

Telefon: 233- 24921  
24439  
24577  
Telefax: 233- 24217

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtplanung  
PLAN-HA II/41 P  
PLAN-HA II/5-41  
PLAN-HA II/41 V

- A) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a  
Raheinstraße (südlich und westlich),  
Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich),  
Bahnlinie München-Regensburg (östlich)  
(Teilverdrängung der Bebauungspläne Nrn. 36c, 825 und 1119)
- Satzungsbeschluss –
- B) Ausführungen zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes, insbesondere nicht-ursächliche  
Kosten Ausbau Dülferstraße

Stadtbezirk 24 Feldmoching-HasenbergI

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08100**

Anlagen:

1. Übersichtsplan M=1 : 5.000
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)
4. Änderungs-/Ergänzungsantrag vom 16.06.2021
5. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00472

### **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 07.12.2022 (SB)**

Öffentliche Sitzung

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

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Nr. 11 der Geschäftsordnung des Stadtrats, da es sich um eine Angelegenheit der Bauleitplanung handelt.

Vortrag wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplans (Seite 110 ff.)  
und wie Ausführungen zur allgemeinen Umsetzung des Verkehrskonzeptes, insbesondere  
nicht-ursächliche Kosten Ausbau Dülferstraße (Seite 105 ff.).

## A) Satzungsbeschluss

### 1. Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 16.06.2021 den Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a für den oben genannten Bereich gebilligt. Nachdem die im Billigungsbeschluss festgelegten Voraussetzungen für die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erfüllt waren, wurde diese nach Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 20/2021 vom 08.07.2021 während der Zeit vom 29.07.2021 mit 08.09.2021 durchgeführt.

Die darüber hinaus zur Flächennutzungsplanung eingegangenen Äußerungen bzw. Forderungen werden im Rahmen der Beschlussfassung zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich Nr. V/59 behandelt, welche parallel zur Beschlussfassung des Bebauungsplanes erfolgt.

Die vorgebrachten Äußerungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

#### 1.1. Art und Maß der baulichen Nutzung, Nutzungsverteilung

- Bauhöhe  
Die Bauhöhe sei auf drei- bis viergeschossige Bauten zu begrenzen. Die bauliche Akzentuierung im WA Süd(2) sei, da zu viel und nicht in die Gegend passend, wieder zurück zu nehmen.

##### **Stellungnahme:**

Die geplanten Gebäudehöhen mit einer moderaten „baulichen Akzentuierung“ stellen im Kontext von Feldmoching für das sehr gut durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossene Planungsgebiet eine abgewogene Planung dar. Die vorliegende Planung orientiert sich an der bestehenden Bebauung. So befinden sich im Bereich Feldmoching bereits andere vergleichbar hohe Bauten in Form des Lagergebäudes westlich der Bahnstrecke und mehrere Wohngebäude östlich der südlichen Ratoldstraße. Bereits in den 1960er/70er Jahren wurden am Feldmochinger Anger Hochhäuser mit 13 bis 16 Geschossen realisiert. Diese beeinflussen auch heute noch das Ortsbild. Das Lagergebäude westlich der Bahnstrecke ist mit ca. 24 m und 37 m vergleichbar hoch wie 8- bzw. 12-geschossige Wohngebäude.

Im Südteil des Planungsgebiets (südlich der Bernhardstraße) ist im Übergang zur Quartiersmitte eine drei- bis sechsgeschossige Bebauung mit siebengeschossiger Akzentuierung sowie eine weitere siebengeschossige Akzentuierung an der Lerchenstraße vorgesehen. Die siebengeschossige Akzentuierungen schaffen ein Pendant zur östlich angrenzenden Bebauung aus den 1970er Jahren und inszenieren jeweils

den Eingang von Süden in das neue Quartier und südlich der künftigen Quartiersmitte.

Angesichts des sehr starken Wohnraumbedarfs kann die Bebauung nicht niedriger gehalten werden, um in Bezug auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden allen Belangen abgewogen Rechnung zu tragen.

- Anzahl der Wohneinheiten

Eine Reduzierung der Anzahl der Wohneinheiten sei ein wichtiges Anliegen gewesen. Hierbei seien mehrere Vorgaben aus den Beteiligungen der Öffentlichkeit, die im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss enthalten waren, nicht berücksichtigt worden. Von zunächst 390 Wohneinheiten (erste Planung 06.10.2010) bis zum Siegerentwurf des Wettbewerbs sei eine Steigerung auf 900 Wohneinheiten erfolgt. Diese hätten durch eine Änderung des Siegerentwurfs eine weitere Anhebung erfahren. Es werde befürchtet, dass durch die geplante Anzahl der Wohneinheiten und die damit verbundene Dichte der Bevölkerung der Rahmen eines verträglichen Zusammenlebens gesprengt werde.

Es solle kein „Klein-Manhattan“ in Feldmoching entstehen. Es müssten nicht die gleichen Fehler wie in anderen Städten durch gettoähnliche Verhältnisse gemacht werden. Dies würde soziale Brennpunkte, Spannungen und Aggressionen zur Folge haben.

Es werde die Rücknahme der extrem dichten Bebauung gefordert. In diesem Zusammenhang werde auf das Beispiel des Feldmochinger Angers verwiesen. Dort sei bei der Planung bewusst gewesen, wie wichtig ausreichende Grünflächen zwischen den Gebäuden für ein friedliches Miteinander seien.

**Stellungnahme:**

Im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14–20 / V 05242) vom 16.03.2016 lautete eine städtebauliche Zielsetzung: „Schaffung von Wohnraum für rund 600 Wohneinheiten südlich der Dülferstraße bzw., soweit im Kontext verträglich unterbringbar auch maßvoll mehr, davon 30 % im geförderten Wohnungsbau“. Dieses Ziel wurde vom Wettbewerbsergebnis berücksichtigt und der weiteren Planung zugrunde gelegt. Vor allem die Lage am S- und U-Bahnhof Feldmoching ist besonders geeignet, an dieser Stelle eine verdichtete Wohnbebauung umzusetzen und wird entsprechend weiterverfolgt.

Eine weitere stadtplanerische Zielsetzung im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss lautete: „Prüfung bezüglich einer eventuellen Entwicklung als Berufsschulstandort nördlich der Dülferstraße. Sofern dieser nicht realisierbar ist, soll hier eine kleinteiligere Wohnbebauung entwickelt werden.“ Da eine im Vorfeld des Wettbewerbs durchgeführte Prüfung ergab, dass sich die Flächen nördlich der Dülferstraße nicht für die Entwicklung eines Berufsschulstandortes eignen, wurde der Wettbewerb mit Wohnnutzung anstelle einer Berufsschule ausgelobt. Das den Planungen zugrunde

gelegte Konzept des Wettbewerbssiegers hat entsprechend für diesen Bereich eine kleinteilige, ein- bis viergeschossige Wohnbebauung entlang der Raheinstraße vorgeschlagen.

Durch den Entfall der Berufsschule können nördlich der Dülferstraße ca. 150 Wohneinheiten untergebracht werden. Der Siegerentwurf hatte zudem gezeigt, dass südlich der Dülferstraße maßvoll und verträglich ca. 750 Wohneinheiten entsprechend den Zielsetzungen des Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses untergebracht werden können. Damit sind insgesamt ca. 900 Wohneinheiten möglich.

Im Hinblick auf die sehr gute Anbindung an den ÖPNV ist aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die geplante Wohnungsanzahl und Dichte der Bebauung vertretbar und anzustreben. Angesichts der sehr guten öffentlichen Erschließung des Planungsgebietes und in Bezug auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird eine Planung mit geringen Dichten für nicht sinnvoll erachtet.

Der auf Basis der Planung des Wettbewerbssiegers entwickelte städtebauliche Entwurf nimmt mit seinen Gebäudehöhen Bezug auf den benachbarten Bestand und gewährleistet mit der vorliegenden maßvollen Planung eine städtebaulich verträgliche Einpassung in die vorhandene Umgebung. Im Bereich der geplanten Bebauung an der Quartiersmitte (WA Süd(2)) sowie am Südkopf des Planungsgebiets sieht der Entwurf eine leichte Überhöhung der Bebauung vor, um die Quartiersmitte und den Eingang von Süden in das neue Quartier auch baulich zu akzentuieren.

Die Planung entspricht dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Die geplante Dichte der Bebauung mit einer rechnerisch durchschnittlichen Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,37 und einer rechnerisch durchschnittlichen Grundflächenzahl (GRZ) von 0,36 ist für das Gebiet verträglich und nutzt die sehr gute Lage des Gebietes unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching für dringend benötigte Wohnbebauung.

Die östlich der Ratoldstraße aus den 1960er/70er Jahren schon bestehende Bebauung am Feldmochinger Anger weist im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 36c überwiegend teils eine GFZ von ca. 1,0 auf. Eine mit der vorliegenden Planung vergleichbare Dichte mit einer GFZ von 1,25 wurde bereits im älteren Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1343 für die dortigen Allgemeinen Wohngebiete (WA) im Jahr 1997 in Feldmoching entlang der Josef-Frankl-Straße fest- und umgesetzt. Die höhere GFZ der vorliegenden Planung ist, wie bereits ausgeführt, dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden geschuldet und maßvoll hinsichtlich der verkehrsgünstigen Lage des Planungsgebiets.

