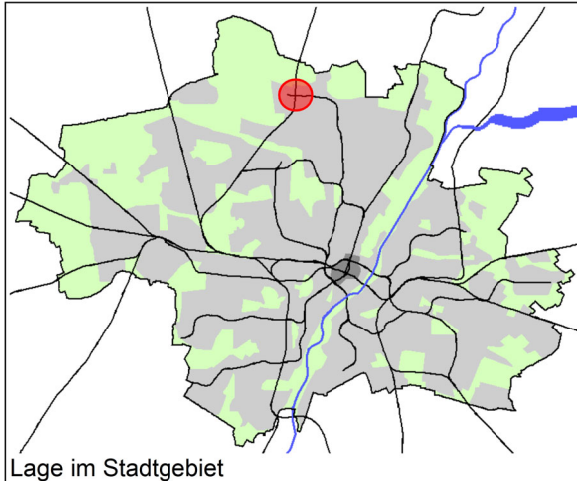




Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung V/59

Raheinstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich),
Lerchenstraße (nördlich), Bahnlinie München-Regensburg (östlich)
(Parallelverfahren mit Bebauungsplan Nr. 2108a)



Lage im Stadtgebiet

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung - Inhalte und Funktion

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) enthält gemäß § 5 Baugesetzbuch die Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung und dient damit der Stadtverwaltung als Leitlinie für die räumliche Verteilung von Bauflächen und Grünflächen sowie die Verteilung der wichtigsten Standorte für öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser oder Sportanlagen innerhalb des gesamten Stadtgebietes. Der integrierte Landschaftsplan stellt die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege dar. Der FNP ist das wichtigste formale Planungsinstrument zur langfristigen Steuerung der Stadtentwicklung.

Der FNP begründet noch keine Bauansprüche für die einzelnen Grundstückseigentümer*innen, aber er dient der Gemeinde und anderen öffentlichen Planungsträger*innen bei späteren Entscheidungen als Orientierung. Das bedeutet, dass nachfolgende Planungen (z. B. Bebauungspläne, Baugenehmigungen) aus den Zielen des Flächennutzungs- und des Landschaftsplanes entwickelt sein müssen, und diese Entwicklungsziele konkretisieren sollen. Der FNP ist somit eine an die Verwaltung gerichtete Plangrundlage mit übergeordneten inhaltlichen Vorgaben für nachfolgende, konkretisierende Planungen.

Im vorliegenden Verfahren zur Änderung des FNP wird daher - entsprechend der Funktion des FNP - das Planungsgebiet auf seine grundsätzliche Eignung für die geplante Nutzung u. a. hinsichtlich städtebaulicher, verkehrs- und lärm-

technischer, lufthygienischer, landschaftsplanerischer und naturschutzfachlicher Aspekte hin untersucht.

Detaillierte Aussagen zu beispielsweise Gebäudehöhen können aufgrund der gesetzlichen Funktion des FNP als "vorbereitender Bauleitplan" nicht Inhalt der Flächennutzungsplan-Änderung sein, und werden daher im Rahmen nachfolgender Verfahren (Bebauungsplan bzw. Baugenehmigung) geregelt.

Ausgangslage und Anlass der Planung

Das Planungsgebiet befindet sich im Münchner Norden im Stadtbezirk 24 Feldmoching - Hasenberg. Es erstreckt sich östlich des Bahnhofs Feldmoching auf einer Länge von ca. 1,4 km in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahnlinie München-Regensburg. Das Areal wird im Osten von der Rahein- und der Ratoldstraße und im Westen von der Bahnlinie München-Regensburg begrenzt. Den Abschluss im Norden bildet eine landwirtschaftliche Nutzfläche. Im Süden endet der Planungsumgriff südwestlich der Lerchenstraße.

Das Planungsgebiet ist größtenteils unbebaut. Im nördlichen Bereich des Planungsgebietes befand sich ein zwischenzeitlich abgebrochener Kfz-Betrieb mit Halle. Ein leerstehendes Wohngebäude mit Garten und Baumbestand soll erhalten bleiben. Im Zentrum des Planungsgebietes auf Höhe der Bernhardstraße befindet sich der Zugang zum S- und U-Bahnhof Feldmoching. Unmittelbar südlich der Dülferstraße und direkt nördlich des Zugangs zum S-/ U-Bahnhof befindet sich eine P+R-Anlage sowie ein Discount-Markt. Südlich der Bernhardstraße befinden sich landwirtschaftlich genutzte Bereiche sowie Sukzessionsflächen, ein bewohntes und ein leer stehendes Wohngebäude mit Gärten und einzelne aufgelassene Privatgärten.

Auf das Planungsgebiet wirken Lärmemissionen der angrenzenden Bahnlinie, der umgebenden Straßen, der BAB A99, der P+R-Anlage im Bahnhofsbereich, der gewerblich genutzten Fläche westlich der Bahntrasse sowie des bestehenden Discount-Markts mit seinen offenen Kfz-Stellplätzen ein. Die zulässigen Orientierungs- und Immissionsgrenzwerte werden dadurch bereits heute deutlich überschritten.

Derzeit kann davon ausgegangen werden, dass die Jahresmittelgrenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 und PM_{10} und $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für $\text{PM}_{2,5}$ im gesamten Planungsgebiet eingehalten werden.

Aufgrund der bestehenden S- und U-Bahnhaltestelle "Feldmoching" sowie der Haltestelle von Regionalbahnen und Stadtbuslinien ist die Anbindung des Planungsgebiets an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als sehr gut zu bewerten. Für den motorisierten Individualverkehr ist das Planungsgebiet über die Ratold- und die Raheinstraße und weiterführend über die Dülferstraße, die Lerchenstraße und die Lerchenauer Straße an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

Aus landschaftsplanerischer Sicht stellt sich das Planungsgebiet aufgrund der Stadtrandlage mit ausgedehnten landwirtschaftlichen Nutzflächen und der Lage am S- und U-Bahnhof mit einer teilweise verdichteten Bebauung mit städtischem Charakter heterogen dar. Innerhalb des Planungsgebietes wirken die naturnahen Altgras- und Ruderalfluren mit fortgeschrittener Gehölzsukzession prägend. Die naturnahen Flächen - insbesondere in Gleisnähe - erfüllen derzeit eine eingeschränkte Biotopverbundfunktion für mageren Lebensräume.

Das Planungsgebiet wirkt grundsätzlich als siedlungsklimatischer Ausgleichsraum mit hoher bioklimatischer Bedeutung. Die Vegetationsbedeckung, insbesondere die Gehölzbereiche, beeinflussen den Temperaturverlauf und die Luftfeuchte positiv. Jedoch sorgt gemäß Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München der relativ schmale Freiraumkorridor nur für eine mäßige Kaltluftlieferung. Die Freiflächen des östlich des Planungsgebiets befindlichen Grünzugs Feldmochinger Anger hingegen dienen als ausgeprägtere Kaltluftleitbahnen mit Einwirkung in die angrenzenden Siedlungsbereiche bzw. Baugebiete.

