechs oberirdische Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr). Der Anlieferverkehr für die Kita-Küche und die Müllentsorgung von der Kita kann über die Fahrrechtsfläche abgewickelt werden.

Zur Ermittlung der Anzahl der Besucherstellplätze wird das Verhältnis 1 Stellplatz / 6 Wohneinheiten zugrunde gelegt. Das ergibt für die geplanten ca. 228 Wohneinheiten insgesamt ca. 38 Stellplätze, die innerhalb des Planungsgebiets nachgewiesen werden. Dazu wird im öffentlichen Straßenraum im Bereich der Tiefgaragenzufahrten ein geringer Anteil an Besucherstellplätzen geschaffen (ca. acht Stellplätze an der künftigen Verlängerung der Obernzeller Straße). In der Verlängerung der Kronacher Straße sind nur die Flächen für den Bring- und Holverkehr für die Kindertageseinrichtung vorgesehen. Die öffentlichen Besucherstellplätze, die nicht oberirdisch nachgewiesen werden können, sind in den Tiefgaragen des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 nachzuweisen.

Insgesamt sind im Planungsgebiet ca. 300 Stellplätze (inklusive Besucherstellplätze) nachzuweisen. 16 Stellplätze werden oberirdisch innerhalb der Straßenverkehrsflächen nachgewiesen. Die Zufahrt für den Großteil der Stellplätze in der Tiefgarage (ca.

213 Stellplätze) erfolgt über die Verlängerung der Obernzeller Straße, die Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße. Zu- und Ausfahrt für den nördlichen Teilbereich der Tiefgarage (ca. 80 Stellplätze) sind über die Verlängerung der Kronacher Straße vorgesehen.

Zur Sicherung der Freiräume und der stadträumlichen Qualität sind Zu- und Ausfahrten, Zu- und Ausgänge sowie Notausgänge der Tiefgarage in die Gebäude zu integrieren.

Zum Schutz der Menschen vor Immissionen von den Tiefgaragen sowie aus gestalterischen Gründen und zur Freihaltung des Freiraums ist die Entlüftung der Tiefgarage in die Gebäude zu integrieren und über Dach in die freie Windströmung zu führen.

Mit den Festsetzungen zu den Entlüftungseinrichtungen der Tiefgaragen und den Tiefgaragen soll gleichzeitig die Beeinträchtigung des Freiraums durch störende bauliche Einrichtungen vermieden werden.

Soweit notwendig, ist die Barrierefreiheit durch Aufzugsanlagen / Lifte sicherzustellen.

#### **Fahrradabstellplätze gemäß Fahrradabstellsatzung (FabS)**

Fahrradabstellplätze sind gemäß FabS in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit in der Nähe zu den Wohnungen und zum Arbeitsplatz vorzusehen und in Fahrradräumen in den Erdgeschossen, gebäudenah im Freiraum sowie in Fahrradkellern und in der Tiefgarage zu situieren. Der barrierefrei Zugang ist über Lifte sicherzustellen.

Zu den gemäß FabS notwendigen Fahrradabstellplätzen sind zusätzlich, anlog zu den Pkw-Besucherstellplätzen, nochmals 38 Stellplätze für Besucher\_innen, auf dem Baugrundstück bzw. in der Tiefgarage vorzusehen, da entsprechende Anlagen auf den festgesetzten Verkehrsflächen nicht hergestellt werden können.

Zur einfachen Erreichbarkeit und zur Verbesserung des Nutzungskomforts täglich genutzter Fahrräder sollen in städtebaulich verträglichem Umfang auch ebenerdig Anlagen für Fahrradabstellplätze ermöglicht werden. Diese können in den hierfür festgesetzten Flächen für Nebenanlagen (östlich der Lärmschutzwände, südlich der Bauräume 9 und 10 im WA 2) als überdachte Anlagen als auch in direkter Zuordnung zu den Kinderspielplätzen innerhalb des Angers, dort dann aus gestalterischen Gründen als offene Anlagen, vorgesehen werden.

Letztere dienen überwiegend dem kurzfristigen Abstellen in der Nähe zu den Hauszügen. Darüber hinaus können weitere Abstellflächen für Fahrräder auch in die Erdgeschosse der Gebäude integriert werden. Gemäß § 3 Abs. 1a dieser Satzung kann hierfür das festgesetzte Höchstmaß der im WA 2 zulässigen Geschossflächen in begrenztem Umfang überschritten werden. Die darüber hinaus erforderlichen Fahrradabstellplätze können gemäß § 9 Abs. 3 dieser Satzung auch innerhalb der für Tiefgaragen festgesetzten Flächen hergestellt werden.

Die für die Kindertageseinrichtung gemäß Fahrradabstellsatzung nachzuweisenden Fahrradabstellplätze sind oberirdisch, im Bereich des Einganges der Kindertageseinrichtung, zu situieren.



**Verkehrsmengen**

Für das Planungsgebiet entsteht durch die geplanten Nutzungen (Wohnen, gewerbliche Flächen, Kindertageseinrichtung) ein Neuverkehr von insgesamt ca. 1.300 Kfz/Tag. Das gesamte Verkehrsaufkommen wird mit ca. 2.300 Kfz/Tag prognostiziert.

Das Verkehrsgutachten mit Prognosehorizont 2030 hat ergeben, dass die zukünftigen Verkehrsmengen innerhalb des bestehenden Straßennetzes leistungsfähig abgewickelt werden können. Die Qualitäten des Straßennetzes bleiben erhalten. Die Belastungsgrenzen für Wohnstraßen werden eingehalten. Ebenso der maßgebende verkehrsberuhigte Straßenabschnitt der Münchberger Straße bleibt mit zu erwartenden 110 bis 125 Kfz-Bewegungen/Stunde noch unter der Belastungsgrenze von 150 Kfz-Bewegungen/Stunde. Die maximal stündliche Frequentierung kann noch als verträglich eingestuft werden.

Durch die Errichtung von zwei separaten Tiefgaragen und einer Ausfahrt direkt auf die Fasangartenstraße kann der Neuverkehr insbesondere auf der Münchberger Straße im angrenzenden Wohngebiet gegenüber früheren Planungen deutlich reduziert werden. Bauliche Maßnahmen im Straßennetz zur Abwicklung des Verkehrs sind nicht erforderlich.

Straßenabschnitt	Bestand in Kfz/24 Std.	Prognose- Nullfall 2030 in Kfz/24 Std.	Planfall 2030 in Kfz/24 Std.
Münchberger Straße zwischen Fasangartenstraße und Eslarner Straße	410	460	900 bis 950
Münchberger Straße zwischen Eslarner Straße und Obernzeller Straße	200 bis 250	240 bis 300	650 bis 750
Münchberger Straße nördlich Obernzeller Straße	60 bis 100	60 bis 100	bis 450
Obernzeller Straße zwischen Münchberger Straße und Eslarner Straße	240 bis 320	280 bis 360	550 bis 700
Obernzeller Straße zw. Eslarner Straße und Balanstraße	500 bis 600	520 bis 630	850 bis 1.150
Eslarner Straße	140 bis 180	140 bis 180	bis 200
Kleinfeldstr.	140	140	bis 300
Mitterteicher Straße	80	90	bis 100
Kronacher Straße zwischen Münchberger Straße und Mitterteicher Straße	60	60	250 bis 300
Kronacher Straße (östlich Münchberger Straße)	40 bis 100	40	bis 550
Balanstraße; nördlich Obernzeller Straße	6.500	7.300	7.800
Balanstraße zw. Obernzeller Straße und Fasangartenstr.	5.600 bis 6.300	6.900 bis 7.200	7.100 bis 7.400
Fasangartenstraße zwischen Münchberger Straße und Balanstraße	6.700 bis 6.900	10.600 bis 10.800	11.000 bis 11.200
Fasangartenstraße östlich	6.700	10.700	11.200

Münchberger Straße			
--------------------	--	--	--

#### 4.10. Dienstbarkeitsflächen

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 werden dinglich zu sichernde Flächen für ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Mit diesen Festsetzungen soll die autofreie, innere Erschließung des Planungsgebiets für die Bewohner\_innen und eine gute Durchlässigkeit des Quartiers für die Öffentlichkeit gewährleistet werden. Insbesondere die Querung des Gebiets in Ost-West-Richtung und der Übergang nach Norden im Bereich der Bahntrasse wird ermöglicht.

In der privaten Freifläche am Lärmschutzwall („Allmende“) ist ein Gehrecht für die Allgemeinheit festgesetzt, das die fußläufige Verbindung von Nord nach Süd sichert und die Anbindung des Planungsgebietes an die umgebenden Gebiete und Grünräume ermöglicht.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 wird eine Fläche mit Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis zugunsten der Landeshauptstadt München festgesetzt. Diese dient vorrangig der Befahrbarkeit der Flächen u. a. zur Abholung des Mülls und für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge, und vermeidet großflächige Wendeanlagen. Um für die Realisierung die notwendige Flexibilität zu wahren und unnötige Zwänge zu vermeiden, kann von der festgesetzten Lage der Dienstbarkeiten abgewichen werden. Zur Reduzierung der Versiegelung liegen die Flächen mit Geh- und Fahrrecht zum großen Teil über der Tiefgarage. Zur Sicherung der Erschließung wird festgesetzt, dass die Dienstbarkeitsflächen unterbaut werden dürfen, soweit es den Zweck ihrer Belastung mit Rechten gemäß dieser Satzung nicht gefährdet.

Zur Erschließung der bestehenden Kindertageseinrichtung an der Münchberger Straße 25 wird die bestehende Zufahrt zu den notwendigen Stellplätzen der Kindertageseinrichtung, wie genehmigt, bis in eine Tiefe von ca. 12,70 m, gemessen von der westlichen Grundstücksgrenze, als Private Fläche (im Eigentum der LHM) mit Dienstbarkeit zu Gunsten der Öffentlichkeit mit Geh- und Leitungsrecht festgesetzt.

#### 4.11. Immissionsschutz

##### 4.11.1. Allgemein

Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch den von der BAB A 8, der Fasangartenstraße und der Bahntrasse ausgehenden Verkehrslärm sieht das städtebauliche Konzept eine weitgehend geschlossene Bebauung im Osten des Planungsgebiets sowie eine vorgelagerte Lärmschutzanlage vor. Diese sollen die übrigen Flächen des Quartiers bzw. die vorgelagerten Freiflächen vor Schallimmissionen schützen. Für die Nutzungen werden Regelungen getroffen, die die Lärmsituation berücksichtigen.

##### 4.11.2. Verkehrsgeräusche

In einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Ein- und Auswirkungen der zukünftigen Verkehrs- und Anlagengeräusche auf und durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, der 16. BImSchV und der TA Lärm beurteilt.

## **Verkehrsgeräusche**

### **Autobahn, Motorisierter Individualverkehr im Bestand, Umgebung**

Es wurden die Schallimmissionen für den Straßenverkehr und den Schienenverkehr mit der Bestandsbebauung im Prognosehorizont 2030 (Nullfall 2030) sowie unter Berücksichtigung des Bebauungsplanentwurfes (Planfall 2030) bestimmt.

Die Berechnungen zum Prognose Nullfall (ohne die geplante Bebauung) haben ergeben, dass die höchsten Verkehrslärmpegel im nordöstlichen Plangebiet durch den Einfluss der Bahnstrecke und der BAB A 8 mit bis zu 79/ 72 dB(A) Tag/ Nacht auftreten. Im gesamten Plangebiet betragen die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm (bei freier Schallausbreitung) mehr als 60/ 50 dB(A).

Die Berechnungen zum Prognose Planfall stellen sich wie folgt dar:

Die höchsten Beurteilungspegel treten an der Ostseite der Riegelbebauung zur BAB A 8 mit bis zu 74/65 dB(A) und an der Nordseite der Bebauung zur Bahnstrecke mit bis zu 72/65 dB(A) auf. Damit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA (von 55/ 45 dB(A) Tag/ Nacht) um bis zu 19/ 20 dB(A) tags/ nachts überschritten.

Trotz der schallschützenden Wirkung der Riegelbebauung auf weite Teile des Planungsgebietes treten durch die Schallimmissionen der Bahn von Nordwesten dort teilweise auch an den lärmabgewandten Gebäudeseiten der Riegelbebauung noch Beurteilungspegel von bis zu 59 / 51 dB(A) sowie durch die Schallimmissionen der BAB A 8 von Südosten an den westlich hinter der Riegelbebauung liegenden Punkthäusern Beurteilungspegel von bis zu 66/ 55 dB(A) auf. In diesen Bereichen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 um bis zu 4 / 6 dB(A) bzw. bis zu 11 / 10 dB(A) überschritten.

In den Freibereichen zwischen Lärmschutzwall und Riegelbebauung treten auf dem Wall Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) tags und entlang der Böschung und im flachen Bereich Beurteilungspegel von weniger als 65 dB(A) auf. Durch die Gebäudeabschirmung kommt es zu nennenswerten Pegelminderungen, so dass die Beurteilungspegel auf den Freiflächen im Plangebietsinneren bis zu 59 dB(A) betragen.

Auf der Freispielfläche der Kindertageseinrichtung betragen die Verkehrslärmpegel bis zu 59 dB(A) (aufgerundet; entlang der nordwestlichen Freispielflächengrenze). Es zeigt sich, dass auf 2/3 der Freispielfläche Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von weniger als 57 dB(A) und auf der restlichen Freispielfläche Beurteilungspegel zwischen 57 dB(A) und 59 dB(A) vorliegen. Die Anforderungen der LH München werden somit eingehalten.

### **Bewertung des Verkehrslärms**

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Be-

langen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (im WA 59/49 dB(A) Tag/Nacht) in der Regel einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass einer Abwägung keine grundsätzlichen schalltechnischen Gesichtspunkte entgegenstehen und (noch) gesunde Wohnverhältnisse vorliegen. Nach Auffassung des Umweltbundesamts können Gesundheitsgefährdungen bei einer dauerhaften Lärmbelastung von mehr als 65/60 dB(A) tags/nachts nicht ausgeschlossen werden. Gerade im Nachtzeitraum entspricht der gesundheitsgefährdende Lärmpegelwert von 60 dB(A) dem Grenzwert der Verkehrslärmschutzrichtlinien, der bei Neuplanungen keinesfalls überschritten werden sollte, da andernfalls unmittelbar ein Lärmsanierungsfall entstehen würde. Diese Lärmpegel werden auch seitens der Landeshauptstadt München als Obergrenze für den Abwägungsspielraum in der Stadtentwicklung bei Verkehrslärmimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Räume von Wohnungen (Wohnräume, Schlaf- und Kinderzimmer) herangezogen. Bei einer Lärmsanierung wäre der Straßenbaulastträger (in vorliegendem Fall entweder die DB Netz AG oder die Autobahndirektion Südbayern) angehalten, passiven Schallschutz für die betroffenen Wohnungen herzustellen.

Das Plangebiet ist zum Teil sehr hohen Pegeln ausgesetzt. Von der Autobahn wird bereits ca. 40 m abgerückt und entlang der östlichen Plangebietsgrenze eine bis zu 8 m hohe Lärmschutzanlage (über der mittleren Fahrbahnoberkante der BAB A8) errichtet. Damit kann erreicht werden, dass auf dem Großteil der Freiflächen zwischen Wall und Planbebauung Beurteilungspegel < 65 dB(A) tags auftreten. Die vorliegende Planbebauung reagiert günstig auf die Verkehrslärmeinwirkungen, indem zur Hauptlärmquelle (BAB A 8 und Bahnstrecke) eine geschlossene Lärmschutzbebauung errichtet werden soll, die zu einer deutlichen Lärmreduzierung im übrigen Plangebiet führt und den ebenerdigen Freiflächenschutz gewährleistet. Eine weitere Erhöhung der Lärmabschirmung erscheint nicht sinnvoll bzw. praktisch nicht umsetzbar. Es wurde in Variantenuntersuchungen geprüft, welche Höhe für die Lärmschutzanlage erforderlich werden, um auf den Freiflächen und an den Plangebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten: Um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf den Freibereichen einhalten zu können, wäre eine Lärmschutzanlage mit einer Höhe von 9-10 m über Autobahnfahrbahnoberkante erforderlich. Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der östlichen Planbebauung wäre eine Lärmschutzanlage von ca. 19-21 m Höhe über Autobahnfahrbahnoberkante erforderlich. Die Realisierung einer derartigen Lärmschutzanlage erscheint aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Stadtgestalt und des extrem hohen konstruktiven Aufwandes unverhältnismäßig.

### **Maßnahmen gegen Verkehrslärm – Bebauung**

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 BayBO ist der/die Bauherr(in) verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach der Tabelle 7 der DIN 4109, Juli 2016 im Rahmen der Bauausführungsplanung zu bemessen.

In den Bereichen ohne bzw. mit geringen Überschreitungen der Orientierungswerte

der DIN 18005 von bis zu 4 dB(A) ist baulicher Schallschutz entsprechend DIN 4109 ausreichend. Die Anwendung der DIN 4109, Juli 2016, wird daher festgesetzt, nicht aber Lärmpegelbereiche.

In den Bereichen des Plangebietes mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und/ oder mit Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel sind weitergehende aktive und/ oder passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die über die Mindestanforderungen zum Schallschutz von Außenbauteilen nach DIN 4109 hinausgehen.

An den Fassaden der Gebäude mit Überschreitungen der Orientierungswerte von mehr als 4 dB(A) (d.h. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind neben einem ausreichenden Schalldämm-Maß der Außenbauteile zusätzlich schallgedämmte Lüftungseinrichtungen bzw. andere geeignete Einrichtungen zur fensterunabhängigen Belüftung notwendig. Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die durch eine geeignete Grundrissorientierung über ein Fenster an einer lärmgeschützten Fassadenseite belüftet werden können, kann auf schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere geeignete Belüftungssysteme verzichtet werden. Fensterunabhängige Lüftungsmöglichkeiten werden notwendig, da die Schalldämmung der Außenbauteile nur wirksam ist, solange die Fenster geschlossen sind. Insbesondere während der Nacht, in der Stoßlüftung nicht möglich ist, muss eine Belüftung der Räume auch bei geschlossenen Fenstern möglich sein, wenn die Höhe des Außenlärmpegels auch ein zumindest teilweises Öffnen der Fenster unmöglich macht.