Ein Vergleich der GRZ (§ 19 Abs. 2 BauNVO) der vorliegenden Planung

(rechnerisch durchschnittlich GRZ 0,36) mit dem Feldmochinger Anger (festgesetzte GRZ 0,4) zeigt vergleichbare Werte.

Die Argumentation, dass die durch die geplante Bebauung kommende Urbanität und Dichte zu sozialen Spannungen und Aggression führen werde, wird aus folgenden Gründen nicht geteilt.

Die geplante Wohndichte und das Vorsehen von 30 % des neu geschaffenen Wohnbaurechts für den geförderten Wohnungsbau schafft keine „gettoähnlichen Verhältnisse mit sozialen Brennpunkten“.

Die Landeshauptstadt München setzt seit Jahren zum einen eine bewährte Mischung aus freifinanziertem und sozialem Wohnungsbau um, die eine gemischte Bevölkerungsstruktur innerhalb der Planungsgebiete sichert. Zum anderen leistet eine gute Freiflächenversorgung innerhalb der Planungsgebiete einen wichtigen Beitrag zum guten Zusammenleben. Die Freiflächenversorgung des vorliegenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a entspricht den Orientierungswerten von 20 m<sup>2</sup> je Einwohner\*in, die u. a. mit Hilfe der Umsetzung von ausreichend großen gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten erreicht werden können.

Das vorliegende Freiflächenkonzept mit verbindenden Gehrechtsflächen innerhalb des neuen Quartiers und insbesondere der Fuß- und Radwegverbindung entlang der Bahn mit den angrenzenden halb-öffentlichen Freiflächen schafft Räume für Begegnungen auch über das Quartier hinaus.

Durch die bewährte Mischung aus freifinanziertem und sozialem Wohnungsbau sowie durch hochwertige Freiflächen und Aufenthaltsbereiche können einer befürchteten „Ghettoisierung“ neuer Planungsgebiete nachweisbar entgegengewirkt und gute Rahmenbedingungen für ein friedliches Zusammenleben geschaffen werden.

## **1.2. Gestaltung, Gebäudeanordnung und Abstandsflächen**

- Gestaltung, Gebäudeanordnung  
Unberücksichtigt sei die Vorgabe aus den Beteiligungen der Öffentlichkeit, die im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss enthalten war, geblieben, die Neubauten an den Bestand hinsichtlich Höhe, Form und Dichte anzupassen. Stattdessen würden quaderförmige Klötze mit Flachdach geplant. Diese würden sich nicht am Bestand orientieren, sondern zu einem ursprünglich geplanten Hochpunkt, der zwischenzeitlich nicht mehr ausgeführt werden sollte, hin entwickeln.  
Es wurde im weiteren unter Hinweis auf das Gebiet Feldmochinger Anger und HasenbergI die Frage gestellt, warum es nicht möglich sei, im Münchner Norden eine Anlage mit angenehmen Wohnwert zu erstellen.

**Stellungnahme:**

„Anpassung der Neubauten an den Bestand hinsichtlich Höhe, Form und Dichte“

Am 10.10.2015 fand ein Bürgerworkshop statt, in dem die Bürger\*innen frühzeitig in die Planung eingebunden wurden. Die damals formulierte Anregung „gemischte Höhenentwicklungen“ sowie „analog gewachsener Bebauungen“ wurde als Hinweis im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss aufgenommen und bei der Formulierung der Planungsziele berücksichtigt. Konkret wurde folgende stadtplanerische Zielsetzung getroffen: „Sicherstellung der Einfügung der Bebauung sowohl in ihrer Struktur als auch in ihrer Höhenentwicklung in die umgebende Bebauung“. Die Planung sollte insoweit auf den Bestand im Osten und Westen ausreichend Rücksicht nehmen. Die Arbeit von „03 Architekten“ und „ver.de“ wurde als Wettbewerbssieger ausgewählt, da in dieser durch die Orientierung der Höhenentwicklung an der Maßstäblichkeit des Bestandes diese Vorgabe sehr gut berücksichtigt wurde. Auf dieser Grundlage wurden die Festsetzungen des Bebauungsplans entwickelt, der über seine urbane Dichte den dringend benötigten Wohnraum schafft.

„Quaderförmige Klötze mit Flachdach“

Die Festsetzung von entsprechenden Baukörpern mit Flachdach im gesamten Planungsgebiet ausgenommen WA Nord(4) greift damit auch Gestaltelemente aus der Nachbarschaft auf und verfolgt die Gestaltidee der Wettbewerbsergebnisse. Die Festsetzung „Flachdach“ ermöglicht eine Begrünung der Dachflächen, die Anordnung von Dachterrassen in bestimmten Bereichen und die Verwendung von Photovoltaik. Im Bereich Feldmoching befinden sich bereits andere vergleichbar hohe Bauten in Form des Lagergebäudes westlich der Bahnstrecke und mehrere Wohngebäude östlich der südlichen Ratoldstraße, die ebenfalls mit Flachdach ausgeführt wurden. Auch deren Baukörpergrößen und -längen sind mit der vorliegenden Planung vergleichbar. Bereits in den 1960er/70er Jahren wurden am Feldmochinger Anger Hochhäuser mit 13 bis 16 Geschossen realisiert, die heute das Gebiet relevant prägen. Das Lagergebäude westlich der Bahnstrecke ist mit ca. 24 m und 37 m vergleichbar hoch wie 8- bzw. 12-geschossige Wohngebäude.

Der auf Basis des Wettbewerbssiegers entwickelte städtebauliche Entwurf nimmt mit seinen Gebäudehöhen sehr gut Bezug auf diesen benachbarten Bestand und gewährleistet mit der vorliegenden maßvollen Planung eine städtebaulich verträgliche Integration in die vorhandene Umgebung, ohne diese aber exakt nachzubilden und orientiert sich am Bestand. Im Bereich der geplanten Bebauung anschließend an die Quartiersmitte (WA Süd(2)) sowie am Südkopf des Planungsgebiets sieht der Entwurf eine leichte Überhöhung der Bebauung vor, um den Bereich zur Quartiersmitte und den Eingang auch baulich zu akzentuieren. Die Quartiersmitte (zwischen Dülfer- und Bernhardstraße) ist jedoch nicht mehr Gegenstand der

hier vorliegenden Bebauungsplanung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a.

„Dichte“

Auf die Ausführungen unter Punkt A) 1.1 zu diesem Thema wird verwiesen.

„Angenehmer Wohnwert“

Durch die Entwicklung der letzten Jahrzehnte und durch die Anforderungen bezüglich der Klimaanpassung ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden deutlich in den Vordergrund gerückt. Insofern wird das Ziel einer flächensparenden, verdichteten Bauweise verfolgt. Dennoch sollen und können mit der vorliegenden Planung von allen Generationen flexibel nutzbare, auch von motorisiertem Verkehr freie und somit entsprechend qualitätsvolle Freiflächen entstehen. Insgesamt ist ein kinder- und familiengerechter sowie angenehmer Wohnstandort mit hohen Aufenthaltsqualitäten, insbesondere in den Freiräumen mit differenzierten Nutzungsmöglichkeiten, geplant.

- **Ortscharakter**

Anstelle der geforderten Wahrung des Ortscharakters von Feldmoching erfolge eine dichte Wohnblockbebauung. Dadurch sei die Vorgabe aus den Beteiligungen der Öffentlichkeit, die im Aufstellungs- und Eckdatenabschluss enthalten waren, nicht berücksichtigt worden.

**Stellungnahme:**

Der eigentliche Ortskern Feldmochings ist aufgrund der Lage des Planungsgebiets (an der Ostseite der Bahnstrecke) durch die geplante Bebauung nicht unmittelbar betroffen. Der dörfliche Charakter Feldmochings ist heute noch im Bereich des Ortskerns mit der Kirche St. Peter und Paul und insbesondere ihrer 44 m hohen Kirchturmspitze wahrnehmbar. Die im Weiteren vorhandenen umgebenden Siedlungsgebiete aus den 1950er und 1960er Jahren stellen typische Vorstadtsiedlungen dar, die städtebaulich keinen Dorfcharakter aufweisen. Das Planungsgebiet mit seinen geplanten Hochpunkten mit maximal sieben zulässigen Vollgeschossen befindet sich in ca. einem Kilometer Entfernung zu diesem alten Dorfkern. Im Zuge der Erarbeitung der Rahmenplanung wurden u. a. die Sichtachsen geprüft. Die Entstehung von Sichtstörungen zur Kirche St. Peter und Paul und folglich eine Beeinträchtigung des Dorfkerns Feldmochings konnte ausgeschlossen werden.