In der Umgebung des Planungsgebiets befinden sich mehrere Betreuungseinrichtungen für Kinder. Dennoch ist der Bereich derzeit mit Kinderbetreuungseinrichtungen unterversorgt.

Der Grundschulbedarf ist durch mehrere Grundschulen in der Umgebung (Grundschulen an der Feldmochinger Straße, in der Toni-Pföhl-Straße, der Paulckestraße, der Ittlingerstraße und der Eduard-Spranger-Straße) abgedeckt.

Zur Versorgung der Bewohner*innen mit Gütern des täglichen Bedarfs befindet sich in der Dülferstraße Ecke Ratoldstraße ein Discount-Markt. Ein weiterer Supermarkt befindet sich westlich der Bahnlinie auf dem Walter-Sedlmayr-Platz.

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung ist das Planungsgebiet entlang der Bahnlinie als Bahnanlage und entlang der Ratold- bzw. Raheinstraße als Gewerbegebiet dargestellt. Im Bereich des südlichen Gewerbegebietes ist ein öffentlicher Parkplatz dargestellt. Im Norden bildet eine Fläche für die Landwirtschaft den Abschluss des Planungsgebietes. Westlich und östlich dieser Fläche verläuft im Bereich einer Allgemeinen Grünfläche eine Ost-West verlaufende Übergeordnete Grünbeziehung, die durch Fläche für die Landwirtschaft und die Bahntrasse unterbrochen wird. Die Flächen südlich und östlich der Lerchenstraße sind als Allgemeine Grünflächen dargestellt.

Kleinflächig wurden innerhalb des Planungsgebiets geringe Bodenverunreinigungen festgestellt.

Historische Kampfmitteluntersuchungen ergaben, dass das gesamte Untersuchungsgebiet in einer Bombenabwurfzone liegt. Aus diesem Grund besteht ein Verdacht auf Blindgänger von Spreng- und Splitterbomben.

Ursprünglich sah das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt München zur Schaffung einer zusätzlichen Anbindung des Münchner Nordens an die Bundesautobahn A99 die Führung der "Staatsstraße 2342neu" parallel zur Bahnlinie vor, und blockierte so eine städtebauliche Entwicklung des Planungsgebietes. Mit Beschluss vom 22.10.2014 zum Verkehrskonzept Münchner Norden (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) hat die Vollversammlung des Stadtrats beschlossen, die Planung der Staatsstraße 2342neu als Variante zur Anbindung an die A99 nicht mehr weiterzuverfolgen. Durch diese Entscheidung wurde der Weg frei für die Entwicklung dringend benötigten Wohnraums.

Im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses vom 16.03.2016 (Vorlage Nr. 14-20 / V 05242) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt für den Planungsbereich den Flä-

chennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und einen Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen.

Planungsziele und beabsichtigte Darstellung

Aufgrund des anhaltend hohen Bedarfs an Wohnraum in der Landeshauptstadt München soll im Planungsgebiet ein Wohnquartier entwickelt werden. Zur Deckung des Bedarfs an sozialer Infrastruktur - auch des bereits bestehenden aus der Umgebung - soll die erforderliche Anzahl an Einrichtungen zur Kinderbetreuung berücksichtigt werden. Der Bereich der zukünftigen Wohnnutzung soll im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Allgemeines Wohngebiet WA dargestellt werden.

Der Bereich der P+R-Anlage und des Discount-Markts sollen aufgrund ihrer zentralen Lage im Zugangsbereich zum S- bzw. U-Bahnhof als Kerngebiet MK dargestellt werden.

Der derzeitige Stand der Planungen zur Quartiersmitte wird in den erforderlichen Fachgutachten (u. a. Verkehrsgutachten, Erschütterungs- und Elektromagnetische Felder (EMF)-Gutachten, Lufthygiene-Gutachten) bereits berücksichtigt und teils dargestellt, obwohl im derzeit laufenden Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a die Quartiersmitte noch nicht mit überplant wird. Die Entwicklung des Kerngebietes erfolgt zeitversetzt in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren.

Innerhalb des Planungsgebietes ist auf einer Fläche für Ver- und Entsorgung die Unterbringung von Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen für eine Erdgasregelstation zulässig. Aufgrund der minimalen Flächengröße erfolgt keine gesonderte Darstellung im Flächennutzungsplan.

Auf grünplanerischer Ebene sollen für die künftigen Bewohner*innen ausreichend große und vielfältig nutzbare, lärmgeschützte Grün- und Freiflächen mit entsprechenden Wegeverbindungen unter weitest gehend möglichem Erhalt des vorhandenen, wertvollen Baumbestands vor allem im Bereich der Raheinstraße 3 geschaffen werden. Im integrierten Landschaftsplan werden hierzu die östlich des Planungsgebietes bestehenden Darstellungen Örtlicher Grünbeziehungen nach Westen durch das Planungsgebiet hindurch verlängert. Diese schließen an die in diesem Bereich geplante Übergeordnete Grünbeziehung in Nord-Süd-Richtung an, die südwest-

lich der Lerchenstraße auf die in Ost-West gerichtete Übergeordnete Grünbeziehung trifft. Zur Umsetzung der im Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München genannten Entwicklungsziele soll entlang der Bahntrasse ein durchgehender Biotopverbundkorridor für Arten magerer Lebensräume freigehalten und funktional aufgewertet werden. Dieser Korridor dient gleichzeitig, ergänzend zu den Bahnflächen, als Frischluftschneise. Im Landschaftsplan wird dieses Planungsziel durch die Verlängerung der bestehenden Darstellung der von Süden kommenden Übergeordneten Grünbeziehung, die derzeit im Bereich "Bahnübergang Lerchenstraße" endet, nach Norden bis zu einer weiteren hier verlaufenden Übergeordneten Grünbeziehung am Nordrand des Planungsgebietes aufgegriffen.

Auswirkungen der Planung

Mit der Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung soll die planungsrechtliche Basis für die Entwicklung von dringend benötigtem Wohnraum geschaffen werden. Mit der Entwicklung des Gebiets kann ein wichtiger Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohnflächen in der Landeshauptstadt München geleistet werden.

Mit der Darstellung eines Kerngebietes wird der zentralen Lage dieses Bereiches Rechnung getragen. Hier sollen zukünftig zentrale Funktionen zur Versorgung der anliegenden Bewohner*innen sowie des Dienstleistungsspektrums etabliert werden.

Mittels eines abgestuften Freifächensystems innerhalb der Baugebiete mit halböffentlichen, geschützten privaten Freiflächen sowie einer großen öffentlichen Grünfläche am Nordrand kann ein ausreichendes und attraktives Angebot für die wohnungsnaher Erholung zur Verfügung gestellt werden.

Über den durchgehenden Fuß- und Radweg parallel zur Bahn, welcher im Norden weiter in die freie Landschaft führt sowie nach Osten auf das Wegesystem der öffentlichen Grünfläche trifft, welche wiederum an den Grünzug Feldmochinger Anger anschließt, verbessert sich auch für benachbarte Wohnquartiere das Erholungsangebot sowie die Erreichbarkeit der Erholungslandschaften im Münchner Norden.