An den Gebäudeseiten mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln (> 65/60 dB(A) Tag/Nacht) sind lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) durch eine geeignete Grundrissgestaltung auszuschließen bzw. festzusetzen, dass diese nur in Ausnahmefällen zulässig und mit speziellen baulich-technischen Maßnahmen (Laubengänge, Schallschutzloggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, o. Ä.) so zu schützen sind, dass vor diesen Fenstern zumindest die hilfsweise verwendeten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

### **Mögliche Entwicklungen der BAB A 8**

Zudem wurde im vorliegenden Fall aufgrund eines Einwands der Autobahndirektion (mit dem die erforderliche Zustimmung zu einer Ausnahme vom Anbauverbot zunächst verweigert wurde) auf mögliche Entwicklungen der BAB A8 aus schallschutzfachlicher Sicht eingegangen. Es liegen von Seiten der Autobahndirektion Südbayern aber keine konkreten Ausbaupläne vor, sodass es sich um fiktive Betrachtungen handelt.

Aufgrund der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Autobahn kann im vorliegenden Fall durch Festsetzung der DIN 4109 sowie vorrangig durch Grundrissorientierung nach Westen auf die Verkehrslärmsituation reagiert werden. Durch die Anwendung der DIN 4109, Juli 2016 ist im Rahmen des Bauvollzugs die

Schalldämmung der Außenbauteile zu dimensionieren. Um zu verhindern, dass der Straßenbaulastträger der Autobahn BAB A8 (Autobahndirektion Südbayern) durch die heranrückende Bebauung eine Lärmsanierung nach 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) durchführen muss, wurde die Anwendung der DIN 4109 (Stand: Juli 2016) festgesetzt, da diese für Wohnräume (v.a. nachts schutzbedürftige Räume) höhere Anforderungen an den baulichen Schallschutz stellt.

Hierzu wurden beispielhafte Berechnungen erstellt die zeigen, dass die Anforderungen an den baulichen Schallschutz nach DIN 4109 (Juli, 2016) um 7 dB höher liegen, als nach den Anforderungen der 24. BImSchV. Somit wird alleine durch die Festsetzung, dass die DIN 4109 (Juli, 2016) anzuwenden ist sichergestellt, dass die Anforderungen der 24. BImSchV bzgl. des erforderlichen Schalldämmmaßes zuverlässig eingehalten werden. Darüber hinaus werden weitere Festsetzungen zum Schallschutz getroffen. Demnach wird der Entstehung von sog. Lärmsanierungsfällen durch die vorliegenden Festsetzungen weitreichend vorgegriffen.

An den Gebäudeseiten mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln ( $> 65/60$  dB(A) Tag/Nacht) sind lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) durch eine geeignete Grundrissgestaltung auszuschließen. Für die lüftungstechnisch notwendigen Fenster von Aufenthaltsräumen mit Verkehrslärmbelastungen  $> 65/60$  dB(A) Tag/Nacht wird festgesetzt, dass diese nur in Ausnahmefällen zulässig sind und mit speziellen baulich-technischen Maßnahmen (Laubengänge, Schallschutzloggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, o. Ä.) so zu schützen sind, dass vor diesen Fenstern zumindest die hilfswise verwendeten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Bei offenbaren Konstruktionen müssen jedoch die dahinter liegenden Außenbauteile (Fenster, Fenstertüren usw.) so dimensioniert sein, dass die Schalldämmung der davorliegenden Schallschutzkonstruktion nicht beim Schallschutz gegen Außenlärm angerechnet wird. Zusätzlich ist bei offenbaren Schallschutzkonstruktionen in offenem Zustand nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von  $59/49$  dB(A) tags/nachts vor dem Fenster des schutzbedürftigen Raums eingehalten werden. Gegebenenfalls sind die Innenfassaden der Loggia schallabsorbierend auszuführen. Bei Schallschutzvorbauten ist ebenfalls auf eine ausreichende hygienische Belüftung zu achten. Ebenfalls nur ausnahmsweise zulässig sind (nur zu Reinigungszwecken offenbare) Festverglasungen. Bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen ist eine Festverglasung jedoch nur zulässig, sofern dieser Raum über eine lärmabgewandte Gebäudeseite belüftet werden kann, an der ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von  $59/49$  dB(A) tags/nachts nicht überschritten wird. Es muss angestrebt werden, dass in den Ausnahmefällen mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Beurteilungspegel durch Verkehrslärm  $< 59/49$  dB(A) Tag/Nacht) natürlich belüftet werden können.

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV treten möglicherweise auch an den dahinterliegenden Punkthäusern auf. Für die somit auftretenden Schutzfälle entlang der betroffenen Fassaden wird demnach festgesetzt, eine fensterunab-

hängige Schalldämmlüftung an Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume zu errichten. Dadurch werden auf jeden Fall die Anforderungen der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung für den erforderlichen passiven Schallschutz erfüllt.

### **Maßnahmen gegen Verkehrslärm - Freiflächen**

Da allgemein schutzbedürftige Freiflächennutzungen zulässig sein sollen, wird festgesetzt, dass Schallabschirmungen wie Wände, Verglasungen usw. errichtet werden müssen, um eine Aufenthaltsqualität der Freiflächennutzungen zu gewährleisten. Eine Orientierung von Außenwohnbereichen zur BAB A 8 und Bahnstrecke ist auszuschließen. In den übrigen Bereichen müssen diese als verglaste Loggien bzw. Balkone (z. B. mit verschiebbaren Glaselementen oder einseitig zum Lärm geschlossene Ausführungen) oder Wintergärten ausgeführt werden, so dass in der Mitte des Außenwohnbereiches ein Verkehrslärmpegel von 59 dB(A) tagsüber nicht überschritten wird. Bei offenbaren Konstruktionen müssen jedoch die dahinter liegenden Außenbauteile (Fenster, Fenstertüren usw.) so dimensioniert sein, dass die Schalldämmung der davor liegenden Schallschutzkonstruktion nicht beim Schallschutz gegen Außenlärm angerechnet wird.

### **Schallschutz – Büronutzungen**

Für Büronutzungen existieren eine Vielzahl technischer Möglichkeiten, wie zum Beispiel Schallschutz- Kastenfensterkonstruktionen ggf. in Verbindung mit schalldämmten Lüftungseinrichtungen, die einen ausreichenden Schallschutz im Inneren und damit gesunde Arbeitsverhältnisse ermöglichen. Insoweit kann ein ausreichender Schallschutz durch technische Maßnahmen an den Gebäuden entsprechend den Anforderungen der bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109 durch passive Schallschutzmaßnahmen hergestellt werden (ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile). Die erforderliche Belüftung kann bei Büroräumen durch eine kontrollierte Zwangsbelüftung oder durch Stoßlüftung sichergestellt werden. An den Fassadenseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags müssen Fenster von Büroräumen mit einer mechanischen Belüftungseinrichtung ausgestattet werden. Weiterhin nur in Ausnahmefällen zulässig ist die Anordnung von Büroräumen entlang der östlichen Fassade der von Norden nach Süden verlaufenden durchgehenden Bebauung. Hier ist in Verbindung mit Schallschutzkonstruktionen (verglaste Loggia, Schallschutz-Erker, Prallscheibe, o.ä.) die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags vor dem Fenster des schutzbedürftigen Aufenthaltsraumes sicher zu stellen. Ebenfalls ausnahmsweise zulässig ist die Anordnung von Fenstern mit einer Festverglasung. Bei einer Festverglasung ist eine ausreichende Belüftung durch eine mechanische Belüftungseinrichtung zu gewährleisten.

### **Realisierungsreihenfolge / Mindesthöhen**

Die Lärmschutzanlage sowie die Riegelbebauung entlang der BAB A 8 stellen eine wesentliche Schallabschirmung für die weiteren Baufelder und für die ebenerdigen Freibereiche dar. Um einen ausreichenden Lärmschutz zu gewährleisten wird daher festgesetzt, dass die Lärmschutzanlage und die Riegelbebauung mit Lärmschutzwän-



den in ausreichender Höhe und zeitlich vor einer Nutzungsaufnahme der westlichen Baufelder zu errichten sind. Die Lärmschutzwände sind gebäudehoch (auch im Anschluss an das jeweils höhere Gebäude) zu errichten.

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass - selbst wenn im EG die Lärmschutzwände geöffnet sind - ein ausreichender Schutz vor Verkehrslärm an den Plangebäuden vorhanden ist (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV). Es wird jedoch empfohlen, die Schallschutzverbindungen geschlossen zu halten, da dadurch unter anderem auch der subjektive Schutz vor Verkehrslärm gestärkt wird. Eine Öffnung führt vor allem in den ebenerdigen Freibereichen (Aufpunkthöhe 2 m) zu Erhöhungen der Verkehrslärmbelastungen, auch wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

### **Verkehrsrgeräusche – Auswirkungen auf die Nachbarschaft**

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass sich bei einer hilfswisen Bewertung der Auswirkung der Planung auf die Verkehrsrgeräusche in der Nachbarschaft nach den Maßgaben der 16. BImSchV rechnerisch keine relevanten Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft zu erwarten sind. Somit entsteht kein Anspruch seitens der Nachbarschaft auf Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigung durch die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrsrgeräusche. Aufgrund der schallabschirmenden Wirkung der Planbebauung zur BAB A 8 und zur Bahnstrecke Nr. 5552 sind grundsätzlich niedrigere Verkehrslärmpegel in der Nachbarschaft zu erwarten.

#### **4.11.3. Anlagengeräusche**

Relevante Anlagenlärmmmissionen im Plangebiet können von der östlich gelegenen städtischen Kompostieranlage sowie von dem südlich gelegenen Mischgebiet (MI) ausgehen. Des Weiteren sind auch innerhalb des Plangebietes relevante Anlagen zu erwarten, die zu einer relevanten Anlagenlärmeinwirkung auf die Planung und auf die bestehende Nachbarschaft führen können. Dies betrifft im vorliegenden Fall die Tiefgaragen und oberirdischen Stellplätze der Wohnnutzungen. Dabei ist zu beachten, dass bei Anlagenlärm die Immissionsrichtwerte der TA Lärm 0,5 m vor den Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume eingehalten werden müssen

#### **Tiefgaragengeräusche**

Bei Tiefgaragen von Wohnanlagen handelt es sich nicht um gewerbliche Anlagen im Sinne der TA Lärm. Für die Beurteilung von Parkplatzimmissionen durch Wohnnutzung liegt derzeit kein technisches Regelwerk vor. Im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens muss jedoch die Auswirkung eines Planvorhabens auf die Nachbarschaft beurteilt werden. Deshalb ist die Beurteilungsmethodik der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) für eine Beurteilung aus schalltechnischer Sicht durchzuführen.

Die nördlich geplante Tiefgaragenrampe im Bauraum 10 ist im Gebäude zu integrieren bzw. einzuhausen. Dabei sind die Innenwände und Decken der neu zu errichtenden Tiefgaragenrampe sowie die Innenwände und Decken der bestehenden

Tiefgaragenrampe schallabsorbierend auszukleiden. Die Abdeckung der Regenrinnen an den bestehenden und neuen Tiefgaragenzu- und abfahrten ist nach Stand der Lärminderungstechnik lärmarm auszuführen (z. B. mit verschraubten Gusseisenplatten). An den geplanten Tiefgaragenzu- und abfahrten sind nach Stand der Lärminderungstechnik lärmarme Garagentore einzusetzen.

Die Festsetzung einer Überdachung der TG Abfahrt am Bauraum 4 ist nicht aus Lärmschutzgründen notwendig, soll aber gestalterischen Spielraum für eine Begrünung (u.a. Fassadenbegrünung) schaffen.

### **Kompostieranlage**

Die Berechnungsergebnisse für den Planfall zeigen, dass bei Beurteilungspegeln von bis zu 56/23 dB(A) Tag/Nacht die Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete (55/40 dB(A) Tag/Nacht) lediglich an der Nordfassade des IV-geschossigen Gebäudes des Bauraum 9 auf den Geschossen OG 2 und OG 3 überschritten werden. Im gesamten restlichen bebaubaren Plangebiet werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm tags und nachts eingehalten.

Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen im Ausbreitungsweg sind aufgrund der Höhe der Plangebäude und aufgrund der Schallquellenlage auf den Vorbelastungsflächen in der Nachbarschaft nicht geeignet, um die Lärmkonflikte zu lösen. Ohne weitergehende Maßnahmen dürften entlang der betroffenen Fassaden keine schutzbedürftigen Immissionsorte nach TA Lärm entstehen. Dies sind lüftungstechnisch notwendige (öffnenbare) Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nach DIN 4109 von Wohnungen (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer usw.).

Auf die minimalen Überschreitungen wird durch einen Ausschluss von Immissionsorten im Sinne der TA Lärm (keine lüftungstechnisch notwendigen (nur zu Reinigungszwecken öffnenbare) Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen) reagiert.

### **Geräusche von Kindertageseinrichtungen**

Geräusche von Kindertagesstätten, Kinderfreispielflächen o. Ä. sind aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht zu beurteilen, jedoch wird hinsichtlich einer schalltechnischen Optimierung empfohlen, auf eine schalltechnisch günstige Situierung von Kinderfreispielflächen zu achten. Dies kann bspw. durch Ausnutzung einer schallabschirmenden Bebauung oder durch einen Mindestabstand der Freifläche zu den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen von etwa 10 m erreicht werden. Im vorliegenden Fall ist ein ausreichend großer Abstand zur bestehenden und zur geplanten Nachbarschaft vorgesehen.

### **Kraft-Wärme-Kopplungsanlage**

Innerhalb des Allgemeinen Wohngebiets WA 2 ist eine unterirdische Kraft-Wärme-Kopplungsanlage zur Versorgung des Gebiets geplant. Durch die Anlage können Geräuschquellen durch die Schallabstrahlung über die bauliche Hülle, durch Zu- und Ab-

luftöffnungen sowie durch Kühlungsanlagen entstehen. Zur Beurteilung wird die TA Lärm als Grundlage festgesetzt, wonach für Allgemeine Wohngebiete Immissionsrichtwerte von 55/40 dB(A) Tag/Nacht definiert sind.

Um eine Umsetzung der Anlage mit den einzuhaltenden Immissionsrichtwerten zu sichern, wird festgesetzt, dass die KWK-Anlage so zu errichten und zu betreiben ist, dass am nächstgelegenen Immissionsort im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 die Einhaltung der Immissionsrichtwerte (für Immissionsorte innerhalb und außerhalb von Gebäuden) der TA Lärm sichergestellt sind. Die abgestrahlten Geräusche dürfen nicht ausgeprägt tieffrequentierte im Sinne der DIN 45680 sein. Ein Nachweis ist im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen.

#### **4.11.4. Schutz vor Luftschadstoffen - Auswirkungen auf die Nachbarschaft**

Die geplante Bebauung wird bis auf ca. 100 m an die Lagerflächen der Kompostierungsanlage heranrücken. In den vorliegenden Gutachten wird nachgewiesen, dass die zulässigen Werte für die Belastungen durch Feinstaub, Stickstoffdioxid, Keime und zum Geruch eingehalten werden.

Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft wurden durch eine Differenzbetrachtung (Planfall – Nullfall) ermittelt. In der Nachbarschaft, werden an dem Bestandsgebäude Fasangartenstraße 92 die höchsten Schadstoffzunahmen prognostiziert. Dort beträgt die Erhöhung der Luftschadstoffbelastung durch das Planungsvorhaben im Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> bis zu 0,8 µg/m<sup>3</sup> und bis zu 0,1 µg/m<sup>3</sup> für PM10 und PM2,5. Dafür ist vor allem der Ziel-/Quellverkehr des Planvorhabens ursächlich. Derartige Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung von weniger als 3 % (≈1,2 µg/m<sup>3</sup> bei einem Immissionsgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>) des Immissionsjahresmittelwertes sind nicht relevant nach TA Luft. Aufgrund der abschirmenden Wirkung der Planbebauung werden auch Abnahmen der Luftschadstoffbelastungen in der Nachbarschaft prognostiziert. Die Grenzwerte der 39. BImSchV für NO<sub>2</sub> und Feinstaubpartikel PM10 und PM2,5 werden auch weiterhin deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten lässt.

#### **Emissionen aus der Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage (KWK-Anlage)**

Die im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 situierte KWK-Anlage ist nach TA-Luft zu beurteilen. Die Kamine der geplanten Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung sind im angrenzenden Baukörper oder an dessen Fassade zu führen und müssen die Dachkante um mindestens 3,00 m überragen. Auf eine detaillierte rechnerische Ermittlung der Luftschadstoffe (Ausbreitungsberechnung) kann verzichtet werden, da die voraussichtliche Stickstoffdioxidkonzentration die entsprechende Emissionsbegrenzung der TA-Luft unterschreitet. Konflikte mit der Wohnbebauung sind bei Einhaltung der Vorgaben somit nicht zu erwarten.

#### **4.12. Erschütterung, Körperschallübertragung**

##### **Erschütterung durch die Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage**

Relevante Erschütterungen und Sekundärluftschalleffekte können durch eine Ent-

kopplung der Motoren (durch Stahl- oder vorzugsweise Luftfedern) und/oder durch Trennfugen in der Bauausführung verhindert werden. Die vorgesehene Planung ist aus Sicht des Erschütterungs-/Schwingungsschutzes umsetzbar.

#### **Erschütterung durch die DB Trasse**

Das Planungsgebiet befindet sich südlich der Bahnlinie München Giesing-Kreuzstraße. In der erschütterungstechnischen Untersuchung vom August 2017 wurde die Erschütterungs- und Sekundärluftschallsituation durch den Bahnverkehr ermittelt und beurteilt.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen der DIN 4150-2 hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen an den geplanten Gebäuden eingehalten werden. Die Anforderungen der TA Lärm bzw. DIN 45680 hinsichtlich der Innenraumpegel der Sekundärluftschallimmissionen werden jedoch überschritten. Daher kann eine erhebliche Belästigung durch sekundären Luftschall ohne Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, sofern der Mindestabstand von ca. 55,00 m zur Gleisachse der Bahnstrecke unterschritten wird. Deshalb muss bei der Errichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen im Bauraum sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen eine Prüfung der zum Genehmigungszeitpunkt vorherrschenden Erschütterungssituation (bauspezifischer Nachweis) vorgenommen werden. Erforderlichenfalls sind technische bzw. konstruktive Maßnahmen, z. B. (teil-) elastische Gebäudelagerungen, vorzusehen, die eine Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte für Sekundärluftschallimmissionen sicherstellen.

#### **4.13. Dachform und Dachaufbauten, Dachbegrünung**

Um die Bebauung in die vorhandene städtebauliche Struktur einzufügen, sind im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 nur Satteldächer zulässig.