Das städtebauliche Ziel der Planung ist die Schaffung eines urbanen Quartiers mit entsprechender maßvoller urbaner Dichte und auch Gebäudehöhe, wie bereits zuvor dargestellt.

Im Bereich Feldmoching befinden sich zudem bereits andere vergleichbar hohe Bauten wie vorgenannt ausgeführt. Eine Beeinträchtigung des alten

Dorfkerns ist vor diesem Hintergrund durch die geplante Bebauung entlang der Ratold-/Raheinstraße nicht gegeben.

Die zum Lärmschutz notwendige geschlossene höhengestaffelte Blockrandbebauung entlang der Bahn öffnet und staffelt sich in Richtung der im Osten anschließenden Bestandsbebauung hin ab und reagiert damit in angemessener Weise auf die umgebende Bebauung.

Nördlich der Herbergstraße können entlang der Raheinstraße maximal zwei- bis zu dreigeschossige und südlich der Herbergstraße maximal ein- bis zu viergeschossige Häuser entstehen, die sich insoweit an der gegenüberliegenden Bestandsbebauung orientieren. Im Bereich des bestehenden Gebäudes Raheinstraße 3 ist ein eingeschossiger Baukörper mit Mansarddach zulässig. Zur Bahnseite und zur zukünftigen Mitte hin ist in diesem Bereich eine Viergeschossigkeit geplant, um zu letzterer hin städtebaulich überzuleiten und zudem auch den besseren Schallschutz durch bahnsseitig höhere Gebäude für die östliche Nachbarschaft und Neubeauung entlang der Raheinstraße zu nutzen.

Im Süden des Planungsgebiets sieht das Konzept eine maximal drei- bis zu sechsgeschossige Bebauung mit maximal siebengeschossiger Akzentuierung am Südkopf des Planungsgebiets als auch unmittelbar südlich der Bernhardstraße im Übergang zur Quartiersmitte vor. Zur Lärmabschirmung sind entlang der Gleise Mindest- und nicht nur Maximalwandhöhen festgesetzt. Insofern orientiert sich auch hier die geplante Bebauung an der bestehenden Bebauung östlich der Ratoldstraße. Die Akzentuierung schafft einerseits ein geeignetes Pendant zu der angrenzenden Bebauung aus den 1970er Jahren und inszeniert den Eingang von Süden in das neue Quartier und andererseits zur künftigen Quartiersmitte. Im Süden bestehen bereits hohe Häuser östlich der Ratoldstraße.

Die mit dem Bebauungsplan verfolgte Planung ist entsprechend dem ersten Preis des städtebaulichen Wettbewerbs, der unter Vorgabe des Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses erfolgt war, entwickelt. Diese trägt in der Summe gesehen gut dem Ortscharakter Feldmochings Rechnung.

- **Abstände**

Es wurde eine Forderung nach genügend Abstand zu den westlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bahnanlagen gestellt. In diesem Zusammenhang wurde auf das Beispiel des Feldmochinger Angers verwiesen, bei dessen Bau darauf geachtet worden sei. In diesem Zusammenhang wurde gefragt, ob die Gesundheit der Bewohner\*innen dem Profit geopfert werde.

**Stellungnahme:**

Allein schon aufgrund der immer knapper werdenden Flächen und des Ziels der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung werden auch bahnahe Flächen mit in die Planung einbezogen. Ein Abstand zu den Bahnanlagen wie im Feldmochinger Anger muss nicht eingehalten werden, da



auch für eine bahnahe Bebauung im vorliegenden Fall gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können.

Wegen der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den oberirdischen Bahnanlagen im Westen wurden die elektrischen und magnetischen Felder untersucht. Hierbei wurden die zukünftigen Einwirkungen messtechnisch ermittelt, prognostiziert und nach der 26. Bundesimmissionsschutzverordnung (BlmSchV) beurteilt. Die gesetzlichen Anforderungen der 26.

BlmSchV werden bei einer theoretischen worst-case Betrachtung zuverlässig eingehalten und damit sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind.

Durch entsprechende Festsetzungen und notwendige Gutachten im Rahmen des Bauvollzuges wird sichergestellt, dass die Planung auch hinsichtlich des Schall- und Erschütterungsschutzes die Anforderungen einhält und auch keine unzumutbaren Erschütterungsübertragungen zu angrenzenden Grundstücken außerhalb des Planungsumgriffs erfolgt.

Bei Errichtung der Gebäude im Planungsgebiet in konventioneller Bauweise (d. h. Massivbau mit Stahlbetondecken) sind die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) eingehalten. Die U-Bahn-betriebsbedingten Erschütterungen können bei einer anderweitigen Realisierung der Gebäude als in konventioneller Bauweise zu höheren Erschütterungseinwirkungen führen. Im Falle einer Abweichung von der konventionellen Bauweise ist grundsätzlich in allen Baugebieten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der Nachweis der Einhaltung der gestellten Anforderungen zu erbringen - unabhängig von den Mindestabständen von 55 m zum nächstgelegenen Durchfahrtgleis bzw. von 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis.

Die Aufenthalts- und Spielbereiche werden durch eine Lärmschutzwand entlang der Bahnachse sowie weitere Festsetzungen ausreichend vor Lärm geschützt. Auf die entlang der Bahnstrecke tags und nachts verkehrsbedingt hohen, zum Teil gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen wird mit entsprechenden Festsetzungen zum Schallschutz reagiert. Durch Festsetzung einer abschirmenden Bebauung zur Bahnstrecke und umfangreicher Schallschutz- und Vermeidungsmaßnahmen können jedoch für alle schutzbedürftigen Räume und Freiflächen die maßgeblichen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

Mit gezielten Festsetzungen wird auch die Nachbarschaft ausreichend geschützt werden.

- Verschattungsstudie  
Es wurde bemängelt, dass eine vereinbarte Verschattungsstudie nicht erstellt worden sei. Dadurch sei die Vorgabe aus den Beteiligungen der Öffentlichkeit, die im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss enthalten

waren, nicht berücksichtigt worden.

**Stellungnahme:**

Eine Verschattungsstudie für die Bestandsbebauung entlang der Raheinstraße und der Ratoldstraße ist nicht erforderlich, wie dies ursprünglich im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss ins Auge gefasst wurde. Eine ausreichende Belichtung und Besonnung wird durch die Planung und die getroffenen Festsetzungen sichergestellt und ist ausreichend. Im Detail wird auf die Begründung unter Ziffer 4.6. verwiesen.

Auch auf den der geplanten Bauung gegenüberliegenden Grundstücken wird es zwar zu einer Zunahme der Verschattung von Westen her gegenüber dem heutigen Zustand kommen, eine Verkürzung der Abstandsflächen ist aber unter Abwägung der betroffenen Belange möglich, da keine unzumutbaren Beeinträchtigungen entstehen und insbesondere die Einhaltung eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad auf den angrenzenden Grundstücken und somit eine hinreichende Belichtung und Besonnung sichergestellt ist. Eine ausreichende Mindestbelichtung ist auf den gegenüberliegenden Freiflächen und somit erst recht an den gegenüberliegenden Gebäuden stets gegeben, so dass dort keine ungesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse entstehen. Einen Anspruch, vor jedweder Verschlechterung der derzeitigen Belichtungssituation verschont zu bleiben, haben die straßenseitig gegenüberliegenden Nachbar\*innen nicht. Insbesondere handelt es sich hier um einen Bereich, der verkehrsgünstig gelegen ist und somit für eine dichte und urbane Bauung besonders geeignet ist. Insoweit überwiegt in der Abwägung der jeweiligen Belange das Ziel, den dringend benötigten neuen Wohnraum zu schaffen. Auch werden im WA Süd(2) gegenüber dem nicht überplanten Bereich mit Bestandsbauung südlich der Bernhardstraße und westlich der Ratoldstraße nur solche Höhenentwicklungen zugelassen, die die Einhaltung des 45 Grad Lichteinfallswinkels an der dortigen Grundstücksgrenze des nicht überplanten Bereiches gewährleisten. Im Übrigen gelten im WA Süd(1) gegenüber diesem Bereich die Abstandsflächen nach BayBO. Damit ist für diesen nicht überplanten Bereich eine ausreichende Belichtung ebenfalls gesichert.

Eine unzumutbare Verschattung der Nachbarschaft kann somit ausgeschlossen werden. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden sichergestellt.

### **1.3. Verkehr**

#### **1.3.1. Verkehrsgutachten**

- Es wurde vorgebracht, dass ein für ein Verkehrsgutachten zum Bauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a unerlässliches Verkehrskonzept für den Münchner Norden seit vielen Jahren fehle. Völlig unberücksichtigt seien im Gutachten die Auswirkungen verschiede-

ner großer Verkehrsvorhaben im Münchner Norden (Ausbau der A99 (Al-lacher Tunnel), Höhenfreimachung der Bahnübergänge am Bahnhof Fa-sanerie sowie an der Lerchenauerstraße).

**Stellungnahme:**

Im Bebauungsplanverfahren wurde im Rahmen einer gutachterlichen Verkehrsuntersuchung auf Grundlage des aktuellen Prognosehorizontes 2035 die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit untersucht.