Ein im Rahmen der Planung erstelltes Verkehrsgutachten mit Prognosehorizont 2035 kommt zu dem Ergebnis, dass durch die geplante Nutzung innerhalb des Planungsgebiets ein Neuverkehr von ca. 2.180 Kfz/Tag entsteht. Im Prognoseplanfall verändert sich das Verkehrsaufkommen in der Ratoldstraße nördlich der Weiltstraße nicht. Im südlichen Abschnitt erhöht sich das Verkehrsaufkommen im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenullfall um 10 %.

Bereits ohne Realisierung des neuen Quartiers kommt es im Bereich des Planungsumgriffes zu einer Verkehrszunahme gemäß dem Verkehrsgutachten bis zum Jahr 2035.

Diesem Gutachten liegen die Zahlen des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München zugrunde, das sowohl Neuverkehre aus Planungsgebieten im Umfeld (Hochmuttinger Straße etc.) als auch die Verkehrsentwicklung (Verkehrsprognose 2035) infolge der allgemeinen demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung miteinbezieht und berücksichtigt. Das Verkehrsgutachten hat hierzu alle denkbaren verkehrlichen Entwicklungen (worst case) betrachtet. Ebenfalls findet die allgemeine verkehrliche Entwicklung in und um München Berücksichtigung.

Das Gutachten empfiehlt zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens, die bestehenden, maßgebenden Knotenpunkte der Dülferstraße mit der Ratoldstraße und der Raheinstraße mit Abbiegespuren und teils mit Lichtzeichenanlage zu versehen bzw. ggf. nachzurüsten. Laut Gutachten kann das künftige Verkehrsaufkommen bei Ergreifen der aufgeführten Empfehlungen verträglich abgewickelt werden.

Im Rahmen der Planung wurde ein Lärmgutachten erstellt. Dieses kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass zur Einhaltung der zulässigen Grenz- und Orientierungswerte und somit zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen getroffen werden müssen. Diese Maßnahmen sind im Lärmgutachten beschrieben und die daraus resultierenden, gesetzlich erforderlichen Maßnahmen werden in den Festsetzungen des Bebauungsplans berücksichtigt.

Im Rahmen des parallelen Bebauungsplanverfahrens für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a wurde ein lufthygienisches Gut-

achten erstellt. In diesem wurde für die maßgebenden Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaubpartikel (PM₁₀, PM_{2,5}) nachgewiesen, dass im angestrebten Prognose-Planfall 2035 keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch die verkehrsbedingten Luftschadstoffmissionen auf dem Planungsgebiet im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes prognostiziert werden.

Auch in der Nachbarschaft des Planungsgebietes werden weiterhin die Grenzwerte der 39. BImSchV für NO₂ und Feinstaubpartikel PM₁₀, PM_{2,5} deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten lässt.

Der im Flächennutzungsplan als Kerngebiet geplante Bereich liegt nicht im Umgriff des Bebauungsplanes 2108a. Eine Überplanung des Kerngebietes ist vor diesem Hintergrund separat im Rahmen der nachfolgender Planungsschritte auch unter dem Aspekt der Lufthygiene im Detail zu beleuchten.

Die Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Energie finden sich im nachfolgenden Umweltbericht.

Nachhaltigkeit und Energiekonzept

Mit Fortschreiten der Planung sollen in Verbindung mit anderen Aspekten einer nachhaltigkeitsorientierten Quartiersentwicklung insbesondere auch klimaschutz- und energiebezogene Aspekte verstärkt in die Planung einfließen und sukzessive konkretisiert werden können. Vor dem Hintergrund der Klimaveränderungen hat die Vollversammlung des Stadtrats am 18.12.2019 den Klimanotstand ausgerufen, die Klimaneutralität der Stadtverwaltung bis 2030 und die Ausarbeitung eines Maßnahmenkataloges zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 für die gesamte Stadt München beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16525).

Die ambitionierten Ziele der Klimaneutralität setzen einen stark reduzierten Wärme-, Kühlungs- und Strombedarf der Gebäude, eine Energieversorgung auf regenerativer Basis sowie eine deutliche Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich voraus. Gerade Neubauprojekte haben einen entscheidenden Einfluss darauf, die Treibhausgasemissionen im Stadtgebiet

nicht weiter zu erhöhen.

Die geplante flächensparende Erschließung und kompakte Bauformen sowie Regelungen zu Dachgestalt und Dachaufbauten sind dabei als wichtige Einflussfaktoren zu beachten. Neben hohen energetischen Gebäudestandards sollten auch innovative Techniken zur Nutzung umweltfreundlicher und erneuerbarer Energien Anwendung finden.

Planungsgrundlage für ein klimaneutrales Quartier kann ein Energiekonzept, das den Energiebedarf und die Energieversorgung der neuen Gebäude ermittelt und ökologisch wie ökonomisch im Sinne der Münchner Klimaschutzziele optimiert.

Umweltbericht

Zu Standort, Anlass, Art und Umfang sowie Auswirkungen der Planung wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen.

Darstellung der in den Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten umweltrelevanten Ziele

Neben den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen, wie dem Baugesetzbuch, den Natur- und Denkmalschutzgesetzen, der Immissionsschutz-, Abfall- und Wassergesetzgebung wurden im konkreten Fall insbesondere beachtet:

- der Regionalplan14 für die Region München, der den Änderungsbereich als Bereich, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt, darstellt.
- das Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München (ABSP), das für den Bereich nördlich der Herbergstraße, den Bereich südlich des Bahnhofs Feldmoching und den Bereich südlich der Lerchenstraße den Erhalt, die Pflege und die Optimierung von Magerrasen, Magerwiesen, Ruderalflächen, Ranken, Rainen, trockenen Komplexlebensräumen und innerstädtischen Brachflächen sowie einen durchgehenden Korridor entlang der Bahntrasse für den Erhalt und die Optimierung von Trockenstandorten als lineare Vernetzungssachse als Ziele formuliert.

Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprü-

fung gemäß § 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB wurden beim Scoping-Termin mit beteiligten Fachbehörden am 13.07.2017 abgestimmt.

Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Nichtdurchführung der Planung und geplanter Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Die Bewertung der Umweltauswirkungen berücksichtigt die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans 2108a, der im Parallelverfahren aufgestellt wird. Auf vertiefende Ausführungen im Umweltbericht zu diesem Bebauungsplanverfahren wird hingewiesen.

Schutzgut Mensch

• Lärm

Auf die geplante Nutzung wirken einerseits die gewerblich genutzte Fläche westlich der Bahntrasse, südwestlich das Stellwerk der DB und andererseits der Discount-Markt an der Ratoldstraße mit seinen oberirdischen offenen Stellplätzen ein. Derzeit werden somit die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete in Teilbereichen des Planungsgebietes überschritten.