Mit der gewählten Neigung bis maximal 35° wird die maximale Firsthöhe bestimmt und sichergestellt, dass entlang der Münchberger Straße homogene Gebäudehöhen entstehen können. Darüber hinaus wird dadurch eine Nutzung des Dachgeschosses für Wohnräume ermöglicht.

Mit dem Ziel einer homogenen Dachlandschaft, inklusive deren möglicher Ausstattung mit Solaranlagen werden für die Neuplanung im WA 2 Flachdächer festgesetzt.

Um negative Auswirkungen auf die städtebauliche Gestalt oder durch Verschattung der benachbarten bestehenden Wohngebiete sowie innerhalb des Planungsgebiets zu vermeiden, werden Dachaufbauten und technische Anlagen in ihrer Zweckbestimmung, Lage, Größe und Höhe beschränkt. Die Nutzung der Dächer für Dachgärten und Dachterrassen zum Aufenthalt ist aus Lärmschutzgründen nicht zulässig.

Technische Anlagen sind auf den Dachflächen zulässig. Ihre Höhe wird auf maximal 3,0 m über Oberkante Belag der Dachfläche beschränkt. Sie sind aus gestalterischen Gründen mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Außenkante der Dachfläche zurückzusetzen und soweit möglich, zu bündeln.

Um sicherzustellen, dass die Abgase der Kraft-Wärme-Kopplungsanlage in ausreichender Höhe über Dach der Wohnbebauung ins Freie geführt werden können, sind Kamine für die festgesetzte KWK-Anlage von der Höhenbegrenzung und Anordnung von den sonstigen Festsetzungen auf den Dächern ausgenommen. Zugunsten eines

geordneten Erscheinungsbildes sind die Kamine der KWK-Anlage in den angrenzenden Baukörper zu integrieren.

Als Beitrag zur Erreichung der ökologischen Zielsetzungen sind technische Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie (z. B. Solaranlagen) ohne Flächenbegrenzung allgemein zulässig.

Die festgesetzte extensive Dachbegrünung entfaltet positive ökologische Wirkungen, z. B. auf Wasserhaushalt (Rückhaltung), Stadtklima (Verdunstung), Lufthygiene (Staubbindung) und Energiebilanz (zusätzliche Wärmedämmung). Ausgenommen von dieser Festsetzung sind die Bereiche, in denen notwendige technische Anlagen auf den Dachflächen installiert werden. Solaranlagen sind mit der Dachbegrünung zu kombinieren.

Die Dachbegrünung, unter für Solaranlagen genutzten Flächen (Anordnung flächenmäßig übereinander), erhöht deren Wirksamkeit und die Verdunstung sowie den thermischen Ausgleich. Bei flächenmäßig getrennter Anordnung der Anlage von der Dachbegrünung (Anlage neben der Dachbegrünung) wird die für die Solarnutzung heranzuziehende Fläche begrenzt und der Aufbau der Dachbegrünung muss erhöht werden, um den ökologisch positiven Effekt einer Dachbegrünung weiterhin nutzen zu können und die geringere Fläche über eine größere Substrathöhe auszugleichen.

Um eine ansprechende Fassade zu gewährleisten sind die Fassaden von Antennen und Satellitenanlagen freizuhalten und nur auf Dachflächen zulässig.

#### **4.14. Werbeanlagen**

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen getroffen, die den Umfang an Werbung wirkungsvoll regeln und optische Beeinträchtigungen minimieren, ohne Werbung grundsätzlich zu unterbinden. Werbeanlagen sollen nur hinweisenden Charakter haben und den Standort der gewerblichen Nutzung kenntlich machen. Sie sollen das städtebauliche und freiraumplanerische Erscheinungsbild nicht stören und sich in Umfang, Form und Farbgebung der Architektur anpassen.

Werbeanlagen und Fassadenbeleuchtungen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen sowie sich bewegende Werbeanlagen sind wegen ihrer zu großen Dominanz im öffentlichen Raum und der daraus resultierenden Unruhe ausgeschlossen. Darüber hinaus sind Skybeamer, Laserstrahler und ähnliche Einrichtungen auf Grund ihrer störenden Wirkung auf die weitere Umgebung des Planungsgebietes unzulässig.

Mit der Beschränkung der Werbeanlagen nur parallel zur Fassade und dem Ausschluss von frei stehenden Werbeanlagen wird eine Aufdringlichkeit vermieden und der Umfang grundsätzlich auf ein verträgliches Maß reduziert.

In den Allgemeinen Wohngebieten wird zum Schutz der umgebenden Nachbarschaft die Höhenlage der Werbeanlage auf den Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses beschränkt.

Werbeanlagen im Bereich von Fensterflächen sind grundsätzlich unzulässig. Dies trägt zum einen dazu bei, optische Beeinträchtigung von Fassaden gering und für ihre eigentlichen Funktionen (Belichtung, Belüftung) frei zu halten.

Die von der Autobahn aus sichtbaren Werbeanlagen bedürfen einer Zustimmung

nach § 33 StVO durch die Autobahndirektion Südbayern. Hierzu sind die betroffenen Werbeanlagen bei Neuerrichtung oder Änderung im Detail der Autobahndirektion Südbayern gesondert vorzulegen. Dies gilt auch für Werbeanlagen in der Bauphase. Die Vorgaben der Richtlinien zur Werbung an (Bundes-)Autobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht sind dabei einzuhalten. Das heißt, dass generell bei allen Werbeanlagen, die von der Autobahn bzw. deren Anschlussstellenäste aus sichtbar sind, nur Firmennamen und Logos erlaubt sind.

#### **4.15. Abgrabungen, Aufschüttungen und Bodenmodellierungen**

Für eine ruhige Gestaltung und gute Nutzbarkeit der Freiflächen werden Aufschüttungen und Geländemodellierungen grundsätzlich ausgeschlossen.

Dennoch sind Aufschüttungen im Zusammenhang mit der östlichen Lärmschutzanlage zulässig, um die jeweilige Anbindung an die Umgebung zu gewährleisten.

Geländemodellierungen als Mulde sind, aufgrund des Lärmschutzes, in der landschaftsgerecht zu gestaltenden Freifläche entlang der BAB A 8 zur Errichtung der dort geplanten Spielfläche notwendig und daher zulässig.

Geringe Bodenmodellierungen zur Herstellung barrierefreier Anschlüsse an erhöhte Erdgeschossfußböden werden teilweise zugelassen, um eine barrierefreie Erschließung auch ohne Lifte in den Erdgeschossen sicherzustellen.

Auch im Bereich der Spielinseln im Anger sind Aufschüttungen bis zur Sitzkante möglich, um die Wuchsbedingungen für Bäume zu verbessern.

Die Wohnungsgärten der Gebäude im Bauraum 8 bis 9 können bei Ausbildung von Sockelgeschossen angehoben werden, um den Höhenanschluss an die Wohnungen zu ermöglichen. In diesem Fall ist der Höhenversatz durch bauliche Elemente wie Stütz- oder Sitzmauern einheitlich zu gestalten, um ein ruhiges und einheitliches Erscheinungsbild am Anger zu gewährleisten.

#### **4.16. Grünordnung allgemein**

Die Festsetzungen der Grünordnung, sowohl auf den öffentlichen Grünflächen, als auch auf den privaten Freiflächen stellen sicher, dass die dargestellten Ziele und Konzepte zur Landschafts- und Freiraumplanung umgesetzt werden. Die unterschiedlichen Freiflächen werden durch ein Netz von Wegen gut miteinander und auch mit der Umgebung verbunden. Durch die Verlegung des Fußweges (entlang der Autobahn) auf die westliche Seite der Lärmschutzanlage bleibt auch die Nord-Süd-Wegeverbindung erhalten.

Es ist beabsichtigt, zur Konkretisierung einen Gestaltungsleitfaden mit Freiflächenrahmenplan zu entwickeln.

Damit soll eine ablesbare städtebauliche und landschaftliche Gliederung des Gebietes und Identitätsbildung durch den Ausbau klarer und in sich differenzierter Freiräume erreicht werden:

- Der landschaftsgerecht gestaltete Freiraum im Bereich westlich des Lärmschutzwalles (Allmende), einschließlich der Gestaltung der Lärmschutzanlage mit den östlich zur BAB A 8 gelegen Flächen,
- einen innenliegenden, überwiegend befestigten Anger,
- eine öffentliche parkartig gestaltete Grünfläche zwischen den Punkthäusern und der Bestandsbebauung an der Münchberger Straße im Sinne einer Streu-

obstwiese.

Zugleich wird ein großzügiges und attraktives Angebot für die wohnungsnahe Erholung sichergestellt. Alle Freiflächen, mit Ausnahme der privaten Wohnungsgärten, sind gemeinschaftlich nutzbar, offen zugänglich und mit der Umgebung verknüpft. Der vorhandene Baumbestand wird aus ökologischen wie auch aus gestalterischen Gründen soweit möglich erhalten. Damit und durch eine landschaftsgerechte Bepflanzung wird auch den Belangen des Orts- und Landschaftsbildes Rechnung getragen.

Eine dauerhaft zu erhaltende Durchgrünung des Planungsgebiets wird durch die Festsetzung einer nachhaltigen Bepflanzung in allen Freiräumen gewährleistet. Durch die Festsetzung von Mindestpflanzgrößen wird eine raumwirksame Durchgrünung von Beginn an sichergestellt. Um auch für die Bäume in Belagsflächen und auf den Tiefgaragen gute Standortbedingungen zu sichern, werden Anforderungen an die Größe und Beschaffenheit der Pflanzflächen festgesetzt.

Um Zwänge im Bauvollzug zu vermeiden, sind für den gestalterischen und planerischen Spielraum Abweichungen von den Festsetzungen zulässig.

Die Bestimmungen der Freiflächengestaltungssatzung vom 23.04.1996 gelten darüber hinaus entsprechend.

#### **4.17. Grünordnung in den Baugebieten**

Die privaten Freiflächen für die künftigen Bewohner\_innen unterscheiden sich in den verschiedenen Bereichen des Planungsgebietes.

Der Anger zwischen der Riegelbebauung im Osten und den Punkthäusern im Westen ist als gemeinschaftlich nutzbarer Kommunikations- und Erholungsraum konzipiert, wird vom Fahrverkehr freigehalten und dient zugleich der internen Erschließung des gesamten Baugebietes. Hier finden sich auch die notwendigen Spielflächen, die als erhöhte, begrünte Spielinseln im Anger liegen. Die gesamte Platzfläche ist als erweiterte Spielfläche für die Bewegungsspiele der Kinder angelegt, er bietet auch Platz für Nachbarschaftsfeste, etc.. Bäume und Sträucher können im Angerbereich entweder randlich zwischen den Gebäuden und den Festflächen, auch in den privaten Wohnungsgärten, oder in den Spielinseln gepflanzt werden.

Ergänzend zu den Spiel- und Aufenthaltsangeboten im Angerbereich und der öffentlichen Grünfläche sind auf der Allmende entlang des Lärmschutzwalles das Durchstreifen, Spazieren gehen, und eine gärtnerische Nutzung wie z. B. „Grabeland“ möglich.

Es werden Gehölze zum Erhalt festgesetzt, die einen ökologischen und gestalterischen Wert für das Planungsgebiet aufweisen. In der Baumgruppe im Nordosten befindet sich ein Baum mit einer Höhlung. Dieses potenzielle Quartier für Fledermäuse ist von einem Eingriff nicht betroffen, da der Erhalt dieses Baumes sichergestellt wird.

Zur Unterstützung der Grundwasserneubildung und des Mikroklimas werden befestigte Flächen auf den funktionell notwendigen Umfang beschränkt und Flächen für die Feuerwehr sind außerhalb befestigter Flächen wasserdurchlässig und begrünt auszuführen.

Aus gestalterischen wie auch aus klimatischen Gründen sind die im Plan als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen mit standortgerechten Laubbäumen,

Rasen- oder Wiesenflächen und Hecken zu begrünen und zu bepflanzen. Dies wird unterstützt durch die Vorgabe je 200 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksflächen mindestens einen großen, mittelgroßen und/oder kleinen Laubbaum zu pflanzen. Baumbestand, der diesen Kriterien entspricht, ist darauf anzurechnen. Ausgenommen hiervon ist lediglich der östlich der geplanten Lärmschutzwand vorhandene Gehölzbestand, der zum Erhalt festgesetzt ist.

Im Planungsgebiet sind Wohnungsgärten entsprechend den hinweislichen Darstellungen im Plan zulässig. Da diese wesentliche Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Angers besitzen, werden weitere Regelungen zu Einfriedungen, Sichtschutzelementen und Geländehöhen festgesetzt. Entlang der Bebauung in den Bauräumen 8 und 9 sind die Gärten aus Gründen des Lärmschutzes ausschließlich auf der Westseite, dem Anger zugeordnet, zulässig.

Die verbleibenden Freiflächen bleiben der gemeinschaftlichen Nutzung vorbehalten, um das Gemeinschaftsgefühl zu stärken und Angebote für Bewohner\_innen der oberen Geschosse vorzuhalten.

Die zulässigen Heckenelemente zur Einfriedung und die Sichtschutzelemente zwischen den privaten Wohnungsgärten stellen einen ausreichenden Schutz der Privatsphäre dar, ohne die Weitläufigkeit und Übersichtlichkeit der Gesamtanlage einzuschränken.

Das Niederschlagswasser ist entsprechend der städtischen Entwässerungssatzung auf dem Baugrundstück zu versickern. Für die Entwässerung des Lärmschutzwalles sind entlang der Wegefläche konzeptionell flache Versickerungsflächen bzw. -mulden vorgesehen. Diese werden Teil der Landschaftsgestaltung der Allmende.

Das Oberflächenwasser aus den überbauten und versiegelten Flächen wird über Rigolen versickert.

Die Fassadenbegrünung, die an nicht transparenten Teilflächen der Lärmschutzwänden zwischen den Bauräumen festgesetzt wird, dient zum Einen der optischen Einbindung (Ortsbild) und zum Anderen leistet sie, wenn auch nur gering, ökologisch und kleinklimatisch einen Beitrag.

Die TG Abfahrt am Bauraum 4 soll überdacht festgesetzt werden, um gestalterischen Spielraum für eine Begrünung (u.a. Fassadenbegrünung) zu schaffen.

#### **4.18. Grünordnung auf öffentlichen Grünflächen**

Zur Gliederung des Planungsgebietes und um eine räumliche Distanz zum vorhandenen Siedlungsbestand zu gewährleisten, wird eine öffentliche Grünfläche in ausreichender Breite festgesetzt. Sie dient aber auch der räumlichen und funktionalen Verknüpfung des neuen Baugebietes mit dem Bestand. Sie ist allgemein zugänglich und steht allen Anwohnern als attraktiver Erholungsraum zur Verfügung.

Die Streuobstwiese mit naturnahen Wiesen ist wesentlicher Bestandteil des Planungskonzeptes der Landschaftsplanung des ersten Preisträgers und entsprechend diesem Leitbild umzusetzen. Um gestalterische Spielräume hinsichtlich der Baumpflanzungen zu eröffnen, können auch teilweise Laubbäume verwendet werden. Mit der Herstellung und extensiven Pflege naturnaher Wiesen wird der Artenvielfalt und



ihrer ökologischen Bedeutung Rechnung getragen.

Um in der öffentlichen Grünfläche auch die erforderlichen Flächen für Aufenthalt, Erholung, Spiel und Sport gewährleisten zu können, können bis zu 50 % der Wiesenflächen als Spiel- und Sportrasenflächen ausgebildet werden.

#### **4.19. Einfriedungen**

Um einen insgesamt offenen Charakter und die Durchlässigkeit im gesamten Gebiet zu sichern, werden Einfriedungen nur für Bereiche zugelassen, wo Sicherheitsbelange (z. B. Außenspielflächen für die Kindertageseinrichtung) dies erfordern oder für eine ungestörte Privatsphäre (z. B. Wohnungsgärten) gewünscht oder erforderlich ist. Dabei ist es das Ziel, einerseits ein durchgängiges Erscheinungsbild zu gewährleisten, andererseits durch Differenzierung auch die Individualität einzelnen Bauabschnitte zu unterstreichen.

Um dem Bedürfnis der Bewohner\_innen nach Ruhe und Privatsphäre nachzukommen, sind zwischen den Terrassen Trennwände zulässig.

Die Festsetzungen zu Art, Gestaltung und Eingrünung sollen zu einem einheitlichen und angenehmen Erscheinungsbild des Gebietes beitragen.

#### **4.20. Feuerwehr und Brandschutz**

Mit dem vorliegenden städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzept und den Festsetzungen des Bebauungsplans werden die Voraussetzungen geschaffen, dass den Belangen der Feuerwehr bei der Realisierung der Bauvorhaben ausreichend Rechnung getragen werden kann. Grundsätzlich trägt der Bauherr die Verantwortung für die Belange des vorbeugenden Brandschutzes und muss die notwendigen Flächen für die Feuerwehr auf dem eigenen Grundstück vorsehen.

Die Hauptzufahrten für die Feuerwehr in das Planungsgebiet erfolgen über die Verlängerung der Obernzeller Straße und der Kronacher Straße sowie für WA 1 über die Münchberger Straße. Das Konzept des vorbeugenden Brandschutzes sieht vor, dass die Wohnungen im WA 2 überwiegend über den Anger erreicht werden, da das Planungsgebiet aufgrund der Entfernungen zu öffentlichen Straßen mit Löschfahrzeugen und Hubrettungsfahrzeugen befahren werden muss.

Für die Wohnungen im Bauraum 1 bis 7 erfolgt die Erreichbarkeit je nach Höhenentwicklung über Handleitern (bis drei Geschosse) bzw. über die Angerfläche sowie den Flächen zwischen den geplanten Punktgebäuden. Um das Maß der Versiegelung im Planungsgebiet nicht unnötig zu erhöhen, sind diese Flächen wasserdurchlässig und begrünt herzustellen. Die Aufstellflächen für die Feuerwehr inklusive des hindernisfreien Geländestreifens kommen außerhalb der öffentlichen Grünfläche zu liegen. Sie sind so konzipiert, dass eine (teilweise) Umfahrung der fünf- und sechseckigen Gebäude ermöglicht wird. In einzelnen Bereichen erfolgt die Feuerwehr-Erschließung über Stichwege und Rückstoßflächen für die Abfahrt nach dem Einsatz. Diese sind zwischen den Bauräumen 1 bis 7 und südlich des Bauraumes 7 vorgesehen.