In dieser wurde für die unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzenden relevanten Knotenpunkte der Nachweis für die Leistungsfähigkeit er-bracht. Für die Knotenpunkte Dülferstraße/Raheinstraße und Dülfer-straße/Ratoldstraße werden die erforderlichen Maßnahmen vorgesehen. Im Rahmen der Umsetzung wird zudem ein Monitoring erfolgen. Für den Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße werden für eine notwendige Er-weiterung der Lichtzeichenanlage (LZA) zunächst Leerrohre vorgesehen, um im Falle stark steigender Verkehrszahlen (bei Eintreten der verkehrsmehrenden Effekte aus der worst-case Betrachtung) adäquat verkehrstechnisch reagieren zu können. Vom Ergebnis des Monitorings abhängige, etwaige notwendige Abbiegespuren können dabei parallel mit den Leerrohren der Signalisierung umgesetzt werden. Beim Umbau des Kno-tenpunktes Dülferstraße/Ratoldstraße ist schon jetzt eine Lichtzeichenan-lage bauseitlich vorgesehen. Mit den vorgesehenen Maßnahmen, die in der festgesetzten Breite der öffentlichen Verkehrsflächen in der Umsetzung möglich sind, ist eine verträgliche Abwicklung möglich.

Daneben wird es - unabhängig von einzelnen Entwicklungen und auf-grund der allgemeinen Verkehrsentwicklung in und um München - zu Ver-änderungen der Verkehrszahlen im Münchner Norden kommen. In die-sem Fall sind diesbezüglich weitere Untersuchungen, insbesondere auch im Zusammenhang eventuell künftiger Entwicklungen in Feldmoching und Ludwigsfeld, vorzunehmen. Steigerungen des Verkehrs können jedoch nur durch übergeordnete Maßnahmen begegnet werden, die im Zuge ei-nes Verkehrsgutachtens zur weiteren Entwicklung in Feldmoching-Lud-wigsfeld untersucht werden.

Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a hat alle derzeit absehbaren Entwicklung soweit prognostizierbar für den Prognosehorizont 2035 berücksichtigt. Die mögliche Entwicklung des Gebiets, für das derzeit vorbereitende Untersuchungen zu einer Städte-baulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) stattfinden, ist noch nicht mit konkreten Angaben eingeflossen, da noch die vorbereitenden Unters-uchungen laufen, im Rahmen derer das Siedlungspotenzial ermittelt wird. Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Die Ergebnisse wer-den erst in ein paar Jahren im Stadtrat bekannt gegeben werden können.

Eine Aussetzung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a und des dringend erforderlichen Wohnungsbaues bzw. weiterer Planungen bis zu einer konkreteren Ausarbeitung der o. g. Planungen und des dazu notwendigen Verkehrsgutachtens ist daher aus fachlicher Sicht nicht notwendig. Das Gutachten zu vorbereitenden Untersuchungen einer SEM wird zu gegebenem Zeitpunkt alle derzeit laufenden Planungen als Eingangsgröße (auch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a) berücksichtigen und Handlungsmaßnahmen in Bereichen empfehlen, in denen Defizite festgestellt werden.

Sämtliche bekannte Projekte (Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anschluss an den Autobahnring A99 inklusive Allacher Tunnel, Höhenfreimachung der Bahnübergänge am Bahnhof Fasanerie/Feldmochinger Straße und an der Lerchenauerstraße) wurden bei den Berechnungen durch das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München berücksichtigt.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Planung sind ausführlich in der Begründung (Ziffer 4.10) sowie im Umweltbericht (Ziffer 9) dargestellt. Auf diese Passagen wird ergänzend verwiesen.

- Die Aussagen des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a stünden in deutlichem Widerspruch zu entsprechenden Gutachten in Aufstellungs- und Billigungsbeschlüssen anderer Bebauungspläne in der näheren Umgebung sowie zu den allgemeinen Wachstumsprognosen für den motorisierten Individualverkehr. Folgende Punkte wurden angeführt:
  - Durch die Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A99 verringert sich der Durchgangsverkehr auf der Dülferstraße.
  - Vor dem Bahnübergang Lerchenstraße soll der PKW-Verkehr (Verkehrsdaten aus 2012, Prognoseplanfall 2035) um 12 % sinken, nach dem Bahnübergang um gut 34 % wachsen.
  - Im Prognosenufall nimmt der Verkehr auf der Dülferstraße um 45 % zu, vor dem Bahnübergang Lerchenstraße nimmt der Verkehr hingegen um 12 % ab.

#### **Stellungnahme:**

Jedes Gutachten trifft bebauungsplanspezifische Rahmenannahmen, die teils durch unterschiedliche Zeitpunkte der Beauftragung und Erstellung der Gutachten anders ausfallen und somit ggf. nicht zu exakt gleichen Verkehrszahlen führen können.

Die vorliegende gutachterliche Stellungnahme ist fachlich nicht zu beanstanden und insbesondere nicht widersprüchlich.

Insbesondere wird auf folgende Punkte hingewiesen:

- Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Dülferstraße:  
Durch einen Anschluss der Schleißheimer Straße an die BAB 99 würden künftig mehr Fahrzeuge, die früher über die Dülferstraße

durch Feldmoching in Richtung Schleißheimer Straße gefahren sind, über den schnelleren Weg, d. h. über die BAB 99, fahren und entlasten somit den Ortskern von Feldmoching und die Dülferstraße. Das Gutachten betrachtet jedoch sogar den Worst Case ohne Anschluss.

- Verringerung des Verkehrs vor dem Bahnübergang Lerchenstraße/Zunahme des Verkehrs nach dem Bahnübergang:  
Für das Planungsvorhaben wird im Verkehrsgutachten ein Worst-Case Szenario, also eine hohe Verkehrsbelastung für die Ratoldstraße unterstellt. Der Bahnübergang Lerchenstraße ist dabei als höhengleich (mit Schranke) in den Verkehrsberechnungen eingeflossen. Da dies im Vergleich zu Strecken ohne Schranke und Wartezeit für den MIV unattraktiv ist, nimmt der Verkehr auf der Lerchenstraße von Norden kommend vor dem Bahnübergang ab. Nach dem Bahnübergang in Richtung Süden münden die Ratoldstraße bzw. der Malvenweg in die Lerchenstraße ein. Über diese Verbindung fahren somit mehr Fahrzeuge, als nur über den Bahnübergang Lerchenstraße mit Schranke. Dies führt somit wieder zu einer stärkeren Verkehrsbelastung der Lerchenstraße südlich des Bahnübergangs.
- Zunahme des Verkehrs in der Dülferstraße und Abnahme des Verkehrs vor dem Bahnübergang Lerchenstraße:  
Aufgrund der attraktiveren Route des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ohne Schranke und Wartezeit nimmt im Worst-Case Szenario der Verkehr auf der Dülferstraße und Ratoldstraße zu, jedoch in der Lerchenstraße ab.

Ergänzend wird auf das fachlich stimmige Gutachten sowie die Ausführungen in Begründung und Umweltbericht verwiesen.

### 1.3.2. Radentscheid

Es wurde vorgebracht, dass keine der Erschließungsstraßen des Planungsgebietes den Vorgaben für radentscheidkonforme Radverkehrsanlagen entspreche. Die Weitlstraße sei nur noch einspurig befahrbar. Es fehle für den gesamten Bezirk eine Verkehrsplanung. Selbst die neu geschaffene Ratoldstraße entspreche nicht den Vorgaben, von der Lerchenstraße ganz abgesehen.

#### **Stellungnahme:**

Weder die Lerchen- noch die Weitlstraße befinden sich im Umgriff des Bebauungsplanes.

In Abwägung der Belange (Radentscheid versus Erhalt der Bäume und Besuchsstellplätze für den Bestand östlich der Ratoldstraße) wurde für die Ratoldstraße zugunsten des Erhalts der westseitig vorgesehenen Bäume und gleichzeitig damit zugunsten des Erhalts von ostseitigen Besuchsstellplätzen (für den Wohnungsbestand östlich der Ratoldstraße) entschieden, weil dadurch möglichst viele Baumpflanzungen vorgesehen, Besuchsstellplätze erhalten und ergänzt wer-

den können und gleichzeitig ein ausreichend breiter Fahrradschutzstreifen hinsichtlich Funktionalität und Sicherheit eingerichtet werden kann. Zudem wurde ein parallel zu den Gleisen in Süd-Nord-Richtung verlaufender Radweg innerhalb des Quartiers geschaffen, der ebenfalls genutzt werden kann und als Ergänzung zum Radverkehrsangebot in der Ratoldstraße zu sehen ist. Insofern wird den Belangen des Radverkehrs hinreichend Rechnung getragen.

Ein über das vorliegende, hinausgehendes Verkehrskonzept, das den gesamten 24. Stadtbezirk umfasst, ist derzeit in Bearbeitung und wird sämtliche relevanten Neubauvorhaben und Bebauungspläne im Stadtbezirk berücksichtigen.