Verkehrsbedingt treten entlang der Bahnstrecke tagsüber und nachts und durch den MIV entlang der Ratoldstraße tagsüber hohe, z.T. gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen auf, die mit einer zu erwartenden Erhöhung der Fahrfrequenzen auf dieser Strecke weiter zunehmen werden. Darüber hinaus verbleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Mit der Umsetzung der Planung wird eine abschirmende Bebauung zur Bahnstrecke ermöglicht. Dadurch und mittels weiterer umfangreicher aktiver und/oder passiver Schallschutz- und Vermeidungsmaßnahmen können schutzbedürftige Räume und Freiflächen ausreichend geschützt und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Für einzelne Gebäude in der Dülferstraße ergeben sich passive Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV.

Auch können durch entsprechend festzusetzende Schutzmaßnahmen mögliche gesetzlich relevante Lärmkonflikte aufgrund benachbarter Gewerbenutzungen ausgeschlossen werden.

In Oberschleißheim befindet sich eine Polizei-

hubschrauberstaffel, die erweitert werden soll. Das Planungsgebiet „Ratold-/Raheinstraße“ liegt außerhalb der Tag- und Nachtschutzzonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete werden eingehalten.

- **Erschütterungen und sekundärer Luftschall**

Im Planungsgebiet treten entlang der Gleise durch den Bahnverkehr hohe bis mittlere Erschütterungen und Sekundärluftschall auf, die gleisnahe Nutzungen beeinträchtigen. Bei einer zu erwartenden Zunahme des Bahnverkehrs wird sich die Frequenz der Beeinträchtigungen weiter erhöhen.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind daher entsprechende technische bzw. konstruktive Maßnahmen festzusetzen, damit - trotz möglicher Unterschreitung erforderlicher Mindestabstände zu den Gleisanlagen - ein ausreichender Schutz der geplanten Wohnbebauung gegenüber Erschütterungen und sekundärem Luftschall erreicht werden kann.

- **Elektromagnetische Strahlung**

Das Durchgangsgleis der Bahnstrecke München-Regensburg erzeugt elektromagnetische Felder, die sich auf angrenzende Nutzungen nachteilig auswirken können. Mit der Änderung des Flächennutzungsplans wird eine Wohnnutzung entlang der Bahnstrecke ermöglicht. Unter Einhaltung der erforderlichen gesetzlichen Mindestabstände bei Umsetzung der Planung zum nächstgelegenen Gleis können die gesetzlichen Grenzwerte für elektromagnetische Felder eingehalten werden.

- **Erholung**

Im Planungsgebiet selbst sind derzeit keine ausgewiesenen Erholungsflächen vorhanden. Die Freiflächen des Planungsgebietes haben aufgrund eingeschränkter Nutzbarkeit und Erschließung sowie aufgrund der Lärmeinwirkungen durch die Bahnanlage nur einen geringen Erholungswert. Allerdings stellen die Brachflächen wertvolle, unreglementierte Streifräume für Kinder und Jugendliche dar.

Mit der Umsetzung der Planung kann ein neues Erholungsflächenangebot mit attraktiven Freiflächen und Spielplätzen unterschiedlichster Qualitäten geschaffen werden. Die im parallel aufzustellenden Bebauungsplan vorgese-

hene, durchlässige Freiraumstruktur mit einem durchgehenden Fuß- und Radweg auf der Westseite des Gebietes sowie einer großen öffentlichen Grünfläche am Nordrand des Planungsgebietes und Anbindung an den Grünzug Feldmochinger Anger, verbessern das Erholungsangebot auch für benachbarte Wohnquartiere sowie die Erreichbarkeit der Erholungslandschaften im Münchner Norden. Die Orientierungswerte der Landeshauptstadt München für Freiraumversorgung können eingehalten werden.

Insgesamt sind unter Beachtung der beschriebenen Maßnahmen in den nachfolgenden Verfahren keine erheblichen negativen Auswirkungen zu prognostizieren. Beim Schutzgut Erholung ist insgesamt mit einer verbesserten Anbindung an die umgebenden Grün- und Freiflächen zu rechnen.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Planungsgebiet weist Nutzungen und Strukturen unterschiedlicher Intensitäten und ökologischer Wertigkeiten auf: landwirtschaftliche Nutzflächen (Acker, artenarmes Grünland), großflächige, überwiegend, artenarme Brachflächen mit Grasfluren und unterschiedlich weit fortgeschrittener Gehölzsukzession. Des Weiteren befinden sich im Planungsgebiet ältere, wertvolle Gehölzbestände, die in der Baumkartierung überwiegend als erhaltenswert oder sehr erhaltenswert eingestuft werden. Einzelne Bäume sind aufgrund ihres Alters sowie aufgrund vorhandener Spalten und Höhlen (Lebensräume für Fledermäuse und Vögel) von naturschutzfachlicher Bedeutung.

Die zumindest in Teilen ehemals artenreichen, mageren Brachen haben durch natürliche Sukzession innerhalb der letzten Jahre erheblich an Struktur- und Artendiversität eingebüßt. Dennoch erfüllen die naturnahen Flächen auch derzeit noch Funktionen für den Biotopverbund von mageren Trockenlebensräumen, vor allem in Gleisnähe. Das Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München sieht für die Bahnlinie eine derartige Biotopverbundfunktion vor, da nur hier die Möglichkeit besteht, die im bebauten Gebiet gelegenen Trockenlebensräume (beispielsweise im Bereich Rangierbahnhof und Bahnhof Moosach) mit dem Umland zu vernetzen.

Europa- oder bundesrechtlich streng oder besonders geschützte Pflanzenarten wurden im

Planungsgebiet nicht festgestellt.

Es befinden sich auch keine kartierten Biotope der amtlichen Stadtbiotopkartierung und keine gesetzlich geschützten Biotope nach Bundes- oder Landesrecht im Planungsgebiet.

Die Umsetzung der Planung führt zu erheblichen Verlusten an naturnahen Gehölz- und anderen Vegetationsbeständen. Diese sind durch im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung festzusetzende Baumneupflanzungen und ökologische Ausgleichsflächen hinreichend zu kompensieren. Entlang der Bahntrassen ist ein Biotopverbundkorridor für magere Trockenlebensräume zu sichern und qualitativ aufzuwerten, welcher durch angrenzende naturnahe Bahnflächen sowie eine planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB ergänzt wird.

Im Rahmen der weiteren Verfahren sind Festsetzungen zur Unterstützung der Herstellung eines Biotopverbundkorridors inklusive eines Trittstein-Biotops entlang der Bahntrasse zu treffen. Außerdem werden Magerlebensräume im lokalen und regionalen Zusammenhang dauerhaft gesichert und entwickelt, indem eine an das Planungsgebiet angrenzende Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße geschaffen wird sowie rund 4,3 ha Ökokontoflächen in der Fröttmaninger Heide für den Ausgleich verwendet werden.

Spezieller Artenschutz

Durch die Umsetzung der Planung 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.