Die Angerfläche nordöstlich von Bauraum 7 ist in ihren Ausmaßen ausreichend für das Wenden eines Feuerwehrfahrzeuges (> 22.00 m).

Die Feuerwehrezufahrt zu den Bauräumen 8-10 soll ausschließlich von Westen über den Anger erfolgen. Die Wohnungen müssen hier mit durchgesteckten Grundrissen zur Aufstellfläche für die Feuerwehr geplant werden.

Für den Bauraum 10 ist ein zweiter baulicher Rettungsweg erforderlich. Zur Sicherstellung von Lösch- und Rettungsmaßnahmen sind zwischen den Bauräumen 8 bis 10 Durchgänge innerhalb der Schallschutzwände erforderlich. Diese sind entsprechend der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr möglichst gradlinig mit mindestens 1,25 m Breite auszuführen. Einzelne Türen können Durchgänge auf 1,00 m Breite verengen. Beim Einbau von nicht öffnbaren Fenstern und bei der Errichtung von Doppel- oder Schallschutzfassaden, ist die Grundrissgestaltung und die Freiraumplanung den Anforderungen des Brandschutzes anzupassen.

Hinweis zu den Durchgängen innerhalb der Schallschutzwände  
Selbst wenn im EG die Lärmschutzwände geöffnet sind, ist ein ausreichender Schutz vor Verkehrslärm an den Plangebäuden vorhanden (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV). Es wird jedoch empfohlen die Schallschutzverbindungen geschlossen zu halten, da dadurch unter anderem auch der subjektive Schutz vor Verkehrslärm gestärkt wird. Eine Öffnung führt vor allem in den ebenerdigen Freibereichen (Aufpunkthöhe 2 m) zu Erhöhungen der Verkehrslärmbelastungen, auch wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

#### **4.21. Energieversorgung**

Hinsichtlich der vorgesehenen Energieversorgung des Gebietes wurden - da eine Erschließung über eine öffentliche Fernwärmeversorgung nicht möglich, eine öffentliche Gasversorgung aber vorhanden ist - als Varianten eine Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung in Verbindung einer Gasbrennwertanlage und eine Wärmepumpenanlage (WP) in Verbindung mit einer Gasbrennwertanlage betrachtet, die beide entsprechend der Anforderungen des EEWärmeG realisiert werden können.

Hinsichtlich der Wärmepumpenanlage wäre dabei die Nutzung von Geothermie und Umweltwärme vorgesehen, sofern entsprechende geologische Anforderungen erfüllt werden können. Um dies zu beurteilen sind genauere Erkundungen erforderlich. Daher wird der Bebauungsplanung die Energieversorgung unter Einhaltung des EEWärmeG mit der Kombination aus einer Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung und einem Gas-Brennwertgerät zugrunde gelegt und die Errichtung der hierfür erforderliche baulichen Anlage ermöglicht.

##### **Energieversorgung durch eine KWK-Anlage**

Am Südenende des Bauraumes 8 wird eine Umgrenzung für eine unterirdische Nebenanlage festgesetzt, um die unterirdische Errichtung einer Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung) zu ermöglichen. Diese Anlage soll mit Gas betrieben werden und die geplante Wohnbebauung sowie die Kindertageseinrichtung mit Wärme und Strom versorgen. Aufgrund der geplanten Größe (Feuerungswärmeleistung <1 MW) ist die nicht genehmigungsbedürftige Anlage hilfsweise nach TA Luft zu beurteilen. Der Schornstein der geplanten Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung soll in den Baukörper integriert werden und kann die Dachoberkante um 3,00 m überragen. Somit werden die Höhenvorgaben der TA Luft für Schornsteine erfüllt. Die Emissionen an Stickstoffdioxid im Abgas überschreiten die gemäß TA Luft vorgegebene Massenkonzentration von 0,5 g/m<sup>3</sup> nicht. Auf eine detaillierte rechnerische Ermittlung der Luftschadstoffbelastung kann daher verzichtet werden und Konflikte mit der Wohnnachbarschaft können ausgeschlossen werden.

Auf Ebene der Genehmigungsplanung ist zu prüfen, dass sich die Schornsteinöffnung mindestens 3 m über Dachoberkante befindet sowie dass die Vorgaben der TA Luft für die Emissionen eingehalten werden oder bei Überschreitung der Bagatellmassenstrom der TA Luft eingehalten wird. Bei Überschreitung der Massenkonzentration und des Bagatellmassenstroms werden Ausbreitungsberechnungen zur Ermittlung der Schornsteinhöhe notwendig. Davon ist jedoch beim geplanten Umfang der gesamten Anlage nicht auszugehen. Über 3,00 m über Dachoberkante hinausgehende Schornsteinhöhen sind gemäß Satzung möglich, da für die Abluftkamine eine Ausnahme gegenüber den übrigen Dachaufbauten getroffen wird und für diese keine Beschränkungen bestehen.

Strom:

Innerhalb des Planungsumgriffes befinden sich im Süden (im Bereich der Anbindung des Baugebietes an die Fasangartenstrasse) in den beiden Flurstücken 1042/8 (im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung) und im Flurstück 810/0 (im Eigentum der IHM) eine Stromtrasse bestehend aus Beleuchtungskabeln, Nieder- und Mittelspannungskabeln. Zur elektrischen Erschließung des Wohngebietes ist je nach Leistungsbedarf evtl. eine oder mehrere Trafostationen erforderlich, die in der Gemeinschaftstiefgarage vorzusehen ist.

Wasser:

Das neue Wohngebiet kann an das bestehende Wasserversorgungsnetz angeschlossen werden.

#### **4.22. Nachhaltigkeit, Gender Mainstreaming, Inklusion**

Aspekte der Nachhaltigkeit sind essentielle Bestandteile aller Planungsschritte. Im Rahmen der Planung werden dabei unter Bezug auf die zuvor genannten Rahmenbedingungen und Eckdaten – insbesondere soziokulturelle, ökonomische und ökologische Qualitätskriterien integriert betrachtet und bewertet. Als wichtiger Baustein für die nachhaltige Entwicklung werden dabei auch Belange des Klimaschutzes berücksichtigt (siehe auch Umweltbericht unter 7.2.6.).

Die Landeshauptstadt München hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 die weitgehende Klimaneutralität (0,3 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente) zu erreichen und bis zum Jahr 2030 die energiebedingten Treibhausgasemissionen auf 3 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Einwohner und Jahr zu reduzieren.

Kompakte Bauformen, das flächensparende Erschließungskonzept sowie die Regelungen zu Dachgestalt und Dachaufbauten sind wichtige Einflussfaktoren und Voraussetzungen für die Nachhaltigkeit der Planung. Mit dem Bebauungsplan wird die Errichtung einer Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung ermöglicht. Unabhängig vom Bebauungsplan bestehen Vorgaben z. B. hinsichtlich des Energiestandards für städtische Bauvorhaben.

Die Planung wird zudem im Sinne einer gendergerechten Planung und gemäß den Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen entwickelt werden. Im Sinne eines Gender Mainstreaming sind deshalb beispielsweise die Freibereiche so gestaltet, dass eine weitgehend angstfreie Benutzung für Frauen, Kinder,

Jugendliche und ältere Menschen in einer hohen Aufenthaltsqualität, insbesondere durch die Schaffung gut einsehbarer und belebter Bereiche und Wege sowie durch Sichtverbindungen dorthin und zu Orientierungspunkten erreicht werden. Es soll ein kinder- und familiengerechtes Wohnquartier entstehen.

Bei städtebaulichen, grünplanerischen und verkehrsplanerischen Zielen sind die Forderungen der Inklusion zu berücksichtigen.

Sämtliche der Erschließung und der gebäudebezogenen Nutzung dienende Flächen auch in der Gemeinschaftstiefgarage müssen barrierefrei erreichbar und nutzbar sein. Die Freiflächen und alle Spielplätze sind barrierefrei zu gestalten. Der Lärmschutzwall im Osten ist aufgrund seiner besonderen Anforderungen nicht zwingend barrierefrei herzustellen. Das Niveau des Erdgeschosses Oberkante Fertigfußboden im Bauraum 8 und 9 ist im Fall einer Nutzung des Erdgeschosses für Wohnzwecke als Hochparterre bis maximal 0,9 m über Gelände auszubilden und über die Treppenhäuser barrierefrei an das Geländeniveau der angrenzenden Erschließungsfläche anzuschließen.

#### **4.23. Stadtklima**

Das Planungsgebiet liegt am Stadtrand von München und an einer Kaltluftleitbahn, die Umgebung weist eine gute Durchlüftung auf. Die Grün- und Freifläche dient einer hohen Kaltluftlieferung und weist eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung auf. Siehe auch im Umweltbericht unter Ziffer 7.2.6. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima.

### **5. Wesentliche Auswirkungen der Planung**

Es treten folgende wesentliche Auswirkungen auf:

#### **Städtebau**

- Veränderung von bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen zur Schaffung eines zeitgemäßen und städtebaulich qualitätsvollen Wohnquartiers mit einer einhergehenden Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes,
- Schaffung von Flächen für Wohnungsbau auf ca. 3,8 ha für etwa 550 Einwohner\_innen inklusive der erforderlichen Kindertageseinrichtung,
- Arrondierung der Siedlung zur Autobahn,
- Schaffung von Gebäudestrukturen, die einen baulichen Schutz gegenüber der Immissionsbelastung entlang der BAB A 8 im Osten und der Bahntrasse im Norden für die geplante und für die bestehende Wohnbebauung bilden.

#### **Freiraum/Umwelt**

- Schaffung von gut nutzbaren privaten Freiflächen und öffentlichen Grünflächen auch für die Öffentlichkeit,
- Errichtung einer Lärmschutzanlage zum Schutz der Neuplanung und der Freiflächen gegenüber dem Verkehrslärm der BAB A 8 und der Bahntrasse,
- Zunahme der Versiegelung (von ca. 2,8 % auf 53,1 %).

### **Verkehr**

- Anschluss an das bestehende Straßenverkehrsnetz in Verlängerung der Obernzeller Straße und der Kronacher Straße,
- Aufnahme und Weiterführung des Neuverkehrs aus dem Planungsgebiet durch das umliegende Straßennetz,
- Schaffung örtlicher Fuß- und Radwegebeziehungen und Einbindung des Areals in das bestehende Wegenetz.

### **Artenschutz, Eingriffsregelung**

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden mit Hilfe allgemeiner und spezifischer Schutzmaßnahmen (für Zauneidechse) vermieden.

Die Umsetzung des Bebauungsplanes verursacht Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere Versiegelungen von Böden, die ausgeglichen werden müssen. Die Berechnung der flächenhaften Eingriffe ergibt einen Ausgleichsbedarf von ca. 1,7 ha. Diese werden auf dem städtischen Grundstück (Flurstück Nr. 730, Gemarkung Solln) nachgewiesen.

Detailliertere Ausführungen zum Artenschutz und der Eingriffsregelung sind im Umweltbericht unter Ziffer 7.3. und 7.4. zu finden.

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

Die privaten Grundeigentümer haben ihre Flächen im Planungsgebiet inzwischen der Landeshauptstadt München zum Kauf angeboten. Der Ankauf wird derzeit geprüft und ausverhandelt und dem Stadtrat voraussichtlich im März 2020 zur Befassung vorgelegt.

Bei Erwerb der Flächen vor dem Billigungsbeschluss ist kein städtebaulicher Vertrag erforderlich. Städtebauliche Planungen auf ausschließlich städtischem Eigentum werden grundsätzlich nach den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN abgewickelt.

Die Referatsübergreifende SoBoN Arbeitsgruppe hat der Planung zugestimmt.

Die privaten Grundeigentümer haben sich zur Mitwirkung nach den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) verpflichtet. Im vorliegenden Fall findet die SoBoN i.d.F. vom 26.07.2006 Anwendung, da der Aufstellungsbeschluss vor dem 26.07.2017 gefasst wurde. Die entsprechende Grundzustimmung liegt vor. Die Abstimmung zwischen den privaten Eigentümern und der LHM (KR-IS) zur gemeinsamen Entwicklung wurden nicht zu Ende geführt, da nun der Erwerb der Flächen angestrebt wird.

Durch die Realisierung des Bebauungsplanes werden Kosten und Lasten ausgelöst, die zu tragen sind.

Die ausgelösten Kosten und Lasten sind:

- Altlastensanierung,

- Bestellung von Dienstbarkeiten sowie Herstellung und Unterhalt der im Plan vorgesehenen Geh- und Fahrrechtsflächen,
- Herstellung, Bereitstellung und Bindung von gefördertem Wohnungsbau in Höhe von 30 % / 50 % des neu geschaffenen Wohnbaurechts, konzeptionelles Wohnen,
- Kostentragung für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur,
- Herstellung der erforderlichen Kindertageseinrichtung,
- Herstellung der öffentlichen Grünflächen,
- Umsetzung der erforderlichen artenschutzrechtlichen Maßnahmen,
- Bauverpflichtung, insbesondere für die Reihenfolge der Baumaßnahmen,
- Einhaltung der Gestaltungsregelungen und Durchführung von Verfahren zur Qualitätssicherung,
- Nachweis der Kampfmittelfreiheit,
- Zahlung der Kosten des Bebauungsplanes,
- Planung, Sicherung und Herstellung von erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.

Darüber hinaus erfolgt die Umsetzung des (geförderten) Wohnungsbaus auf den städtischen Flächen / Anteilen entsprechend der Vorgaben aus dem aktuellen Wohnungsbauprogramm Wohnen in München VI. Die Arten und Anteile des geförderten Wohnungsbaus sind hierauf aufbauend im Weiteren abzustimmen.

Dieser Umstand wird in den Ankaufverhandlungen berücksichtigt.

## **7. Umweltbericht**

### **7.1. Einleitung**

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

Das Planungsgebiet liegt im 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten am südlichen Stadtrand Münchens, im Osten direkt angrenzend an den 16. Stadtbezirk Ramersdorf-Perlach.

Geplant ist die Schaffung eines Wohnquartiers für unterschiedliche Einkommensgruppen mit ca. 230 Wohneinheiten und den erforderlichen sozialen Einrichtungen sowie privaten und öffentlichen Grünflächen.

#### **7.1.2. Festgelegte Ziele des Umweltschutzes, die für die Planung von Bedeutung sind (rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben)**

Neben den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen, wie dem Baugesetzbuch, den Natur- und Denkmalschutzgesetzen, der Immissionsschutz-, Abfall- und Wassergesetzgebung, wurden im konkreten Fall insbesondere beachtet:

##### **Regionalplan Region München (Stand 2014)**

Nach dem Regionalplan für die Region München zählt das Planungsgebiet zu den Bereichen, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen.

##### **Flächennutzungsplan**

Im gültigen Flächennutzungsplan ist das Planungsgebiet als Reines Wohngebiet (WR) und Kleingarten (KG) und in einem Streifen entlang der BAB A 8 als Sonstige Grünfläche (SG) dargestellt.

Eine Änderung des Flächennutzungsplans ist daher erforderlich.

#### **Arten- und Biotopschutzprogramm Stadt München (ABSP)**

Die relevanten Ziele sind die Nutzungsextensivierung und Strukturanreicherung in strukturarmen, überwiegend ackerbaulich genutzten Gebieten und der Erhalt und Entwicklung der Kulturlandschaft auf der Grundlage des naturräumlichen Leitbildes.

Sonstige umweltrelevante Ziele in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen sind nicht bekannt.

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

Der Untersuchungsrahmen und der Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wurden in einem Scoping-Termin am 17.07.2017 mit den zuständigen Fachbehörden ermittelt.

Aufgrund der nicht vorliegenden Betroffenheit wird im Bereich des Schutzgutes „Mensch/seine Gesundheit/Bevölkerung“ der Wirkungsbereich „Sonstiger Lärm“ nicht behandelt. Ebenso ist das Schutzgut Oberflächengewässer nicht relevant für das Planungsgebiet.

Der erforderliche Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft (gemäß §§ 14, 15 Bundesnaturschutzgesetz, § 1a Abs. 3 Baugesetzbuch) wird auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 1999/2003, ermittelt.

#### **7.1.4. Systematik der Beschreibung der Umweltauswirkungen auf Schutzgüter und Umweltbelange sowie deren Wirkungsbereiche**

Im Rahmen des Umweltberichts werden die Umweltauswirkungen auf einzelne Schutzgüter und Umweltbelange sowie deren vielfältige Wirkungsbereiche beschrieben und bewertet. Die Angaben zu den einzelnen Wirkungsbereichen erfolgen vollständig in nachstehender Systematik:

- **Bestandsaufnahme** der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden)
- **Prognose** über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung
- **Prognose** über Entwicklung des Umweltzustandes **bei Nichtdurchführung der Planung**
- **Geplante Maßnahmen**, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Vollzug angewandt werden
- Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen fest-

gelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (**Berücksichtigung**)

- Zur übersichtlichen Darstellung und besseren Lesbarkeit wird im Bericht jeweils nur der fett gedruckte Begriff zur Textgliederung verwendet.

## **7.2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

### **7.2.1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch / seine Gesundheit / Bevölkerung**

#### **7.2.1.1. Wirkungsbereich Lärmbelastung**

##### **Bestandsaufnahme**

###### **Verkehrslärm**

Maßgebend für die Verkehrslärmeinwirkungen im Planungsgebiet sind die an das Planungsgebiet angrenzenden Straßen (BAB A 8, Fasangartenstraße, Münchberger Straße) sowie die Straßenverkehrswege im weiteren Umfeld des Planungsgebietes (Balanstraße, Obernzeller Straße, Eslarner Straße, Kronacher Straße, Kleinfeldstraße, Mitterteicher Straße). Ferner treten relevante Verkehrslärmeinwirkungen aus Schienenverkehr durch die Bahnstrecke Nr. 5552 München Giesing–Kreuzstraße (S 7) auf. Das Planungsgebiet ist dadurch zum Teil sehr hohen Verkehrslärmpegeln ausgesetzt.

###### **Anlagenlärm**

Relevante Anlagenlärmimmissionen im Planungsgebiet können von der östlich gelegenen städtischen Kompostieranlage sowie von dem Hotel an der Fasangartenstraße 92 ausgehen.

Sportanlagen befinden sich nicht im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebiet

Sonstige Lärmeinwirkungen sind nicht vorhanden.