## 1.4. Lärmschutz

### 1.4.1. Bebauung westlich der Bahn

- Für direkt westlich der Bahnlinie wohnende Anlieger\*innen sei aufgrund zusätzlicher Lärmreflexionen der geplanten Bebauung weiterhin eine Erhöhung der Lärmbelastung zu befürchten. Zwar seien im Billigungsbeschluss viele Punkte der zusätzlichen Lärmbelastung aufgegriffen und z. B. durch Vorgabe hochabsorbierender Fassaden berücksichtigt worden. Gleichzeitig zeigten die gutachterlichen Ergebnisse dabei aber auch die Grenzen des Schallschutzkonzepts auf. Im Gutachten seien im südlichen Planungsgebiet die Vorbelastung durch die Bahn beim Beurteilungspegel mit 67/69 dBA (Tag/Nacht) angegeben. Dabei scheine es, dass die direkt südlich des Bahnhofs befindlichen Weichenanlagen unberücksichtigt blieben. Die Weichen würden zu besonders impulsartigen Lärmbelastungen, wenn dort die Radsätze der Züge darüber rattern, führen. Gemäß TA-Lärm sei dies zeitweise mit + 3 dB zu bewerten. Die Weichen seien auch Verursacher der dortigen hohen Erschütterungen im Zugverkehr.

#### **Stellungnahme:**

Das Thema der Auswirkungen auf die Nachbarschaft, insbesondere auch westlich der Bahn, wurde bereits im Lärmschutzgutachten, das die entsprechenden Untersuchungen zur Vermeidung von Schallreflexionen enthält, umfänglich geprüft. Zum Schutz der westlich der Bahn gelegenen Nachbarschaft wurden darauf aufbauend umfangreiche Festsetzungen aufgenommen. Hierzu sind die bahnseitigen Fassaden der Plangebäude hochabsorbierend (Schall wird von der Fassade absorbiert und nicht reflektiert) oder geneigt mit bestimmten Neigungswinkeln auszuführen, damit die Reflexionen absorbiert bzw. über die Bestandsgebäude westlich der Bahnlinie hinweg gelenkt werden. Konkrete Umsetzungsmöglichkeiten hierzu sind in der Begründung zum Bebauungsplan enthalten. Das Überfahren von Weichenanlagen in Bahnhofsbereichen ist genauso wie z. B. Türengeräusche und An-/Abfahrtgeräusche nach der Berechnungsvorschrift für den Schienenverkehr, Anlage 2 (zu § 4) der 16. BImSchV Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), durch

den Ansatz des Zugverkehrs auf den Durchfahrtgleisen mit einer Geschwindigkeit von mindestens  $v = 70 \text{ km/h}$  bereits berücksichtigt.

- Der im Bebauungsplan vorgesehene Lärmschutzwall östlich der Bahntrasse (ca. auf westlicher Höhe Luitfriedstraße 16-26 gegenüber WA Süd(2)) sei gem. Gutachten nur für eine drei- bis vierstöckige Bebauung wirksam. Für höhere Gebäude müsste demnach auf aufwändige und vermutlich nur zeitlich begrenzt wirksame hochabsorbierende Fassadenelemente zurückgegriffen werden. Durch Schlagregen könnten die schalldämmenden Fassadenelemente auf der Westseite als Hauptwetterseite aber stark und nachhaltig beeinträchtigt werden.

**Stellungnahme:**

Die im Bebauungsplan vorgesehene Lärmschutzwand schützt die ostseitig dieser Lärmschutzwand liegenden Freiflächen im Planungsgebiet vor Bahnimmissionen. Durch die Festsetzung einer westseitigen hochabsorbierenden Ausführung dieser Lärmschutzwand werden nachteilige Schallreflexionen für die Nachbarschaft westlich der Bahntrasse ausgeschlossen. Im Weiteren werden durch Festsetzung einer hochabsorbierend oder alternativ geneigten Ausführung der über die Höhe dieser Lärmschutzwand hinausragenden Gebäudefassaden nachteilige Schallreflexionen für die Nachbarschaft westlich der Bahntrasse ausgeschlossen. Zur Dauerhaftigkeit der Wirksamkeit der hochabsorbierenden Ausführung existieren in der schalltechnischen Normung keine konkreten Vorgaben. Durch die Festsetzung wird jedoch sichergestellt, dass die entsprechenden Anforderungen stets einzuhalten sind. Aus schalltechnischer Sicht ist davon auszugehen, dass die Fassaden wetterbeständig und verschmutzungsresistent sind und auch so errichtet werden. Akustikziegel werden bspw. so ausgeführt, dass durch eine Schräglochung ein Schutz vor Durchfeuchtung und Verschmutzung erzeugt wird; zudem ist das Dämmstoff-Material wasserabweisend. Somit ist nach schalltechnischer Einschätzung über die erforderliche Einhaltung der Festsetzung auch die Schallabsorptionswirkung gegeben. Bei einer ebenfalls möglichen Neigung von Fassaden ist ohnehin eine dauerhafte Wirkung gegeben.

- Hinter dem Bereich des Lärmschutzwalls (WA Süd(2) und WA Süd(3)) seien sechsgeschossige Gebäude geplant, die alleine mit schalldämmender Fassade in einer Schall verstärkenden Trichteranordnung (gegenüber Luitfriedstraße 16 und 18) das hohe Lärmaufkommen fast vollständig absorbieren sollen, anstatt zu reflektieren. Eine lt. Gutachten postulierte Schallpegelerhöhung von nur max. 0,5 dBA erschiene dazu unglaubwürdig. Der Wert sei mit optimalen Literaturwerten errechnet, nicht mit realen Werten aus der baulichen Praxis anhand einer bestehenden Fassade. Deshalb werde beantragt, die sechsgeschossigen Gebäude in diesem

Bereich nur viergeschossig auszuführen. Darüber hinaus seien folgende Vorteile zu sehen:

- Senkung der Bau- und Unterhaltskosten, da viergeschossige Bauten keine Aufzüge benötigen.
- Anstieg des Wohnflächennutzungsgrad zum umbauten Raumvolumen der Gebäude
- weniger Gebäudeschäden durch beispielsweise starke Windböen wegen des verminderten Düseneffekts
- keine Beeinträchtigung der schallabschirmenden Wirkung für östlich gelegene Gebäude.

### **Stellungnahme:**

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Ein- und Auswirkungen der zukünftigen Verkehrs- und Anlagengeräusche auf und durch das geplante Vorhaben berechnet/prognostiziert, da u. a. die Gebäude noch nicht errichtet sind und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, 16. BImSchV, TA Lärm und 18. BImSchV beurteilt.

Es wurde ein Lösungskonzept mit seinen Umsetzungsmöglichkeiten gefunden und entsprechende Festsetzungen dafür vorgesehen, dass es zu keinen relevanten Pegelerhöhungen  $> 0,1 \text{ dB(A)}$  kommt. Das Gutachten ist diesbezüglich aus fachlicher Sicht richtig und nicht zu beanstanden.

Im Rahmen der Bauleitplanung ist immer auf einen Prognosehorizont abzustellen. Es wird darauf verwiesen, dass die Prognoseansätze der schalltechnischen Normen aus realen Messungen abgeleitet sind. Die den Gutachten zugrundeliegenden Prognoseansätze entsprechen dem Stand der Technik.

Die sechsgeschossigen Gebäude haben nicht nur für die östlich des Planungsgebiets gelegene Nachbarschaft eine bessere schalldämmende Wirkung (die Plangebäude müssen aufgrund einer Biotopverbundzone zwischen Gleisanlagen und Plangebäuden von den Schallquellen abrücken), sondern auch für die eigenen östlich gelegenen Plangebäude innerhalb des Planungsgebietes. Durch die hochabsorbierend oder alternativ geneigte Ausführung der über die Höhe dieser Lärmschutzwand hinausragenden Gebäudefassaden werden nachteilige Schallreflexionen und auch die Trichterwirkung für die Nachbarschaft westlich der Bahntrasse (bspw. auch Luitfriedstraße 16 und 18) ausgeschlossen. Demgegenüber hätten nur viergeschossige Gebäude sowohl für das Planungsgebiet und auch dessen östlich liegende Nachbarschaft eine geringere schalldämmende Wirkung. Die Situation für die Bebauung westlich der Bahntrasse verändert sich durch eine Reduktion auf vier Geschosse nicht.

Die Höhe von vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden liegt unterhalb der Hochhausgrenze. Eine Windkomfortstudie wurde daher nicht durchgeführt. Es ist davon auszugehen, dass die Gebäude in der Umsetzung nach dem Stand der Technik errichtet werden, und dass eine unter Umständen auftre-



tende Schädigung durch Windböen durch eine Reduzierung um zwei Geschosse nicht signifikant reduziert werden könnte.