Für einige Fledermausarten und eine Vogelart (Gartengrasmücke) sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ("CEF-Maßnahmen") erforderlich. Bei Umsetzung der Planung ist zusätzlich eine artenschutzrechtliche Ausnahme einzuholen und es werden Maßnahmen zur Wahrung eines günstigen Erhaltungszustandes ("FCS-Maßnahmen") erforderlich, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vollständig zu vermeiden.

Insgesamt steht der besondere Artenschutz der Planung und ihrer Umsetzung nicht entgegen. Dies wird durch eine bereits vorliegende Inaus-sichtstellung der artenschutzrechtlichen Ausnahmegernehmigung der Regierung von Oberbayern

bestätigt.

Schutzgut Boden und Fläche

Die flachgründigen, durchwegs anthropogen veränderten Böden des Planungsgebietes weisen mittlere Ertragskraft und geringe bis mittlere Filter-, Puffer- und Transformatorfunktionen auf. Der überwiegende Teil des Gebietes ist weder überbaut noch versiegelt. Nur die bereits vorhandenen Verkehrsflächen sowie die Quartiersmitte mit der P + R - Anlage und dem Einzelhandelsgrundstück weisen einen hohen Überbauungs- bzw. Versiegelungsgrad auf.

Gemäß aktueller Untersuchungen wurden bei zwei verfüllten Kiesgruben im Bereich des Oberbodens geringe Verunreinigungen festgestellt. Eine akute Gefährdung von Grundwasser oder Menschen besteht nicht.

Bezüglich der Belastung mit Kampfmitteln besteht gemäß den Ergebnissen von Kampfmittelvorerkundungen ein Verdacht auf Bombenblindgänger von Spreng- und Splitterbomben sowie auf Artillerie- und Panzergranaten, Flak-Blindgänger und aufgelassene Fundmunition.

Mit der Umsetzung der Planung werden Sanierungsmaßnahmen für Altlastenflächen und eine umfassende Kampfmittelräumung möglich. Infolge einer Über- und Unterbauung sowie der Versiegelung von Oberflächen gehen voraussichtlich trotz verdichteter, flächensparender Bebauung Böden mit allen ihren Funktionen verloren. Diese negative Umwelteinwirkung ist nur zu einem sehr geringen Teil durch Maßnahmen wie beispielsweise die Überdeckung von Tiefgaragen und die Verbesserung der Bodenfunktionen durch Umnutzung von intensiv genutzten Acker- zu Parkflächen am Nordrand minimier- bzw. kompensierbar. Aufgrund der günstigen Lage im Stadtteil, insbesondere bezogen auf die Anbindung an den ÖPNV, und einer angemessen dichten Bebauung und maßvollen Erschließung liegt eine insgesamt vergleichsweise effiziente Flächenausnutzung vor.

Schutzgut Wasser

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Oberflächengewässer, Trinkwasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete. Der durchschnittliche Grundwasserflurabstand liegt zwischen 4 m und 5 m, der Höchstwasserflurabstand des Grundwassers 1940 (HHW40) liegt bei ca. 2,5 bis 3,3 m unter Geländeoberkante. Anfallendes Niederschlagswasser versickert vor Ort bzw. wird derzeit größtenteils über die Vege-

tationsbestände verdunstet. Im überwiegenden Bereich des Planungsgebiets sind derzeit eine weitgehend ungestörte Infiltration von Niederschlagswasser und entsprechende Beiträge zur Grundwasserneubildung möglich. Aufgrund der geringen Filterfunktion sowie des geringen Flußabstandes besteht grundsätzlich ein hohes Eintrittsrisiko für Schadstoffe aus landwirtschaftlichen Nutzungen und Altablagerungen in höhere Grundwasserhorizonte. Durch lokal festgestellte Schadstoffgehalte im Bereich von Altablagerungen im Boden besteht jedoch keine akute Grundwassergefährdung.

Die mit der Änderung des Flächennutzungsplanes ermöglichte Zunahme bebauter und versiegelter Flächen verringert gleichzeitig erheblich die mögliche Versickerungsleistung für Niederschlagswasser. Die Beschleunigung des Wasserabflusses sowie die Zunahme der Abflussmengen kann durch die im aufzustellenden Bebauungsplan vorgesehene Überdeckung von Tiefgaragen mit Oberboden oder Dachbegrünungsmaßnahmen nur sehr eingeschränkt kompensiert werden.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist aufzuzeigen, auf welche Weise und wohin anfallendes Niederschlagswasser abgeleitet werden soll, um angesichts der durch den Klimawandel prognostizierten Zunahme von Starkregenereignissen negativen Auswirkungen für das Planungsgebiet und die angrenzende Nachbarschaft vorzubeugen.

Durch die Planung von Tiefgeschossen wird der Grundwasserstrom beeinflusst. Durch die Begrenzung auf eingeschossige Tiefgeschosse im aufzustellenden Bebauungsplan kann jedoch ein problematischer Grundwasseraufstau mit Schadenspotenzialen für die angrenzende Bestandsbebauung und die geplanten Neubauten vermieden werden. Gegebenenfalls sind im Rahmen der nachfolgenden Verfahren wasserrechtliche Genehmigungen erforderlich.

Schutzgut Luft

Für das Planungsgebiet und für die als Erschließungsstraßen im erweiterten Planungsumgriff dienenden Dülferstraße und Lerchenauer Straße werden gemäß einer, in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München enthaltenen Immissionsprognose keine Überschreitungen des Jahresgrenzwerts für NO_2 prognostiziert.

Gestützt wird diese Prognose durch Messwerte des freiwilligen ergänzenden städtischen NO_2 -Messnetzes. Der bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegende Jahresgrenzwert für NO_2 wurde im Jahr 2020 an den Messstellen Lerchenauerstraße 207 (Jahresmittelwert $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und Dülferstraße 28 (Jahresmittelwert $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$) deutlich unterschritten. Die Grenzwerte für Feinstaub (PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$) werden im gesamten Stadtgebiet München und damit auch im Planungsgebiet und -umfeld eingehalten.

Vor diesem Hintergrund kann in der Ausgangssituation davon ausgegangen werden, dass die relevanten lufthygienischen Grenzwerte im Planungsgebiet und Planungsumfeld eingehalten werden.

Die Auswirkungen der Planungen auf das Schutzgut Luft wurden im Rahmen einer luftschadstofftechnischen Untersuchung für den im Parallelverfahren behandelten Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a ermittelt. Die Durchführung der Immissionsprognose erfolgte für die maßgebenden Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaubpartikel (PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$).

Im Straßennetz des direkt betroffenen Planungsumgriffs liegen gemäß der o.g. luftschadstofftechnischen Untersuchung keine Grenzwertüberschreitungen für den Planfall 2035 vor. Im Nahbereich der Dülferstraße werden die höchsten Schadstoffwerte mit bis zu $39,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 , $19,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} und $16,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für $\text{PM}_{2,5}$ prognostiziert. Die Jahresmittelgrenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 und PM_{10} und $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für $\text{PM}_{2,5}$ werden im straßennahen Bereich im gesamten Planungsgebiet damit eingehalten. Mit zunehmender Höhe und horizontaler Entfernung zu den Straßen nehmen die Luftschadstoffbelastungen ab.