##### **Prognose bei Durchführung der Planung**

###### **Verkehrslärm**

An den Rändern des Planungsgebietes, insbesondere im Norden zur Bahn und im Osten zur BAB 8 werden weiterhin sehr hohe Verkehrslärmpegel auftreten. Zum Schutz der Freiflächen und des rückwärtigen Planungsgebietes sind daher Maßnahmen zum aktiven Schallschutz (Lärmschutzanlage bzw. geschlossene Bebauung) erforderlich. Insbesondere an den oberen Geschossen der Lärmschutzbebauung treten weiterhin sehr hohe Verkehrslärmpegel auf, weshalb in den unteren Geschossen zusätzliche eine fensterunabhängige Belüftungsmöglichkeit bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen erforderlich ist. Bei den Wohnungen in den oberen Geschossen muss dann ggf. mit besonderen Grundrisslösungen reagiert werden, da Fenster von schutzbedürftige Aufenthaltsräume an den lärmbelasteten Seiten dann nur mit noch weitergehenden lärmtechnischen Vorkehrungen möglich sind.

Die Festsetzungen berücksichtigen die Belange der Autobahndirektion Südbayern.

Neubau und wesentliche Änderung von Straßen



Im Zuge der Planung ist ein Straßenneubau durch die Verlängerung am Ende der Obernzeller Straße und am Ende der Kronacher Straße vorgesehen. Rechnerisch sind hierdurch keine relevanten Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft zu erwarten.

**Auswirkungen auf die Nachbarschaft**

Rechnerisch sind keine relevanten Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft zu erwarten sind. Aufgrund der schallabschirmenden Wirkung der geplanten Bebauung zur BAB A 8 und zur Bahnstrecke sind grundsätzlich niedrigere Verkehrslärmpegel in der Nachbarschaft zu erwarten.

### **Anlagenlärm**

Anlagenlärm besteht aus der Umgebung (Kompostieranlage und Hotel) sowie im Planungsgebiet. Geringfügige Überschreitungen der maßgeblichen Werte ergeben sich nur in für einen kleinen Teilbereich der Schallschutzbebauung, wo daher lüftungstechnisch erforderliche Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen ausgeschlossen werden.

### **Tiefgaragen**

Er ergeben sich Schallemissionen an den Tiefgaragenrampen, im Norden einer in das Gebäude integrierten Tiefgaragenrampe sowie überdeckten Rampen in der Verlängerung der Obernzeller Straße und am südlichen Rand des Planungsgebietes zur Fasangartenstraße. Maßnahmen zur Schallreduktion als entsprechende Festsetzungen sind nur für die nördliche Tiefgaragenrampe erforderlich.

**Geräusche von Kindertageseinrichtungen und Kinderfreispielflächen**

Im Bebauungsplan wird eine Kindertageseinrichtung mit Kindergarten und Kinderkrippe sowie Kinderfreispielflächen festgesetzt. Dabei ist im Hinblick auf eine schalltechnisch günstige Situierung ein ausreichend großer Abstand der Kinderfreispielflächen zur bestehenden und geplanten Nachbarschaft vorgesehen.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die bereits vorhandenen Lärmeinwirkungen würden sich auf die Umgebung in ihrem heutigen Zustand weiterhin auswirken. Inwiefern zusätzliche Schallquellen entstehen könnten, ist nicht absehbar.

### **Geplante Maßnahmen**

- Errichtung einer Lärmschutzanlage entlang der BAB A 8,
- Errichtung von Lärmschutzverbindungen zwischen den Bauräumen der Riegelbebauung,
- Umsetzung umfangreicher Schallschutzmaßnahmen an den zu errichtenden Gebäuden (z. B. Fenster mit Schallschutzkonstruktionen, Schallschutzfenster mit fensterunabhängigen Lüftungen, Zulassungsbeschränkung bei Außenwohnbereichen, Grundrissorientierung),
- Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Bauabfolge: Die Nutzungsaufnahme der Baufelder/Baukörper im westlichen Plangebiet ist nur zulässig, wenn die schallabschirmende Bebauung in den östlichen Baufeldern sowie die Lärmschutzanlage zeitgleich oder zuerst durchgehend und ohne Zwi-

schenräume errichtet werden. Zusätzlich ist die Nutzungsaufnahme der Riegelbebauung erst zulässig, wenn die Lärmschutzanlage zeitgleich oder zuerst errichtet wird.

- Integration der Tiefgaragenrampen in die Gebäude sowie Einhausung soweit notwendig und Umsetzung weiterer lärmdämmender Maßnahmen im Bereich der Tiefgaragenein- und -ausfahrten,
- Schalltechnisch günstige Situierung von Kinderfreispielflächen,
- Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bei der Konzeption und beim Betrieb der KWK-Anlage, Vermeidung tieffrequenter und tonhaltiger Geräusche.

### **Berücksichtigung**

Die schalltechnische Untersuchung erfolgte auf der Grundlage der aktuell gültigen Normen (u. a. DIN 18005, 16. BImSchV) und der technischen Regelwerke (u. a. TA Lärm, DIN 4109). Um einen Sanierungsfall hinsichtlich des Autobahnlärms ausschließen zu können, wurden auch die Anforderungen der 24. BimSchV berücksichtigt.

#### **7.2.1.2. Wirkungsbereich Erschütterungen**

Bedeutung haben Erschütterungsquellen vor allem für Gebäude in deren Nahbereich, da sie diese zu Schwingungen anregen. Diese Schwingungen breiten sich aus und führen in Decken und Wänden zu Erschütterungsimmissionen und zur Abstrahlung von tieffrequentem Schall, dem sogenannten sekundären Luftschall.

### **Bestandsaufnahme**

Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall auf das Planungsgebiet gehen durch den oberirdischen Schienenverkehr, der eingleisigen Bahnstrecke Nr. 5552 (S 7) aus. Sie befindet sich unmittelbar nördlich in einem Abstand von 6,00 m zum Geltungsbereich. Grundlage für die Betrachtung ist der einspurige Bestand. Zu einem eventuellen Ausbau liegen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München derzeit keine Kenntnisse vor.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die Planungsbebauung ist in einem Abstand von mindestens ca. 20,00 m zur nächstgelegenen Gleisachse zur Bahnböschung vorgesehen. An den Planungsgebäuden werden die Anforderungen der DIN 4150-2 hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen eingehalten. Die Anforderungen der TA Lärm bzw. DIN 45680 hinsichtlich der Innenraumpegel der Sekundärluftschallimmissionen werden jedoch überschritten. Der Mindestabstand von ca. 55,00 m zur Gleisachse der Bahnstrecke wird durch den Bauraum 10 unterschritten. Eine erhebliche Belästigung durch sekundären Luftschall kann ohne Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden.

Relevante Erschütterungen und Sekundärluftschalleffekte durch die geplante Kraft-Wärme-Kopplungsanlage können durch eine Entkopplung der Motoren und / oder durch Trennfugen verhindert werden.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die bestehenden Quellen für Erschütterungen bleiben bestehen. Neue relevante Er-

schütterungsquellen würden bei Nichtdurchführung der Planung aller Voraussicht nach nicht entstehen. Grundsätzlich ist ein zweispuriger Ausbau denkbar, derzeit aber wohl nicht vorgesehen.

### **Geplante Maßnahmen**

- Festsetzung, dass schutzbedürftige Aufenthaltsräume in den Planungsgebäuden sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen durch technische bzw. konstruktive Maßnahmen, so zu schützen sind, dass hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen die gemäß TA Lärm vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragung innerhalb von Gebäuden eingehalten werden.
- Die Einhaltung der gestellten Anforderung ist durch erschütterungstechnische Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
- Konkretisierung von Schutzmaßnahmen im Bereich der Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung im weiteren Planungsverfahren.

### **Berücksichtigung**

Die erschütterungstechnische Untersuchung erfolgte auf der Grundlage der aktuell gültigen Normen (u. a. DIN 4150, DIN 45669, DIN 45680) und der technischen Regelwerke (u. a. TA Lärm).

## **7.2.1.3. Wirkungsbereich Elektromagnetische Felder**

### **Bestandsaufnahme**

Unmittelbar nördlich der Geltungsbereichsgrenze befindet sich in einem Abstand von 6 m die eingleisige Bahnstrecke Nr. 5552 (S 7). Von der Oberleitung (je 15 kV, 16 $\frac{2}{3}$  Hz) gehen elektromagnetische Felder aus. Versorgungsleitungen wurden nicht festgestellt.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die Planungsbebauung ist in einem Abstand von ca. 20,00 m zur nächstgelegenen Gleisachse vorgesehen. Aufgrund des Abstandes zwischen Planbebauung und nächstgelegener Oberleitung ist im Planungsgebiet der Schutz der Allgemeinheit vor elektrischen und magnetischen Feldern der Bahnstromanlagen sichergestellt. Die Einhaltung der zulässigen Werte der 26. BImSchV schließt jedoch nicht aus, dass Beeinträchtigungen für besonders gefährdete Personen (z. B. Schwangere, Träger von Herzschrittmachern) bzw. Störungen elektrischer Verbraucher auftreten können. Dies ist im Einzelfall anhand der Exposition des Betroffenen und der Eigenschaften der Anlage zu beurteilen.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die bestehenden Quellen für elektromagnetische Felder würden voraussichtlich bestehen bleiben. Neue relevante Quellen würden auch bei Nichtdurchführung der Planung aller Voraussicht nach nicht entstehen.

### **Geplante Maßnahmen**

Schutzmaßnahmen sind nicht notwendig.

### **Berücksichtigung**

Maßgebend für Beurteilung der Einwirkung elektrischer und magnetische Felder auf Menschen ist die 26. BImSchV.

## **7.2.1.4. Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung**

### **Bestandsaufnahme**

Bei der für die Bebauung vorgesehenen Fläche handelt es sich aktuell um landwirtschaftlich genutzte Flächen ohne künstliche Belichtung sowie um randliche Gehölzbestände. Mögliche Verschattungen sind bisher nur durch die vorhandenen Gehölzbestände gegeben.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Mit der Planung werden sich die Lichtverhältnisse im Planungsgebiet ändern. Der überwiegende Anteil der geplanten Gebäude weist Bauhöhen von drei bis vier Geschossen auf. In der Randbebauung zur BAB A 8 sind auch drei Gebäude mit fünf Geschossen vorgesehen. Bei den Punkthäusern werden Wandhöhen von 10,50 / 13,50 m festgesetzt, bei der Randbebauung sind Wandhöhen von 11,00 m / 14,50 m und 18,00 m zulässig. Bei Realisierung der Planung ergeben sich weitgehend die Abstandsflächen 1 H sowie in wenigen Fällen 0,5 H. An den Stirnseiten der Randbebauung (Bauraum 8/9, Bauraum 9/10) kommt es kleinflächig zu Überschneidungen der Abstandsflächen, ebenso zwischen den Punkthäusern (Bauraum 5/4). Bei einer Abstandsfläche von mindestens 0,5 H ist ein Lichteinfallswinkel von 45° sichergestellt. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung ist somit an einem Großteil der Außenwände anzunehmen. Wo dies nicht der Fall ist, kann diese durch eine an die städtebauliche Situation angepasste Grundrissgestaltung hergestellt werden. Zu Grundstücken außerhalb des Bebauungsplanumgriffs sind die Abstandsflächenvorschriften des Art. 6 BayBO eingehalten. Der Nachbarschutz in Bezug auf eine ausreichende Belichtung und Belüftung ist somit gewährleistet.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die vorhandene landwirtschaftliche Nutzung mit weitgehend verschattungsfreien Flächen bliebe voraussichtlich bestehen.

### **Geplante Maßnahmen**

- Höhenbeschränkung und konfliktvermeidende Anordnung der Baukörper und Grundrissorientierung mit nicht schützenswerten Nutzungen,
- Beschränkung der überbaubaren Grundstücksfläche durch Baugrenzen im Plan sowie ergänzende textliche Festsetzungen,
- Ggf. Orientierung von Wohnungsgrundrissen, insbesondere in den unteren Geschossen zu mehreren Gebäudeseiten,
- Anordnung von Nicht-Wohnnutzungen im Einzelfall in schlecht zu belichteten Bereichen (z. B. Erdgeschoss),
- Ausstattung von Aufenthaltsräumen mit hinreichend großen Fensterflächen.

### **Berücksichtigung**

Die gesetzlich festgelegten Ziele und die Bestimmungen und fachlichen Normen zur

Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse (Art. 6 BayBO, DIN 5034) wurden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

#### **7.2.1.5. Wirkungsbereich Erholung**

##### **Bestandsaufnahme**

Das Planungsgebiet bildet angrenzend an ein bestehendes Wohngebiet einen zusammenhängenden Raum frei von Bebauung. Da der Freiraum von der Bahnlinie im Norden, von der stark befahrenen BAB A 8 im Osten und von der Fasangartenstraße im Süden begrenzt wird und größtenteils als landwirtschaftliche Fläche genutzt wurde, ist aktuell keine intensive Erholungsnutzung möglich. Sie beschränkt sich auf die Nutzung vorhandener Trampelpfade, die u. a. durch das nördlich an die landwirtschaftliche Fläche angrenzende, teils brachliegende Grünland führen. Entlang der BAB A 8 befindet sich ein mit Bäumen bewachsener Grünstreifen, der das Planungsgebiet mit den umgebenden Grünstrukturen vernetzt.

Das Umfeld des Planungsgebietes ist mit Fuß- und Radwegen gut erschlossen (Fuß- und Radwege beidseits der örtlichen Hauptverkehrsstraßen Balan- und Fasangartenstraße, Tempo-30-Zone im Geviert zwischen Balanstraße und Münchberger Straße, schmaler Fußweg im Grünstreifen entlang der BAB A 8). In der Balanstraße verläuft eine Fahrrad-Nebenroute des Münchener Radnetzes.

Allerdings zählt das Planungsgebiet zu den durch Lärm beeinträchtigten Freiflächen.

Die Umgebung des Planungsgebietes ist mit öffentlichen Grünflächen auf Wohngebietsebene sowie auf Nachbarschaftsebene deutlich unterversorgt.

##### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans entsteht ein neues Wohnviertel mit privaten und öffentlichen Grün- und Freiflächen und einem Angebot an Aufenthalts- und Freizeitnutzungen, so dass die Fläche bezüglich der Erholungsnutzung eine Aufwertung erfährt. Von dieser Aufwertung können teilweise auch die Bewohner\_innen und die des angrenzenden Stadtteils profitieren. Innerhalb der Grün- und Freiflächen ist künftig für den Fußverkehr eine verbesserte Querung des Gebietes in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung möglich.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden private Freiflächen in einer Größenordnung von ca. 2,3 ha festgesetzt. Öffentliche Grünflächen entstehen in einer Größenordnung von ca. 0,6 ha (siehe Ziffer 4.16. bis 4.18.).

Innerhalb der Grün- und Freiflächen ist die Umsetzung eines vielfältigen Angebots an Spielplätzen sowie die Bereitstellung von Flächen für private gärtnerische Nutzungen, wie „Grabeland“ vorgesehen. Im Zentrum zwischen der Riegel- und der Punkthausbebauung entsteht eine verkehrsberuhigte Erschließungszone (Anger), die als Begegnungsraum im Quartier dient. In Summe können die Flächen für die öffentliche und private Grün- und Freiflächenversorgung über das erforderliche Maß hinaus im Planungsgebiet nachgewiesen werden.

Durch das neue Wohngebiet führen öffentlich nutzbare Wege, die an das bestehende Netz angeschlossen sind und Ergänzungsrouten in Nord-Süd-Richtung anbieten.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich weitergeführt. Die Erholungsnutzung bliebe auf den befestigten Fußweg entlang der BAB A 8 und auf die Trampelpfade beschränkt.

### **Geplante Maßnahmen**

- Schaffung vielfältig nutzbarer, ausreichend großer und gut erreichbarer öffentlicher und privater Grün- und Freiflächen für die Erholungsversorgung,
- Schaffung von Wegeverbindungen zur Stärkung der Vernetzung zwischen den geplanten und den bestehenden Grünflächen und Erholungsräumen,
- Festsetzung, dass die Kfz-Stellplätze i.d.R. in Tiefgaragen vorzusehen sind, damit die Freiflächen über den Tiefgaragen für die Erholung genutzt werden können.

### **Berücksichtigung**

Als Prüfungskriterium wurden die bei Neuplanung stadtweit angewandten Orientierungswerte zur Grün- und Freiflächenversorgung sowie für Spielflächen herangezogen.

## **7.2.1.6. Wirkungsbereich Sicherheit**

Wesentliche Sicherheitsaspekte in der Planung sind die Schaffung von angstfreien Räumen sowie die verkehrssichere Abwicklung des gesamten Verkehrs für alle Mobilitätsarten. Hierbei sind insbesondere Kinder und ältere Menschen sowie Menschen mit besonderen Schutzbedürfnissen zu berücksichtigen.

### **Bestandsaufnahme**

Das Planungsgebiet ist derzeit nur für die landwirtschaftliche Nutzung sowie mit einem nicht gesicherten Fußweg entlang der BAB A 8 erschlossen. Die Wege sind nicht beleuchtet, so dass es je nach Empfinden bei Nutzung in lichtarmer oder lichtfreier Zeit zu Angstsituationen kommen kann. Das westlich anschließende Umfeld des Planungsgebietes besteht aus Wohnstraßen (Tempo-30-Zonen) mit jeweils geringer bis sehr geringer Auslastung und einem verkehrsberuhigten Bereich im südlichen Teil der Münchberger Straße.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die geplante Wohnbebauung bleibt weitgehend autofrei. Kfz-Verkehr wird nur an den beiden Zufahrten über die Kronacher Straße und die Obernzeller Straße möglich sein. Die innere Erschließungszone wird autofrei ausgebildet. Dabei entstehen gut nutzbare Freiräume und Plätze. Diese werden übersichtlich gestaltet, so dass die Möglichkeit der sozialen Kontrolle gegeben ist und keine Angsträume im Inneren und entlang von Wegebeziehungen entstehen. Die wesentlichen Wege in den Verkehrsflächen werden in der Nacht beleuchtet und im Winter verkehrssicher geräumt. An die Freiflächen grenzen Wohnnutzungen an, durch die auch in der Nacht eine soziale Kontrolle der Flächen ermöglicht wird.