Das Verhältnis von Wohnfläche zum umbauten Raumvolumen ist bei höheren Gebäuden im Regelfall eher günstiger, da sich die anteilig notwendige Konstruktionsflächen für die Unterbauung und den Gebäudeabschluss in Bezug auf die Wohnfläche über mehrere Geschosse verteilt. Zudem überwiegt hier in der Abwägung der Belang, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und die Höhenentwicklung entsprechend des oben dargelegten städtebaulichen Konzepts umzusetzen.

- Mit Verweis auf einen Vorschlag des Gutachtens werde durch Dämmung des direkten Schalls eine westlich der Bahnline gebaute Lärmschutzwand beantragt, da es auf die Summe der Lärmimmissionen ankomme.

**Stellungnahme:**

Das Thema der Auswirkungen des Planungsgebietes auf die Nachbarschaft insbesondere auch westlich der Bahn wurde bereits im Lärmschutzgutachten, das die entsprechenden Untersuchungen zur Vermeidung von Schallreflexionen enthält, geprüft, umfänglich behandelt und auch im weiteren abgewogen. Zum Schutz der Nachbarschaft westlich der Bahn wurden - soweit möglich und auch wirtschaftlich angemessen - Festsetzungen aufgenommen, so dass sich die Lärmbelastung durch das hinzukommende Planungsgebiet nicht relevant verschlechtert. Bei diesen Festsetzungen wurden sowohl die Belange der Nachbarschaft als auch des Planungsgebietes berücksichtigt. Der Bebauungsplan reagiert insofern gerade in besonderem Maße auf die Interessen der Nachbarschaft.

#### 1.4.2. Planungsgebiet

Der fehlende Schallschutz im Bereich der Quartiersmitte und über die Unterführung Herbergstraße sei zu schließen.

**Stellungnahme:**

Die derzeitige Planung beschränkt sich auf den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a, welcher noch nicht die Quartiersmitte überplant.

Die zukünftige Neubebauung der Quartiersmitte soll in einem gesonderten Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b geplant und geregelt werden. Dabei ist auch entsprechend der Schallschutz im Bereich der Quartiersmitte zu behandeln und vorzusehen. Im Schallschutzgutachten ist die derzeitige Nutzung der Grundstücke (vor der Überplanung und Umsetzung der Quartiersmitte) berücksichtigt.

Im Bereich der Herbergstraße wird die Schallschutzwand oberhalb der bestehenden Fuß- und Radwege-Unterführung, die eine wichtige Verbindung vom östlichen Hasenberg zu der westlichen Dreiseenplatte ist und weiterhin offengehalten werden muss, fortgeführt. Dieser Bereich wurde im Schallgutachten berücksich-

tigt. Die dortigen Freiflächen des Planungsgebietes sind durch die Schallschutzwand sogar besser geschützt als im Falle einer auch denkbaren gänzlichen Unterbrechung der Lärmschutzwand im Bereich der Unterführung. Es besteht fachlich derzeit kein Bedarf für weitergehende Festsetzungen.

## 1.5. Grünordnung

### 1.5.1. Leitlinie Ökologie

Es wurde vorgebracht, dass das Bauvorhaben in mehreren Punkten der „Leitlinie Ökologie“ vom 25.10.2011 widerspreche. Diese habe sich die Landeshauptstadt München im Hinblick auf Klimawandel, Lebensqualität etc. vorgegeben. Darin sei u. a.

- der Erhalt von Waldbeständen und landwirtschaftlich genutzten Flächen für regional produzierte Lebensmittel
- der Erhalt von Frischluftschneisen
- die Reduzierung der Versiegelung in der Stadt um 800 ha bis zum Jahr 2020

vorgesehen.

#### **Stellungnahme:**

Der Entwurf der Leitlinie Ökologie – Klimawandel und Klimaschutz mit Stand 2011 wurde in Folge der Öffentlichkeitsphase nochmals überarbeitet. Die Ziele der „Leitlinie Ökologie“ der Landeshauptstadt München, zuletzt von der Vollversammlung beschlossen am 21.03.2012, wurden grundsätzlich berücksichtigt.

- Erhalt von Waldbeständen und landwirtschaftlich genutzten Flächen für regional produzierte Lebensmittel  
Innerhalb des Planungsgebietes werden nach Einschätzung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) vier relativ kleine Teilbereiche in einer Größenordnung zwischen ca. 850 m<sup>2</sup> und 1.700 m<sup>2</sup>, die über das Planungsgebiet verteilt sind, als Wald im Sinne des Art. 2 Waldgesetz für Bayern (BayWaldG) eingestuft.  
Die vier Teilbereiche innerhalb des Planungsgebietes liegen in folgenden Bereichen:
  - nördlich der Verlängerung der Herbergstraße insbesondere Flurnummern bzw. Teilflächen der Flurnummern 3936/2, 3936/6, 1767/32, 1767/10
  - nördlich der Verlängerung Stüdlstraße insbesondere Flurnummern bzw. Teilflächen der Flurnummern 2272/2 und 2272/0
  - Bereich Raheinstraße 3 insbesondere Flurnummern bzw. Teilflächen der Flurnummern 1767/31, 1767/12, 1767/35
  - zwischen Bernhardstraße und Verlängerung Rambertweg) insbesondere Teilfläche der Flurnummer 1767/27, Gemarkung Feldmoching
 Die Bestände sind durch Sukzession entstanden und weisen unterschiedliche Altersstrukturen auf. Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart stellt gemäß Stellungnahmen des AELF

im Rahmen der Beteiligungsverfahren eine Rodung dar (Art. 9 Abs. 2 BayWaldG). Eine dieser Teilflächen besteht aus einem überwiegend als sehr erhaltenswert eingestuften Baumbestand im Bereich der Raheinstraße 3. Dieser kann erhalten werden und wird durch den Bebauungsplan zum Erhalt festgesetzt.

Dem öffentlichen Belang des Erhalts von den übrigen Teilflächen der Waldbestände steht der öffentliche Belang der Schaffung von Wohnraum und Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastruktur entgegen.

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um eine Fläche unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching, so dass diese durch die bereits vorhandene verkehrliche Infrastruktur optimal erschlossen ist. Bei den übrigen kleinen Teilflächen würde ein Erhalt zum Verlust zahlreicher Wohneinheiten führen und im Bereich der Biotopverbundachse den Zielen des Arten- und Biotopschutzes in Bezug auf den Erhalt und die Optimierung von Trockenstandorten als lineare Vernetzungsachsen aufgrund der Verschattung entgegenstehen.

In Abwägung dieser Belange gegeneinander – auch vor dem Hintergrund der Zustimmung des AELF - wird dem Belang der Wohnraumschaffung und der Schaffung einer Biotopvernetzungsachse entlang der Bahngleise Vorrang gegenüber dem Erhalt von durch Sukzession entstandenen Waldbeständen gegeben.

Die landwirtschaftliche Nutzung beschränkt sich im Planungsgebiet auf die nordöstlichen Flächen, die zukünftig als öffentliche Grünflächen umgestaltet werden, eine isolierte Restfläche südlich der Herbergstraße, die als Futterwiese bzw. Wiesenbrache kartiert wurde, sowie Flächen im Süden des Planungsgebietes, die etwa auf Höhe des Jakob-Sturm-Weges beginnen und sich bis zur Lerchenstraße erstrecken. Dort wird eine Teilfläche als Blumenfeld genutzt. Bis auf die nordöstlich gelegene zukünftige öffentliche Grünfläche, die Anschluss an weitere landwirtschaftliche Flächen hat, handelt es sich um kleinere, zwischen Bahngleisen und vorhandener Bebauung isoliert liegende Restflächen, so dass der landwirtschaftliche Nutzen zur Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln nur in sehr geringem Umfang vorhanden ist.

Der Belang der Wohnraumschaffung überwiegt die vorgenannten Belange, weil lediglich kleinere landwirtschaftliche Flächen mit wenig Nutzen zur Versorgung der Bevölkerung entfallen.

Zudem sind die Flächen bisher im Flächennutzungsplan als Gewerbe- und Bahnflächen dargestellt und insoweit nicht für landwirtschaftliche Nutzung bauleitplanerisch vorgesehen.

- Erhalt von Frischluftschneisen  
Die Grün- und Freiflächen im Planungsgebiet haben laut Stadtklimaanalyse (Klimafunktionskarte) der Landeshauptstadt München

eine mäßige Kaltluftlieferung und liegen im Umgriff einer Ventilationsbahn mit hohem Luftaustauschpotential entlang der Bahngleise. Der Bebauungsplan berücksichtigt diesen Aspekt, indem mit den Ausgleichsflächen sowie mit den angrenzenden Wege- und Freiflächen im westlichen Bereich des Planungsgebietes auch weiterhin ein Korridor entlang der Bahnflächen in Verbindung mit dort planfestgestellten Ausgleichsflächen freigehalten wird, so dass auch hier weiterhin ein Luftaustausch erfolgen kann und die Ventilationsbahn in ihrer Funktion erhalten bleibt. Der Bebauungsplan steht den genannten Aspekten somit nicht entgegen.