Unzulässig häufige Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM_{10} im Planungsgebiet sind unwahrscheinlich, da erst ab einer Feinstaubbelastung von mehr als $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} im Jahr die Wahrscheinlichkeit von Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} an mehr als 35 Tagen gegeben ist.

Die höchsten Belastungen im Plangebiet treten ebenerdig an den Plangebäuden im Bereich Raldstraße auf Höhe der Weitstraße auf. Nach der Errichtung der Plangebäude betragen die

prognostizierten Jahresmittelwerte an den Plangebäuden maximal $24,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 , $16,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} und $14,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für $\text{PM}_{2,5}$. Durch die durchgehende von Norden nach Süden reichende Bebauung kann für die dahinterliegenden Plangebäude eine weitreichende Ausbreitung der Luftschadstoffe vermieden werden.

Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft wurden durch eine Differenzbetrachtung (Planfall – Nullfall) ermittelt. Die höchsten Veränderungen der Schadstoffbelastung für NO_2 , PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ betragen an den Immissionsorten in der Nachbarschaft bis zu $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 , $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} und $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ $\text{PM}_{2,5}$. Auch in der Nachbarschaft werden die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid NO_2 und Feinstaubpartikel PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ weiterhin deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten lässt.

Hinweis: Das im Flächennutzungsplan als Kerngebiet auszuweisende Baugebiet liegt nicht im Umgriff des Bebauungsplanes 2108a und wurde daher nicht im Detail in der luftschadstofftechnischen Untersuchung für den Bebauungsplan 2108a untersucht. Das Kerngebiet wird zeitlich versetzt in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren entwickelt. Eine Überplanung des Kerngebietes ist vor diesem Hintergrund separat im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung unter dem Aspekt der Lufthygiene detailliert zu beleuchten. Aufgrund möglicherweise kleinräumiger Überschreitungen lufthygienischer Grenzwerte z.B. im unmittelbaren Nahbereich geplanter Tiefgaragenausfahrten, sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung für das Kerngebiet geeignete Maßnahmen festzusetzen.

Es wird ebenso darauf hingewiesen, dass die Planungen im hier zu ändernden Flächennutzungsplan in den Planungen zur Entwicklung des Münchner Nordens (SEM Nord, Lerchenauer Feld) gesamtzusammenhängend betrachtet werden müssen, um weiterhin eine Einhaltung der relevanten lufthygienischen Grenzwerte im Gesamtumgriff zu gewährleisten

Schutzgut Klima

Das Planungsgebiet wirkt aktuell mit Ausnahme des hochversiegelten Bereichs auf Höhe des Feldmochinger Bahnhofs als siedlungsklimati-

scher Ausgleichsraum hoher bioklimatischer Bedeutung. Die Vegetationsbedeckung beeinflusst den Temperaturverlauf und die Luftfeuchte positiv. Gemäß Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München sorgt der relativ schmale Freiraumkorridor jedoch nur für eine mäßige Kaltluftlieferung. Die östlich gelegenen Freiflächen des „Feldmochinger Angers“ hingegen stellen eine wichtige Kaltluftleitbahn im Umfeld dar. Aufgrund der überwiegend lockeren und stark durchgrünter Bebauungsstruktur im Umfeld herrscht dort derzeit eine günstige siedlungsklimatische Situation.

Die Umsetzung der Planung ist mit einer umfangreichen Flächenversiegelung und Verlust von Gehölzen und anderen Vegetationsstrukturen verbunden. Dadurch entwickelt sich das Planungsgebiet zu einem siedlungsklimatischen Belastungsraum. Bei austauscharmen Wetterlagen im Sommer wird sich die Aufheizung unter Tag deutlich erhöhen und die nächtliche Abkühlung deutlich verringern. Dies wird in erster Linie für die Bewohner*innen des Neubaugebietes spürbar. Die günstige siedlungsklimatische Situation in den östlich angrenzenden Wohngebieten wird sich aufgrund deren lockerer, gut durchgrünter Bebauung mit hohem Grünvolumen jedoch nur bedingt verschlechtern. Negative siedlungsklimatische Effekte im Planungsgebiet können durch Festsetzungen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wie Öffnung der Blockrandbebauung, Unterbrechung der geschlossenen Randbebauung zur Bahntrasse, umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie Dachbegrünung in gewissem Maße begrenzt werden, so dass auf eine größtmögliche Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu achten ist.

Schutzgut Landschaft

Das Planungsgebiet mit Umfeld weist aufgrund seiner Stadtrandlage mit ausgedehnten landwirtschaftlichen Nutzflächen einerseits und der Lage am S- und U-Bahnhof mit einer teilweise verdichteten Bebauung mit städtischem Charakter andererseits ein heterogenes Orts- und Landschaftsbild auf. Innerhalb des Planungsgebietes wirken die naturnahen Altgras- und Ruderalfluren mit fortgeschrittener Gehölzsukzession prägend. Von besonderer Bedeutung für Raumbildung und Identifikation sind die älteren Gehölzbestände im Bereich vorhandener Gartengrundstücke. Im Südteil befindet sich eine landwirtschaftliche Nutzfläche, die in den letzten Jahren

das Ortsbild durch Blumen zum Selbstschneiden bereichert hat.

Der Bereich zwischen Dülferstraße und Zugang zum Feldmochinger Bahnhof (außerhalb des Planungsbereichs) wird aktuell von einem großen Einzelhandelsbetrieb und großflächigen Parkierungsflächen (z. T. P+R) belegt und bedingt zusammen mit weiteren wilden Parkierungsflächen weiter südlich eine äußerst unbefriedigende Ortsbildsituation an prominenter Stelle am Zugang zum U- und S-Bahnhof. Die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes ermöglicht die Entwicklung eines Wohngebietes hoher baulicher Dichte sowie eines Kerngebietes in der Quartiersmitte. In der Folge wird sich das Orts- und Landschaftsbild grundlegend verändern. Ein im Bestand noch vorhandener Offenlandstreifen mit landwirtschaftlichen Relikten und Gehölzbeständen und anderen naturnahen Landschaftselementen wird durch eine Stadtlandschaft mit kompakten, abwechslungsreich gegliederten und durchgrünten Baustrukturen ersetzt. Mit der Gestaltung einer parkartigen öffentlichen Grünfläche am Nordrand wird die Stadtrandsituation erheblich aufgewertet. Auch kann langfristig die unbefriedigende Ortsbildsituation im räumlichen Zentrum am Feldmochinger Bahnhof verbessert werden.

Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Planungsumgriffs sowie unmittelbar angrenzend gibt es gemäß dem Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege weder Bau- noch Bodendenkmäler. Im Bereich von Bodendenkmälern sowie im Bereich vermuteter Bodendenkmäler bedürfen Bodeneingriffe aller Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs.1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (DSchG). Die Baumaßnahmen müssen bei Bedarf archäologisch begleitet werden. Werden im Zuge von Erdarbeiten Bodendenkmäler angetroffen, ist dies gemäß Art. 8 DSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen.

Sonstige Sachgüter sind keine innerhalb des Planungsgebietes bekannt. Durch die geplante Flächennutzungsplan-Änderung entstehen daher keine negativen Auswirkungen auf dieses

Schutzgut.

Umweltbelang Energie

Durch die städtebauliche Entwicklung des Planungsbereichs zu einem dicht bebauten Wohngebiet nimmt der quartiersbezogene Energieverbrauch zu. Gleichzeitig bedingt die verdichtete Neubebauung unter Berücksichtigung aktueller, hoher Energiestandards eine hohe Energieeffizienz.

Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung werden keine Nutzungen dargestellt, die eine hohe Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG bzw. der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) aufweisen. Entsprechend ergeben sich keine relevanten Risiken für umliegende schutzbedürftige Nutzungen. Umgekehrt sind auch im Umfeld keine Betriebe oder Anlagen mit Risiken für schwere Unfälle bekannt, deren Einwirkungsbereiche den Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung tangieren würden. Somit bestehen für die festgesetzten schutzbedürftigen Nutzungen keine relevanten Risiken.

Schwere Havarien beim Transport gefährlicher Stoffe auf den westlich an den Geltungsbereich angrenzenden Bahnanlagen mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich sind äußerst unwahrscheinlich und sind als allgemeines Risiko im städtischen Bereich einzustufen. Im Rahmen des weiteren Verfahrens sind für den Katastrophenfall im Bereich der Bahnanlagen ausreichende Anfahrts- und Zugriffsmöglichkeiten zugunsten des Katastrophenschutzes vorzusehen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung könnten, neben der Weiterführung der vorhandenen Nutzungen, Entwicklungen auf Basis der Darstellungen im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung erfolgen. Dabei ist von einer teilweisen Überbauung und Versiegelung und der Beseitigung eines Teils des Vegetationsbestands sowie der vorhandenen Struktur- und Artendiversität auszugehen. Die Qualität des Landschaftsbilds würde sich erheblich verschlechtern und der Bereich ginge verloren. Des Weiteren würden sich siedlungsklimatische Verschlechterungen insbesondere durch Aufhei-

zungseffekte ergeben und natürliche Bodenfunktionen teils verloren gehen. Die vorhandenen Auffüllungen mit Verunreinigungen sowie mögliche Kampfmittel würden voraussichtlich im Rahmen der Bebauung teils beseitigt.

Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern

Erkennbare relevante Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern werden bei der Bewertung der einzelnen Schutzgüter berücksichtigt.

In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Planungsgebiet besteht die Möglichkeit, dringend benötigten Wohnraum mit einem Kerngebiet in der Quartiersmitte für die Stadt München zu schaffen. Aufgrund der hohen Lagegunst des Planungsgebiets mit seiner guten Anbindung an den ÖPNV zählt das Gebiet zu den Bereichen mit höchster Eignung und Priorisierung für die Entwicklung von Wohnnutzungen. Im Rahmen der Prüfung von anderweitigen Planungsmöglichkeiten hat sich keine Alternative gezeigt.

Methodisches Vorgehen und technische Schwierigkeiten

Hinsichtlich der laut Baugesetzbuch geforderten "Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren" wird auf die Fachgutachten verwiesen, die im Zuge der Umweltprüfung für die parallel laufende Bebauungsplanung Nr. 2108a erstellt wurden.

Maßnahmen zur Überwachung auf der Ebene des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung

Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a durchgeführt. Bezüglich der durchzuführenden Überwachungsmaßnahmen wird daher auf die im Umweltbericht zu diesem Bebauungsplan genannten Maßnahmen verwiesen.