Mit Umsetzung der geplanten Wohnbebauung einschließlich der zusätzlichen Kindertageseinrichtung wird sich der Verkehr im Untersuchungsgebiet/Geviert verdoppeln. Der Neuverkehr kann jedoch auch weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden. Die nach RAS 06, Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen, vorgegebenen stündlichen Belastungsgrenzen für Wohnstraßen (maximal 400 Kfz-Bewegungen/Std.) bzw. Wohnwege (maximal 150 Kfz-Bewegungen/Std.) werden eingehalten. Der maßgebende verkehrsberuhigte Straßenabschnitt der Münchberger Straße bleibt mit zu erwartenden 110 bis 125 Kfz-Bewegungen/Stunde ebenfalls noch unter der Belastungsgrenze von 150 Kfz-Bewegungen/Stunde. Die maximal stündliche Frequentierung kann als noch verträglich eingestuft werden. Ergänzende ertüchtigende Maßnahmen im Netz zur Abwicklung des Verkehrs sind nicht erforderlich. Die Anschlusspunkte an das umgebende Hauptstraßennetz weisen ebenfalls ausreichende Reserven auf.

Der Rad- und Fußverkehr erhält neue attraktive Verbindungen. Die Wege verlaufen weitgehend frei vom Autoverkehr als eigenständige Wegeverbindungen, so dass aus Verkehrssicherheitssicht nur ein geringes Konfliktpotenzial mit dem Kfz-Verkehr besteht. An den Zufahrten wird der Fußverkehr auf separaten Gehwegen entlang der Straßen geführt.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die landwirtschaftliche Nutzung bliebe voraussichtlich bestehen, einschließlich nicht beleuchteter Feldwege.

#### **Geplante Maßnahmen**

- Festsetzung von Verkehrsflächen, die hinreichend große, angstraumfreie öffentliche Räume auch außerhalb der Kfz-Straßen ermöglichen,
- Anordnung von Kinderspielplätzen in Sichtweite zu Wohnungen,
- teilweise Beleuchtung und winterliche Räumung von Wegen, auch für den Fuß- und Radverkehr,
- Trennung von Zufahrt und Ausfahrt der südlichen Tiefgarage zur Entlastung des Verkehrs in der Münchberger Straße.

#### **Berücksichtigung**

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden bezüglich Verkehrssicherheit gemäß o. g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

### **7.2.2. Wirkungsbereich auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen**

#### **7.2.2.1. Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand**

##### **Bestandsaufnahme**

Das Planungsgebiet wird größtenteils von einer Ackerbrache eingenommen. Im Nordteil befinden sich artenarmes Grünland, verbuschende Grünlandbrache und angrenzend an die bestehende Bebauung eine Grünanlage mit artenarmer Mehrschnittwiese und Baumbestand. Dieses Teilgebiet wird durch einen Feldgehölzstreifen und mesophiles Gebüsch von der Bahnlinie und der BAB A 8 abgeschildert. Eine Baumhecke bedeckt die Böschung entlang des Fußweges, der von der Fasangartenstraße aus in

das Planungsgebiet führt.

Erhaltenswerter Baumbestand wurde schwerpunktmäßig an der Grenze des Planungsgebietes zur Bahnlinie und zur BAB A 8 sowie entlang des o.g. Fuß- und Radweges kartiert. Einzelne erhaltenswerte Bäume stehen ferner auf Gartengrundstücken und an der Grenze zum Wohngebiet im Norden sowie an der Südgrenze des Planungsgebietes. Es handelt sich überwiegend um einheimische Baumarten wie Winter-Linde, Spitz-, Berg- und Feld-Ahorn. Fremdländische Baumarten wurden vor allem am Übergang zur bestehenden Wohnbebauung im Norden festgestellt. Der Gehölzbestand im Norden zur Bahnlinie wurde aufgrund der planfestgestellten Baumaßnahmen der Bahnüberführung über die BAB A 8 mit Baubeginn im Winter 2018/2019 beseitigt. Das Planungsgebiet liegt überwiegend nicht im Gültigkeitsbereich der Baumschutzverordnung der Stadt München. Nur für die drei Grundstücke Flur Nrn. 806/1; 806/2; 806/3 und dem Erschließungsstich von Grundstück Flur Nr. 806 gilt die Baumschutzverordnung.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Bei Durchführung der Planung wird ein Großteil der Flächen durch Bebauung und Verkehrsflächen versiegelt. Der Rest wird in teils intensiv, teils extensiv genutzte Grün- und Freiflächen umgewandelt. Das Feldgehölz mit mesophilem Gebüsch entlang der BAB A 8 bleibt größtenteils und ein Baum, östlich der Kronacher Str. 32, zur Eingriffsminimierung erhalten.

Bäume werden dennoch teilweise gerodet. Es handelt sich um eine bereits absterbende Weide am Übergang zur bestehenden Wohnbebauung im Norden sowie um (überwiegend erhaltenswerte) Bäume im Bereich der Tiefgaragenausfahrt an der Fassangartenstraße. Insgesamt sind 33 Bäume zur Fällung erforderlich.

Durch die festgesetzten Neupflanzungen (ca. 160 Stück) wird die Anzahl von zu fällenden Bäumen weit überschritten. Darüber hinaus sind umfassende Baumpflanzungen in der öffentlichen Grünfläche vorgesehen und durch Festsetzung gesichert.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung bliebe auf der Ackerfläche weiterhin eine landwirtschaftliche Nutzung erhalten. Brachliegendes Grünland würde sich zu einem Gehölzbestand weiterentwickeln. Vorhandene Gehölze und Bäume blieben bestehen.

#### **Geplante Maßnahmen**

- teilweiser Erhalt des vorhandenen Baumbestandes,
- Erhalt von Gehölzen im nördlichen Geltungsbereich,
- Herstellung eines Grünflächenbandes mit Wiesenflächen als private Grünfläche zwischen BAB A 8 und geplanter Riegelbebauung,
- Herstellung eines baumbestandenen Grünflächenkorridors als öffentliche Grünfläche,
- Umfangreiche Neupflanzungen auf den Grünflächen, ausreichender Bodenaufbau auf den Tiefgaragen, um Baumpflanzungen zu ermöglichen, Dachbegrünung,



- Durchführung von Gehölzrodungen aus Gründen des Vogelschutzes in den Wintermonaten bzw. außerhalb der Brutzeiten (zu sichern im Bauvollzug),
- Sicherung zu erhaltender Bäume während der Bauphase im Bauvollzug.

### **Berücksichtigung**

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

## **7.2.2.2. Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität**

### **Bestandsaufnahme**

Im Planungsgebiet gibt es keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete. Eine lineare Gehölzstruktur entlang der Fasangartenstraße ist als Biotopfläche erfasst (M-0528-001 „Allee an der Fasangartenstraße“), die durch den Fußweg ins Planungsgebiet durchschnitten wird. In der Biotop-Beschreibung ist keine Angabe zu relevanten Arten enthalten. Die nächstliegenden Schutzgebiete sind der geschützte Landschaftsbestandteil „Fasangarten“ (LB 304.01) in 0,6 km Entfernung sowie das Landschaftsschutzgebiet „Gebiet um den Hachinger Bach von der Stadtgrenze bis zur Versickerungsstelle“ in ca. 1,3 km Entfernung.

Im Jahr 2016 wurden die Biotop- und Nutzungstypen sowie die Tiergruppen Fledermäuse, Vögel (nur Brutvögel) und Reptilien kartiert.

Bei den Fledermäusen wurden typische Arten des besiedelten Bereichs beobachtet (Großer Abendsegler beim Überflug, Rohhaut- oder Weißrandfledermaus, möglicherweise Zwergfledermaus). Das Planungsgebiet ist für diese Artengruppe als Jagdlebensraum von Bedeutung, Quartiere können ausgeschlossen werden.

Bei den Vögeln wurden 16 Arten erfasst, wobei das Artenspektrum auf kommune, an den Menschen angepasste Arten beschränkt ist. Wichtigster Brutlebensraum sind die Gehölze im Norden des Planungsgebietes.

Im Planungsgebiet wurden zwei Bäume mit Höhlungen kartiert, die potenzielle Quartiere für Fledermäuse oder Vögel sein können. Es fand keine weitere Untersuchung der Höhlen statt, da beide durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Mögliche Quartiere sind somit nicht betroffen.

Bei den Reptilien wurde nur die Zauneidechse nachgewiesen. Es wurden Individuen entlang der Bahnlinie beobachtet sowie in einem ruderalen bis gärtnerisch genutzten Grünstreifen am Ackerrand an der Westgrenze des Planungsgebietes.

Ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers wurde aufgrund des Weidenröschen-Aufwuchses (Erfassung im Jahr 2016) auf der Ackerfläche unterstellt.

Das Planungsgebiet ist durch Barrieren auf allen Seiten des Planungsgebietes (Autobahn, Straßen, Bahnlinie, Gebäude bzw. Siedlung), ehemals konventionelle landwirtschaftliche Nutzung, Spaziergänger mit in der Regel frei laufenden Hunden und streunende Hauskatzen vorbelastet.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Durch die geplante Bebauung wird in die Vegetationsflächen eingegriffen, wobei der Gehölzbestand im Nordosten des Planungsgebietes sowie ein Teil der Bäume an den Rändern des Planungsgebietes erhalten bleiben. Durch die Baumaßnahme, Ausfahrt an der Fasangartenstraße, wird geringfügig in das Biotop Nr. M-0528-001 (Baumfällungen von überwiegend älteren und von der Vitalität abbauenden Bäumen und Jungaufwuchs) eingegriffen.

In Teilbereichen des Planungsgebietes kann es zu einem Eingriff in den Lebensbereich der europarechtlich geschützten Zauneidechse (*Lacerta agilis*) kommen, so dass (potentielle) Teillebensräume dieser Art entfernt bzw. so verändert werden, dass sie nicht mehr nutzbar sind. Durch die Baumaßnahmen können auf den Flächen lebende, unmittelbar benachbart lebende und/oder vorbeiwandernde Tiere durch Schall, Licht, Bewegungen, o.a. gestört werden.

Ferner besteht nach Fertigstellung der Wohnbebauung auch die Gefahr von Vogelschlag an großflächigen Fenstern bzw. Glasfassaden sowie die Anlockung bzw. Störung zahlreicher nachtaktiver Insekten durch die zusätzliche Beleuchtung.

Dennoch sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenermaßen oder potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen. Nur für die Zauneidechse sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote zu verstoßen (siehe Ziffer 7.4. Artenschutz).

#### **Hinweis:**

Durch die vor der Umsetzung dieses Bebauungsplans stattfindende Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die BAB A 8 wurde in den Lebensraum der Zauneidechse entlang der Bahnböschungen im Geltungsbereich eingegriffen (Winter 2018/2019). Es wird davon ausgegangen, dass durch diese Maßnahme Habitate der Zauneidechse nur temporär beeinträchtigt werden, dass nach Durchführung der festgesetzten Wiederherstellungsmaßnahmen wieder ein funktionierender Lebensraum für die Zauneidechse vorliegen wird und dass der Erhaltungszustand der Population der Zauneidechse durch die Vermeidungs-, CEF- und Wiederherstellungsmaßnahmen gewahrt bleibt. Bei der Umsetzung des Bebauungsplans ist daher von einem erneuten Eingriff in den Lebensraum der Zauneidechse entlang der Bahnlinie nach dessen Wiederherstellung auszugehen.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die Brachflächen würden wieder landwirtschaftlich genutzt mit dem damit verbundenen eingeschränkten Lebensraumangebot. Die Gehölzflächen blieben als Lebensraum erhalten. An älteren Bäumen am Rand des Planungsgebietes könnten Höhlen- und Spaltenquartiere für Fledermäuse sowie Höhlen für baumbewohnende Vogelarten, soweit bereits entsprechende Potentiale vorhanden sind, entstehen.

### **Geplante Maßnahmen**

- Erhalt eines älteren Gehölzbestandes im Nordosten des Planungsgebietes,
- Umfangreiche Baumpflanzungen innerhalb der Grünflächen,
- Extensive Pflege der östlichen Wiesenflächen zwischen Randbebauung und

- Lärmschutzwall,
- Erhalt der beiden Höhlenbäume (einer wird als zu erhalten festgesetzt, der andere steht außerhalb des Planungsgebietes),
- Notwendige Rodungen von Gehölzen werden aus Gründen des Vogelschutzes in den Wintermonaten bzw. außerhalb der Brutzeiten vorgenommen,
- Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechse werden unter Ziffer 7.4. Artenschutz beschrieben,
- Vogelschlag an Glasflächen ist zu vermeiden.

### **Berücksichtigung**

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zum Arten- und Biotopschutz und zur Biodiversität werden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

## **7.2.3. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden**

### **7.2.3.1. Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen**

#### **Bestandsaufnahme**

##### **Altlasten**

Der weitaus größte Teil des Planungsgebiets ist nach aktuellem Kenntnisstand unbelastet von Altlasten, Altlastenverdacht oder kontaminationsrelevanten Flächen. Im Rahmen einer orientierenden Altlastenuntersuchung war lediglich eine Oberbodenprobe relevant mit Zink belastet, was zu einer Einstufung in die Zuordnungsklasse Z 1.1 gemäß „Leitfaden zum Eckpunkte-Papier Verfüllung von Gruben, Brüchen und Tagebauen“ führte.

##### **Kampfmittel**

Ein konkreter Kampfmittelverdacht liegt nicht vor.

##### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Bei den Bauarbeiten ist mit belastetem Oberboden der Zuordnungsklasse Z 1.1 im Bereich von Schurf 1 zu rechnen. Weitere lokal begrenzte, punkt- oder linienförmige Bodenverunreinigungen oder höhere Belastungswerte können nicht ausgeschlossen werden.

Ein Restrisiko von Zufallsfunden von Kampfmitteln (Munition, Munitionsteile) kann nicht ausgeschlossen werden.

##### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Von der Fläche würde bei Nichtdurchführung der Planung keine Gefährdung für die Umwelt ausgehen.

##### **Geplante Maßnahmen**

- Weitere Oberbodenbeprobung zur Absicherung und Eingrenzung der festgestellten Zinkbelastung in Schurf 1, fachgerechte Entsorgung des belasteten Bodenmaterials,

- Unterweisung des Baupersonals vor Ort bezüglich zufälligem Auffinden von Kampfmitteln.

### **Berücksichtigung**

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange werden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

## **7.2.3.2. Wirkungsbereich Bodenfunktion / Flächeninanspruchnahme**

### **Bestandsaufnahme**

Die Böden im Planungsgebiet sind überwiegend von landwirtschaftlicher Nutzung geprägt und besitzen einen natürlichen Bodenaufbau. Es handelt sich um Parabraunerde mittlerer bis großer Entwicklungstiefe und somit um Boden mit mittlerer bis hoher Ertrags- und Filterfunktion.

Versiegelte Flächen liegen in geringem Umfang im Bereich der Zu-/Ausfahrten (künftige Verlängerung der Obernzeller Straße, Fasangartenstraße) und des bestehenden Fuß- und Radweges entlang der BAB A 8 vor.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die zukünftige Bebauung greift in weitgehend unversiegelte Flächen ein. Durch die Planung kommt es zu einer Erhöhung der Versiegelung von 2,8 % auf ca. 53,1 %.

Im Bereich der nicht unterbauten Freiflächen können die Bodenfunktionen erhalten werden, aber auch unterbaute Bereiche müssen gewisse Mindestanforderungen, insbesondere für Pflanzungen, erfüllen.

Versiegelungsbilanz	
Planungsgebiet	38.170 m <sup>2</sup>
Bestand	
Versiegelte Flächen	1.064 m <sup>2</sup>
Versiegelungsanteil	2,8 %
Planung	
Versiegelte Flächen (Über- und unterbaute Flächen, Straßen, Wege etc.)	20.275 m <sup>2</sup>
Versiegelungsanteil	53,1 %
Bilanz Mehrversiegelung (künftige Versiegelung abzgl. bestehender Versiegelung)	19.211 m <sup>2</sup>

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich wieder aufgenommen. Die Gehölzflächen blieben erhalten. Es käme zu keinen Veränderungen der aktuellen Bodenfunktionen.

### **Geplante Maßnahmen**

- Beschränkung der zulässigen Grundflächen,
- Sicherung von öffentlichen und privaten Grün-/Freiflächen,
- Überdeckung der Tiefgaragendecken mit mindestens 60 cm fachgerechtem Bodenaufbau.

### **Berücksichtigung**

Der im Bundesbodenschutzgesetz und BauGB verankerte Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wurde soweit möglich berücksichtigt.

## **7.2.4. Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser**

### **7.2.4.1. Oberflächenwasser, Niederschlagswasser**

#### **Bestandsaufnahme**

Innerhalb des Planungsgebiets befinden sich keine natürlichen oder künstlichen, dauerhaft wasserführenden Oberflächengewässer. Das nächstgelegene Fließgewässer (ca. 1 km Entfernung) ist der Hachinger Bach (östlich).

Aktuell verdunstet oder versickert das anfallende Niederschlagswasser.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Das nächstgelegene Oberflächengewässer wird durch die Planung nicht berührt, entsprechend sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Die geplante Bebauung und die damit einhergehende Flächenversiegelung erfordert eine ordnungsgemäße Entwässerung. Das Niederschlagswasser muss im Gebiet ge-

mäß Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München versickert werden. Gute Versickerungsmöglichkeiten bestehen in den öffentlichen und privaten Grünflächen, sofern sie nicht durch eine Tiefgarage unterbaut sind. Über den Tiefgaragen sowie entlang von Straßen, Wegen und Plätzen ohne angrenzende Grünstreifen ist eine Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in versickerungstechnisch geeignete Randbereiche erforderlich. Das anfallende Niederschlagswasser aus den bebauten und versiegelten Flächen wird durch den Einbau von Rigolen versickert. Für das im Bereich der Lärmschutzanlage anfallende Niederschlagswasser sind flache Versickerungsmulden vorgesehen, die überschüssiges Niederschlagswasser mittelfristig aufnehmen können.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würde das Niederschlagswasser wie bisher verdunsten sowie im Boden versickern.

### **Geplante Maßnahmen**

- Beschränkung der befestigten Flächen auf den funktionell notwendigen Umfang,
- Versickerung des Niederschlagswassers gemäß städtischer Entwässerungssatzung,
- Ableitung des Niederschlagswassers aus Bereichen mit nicht aufnahmefähigem Boden in Bereiche mit versickerungsfähiger Bodennutzung,
- Einbau von Rigolen für die Aufnahme von großen Wassermengen,
- Bepflanzung und Begrünung der Grün- und Freiflächen,
- Dachbegrünung,
- Verwendung wasserdurchlässiger Belagsflächen in nicht unterbauten Bereichen, soweit technisch möglich.