- Reduzierung der Versiegelung in der Stadt um 800 ha bis zum Jahr 2020  
Im Planungsgebiet ist eine Neuversiegelung durch Über- und Unterbauung bzw. Versiegelung von ca. 6,0 ha (Versiegelungsgrad von rund 75 % zusammen mit den bereits im Bestand versiegelten Verkehrsflächen) vorgesehen.  
Das Ziel der Reduzierung der Versiegelung kann nur mit Blick auf die Gesamtstadt erreicht werden. Insbesondere an Stellen wie im vorliegenden Planungsgebiet mit sehr guter ÖPNV-Anbindung geht in der Abwägung der Belang, dringend benötigten Wohnraum durch eine verdichtete Bebauung zu schaffen, der Reduzierung der Versiegelung vor, insbesondere auch um die Inanspruchnahme von anderen, bisher nicht bebauten Flächen im Außenbereich durch diese Innenentwicklung zu vermeiden.

### 1.5.2. Klimanotstand

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Landeshauptstadt München im Dezember 2019 den Klimanotstand ausgerufen habe.

#### **Stellungnahme:**

Vor dem Hintergrund der Klimaveränderungen hat die Vollversammlung des Stadtrats am 18.12.2019 (RIS-Nr. 14 – 20 / V 16525) den Klimanotstand ausgerufen, die Klimaneutralität der Stadtverwaltung bis 2030 und die Ausarbeitung eines Maßnahmenkataloges zu Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 für die gesamte Landeshauptstadt München beschlossen. Die Landeshauptstadt München schloss sich damit der weltweiten Koalition von Städten und Staaten an, die den Klimanotstand ausgerufen haben.

Aufgrund der Ausrufung des Klimanotstands wird auf diesen Aspekt bei den Planungen der Landeshauptstadt München besonderes Augenmerk gelegt, was sich auch durch den Stadtratsbeschluss vom 20.10.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) „Klimafahrplan“ dokumentiert. Die vorliegende Bebauungsplanung steht grundsätzlich im Einklang mit den dortigen Zielsetzungen.

Anhand der Klimafunktionskarte lässt sich für das Planungsgebiet keine gesamtstädtische bzw. überörtliche Bedeutung der betroffenen Grün- und Freiflächen für das Stadtklima Münchens erkennen. Die Grün- und Freiflächen im Planungsge-

biet wurden von den zuständigen Fachstellen als stadtklimatisch nicht sensibel bewertet. Durch die dichte Bebauung und Versiegelung sowie den Verlust von Gehölzen wird es innerhalb des Planungsgebietes im Sommer zu Aufheizungseffekten kommen. Gleichzeitig werden Maßnahmen im Rahmen der Planung berücksichtigt, durch welche die negativen siedlungsklimatischen Effekte teilweise begrenzt werden können. Dies betrifft die teilweise Öffnung der Blockrandbebauung in Richtung Osten, Unterbrechungen der geschlossenen Randbebauung zur Gleistrasse, umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie Dachbegrünungen. Durch die Umsetzung von baulichen und Begrünungsmaßnahmen greift die Planung des dringend benötigten Wohnraums an einer Stelle mit guter ÖPNV-Erschließung gerade auch den Aspekt der Klimaanpassung auf.

### 1.5.3. Baumerhalt

Die Forderung, die aus den Beteiligungen der Öffentlichkeit im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss enthalten war, nach weitestgehendem Erhalt des Baumbestandes werde nicht berücksichtigt. Von 320 Bäumen sollen 297 Bäume, von denen 170 die Kriterien der Baumschutzverordnung erfüllen, gefällt werden. Im Siegerentwurf seien noch der Erhalt von Bäumen entlang der Herbergstraße vorgesehen gewesen. Dieser fehle in der aktuellen Planung.

#### **Stellungnahme:**

Im Planungsgebiet wurden insgesamt 318 Gehölze erfasst. Davon entsprechen 170 Bäume den Kriterien der Baumschutzverordnung, die aber im Planungsgebiet nicht gilt.

Im Rahmen des Bebauungsplanes werden 21 Bestandsbäume als „zu erhalten“ festgesetzt. Für unvermeidbare erforderliche Fällungen (insgesamt 297 Fällungen, davon waren 252 Bäume in ihrer Vitalität beeinträchtigt) werden umfangreiche Neupflanzungen (ca. 220 Bäume) in höheren Pflanzqualitäten als üblich festgesetzt. Aufgrund der Entwicklung eines Wohngebietes mit entsprechender Anpassung der öffentlichen Verkehrsflächen kann nur ein kleiner Teil des vorhandenen Baumbestandes erhalten werden. Das grünplanerische Konzept und die darauf beruhenden Festsetzungen berücksichtigen die Belange des Baumschutzes insofern ausreichend, weil letztendlich auch durch höherwertige Neupflanzungen zukünftig mehr qualitätsvolle Bäume vor Ort vorhanden sein werden als derzeit und zudem dem Belang der Wohnraumschaffung Rechnung getragen werden wird.

Die mit dem Bebauungsplan verfolgte Planung ist entsprechend dem ersten Preis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs, der unter Vorgabe des Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses erfolgt war, entwickelt.

Der Siegerentwurf sah in der Verlängerung der Herbergstraße auf der Wegetrasse zur Unterführung (südlich des WA Nord(2)) noch den Erhalt von Bäumen vor, die allerdings in Bezug auf ihre Vitalität nur als bedingt erhaltenswert eingestuft werden.

Der Baumbestand im Bereich Ecke Raheinstraße/Herbergstraße besteht überwiegend aus Robinien mit Beimischung von Weißdorn, einzelnen Flatterulmen sowie

Wildobst. Die Vitalität dieses Baumbestandes ist aufgrund von Vorschäden überwiegend stark eingeschränkt. Lediglich ein Baum, der allerdings auf Bahngrund unmittelbar angrenzend an das Planungsgebiet steht, wurde als vital und erhaltenswert eingestuft. Der Erhalt dieses Baumes sollte im Rahmen des Bauvollzugs durch geeignete Baumschutzmaßnahmen soweit möglich gewährleistet werden. Die erforderlichen Fällungen werden durch Ersatzpflanzungen kompensiert, außerdem werden spezielle artenschutzrechtliche Maßnahmen vorgesehen, um z. B. den Verlust von Baumhöhlen auszugleichen.

Im Rahmen der Überarbeitung des Siegerentwurfs wurde die städtebauliche Konfiguration überarbeitet. U. a. wurde die Bebauung entlang der Raheinstraße teilweise ergänzt und der Erhalt des Gebäudes Raheinstraße 3 in den Entwurf aufgenommen. Durch diese Anpassungen kann im Bereich der Raheinstraße 3 ein deutlich größerer Anteil des Baumbestandes im Vergleich zum Siegerentwurf erhalten werden, der im Vergleich zum bedingt erhaltenswerten Baumbestand in Verlängerung der Herbergstraße überwiegend als erhaltenswert eingestuft wird, ein Baum auch als sehr erhaltenswert. Damit wird auch in Bezug auf den Baumerhalt eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Siegerentwurf erreicht. Die Planung trägt in der Summe gesehen gut der Berücksichtigung aller Belange in Abwägung insbesondere mit dem Baumerhalt, Neupflanzungen und Ausgleichsmaßnahmen Rechnung.

#### **1.5.4. Flächenverlust**

Es wurde auf den vom AELF im Rahmen dessen Stellungnahme beklagten „Flächenverlust von Böden hoher Qualität“, in landwirtschaftlicher Hinsicht, hingewiesen.

##### **Stellungnahme:**

Die Flächen im Umgriff des Bebauungsplans sind im bestehenden Flächennutzungsplan derzeit noch als Gewerbe- und Bahnflächen dargestellt, so dass eine bauliche Entwicklungsmöglichkeit nicht ausgeschlossen ist.

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um eine Fläche unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching, so dass diese durch die bereits vorhandene verkehrliche Infrastruktur optimal erschlossen ist. Die landwirtschaftliche Nutzung beschränkt sich im Planungsgebiet insbesondere auf die nordöstlichen Flächen, die zukünftig als öffentliche Grünflächen umgestaltet werden, eine isolierte Restfläche südlich der Herbergstraße, die als Futterwiese bzw. Wiesenbrache kartiert wurde, sowie auf Flächen im Süden des Planungsgebietes, die etwa auf Höhe des Jakob-Sturm-Weges beginnen und sich bis zur Lerchenstraße erstrecken. Dort wird derzeit eine Teilfläche als Blumenfeld genutzt, unabhängig von der bisherigen Darstellung im Flächennutzungsplan. Bis auf die nordöstlich gelegene zukünftige öffentliche Grünfläche, die Anschluss an weitere landwirtschaftliche Flächen hat, handelt es sich um kleinere, zwischen Bahngleisen und Bebauung isoliert liegende Restflächen, so dass der landwirtschaftliche Nutzen zur Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln nur in sehr geringem Umfang vorhanden ist. Auch der Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan stellt lediglich eine Restfläche als

Fläche für die Landwirtschaft dar, bei den übrigen Flächen handelt es sich um Bahn- bzw. Gewerbeflächen, die nordöstliche Fläche ist bereits als allgemeine Grünfläche dargestellt.