Allgemein verständliche Zusammenfassung

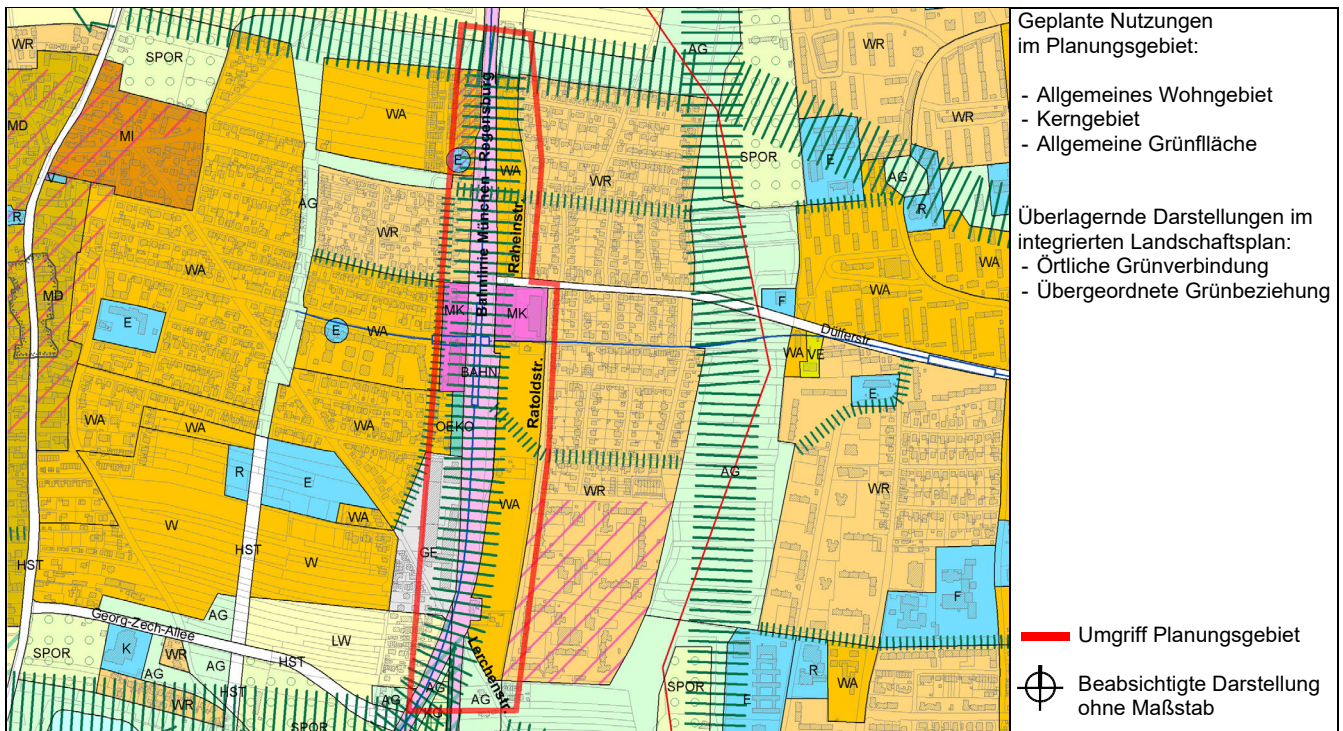
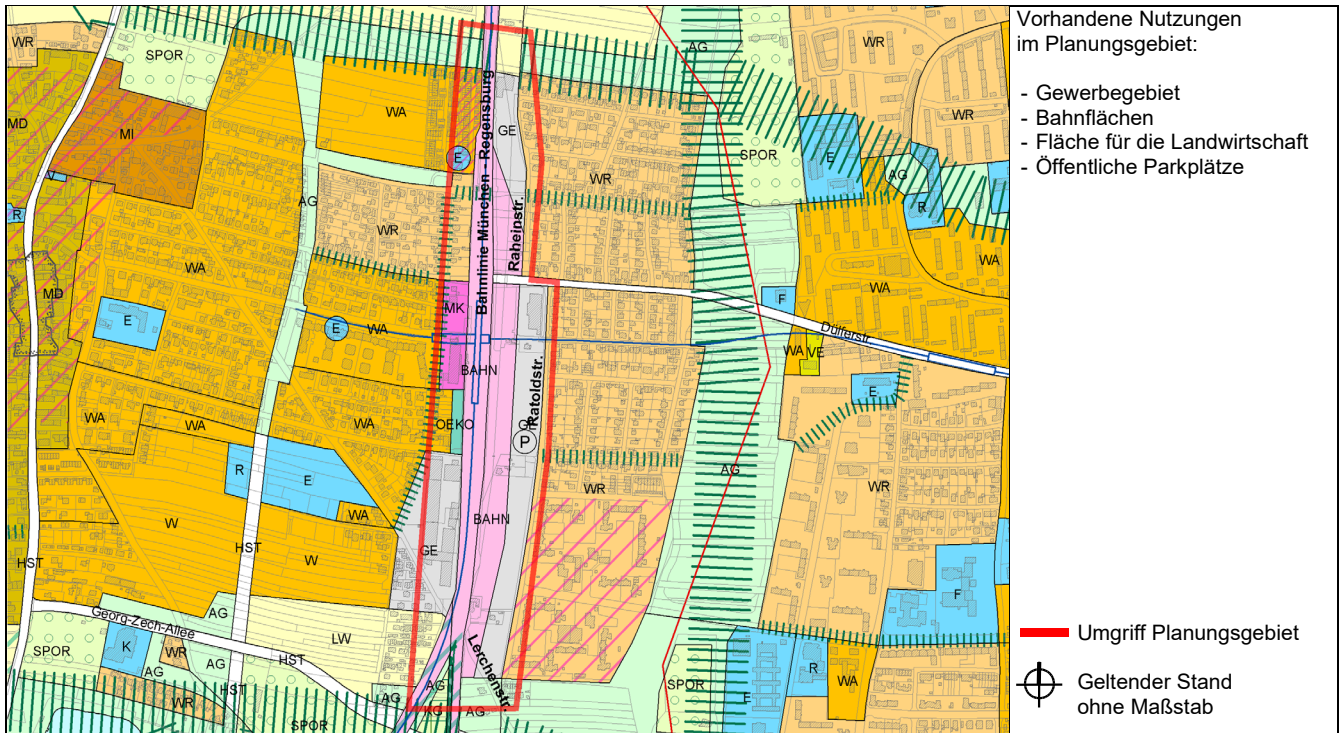
Die Änderung des Flächennutzungsplans ermöglicht eine städtebauliche Entwicklung, die Beeinträchtigungen mehrerer Schutzgüter bzw. Umweltbelange zur Folge hat. Im Vordergrund stehen dabei die zukünftige umfangreiche Überbauung und Versiegelung mit ihren negativen Auswirkungen auf Boden- und Wasserhaushalt, Pflanzen und Tiere, Landschaftsbild, stadtklima-

tische Situation sowie die Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffmissionen.

Die Beeinträchtigungen können jedoch durch entsprechende Regelungen und Kompensationsmaßnahmen, die im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung festzusetzen sind, innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs weitgehend vermieden, verringert oder ausgeglichen werden. Somit bedingt die geplante Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung keine erheblichen oder nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne einschlägiger Umweltfachgesetze.

Planentwurf zur Flächennutzungsplan-Änderung V/59















































Raheinstraße (westlich), Ratoldstraße (westlich),
 Lerchenstraße (nördlich), Bahnlinie München-Regensburg (östlich)

















Planentwurf zur Flächennutzungsplan-Änderung V/59

























Raheinstraße (westlich), Ratoldstraße (westlich),
Lerchenstraße (nördlich), Bahnlinie München-Regensburg (östlich)

Legende

	Wohnbauflächen
	Kleinsiedlungsgebiete
	Reine Wohngebiete
	Allgemeine Wohngebiete
	Besondere Wohngebiete
	Gemischte Bauflächen
	Dorfgebiete
	Mischgebiete
	Kerngebiete
	Gewerbliche Bauflächen
	Gewerbegebiete
	Industriegebiete
	Sondergebiete
	SO Gewerblicher Gemeinbedarf
	SO Industrieller Gemeinbedarf
	SO Einzelhandel
	SO Fachmarkt
	SO Großhandel
	SO Messe
	SO Hochschule
	SO Landesverteidigung
	SO Forschung
	SO Brauereiverlagerung
	oder nach Beschriftung im Plan
	Gemeinbedarfsflächen
	GB Erziehung
	GB Fürsorge
	GB Gesundheit
	GB Kultur
	GB Religion
	GB Sport
	GB Sicherheit
	GB Verwaltung
	GB Wissenschaft
	Ver- und Entsorgungsflächen
	Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
	Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen
	Öffentliche Parkplätze
	Fußgängerbereiche (begrünt)
	Bahnanlagen
	Allgemeine Grünflächen
	Sportanlagen
	Friedhöfe
	Kleingärten
	Campingplätze
	Sondergrünflächen
	Intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche

	Sonstige Grünflächen
	Ökologische Vorrangflächen
	Waldflächen
	Flächen für die Landwirtschaft
	Flächen für den Gartenbau
	Wasserflächen
	Überschwemmungsgebiete
	Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
	Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
	Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
	Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
	Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
	Übergeordnete Grünbeziehung
	Örtliche Grünverbindung

Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen

	Regionaler Grünzug
	FFH-Gebiet
	Vorrangfläche für Kiesabbau
	Vorbehaltsgebiet Kies und Sand
	Naturschutzgebiet
	Landschaftsschutzgebiet
	Landschaftsbestandteil
	Wasserschutzgebiet
	Bannwald
	Hangkante
	Alleen
	Naturdenkmal
	Gesetzlich geschützte Biotope
	Ermittelte Überschwemmungsgebiete
	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete
	Ensemblebereich
	Flächen mit Bodenbelastungen
	Aufschüttung
	Flughafen-Bauschutzbereich
	Hochspannungsleitung
	U- und S-Bahn
	Stadt- und Teilbereichsgrenze
	Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
	Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)