### **Berücksichtigung**

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange sowie die Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München werden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

## **7.2.4.2. Wirkungsbereich Grundwasser**

### **Bestandsaufnahme**

Im Münchener Raum bilden die quartären Kiese im Allgemeinen den obersten Grundwasserleiter. Das darin liegende 1. Grundwasserstockwerk (= quartäres Grundwasserstockwerk) wird von der obersten tertiären Schluffschicht nach unten abgeschlossen. Das Planungsgebiet fällt nach Norden leicht ab, von ca. 543,00 m ü. NHN2016 auf ca. 542,00 m ü. NHN2016. Der mittlere Flurabstand des Grundwasserspiegels des oberen Grundwasserstockwerkes im Juli 1989 wird mit 10,00 bis 12,00 m angegeben. Die Isohypsen (Höhenlinien) vom Juli 1990 (durchschnittlicher Hochwasserstand) liegen bei 532 bis 531 m ü. NHN2016 (= 10,00 bis 11,00 m unter GOK), der Höchstgrundwasserstand 1940 (HW 1940) bei ca. 535,00 m ü. NHN2016 (= ca. 7,00 m unter GOK). Die Fließrichtung des Grundwassers verläuft in Richtung Nord-Nordwest.

Gemäß ABSP ist im Planungsgebiet von einem mittleren Kontaminationsrisiko des

Grundwassers auszugehen.

Eine Vorbelastung stellt die intensive landwirtschaftliche Nutzung dar.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die geplante Bebauung mit eingeschossiger Tiefgarage oder Untergeschosse verursacht keinen Eingriff in das Grundwasser. Aufgrund des hohen Grundwasserflurabstands sind auch keine baubedingten Eingriffe in das Grundwasser oder baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers zu erwarten. Sollten sich bezüglich der Eingriffstiefe Änderungen ergeben, wäre ggf. ein wasserrechtliches Genehmigungsverfahren durchzuführen.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich wieder aufgenommen. Die Gehölzflächen blieben erhalten. Die Situation für den Wasserhaushalt würde sich dadurch voraussichtlich nicht verändern.

#### **Geplante Maßnahmen**

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

#### **Berücksichtigung**

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden gemäß o.g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

### **7.2.5. Auswirkungen auf das Schutzgut Luft**

#### **7.2.5.1. Wirkungsbereich Schadstoffe**

##### **Bestandsaufnahme**

Das Planungsgebiet liegt westlich der BAB A 8, nördlich der Fasangartenstraße und östlich der Münchberger Straße und ist daher verkehrsbedingten Luftschadstoffen ausgesetzt. Eine Vorbelastung besteht durch die hohen Emissionen des Straßenverkehrs auf der BAB A 8. Luftaustausch sowie Kaltluftentstehung sind im heutigen Zustand mit vorliegender Stadtrandlage ohne Einschränkung gegeben.

##### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Bei Durchführung der Planung erhöht sich aufgrund des zusätzlichen Quell- und Zielverkehrs auf den umliegenden Straße das Verkehrsaufkommen. Die höchste Luftschadstoffbelastung liegt wie bisher unmittelbar westlich der BAB A 8. Die Jahresmittelwerte der Gesamtbelastung (Vorbelastung und Zusatzbelastung) betragen bis zu 33,9 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid), 16,9 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> (Feinstaub) und 14,9 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub> (Feinstaub). Mit zunehmendem Abstand zur BAB A 8 nehmen die Luftschadstoffbelastungen weiterhin ab. Die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV werden in den Baufeldern zuverlässig eingehalten.

Die Auswirkungen des Planungsvorhabens auf die Nachbarschaft wurden durch eine Differenzbetrachtung (Planfall – Nullfall) ermittelt. Die maximal festgestellten Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung liegen unter 3 % (≈1,2 µg/m<sup>3</sup> bei einem Immissionsgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>) des Immissionsjahresmittelwertes und sind nicht relevant

nach TA Luft. Aufgrund der abschirmenden Wirkung der Planungsbebauung werden auch Abnahmen der Luftschadstoffbelastungen in der Nachbarschaft prognostiziert. Die Grenzwerte der 39. BImSchV für NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) werden im Planfall deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planungsvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten lässt.

Die Schadstoffbelastung durch die geplante Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung bleibt unter den Emissionsgrenzwerten für Stickstoffdioxid der TA Luft. Konflikte mit der Wohnnachbarschaft können ausgeschlossen werden.

Eine Durchströmung des Planungsgebietes mit Luft ist in Nord-Süd-Richtung weiterhin gegeben, während in der Hauptwindrichtung West-Ost durch die Riegelbebauung eine Barriere entsteht. Eine reduzierte Durchlüftung ist dann ungünstig, wenn im Gebiet Schadstoffe freigesetzt werden, da diese dann schlechter abtransportiert werden. Die Ableitung der Abgase der Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung erfolgt in einer Höhe von mindestens 3,00 m über der Dachoberkante, wo diese keiner Behinderung ausgesetzt sein wird.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die aktuelle Nutzung mit den damit verbundenen Luftbelastungen fortgeführt.

#### **Geplante Maßnahmen**

- Anordnung der Bauräume für eine ausreichende Durchlüftung des Planungsgebietes und Beschränkung der überbaubaren Grundstücksfläche,
- Freihalten des Planungsgebietes von Durchgangsverkehr und dadurch verursachten Emissionen,
- Höhe des Schornsteins der Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung mindestens 3,00 m über der Dachoberkante.

#### **Berücksichtigung**

Die Vorgaben der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) wurden berücksichtigt.

### **7.2.5.2. Wirkungsbereich Gerüche**

#### **Bestandsaufnahme**

Östlich des Planungsgebietes auf der östlichen Seite der BAB A 8 befindet sich im Abstand von ca. 100,00 m eine Kompostieranlage der Landeshauptstadt München. Davon ausgehende Geruchsimmissionen reichen bis in das Planungsgebiet.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die höchsten Geruchshäufigkeiten im Bereich der Planbebauung im nordöstlichen Plangebiet (Bauraum 9 und 10) auftreten und bis zu 8 % der Jahresstunden betragen. Mit zunehmendem Abstand zur Kompostieranlage nehmen auch die Geruchsstundenhäufigkeiten ab und betragen im südwestlichen Bereich nur 1,7 %. Im nordöstlichen Plangebiet werden die Geruchshäu-



figkeiten von > 10 % (Immissionswerte für Wohn- und Mischgebiete) nur an der östlichen Plangebietsgrenze überschritten. Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionswerte für Wohn- und Mischgebiete an den Plangebäuden eingehalten werden. Durch die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzanlage entlang der östlichen Plangebietsgrenze werden sich die vorliegenden Belastungen voraussichtlich noch verringern, sodass keine räumlichen Restriktionen durch die Geruchsbelastung im Plangebiet auftreten.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würde voraussichtlich die landwirtschaftliche Nutzung wieder aufgenommen. Die aktuelle Geruchsbelastung bliebe erhalten, wäre jedoch nicht relevant für die Nutzung des Planungsgebietes.

#### **Geplante Maßnahmen**

- Abrücken der Bebauung mit einem Abstand von mindestens 40,00 m von der Fahrbahn der BAB A 8 und Errichtung einer Lärmschutzanlage entlang der BAB A 8.

#### **Berücksichtigung**

Als Ermittlungs- und Beurteilungsmaßstab wurde die Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) herangezogen.

### **7.2.5.3. Wirkungsbereich Keime**

#### **Bestandsaufnahme**

Östlich des Planungsgebietes auf der östlichen Seite der BAB A 8 befindet sich in einem Abstand von ca. 100,00 m eine Kompostieranlage der Landeshauptstadt München. Die Orientierungswerte für die Leitparameter Bakterien 36° C und Schimmelpilze 25° C werden entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze bzw. in der nordöstlichen Ecke des Geltungsbereichs überschritten, wobei es sich gemäß Leitfaden zur Ermittlung und Bewertung von Bioaerosol-Immissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) nicht um sehr kritische Belastungen handelt. Die Orientierungswerte der anderen Leitparameter (Actinomyceten, Aspergillus fumigatus) werden im Planungsgebiet eingehalten.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Wand, Wall) entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze wird zu einer Reduzierung der Keimzahlbelastungen im Planungsgebiet führen. Zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Keime sind weiterhin die Immissionen Lärm und Geruch im Planungsgebiet zu berücksichtigen. Gesundheitsgefährdende Lärmpegel treten ohne entsprechende Maßnahmen in nahezu der Hälfte des Planungsgebietes auf. Relevante Geruchsbelastungen werden in Teilbereichen des Planungsgebietes in einem Abstand von bis zu 35,00 m von der östlichen Geltungsbereichsgrenze prognostiziert. Die Bioaerosole sind folglich eine Immission, die nicht ausschlaggebend für die Beurteilung des Immissionsschutzes ist. Eine gesetzliche Regelung für Bioaerosole existiert nicht. Nach den einschlägigen Veröffentlichungen ist bei den ermittelten Konzentrationswerten nicht von einer Belästigung oder Gesundheitsgefährdung auszugehen. Dies wurde auch mittels einer um-

weltmedizinischen Beurteilung durch das Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit vom 17.08.2018 bestätigt.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre die Belastung mit Keimen höher als im Planfall.

#### **Geplante Maßnahmen**

Die Errichtung einer Kombination aus Lärmschutzwand und Lärmschutzwand entlang der BAB A 8 wirkt sich auch positiv auf eine eventuelle Keimbelastung aus. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

#### **Berücksichtigung**

Als Beurteilungsmaßstab wurde der Leitfaden zur Ermittlung und Bewertung von Bioaerosol-Immissionen herangezogen. Zusätzlich wurde die Bioaerosol-Belastung vom Bayerischen Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit aus toxikologischer und umweltmedizinischer Sicht bewertet.

### **7.2.6. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima**

#### **Bestandsaufnahme**

Das Planungsgebiet liegt am Stadtrand von München und ist Teil einer größeren bebauungsfreien, großenteils landwirtschaftlich genutzten Zone zwischen Unterhaching, Unterbiberg und Perlach. Die Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München 2014 bewertet das Planungsgebiet aufgrund seiner Lage an einer Kaltluftleitbahn in Süd-Nord-Richtung als Grün- und Freifläche mit sehr hoher Kaltluftlieferung und mit einer sehr hohen bioklimatischen Bedeutung. Die angrenzende Wohnbebauung zeichnet sich durch eine offene, locker bebaute Siedlungsstruktur mit guter Durchlüftung aus.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Durch die Bebauung und Versiegelung kommt es im Planungsgebiet zu einer Verschlechterung der bioklimatischen Situation. Die Gebäude, insbesondere die Riegelbebauung entlang der BAB A 8, schränken bei einer Anströmung aus Westen den Luftaustausch über das Planungsgebiet hinaus nach Osten ein, reduzieren dadurch aber auch die Lärmbelastung in großen Teilen des Planungsgebietes und in den westlich angrenzenden Wohngebieten.

Durch den geplanten hohen Anteil an Grünflächen wird das Planungsgebiet auch weiterhin eine klimaökologische Ausgleichsfunktion haben. Die Wiesenflächen und Baumpflanzungen tragen weiterhin zur Kaltluftentstehung bei. Durch den Schattenwurf der Bäume wird die Aufheizung in den Sommermonaten reduziert. Durchgängige Grünflächenkorridore am West- und Ostrand des Planungsgebietes ermöglichen einen Luftaustausch mit benachbarten Gebieten.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die landwirtschaftliche Nutzung würde voraussichtlich fortgesetzt. Das Gebiet bliebe als Grün- und Freifläche mit sehr hoher Kaltluftlieferung mit Vorbelastung durch die Emissionen des Straßenverkehrs erhalten.

### **Geplante Maßnahmen**

- Gute Durchströmbarkeit des Wohngebietes für Luftströmungen Richtung Stadt durch die vorgesehene Gebäudestruktur und Grünzüge in Nord-Süd-Orientierung; Vermeidung von Querriegeln,
- Beschränkung des über- und unterbaubaren Baulandes,
- Bepflanzung und Begrünung der Grün- und Freiflächen,
- Dachbegrünung zur Senkung der Oberflächentemperatur der Dächer.

### **Berücksichtigung**

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden gemäß o. g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

## **7.2.7. Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild)**

### **Bestandsaufnahme**

Beim Planungsgebiet handelt es sich um eine von Bebauung freie Restfläche im Anschluss an eine bestehende Wohnbebauung. Sie wird auf drei Seiten durch Verkehrswege optisch und funktional abgegrenzt. Die Abgrenzung wird durch Baumbestände markiert. Die Fläche wurde zum größten Teil landwirtschaftlich genutzt und liegt inzwischen brach. Das angrenzende Wohngebiet setzt sich aus Einzel- und Doppelhausbebauung mit Gartengrundstücken und z. T. verkehrsberuhigten Wohnstraßen zusammen.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Mit der Neubebauung wird eine Restfläche bebaut und der Siedlungsrand arrondiert. Durch eine bis zu fünfgeschossige Riegelbebauung werden die Wohngebiete auch optisch von der BAB A 8 abgeschirmt. Eine lockere Bebauung mit drei- bis viergeschossigen Punkthäusern leitet zur bestehenden Einzel- und Doppelhausbebauung über. Bestandsbebauung und Neuplanung werden mit einem parkartigen, naturnah gestalteten Grünkorridor, der öffentlichen Grünfläche, miteinander verbunden. Ein zweiter landschaftsgerecht zu gestaltender Grünkorridor, die sogenannte Allmende, erstreckt sich innerhalb der 40,00 m breiten Anbauverbotszone zwischen BAB 8 und zukünftiger Riegelbebauung. Als dritter Freiraumtyp ergänzt ein überwiegend befestigter Anger zwischen den Punkthäusern und der Riegelbebauung die räumlich vielfältige, aber dennoch klare Strukturierung des Wohnumfeldes.

Der vorhandene Baumbestand wird soweit möglich erhalten, insbesondere der abschirmende Baumbestand zur BAB A 8. Zusammen mit ca. 160 Stück durch Festsetzung gesicherte, neu zu pflanzenden Bäumen entsteht ein von überwiegend Laubbäumen eingefasstes neues Wohnareal.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die landwirtschaftliche Nutzung der Ackerfläche würde wieder aufgenommen. Das jetzige Landschaftsbild einer landwirtschaftlich genutzten Stadtrandfläche mit Bracheanteilen und Baumbestand an den Rändern bliebe erhalten.

### **Geplante Maßnahmen**

- Höhenbeschränkung der Baukörper,

- Anbindung der neuen Baustruktur durch einen mit Bäumen bestandenen Grünkorridor an die bestehende Einzel- und Doppelhausbebauung,
- Einbindung der neuen Grünflächen in das übergeordnete Grünflächenkonzept des Flächennutzungsplans,
- Festsetzung einer ausreichenden Anzahl von Bäumen, einschließlich Großbäumen, zur Durchgrünung des Gebietes.

### **Berücksichtigung**

Durch die sich in die Siedlungsstruktur eingliedernde Neuplanung und das Grünflächenkonzept wird der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes gewährleistet.

#### **7.2.8. Auswirkungen auf die Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Im Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind im Bereich des Planungsgebietes keine Bau- oder Bodendenkmäler verzeichnet. Jedoch befinden sich in der Feldflur östlich der BAB A 8 Siedlungen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (D-1-7935-0090, D-1-7935-0115, D-1-7935-0319, D-1-7935-0323). Ein Vorkommen von Bodendenkmälern ist daher im Planungsgebiet nicht auszuschließen. Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 DSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist. Bei Auffinden von archäologischen Bodenfunden während der Bauzeit ist die untere Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt München gemäß Art. 8 Denkmalschutzgesetz unverzüglich zu benachrichtigen, Sonstige Sachgüter sind im Planungsgebiet nicht bekannt.

#### **7.2.9. Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie (Energiebedarf, Energieversorgung, Energieverteilung)**

##### **Bestandsaufnahme**

Beim Planungsgebiet handelt es sich aktuell überwiegend um ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen. Zur Beheizung des zukünftigen Wohngebietes liegt eine ausreichend dimensionierte Gasleitung im Straßenbereich. Eine Anschlussmöglichkeit an die Fernwärmeversorgung besteht nicht.

##### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Da das Planungsgebiet nicht im Bereich der öffentlichen Fernwärmeversorgung liegt, ist vorgesehen, die Versorgung mit Wärmeenergie über eine KWK-Anlage in Verbindung mit einer Gasbrennwertanlage zu gewährleisten, wobei gemäß der Vorgabe des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes (EEWärmeG) mindestens 50 % des Jahres-Wärmeenergiebedarfs aus der KWK-Anlage gewonnen werden soll. Alternativ wäre die Nutzung von Geothermie möglich. Die tatsächlichen nutzbaren Grundwasser-Schöpfleistungen, deren Wasserqualität, erreichbaren Tiefen und Dauerhaftigkeit sind jedoch derzeit nicht bekannt und bedürfen genauer Erkundungen.

##### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die aktuelle landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich fortgeführt. Es bestünde kein Energieversorgungsbedarf.

**Geplante Maßnahmen**

- Ermöglichung einer aktiven und passiven Solarenergienutzung,
- Errichtung einer KWK-Anlage in Verbindung mit einer Gasbrennwertanlage,
- Anwendung eines hohen Gebäudedämmstandards im Bauvollzug.

**Berücksichtigung**

Es wurden die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien berücksichtigt.

**7.2.10. Auswirkungen auf die Umweltbelange Abfälle und Abwasser****Bestandsaufnahme**

Das Planungsgebiet liegt aktuell brach. Vorher wurde es überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Es besteht kein Bedarf einer Abfall- oder Abwasserentsorgung.

**Prognose bei Durchführung der Planung**

Die Entsorgung der Abfälle des künftigen Wohnquartiers ist durch den Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM), die Entsorgung des Abwassers über neu zu erstellende Entsorgungskanäle mit Anschluss an das bestehende Kanalsystem der Münchner Stadtentwässerung (MSE) geplant.

**Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Im Planungsgebiet würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich wieder aufgenommen, wobei kein Bedarf einer Abfall- bzw. Abwasserentsorgung entstünde.

**Geplante Maßnahmen**

Sichern der Anfahrmöglichkeiten im Quartier über die dingliche Sicherung der privaten Flächen mit einem Fahrrecht zu Gunsten eines eingeschränkten Personenkreises: z. B. Müll- und Rettungsfahrzeuge usw.

**Berücksichtigung**

Eine geordnete Entsorgung der im Planungsgebiet anfallenden Abfälle und Abwässer ist gewährleistet.

**7.3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Gemäß BNatSchG (§§ 14, 15 BNatSchG) und BauGB (§ 1a Abs. 3 BauGB) ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen der Funktionalität des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Der Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft wird auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen 1999/2003, ermittelt.

In Anlehnung an den Leitfaden wurden die Flächen des Planungsgebietes in Bereiche mit geringer und mittlerer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild eingestuft

(Kategorie I und II). Eine mittlere Bedeutung als Lebensraum besitzen die Gehölzbestände sowie die Grünlandbrache mit Gehölzsukzession. Die arten- und strukturarmen Flächen der Ackerbrache, des Intensivgrünlandes und der privaten Grünanlage sind von geringer Bedeutung. Die Schutzgüter Boden (mittlere bis hohe Ertrags- und Filterfunktion), Wasser (mittlerer Grundwasserflurabstand liegt bei 10,00 bis 11,00 m), Klima und Luft (Kaltluftentstehungsgebiet, Vorbelastung durch Verkehrsimmissionen) sowie Landschaftsbild (strukturarme Brache mit randlicher Baumkulisse) wirken sich nicht wertsteigernd auf die Gesamtbewertung aus.

Bei der Eingriffsermittlung wurden bereits versiegelte Flächen (1.150 m<sup>2</sup>) sowie die geplanten öffentlichen Grünflächen (5.825 m<sup>2</sup>) nicht als Eingriff bewertet. Für den westlichen (überwiegenden) Teil des Baugebietes WA 1 besteht ein Baurecht gemäß § 34 BauGB, es liegt daher ebenfalls kein Eingriff vor. Das Baugebiet WA 2, die östliche Teilfläche WA 1 und die Verkehrsflächen werden in den Eingriffstyp A (hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad) eingestuft.

Der Eingriff in den Naturhaushalt wird durch folgende Minimierungsmaßnahmen reduziert: den überwiegenden Erhalt des Baumbestandes, die Versickerungsmaßnahmen, die Dachbegrünung, die Beschränkungen der möglichen Versiegelung, die Artenschutzmaßnahmen (z. B. Zurückweichen der Bebauung vom Bahngleis zum Schutz des Eidechsenvorkommens). Daher wurden die Kompensationsfaktoren herabgesetzt.

Die folgende Tabelle bietet für den Bereich der Baugebiete und der Verkehrsflächen eine Zusammenfassung über den entstehenden Ausgleichsbedarf:

Eingriff in Kategorie	Flächengröße in m <sup>2</sup>	Anzurechnende Faktoren	Ausgleichsflächenbedarf in m <sup>2</sup>
Typ A (WA) I (oberer Wert)	23.568	0,5	11.784
Typ A (WA) II (unterer und mittlerer Wert)	5.522	0,8 und 0,9	4.590
Typ A (Verkehrsflächen) II (unterer und oberer Wert)	1.222	0,6 und 1,0	797
<b>Summe</b>			<b>17.171</b>

Der Ausgleichsflächenbedarf beträgt ca. 1,7 ha.

Weder im Umgriff, noch im Nahbereich des Planungsgebiets ist ein Flächenpotenzial für die Ausweisung von Ausgleichsflächen vorhanden. Der Ausgleich wird daher auf dem städtischen Grundstück (Flur Nr. 730, Gemarkung Solln) erfolgen. Da das Grundstück Flur Nr. 730 teilweise bereits eine naturschutzfachliche Qualität aufweist, somit ein Flächenzuschlag erforderlich ist, beträgt die tatsächlich anrechenbare Ausgleichsfläche ca. 29.000 m<sup>2</sup>.

Die erforderlichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen werden in einem Pflege- und Entwicklungskonzept festgelegt. Die Ausgleichsfläche steht zum Zeitpunkt des Eingriffs zur Verfügung. Die Kostenübernahme für die Bereitstellung, die Herstellung und die Pflegemaßnahmen etc. ist gesichert.

#### 7.4. Artenschutz

Durch die geplante Bebauung der Offenlandflächen zwischen Münchberger Straße, Bahnlinie und BAB A 8 sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenen oder potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen.

Für die im Planungsgebiet bzw. in den angrenzenden Flächen nachgewiesene Zauneidechse sind die folgenden Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 Satz 1 bis 3 und 5 BNatSchG zu verstoßen:

- Der Bauraum 10 südlich der Bahnböschung muss einen Mindestabstand von ca. 15 m zum Fuß der Bahnböschung aufweisen; das Gebäude darf nur so hoch sein, dass gewährleistet ist, dass der Bahndamm nicht zu stark beschattet wird, also ab Mitte März mindestens 8 Stunden Sonne erhält. Die Fläche südlich vom Bahndamm wird befestigt, ggf. dürfen sich ergebende Flächen nur mit niedrigen Laubgehölzen bepflanzt werden, damit die Bahnböschung nicht beschattet wird.
- Die Baustelle ist zur Bahnböschung (am Böschungsfuß) hin mit einem bodendichten Zaun (z. B. Amphibienzaun) abzutrennen, sodass keine Tiere versehentlich in das Baufeld gelangen können. Der Schutzzaun ist mit Hilfe eines Metall(Bau)-Zaunes zu stabilisieren. Der Zaun ist frühzeitig im späten Frühjahr oder Frühsommer zu errichten. Auf der Innenseite, d.h. zur Baustelle hin, sind alle 20,00 bis 25,00 m Übersteighilfen / „Rampen“ anzulegen.
- An die Baustelle angrenzende, potenziell für Eidechsen geeignete Flächen, insbesondere Böschungen und der Fuß des Bahndamms dürfen während der Bauzeit nicht für Ablagerungen verwendet und nicht befahren werden.

Die Bauarbeiten zur Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die BAB A 8 gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 25. Juni 2018 einschließlich erforderlicher Rodungsmaßnahmen vorhandenen Gehölzbestandes wurden im Januar 2019 begonnen. Es sind artenschutzrechtliche Maßnahmen gemäß dem landschaftspflegerischem Begleitplan durchzuführen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten kann der Erhaltungszustand der lokalen Population in diesem Bereich gewahrt und auf Dauer optimiert werden.

Die Zauneidechse ist derzeit nicht gefährdet, steht aber auf der Vorwarnliste. Um nicht gegen artenschutzrechtliche Verbote zu verstoßen sind hier spezifische Vermeidungsmaßnahmen erforderlich.

Für Vögel und Fledermäuse sind folgende Vermeidungsmaßnahmen erforderlich:

- Zwei Höhlenbäume sind zu erhalten.
- Gehölze sind nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten zu entfernen.
- Vogelschlag an Scheiben ist zu vermeiden (unterschiedliche Maßnahmen möglich).

Diese Vermeidungsmaßnahmen ergeben sich aus dem Bebauungsplan bzw. werden z. T. durch die Baugenehmigung geregelt.

## **7.5. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Die geplanten Baumaßnahmen führen in ihrer Gesamtheit zu Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. Im Rahmen des Umweltberichts werden diese neben der Beschreibung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter mit betrachtet und indirekt mit erfasst. In der folgenden Matrix sind die ökosystematischen Wechselwirkungen der betrachteten Schutzgüter zusammenfassend gekennzeichnet:

Aus den dargestellten Wechselwirkungen ergeben sich keine neuen abwägungsrelevanten Aspekte.

## **7.6. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Im Vorfeld des Bebauungsplans wurde in einem Planungswettbewerb ermittelt, wie die beabsichtigten Nutzungen am besten angeordnet werden können. Der Siegerentwurf von Beer Bombé Dellinger Architekten und Stadtplaner mit Valentien + Valentien Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, beide München, wurde als beste städtebauliche und landschaftsplanerische Lösung für diesen Ort zur Grundlage für den Bebauungsplan ausgewählt.

## **7.7. Zusätzliche Angaben**

### **7.7.1. Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten**

Die Datengrundlage für diesen Umweltbericht war ausreichend. Zur Absicherung und Eingrenzung der festgestellten lokal begrenzten Zinkbelastung wird eine weitere Oberbodenbeprobung empfohlen. Weitere lokal begrenzte, punkt- oder linienförmige Bodenverunreinigungen der anstehenden Böden sind nicht auszuschließen. Auch wurden nicht zwangsläufig die Höchstkonzentrationen der überprüften Schadstoffparameter festgestellt. Im Hinblick auf Kampfmittel ist ein Restrisiko von Zufallsfunden nicht auszuschließen.



## 7.8. Liste der vorliegenden Gutachten und Unterlagen zum jeweiligen Stand

Nachfolgende Gutachten wurden nach der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Fachstellen (Verfahren gemäß § 4 Abs. 2 BauGB) angepasst und zum 20.01.2020 fertiggestellt, soweit kein späteres Datum genannt ist.

- Verkehr, Planungsbüro Dipl.-Ing. Michael Angelsberger, Mai 2019 mit Ergänzungen vom Oktober 2019
- Schalltechnische Untersuchung Bericht Nr. 700-5494-SU, Möhler + Partner Ingenieure AG vom 04.03.2020.
- Luftschadstofftechnische Untersuchung Bericht Nr. 700-5494-LH, Möhler + Partner Ingenieure AG, April 2019.
- Immissionstechnische Einschätzung zum Betrieb eines BHKW, Möhler + Partner Ingenieure AG, Februar 2019.
- Geruchstechnisches Gutachten Bericht Nr. 700-5494-GE, Möhler + Partner Ingenieure AG, April 2019.
- Ausbreitungsberechnung Bioaerosole, Möhler + Partner Ingenieure AG, März 2018.
- Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit zur Belastung mit Bioaerosolen vom 17.08.2018.
- Erschütterungstechnische Untersuchung Bericht Nr. 710-5494-ER, Möhler + Partner Ingenieure AG, August 2017.
- Elektrische und magnetische Felder der Bahnstrecke, Möhler + Partner Ingenieure AG, August 2018.
- Bericht zur historischen und orientierenden Altlastenerkundung Projekt-Nr. 33148G, Frank+Bumiller+Kraft Grundbauingenieure VBI GmbH, Dezember 2017.
- Bericht zur ergänzenden, orientierenden Altlastenerkundung Projekt-Nr.33148G1, Frank+Bumiller+Kraft Grundbauingenieure VBI GmbH vom 20.01.2020
- Luftbildauswertung Orientierende Kampfmittelvorerkundung München-Fasangarten, GUBD, Oktober 2017.
- Strukturtypenkartierung, Planwerkstatt Karlstetter, August 2016.
- Baumbestandsplan und Baumliste, Planwerkstatt Karlstetter, Oktober 2019.
- Naturschutzfachliches Gutachten zur Prüfung artenschutzrechtlicher Vorschriften des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, Bio-Büro Schreiber, April 2019.

### **7.8.1. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplans auf die Umwelt (Monitoring)**

Nach § 4 c BauGB sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen des Vorhabens durch eine entsprechende Überwachung (sog. Monitoring) ermittelt werden können.

Die bei Realisierung des Bebauungsplanes zu erwartenden Umweltauswirkungen wurden eingehend untersucht und geeignete Vorsorgemaßnahmen getroffen.

Es ist ein Monitoring hinsichtlich der Wirksamkeit der festgesetzten naturnahen Entwicklung der Ausgleichsflächen durchzuführen. Dieses ist 5 Jahre nach Fertigstellung (oder Ersterstellung) der Ausgleichsflächen entsprechend dem zu erstellenden Pflege- und Entwicklungskonzept erforderlich. Als Indikatoren können z. B. die Ergebnisse der im Pflege- und Entwicklungskonzept für die Ausgleichsflächen festzulegenden Erfolgskontrollen verwendet werden.

Überwachungsdienststelle ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Grünplanung mit der unteren Naturschutzbehörde in Kooperation mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt, Umweltvorsorge.

Darüber hinaus gehende, unvorhersehbare Umweltauswirkungen, die Maßnahmen zu deren Überwachung erforderlich machen würden, sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

### **7.9. Allgemeine verständliche Zusammenfassung**

Das Planungsgebiet befindet sich im 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten. Durch den Bebauungsplan mit Grünordnung werden ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen einer Wohnnutzung zugeführt.

#### **Schutzgut Mensch**

Das Planungsgebiet ist bereits heute hohen Lärmbelastungen insbesondere durch den Straßen- und Schienenverkehr ausgesetzt. Durch die neue Bebauung mit Lärmschutzeinrichtung reduziert sich die Lärmbelastung im Planungsgebiet und in den benachbarten Wohngebieten. Dennoch werden in weiten Bereichen des Planungsgebietes die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA überschritten, in Teilgebieten auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und der gesundheitsgefährdende Lärmpegel ab 65/60 dB(A) Tag/Nacht sowie, bezogen auf den Anlagenlärm der Kompostieranlage, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Das Bauvorhaben wird daher mit umfangreichen Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Seitens der Nachbarschaft entsteht kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigung.

In Bereichen, welche einen Mindestabstand von ca. 55,00 m zur Gleisachse der Bahnstrecke unterschreiten, kann es ferner zu einer erheblichen Belästigung durch sekundären Luftschall kommen. Auch in diesem Fall sind Schutzmaßnahmen an Planungsgebäuden erforderlich.

Der Schutz der Allgemeinheit vor elektromagnetischen Feldern der Bahnstromanlagen ist dagegen durch den vorgesehenen Abstand der Planungsgebäude von der nächstgelegenen Oberleitung sichergestellt.

Relevante Geräusche, Erschütterungen und Sekundärluftschalleffekte durch die geplante Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung können im Zuge der weiteren Planung verhindert werden.

Mit der vorgesehenen Bebauung ist eine ausreichende Belichtung und Belüftung zu Grundstücken außerhalb des Bebauungsplanumgriffs gewährleistet und an einem Großteil der Außenwände innerhalb des Planungsgebietes anzunehmen. Wo dies nicht der Fall ist, kann diese durch eine an die städtebauliche Situation angepasste Grundrissgestaltung hergestellt werden.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans entsteht ein neues Wohnviertel mit Grün- und Freiflächen und einem Angebot an Aufenthalts- und Freizeitnutzungen, so dass die Fläche bezüglich der Erholungsnutzung eine Aufwertung erfährt. Von dieser Aufwertung können auch die Bewohner\_innen des angrenzenden Stadtteils profitieren. Für den Fuß- und Radverkehr ist eine Querung des Gebietes in Nord-Süd-Richtung weiterhin möglich. Die städtischen Orientierungswerte zur Grün- und Freiflächenversorgung sowie für Spielflächen werden eingehalten. Sicherheitsaspekte wurden bei der Planung in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

#### **Schutzgut Pflanzen und Tiere**

Durch das Bauvorhaben kommt es zu einem Verlust von Lebensräumen geringer bis mittlerer Wertigkeit. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden mit Hilfe allgemeiner und spezifischer Schutzmaßnahmen (für Zauneidechse) vermieden.

#### **Schutzgut Boden**

Durch das Bauvorhaben kommt es zu einer Erhöhung der Versiegelung, die im Zuge der Eingriffsregelung ausgeglichen wird. Lokal begrenzt ist mit belastetem Oberboden zu rechnen. Ein Restrisiko von zufälligen Kampfmittelfunden kann nicht ausgeschlossen werden.

#### **Schutzgut Wasser**

Durch das Bauvorhaben kommt es zu keinen bedeutsamen Eingriffen in das Grundwasser.

#### **Schutzgut Luft**

Das Planungsgebiet ist verkehrsbedingten Luftschadstoffen insbesondere aufgrund der Nähe zur BAB 8 ausgesetzt, wobei die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV im Planungsfall in den Baufeldern zuverlässig eingehalten werden. Durch das Planungsvorhaben sind keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft zu erwarten. Betroffenheiten durch Geruchsbelastung sowie eine Belästigung oder Gesundheitsgefährdung durch Keime können im Planungsgebiet nach dem Bau der Lärmschutzeinrichtung ausgeschlossen werden. Die Schadstoffbelastung durch das geplante Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung bleibt unter den Emissionsgrenzwerten für Stickstoffdioxid der TA Luft. Konflikte mit der

Wohnnachbarschaft können ausgeschlossen werden.

### **Schutzgut Klima**

Mit der Planung verringern sich die Flächen für die Kaltluftentstehung. Durchgängige Grünflächenkorridore am West- und Ostrand des Planungsgebietes ermöglichen weiterhin einen Luftaustausch mit benachbarten Gebieten.

### **Schutzgut Landschaftsbild**

Der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes wird durch die sich in die Siedlungsstruktur und das übergeordnete Grünflächenkonzept eingliedernde Neuplanung gewährleistet.

### **Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Ein Vorkommen von Bodendenkmälern ist im Planungsgebiet nicht auszuschließen.

### **Schutzgut Energie**

Durch die Gewinnung von mindestens 50 % des Jahres-Wärmeenergiebedarfs aus einer Anlage zur Kraft-Wärme Kopplung (KWK), durch die Nutzung von Solarenergie sowie durch hohe Gebäudedämmstandards werden die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien berücksichtigt.

### **Schutzgut Abfälle und Abwässer**

Eine geordnete Entsorgung der im Planungsgebiet anfallenden Abfälle und Abwässer ist sichergestellt.

### **Fazit**

Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2118 sind bei Mitbetrachtung der vorgesehenen Maßnahmen zu Vermeidung, Verminderung und Ausgleich keine erheblichen oder nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der einzelnen Umweltfachgesetzgebungen zu erwarten. Unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Beseitigung von Vegetationsflächen und durch die Neuversiegelung von Böden ergeben ein Ausgleichserfordernis von ca. 1,7 ha. Das Erfordernis wird durch Sicherung und Herstellung der Ausgleichsfläche auf dem städtischen Grundstück, Flur Nr. 730, Gemarkung Solln, erfolgen.

## **8. Daten zum Bebauungsplan**

<b>Flächennutzung</b>	<b>in m<sup>2</sup></b>
Umgriff	38.168
Fläche Nettobauland (Baugrundstücke)	30.678
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	1.667
Öffentliche Grünfläche	5.825

<b>Versiegelung (gesamter Umgriff)</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>Anteil</b>
Planungsgebiet Bestand	1.064	2,80%
Planungsgebiet Planung (voll- sowie teilversiegelte Flächen)	20.275	53,1%
<b>Ausgleichsfläche</b>	<b>17.171</b>	

### III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

### IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/33 V**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II-BA (37 x)
3. An den Bezirksausschuss 16
4. An den Bezirksausschuss 17
5. An das Kommunalreferat – RV
6. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
7. An das Baureferat
8. An das Baureferat VR 1
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
11. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
12. An das Referat für Bildung und Sport
13. An das Referat für Bildung und Sport/Sportamt
14. An das Sozialreferat
15. An die Stadtwerke München GmbH
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/4  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/33 P
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/34B
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/53
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/33 T  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/33 V