Vor diesem Hintergrund wird insbesondere aufgrund der sehr guten U- und S-Bahn-Anbindung dem Belang der Wohnraumschaffung Vorrang gegeben.

#### **1.5.5. Art. 20a Grundgesetz (GG)**

Es wurde vorgebracht, dass dem Art. 20a GG und dem zugehörigen Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18) in mehreren Punkten nicht genügend entsprochen werde. Folgende Punkte wurden angeführt:

- Frischluftschneise  
Es falle eine wichtige Frischluftschneise mit hoher bioklimatischer Bedeutung weg.
- Wald  
Einige Flurstücke des Planungsgebietes seien lt. dem AELF als Waldgebiete eingestuft. Eine Abwägung zur Thematik Wohngebiet anstelle von Waldgebiet fehle .
- Artenschutz  
Der Artenschutz sei nicht ausreichend beachtet worden. Es werde auf gesichtete Zauneidechsen, Fledermäuse u. a. verwiesen.
- Agrarflächen  
Es fielen der regionalen Versorgung dienende Agrarflächen weg.
- Baumbestand  
Der Baumbestand werde nicht erhalten.

#### **Stellungnahme:**

- Frischluftschneise  
Die Grün- und Freiflächen im Planungsgebiet haben laut Stadtklimaanalyse (Klimafunktionskarte) der Landeshauptstadt München eine mäßige Kaltluftlieferung und grenzen an eine Ventilationsbahn mit hohem Luftaustauschpotential entlang der Bahngleise an. Diese Ventilationsbahn bleibt auch weiterhin in ihrer Funktion erhalten (hohe bioklimatische Bedeutung). Der Bebauungsplan berücksichtigt diesen Aspekt, indem mit den Ausgleichsflächen sowie mit den angrenzenden Wege- und Freiflächen im westlichen Bereich des Planungsgebietes auch weiterhin ein Korridor entlang der Bahnflächen in räumlicher Verbindung mit auch dort planfestgestellten, weiteren Ausgleichsflächen der DB freigehalten wird, so dass auch hier weiterhin ein Luftaustausch erfolgen kann und damit die Ventilationsbahn in ihrer Funktion erhalten bleibt. Die betroffenen Flächen liegen zudem in räumlicher Nähe zu einer Kaltluftleitbahn im Bereich des Feldmochinger Angers, sind aber nicht Bestandteil dieser überörtlichen Luftaustauschbahn. Durch die Planung wird diese Kaltluftleitbahn daher nicht beeinträchtigt.

- **Waldgebiete**  
Teilbereiche innerhalb des Planungsgebietes werden, wie zuvor unter 1.5.1 dargestellt, nach Einschätzung des AELF als Wald eingestuft. Auf die Ausführungen unter diesem Punkt wird verwiesen.
- **Artenschutz**  
Der Planungsumgriff sowie die angrenzenden Bahnflächen wurden mehrfach in Bezug auf den Artenschutz begangen und untersucht. Der Untersuchungsumfang wurde im Vorfeld mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem Referat für Klima- und Umweltschutz abgestimmt. Hinsichtlich der Ergebnisse wird auf die der Planung zugrunde gelegten artenschutzrechtlichen Gutachten (s. Umweltbericht 9.8.1) verwiesen, die als Grundlage der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) dienen. Insbesondere wurden mehrere Begehungen zu Zauneidechsen durchgeführt mit dem Ergebnis, dass weder im Planungsumgriff noch in den unmittelbar westlich angrenzenden Bahnflächen Zauneidechsen nachgewiesen werden konnten. Lediglich nördlich des Planungsumgriffs auf der Westseite der Bahnlinie konnten im Bereich einer vorhandenen Ausgleichsfläche Zauneidechsen kartiert werden. Innerhalb des Planungsumgriffs konnten im Rahmen der Kartierungen in Bezug auf den strengen Artenschutz sowohl Gebäude bewohnende Fledermäuse als auch Baumfledermäuse sowie die Gartengrasmücke nachgewiesen werden. Die Ergebnisse der Kartierungen wurden in einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung mit den erforderlichen Maßnahmen dargestellt. Diese ist u. a. Grundlage für die am 15.10.2019 mit entsprechenden Auflagen in Aussicht gestellte artenschutzrechtliche Ausnahme durch die Regierung von Oberbayern. Die Fragen des Artenschutzes wurden im Verfahren somit umfassend berücksichtigt. Eine Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahmen mit entsprechenden Auflagen bei Umsetzung des Vorhabens erscheint insofern aufgrund der Inaussichtstellung nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich möglich.
- **Agrarflächen Flächenverlust**  
Der Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan stellt bisher lediglich eine Restfläche als Fläche für die Landwirtschaft dar, bei den übrigen Flächen handelt es sich nach dem bisher gültigen Flächennutzungsplan derzeit noch um Bahn- bzw. Gewerbeflächen, die nordöstliche Fläche ist bereits als Allgemeine Grünfläche dargestellt.  
Der Erhaltung von landwirtschaftlichen Flächen geht hier das verfolgte Ziel der Schaffung von Wohnraum und Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastruktur vor, wie bereits unter 1.5.1. und 1.5.4 ausgeführt. Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um eine Fläche unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching, so dass diese durch die bereits vorhandene verkehrliche Infrastruktur optimal erschlossen ist.  
In Abwägung dieser Belange gegeneinander wird dem Belang der Wohn-



raumschaffung Vorrang gegeben.

- **Baumbestand**  
 Aufgrund der Entwicklung eines Wohngebietes mit entsprechender Anpassung der öffentlichen Verkehrsflächen kann nur ein kleiner Teil des vorhandenen Baumbestandes erhalten werden.  
 Im Rahmen der Baumkartierung wurden die Bäume in die Kategorien sehr erhaltenswert, erhaltenswert und bedingt erhaltenswert eingestuft mit dem Ergebnis, dass von den 318 erfassten Gehölzen 11 Bäume als sehr erhaltenswert, 47 Bäume als erhaltenswert und 260 Bäume als bedingt erhaltenswert eingestuft wurden. Von den 318 erfassten Gehölzen entsprechen 170 Bäume den Kriterien der BaumschutzV. Im Rahmen des Bebauungsplans werden 21 Bäume aus den o. g. Kategorien (sehr erhaltenswert, erhaltenswert und bedingt erhaltenswert) als „zu erhalten“ festgesetzt, ca. 220 Bäume werden durch entsprechende Festsetzungen neu gepflanzt werden. Aufgrund der beengten Grundstücke wurden zum einen die maximal mögliche Anzahl der Bäume festgesetzt, zum anderen sollen die künftigen Bewohner\*innen die Freiflächen multifunktional nutzen können. Zudem sehen die Festsetzungen im Bebauungsplan größere Pflanzqualitäten als standardmäßig in Bebauungsplänen der Landeshauptstadt München üblich vor, um den Verlust von Baumfällungen zeitlich früher kompensieren zu können. Damit wird eine gute Durchgrünung des Planungsgebietes gewährleistet, die dazu beiträgt, die natürlichen Lebensgrundlagen für die zukünftigen Generationen zu erhalten.

#### **1.5.6. Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung**

Aufgrund der Verletzung von artenschutzrechtlich relevanten Lebensräume durch den Bebauungsplan sei die ausnahmsweise Zulassung durch die Regierung von Oberbayern (ROB) erforderlich. Das von der ROB bejahte öffentliche Interesse an der Schaffung von dringend erforderlichem Wohnraum sowie fehlende Alternativflächen als zwingende Gründe für eine Zulassung werden verneint. Dies werde wie folgt begründet:

- Öffentliches Interesse an dringend erforderlicher Wohnraumschaffung  
 Diese Aussage sei in dieser pauschalen Beurteilung unzutreffend und widerspräche der aktuellen Entwicklung.  
 Die Wachstumsprognosen der Landeshauptstadt München und des Freistaates Bayern zeigten deutliche Unterschiede. Der Freistaat Bayern prognostiziert für das Jahr 2037 1,62 Millionen Einwohner\*innen, die Landeshauptstadt München für das Jahr 2040 1,845 Millionen, ein Unterschied von ca. 225.000 Einwohner\*innen.

Es sei klärungsbedürftig, ob eine dieser beiden Prognosen zutreffend und brauchbar sei. Beide Prognosen seien mit Sicherheit wegen der Entwicklung seit Corona völlig überholt und deshalb irrelevant.

Nach einer im August 2021 veröffentlichten Studie des IFO-Institutes und des Immobilienportals immowelt.de würden 13 % aller Bewohner\*innen von Städten mit mehr als 500 000 Einwohner\*innen beabsichtigen, innerhalb der nächsten 12 Monate aus ihrer Stadt wegzuziehen. Ungeachtet dessen werde in der Landeshauptstadt ungebremst geplant und gebaut. Es werde diesbezüglich auch auf den offenen Brief vom 10.08.2021, den das übergreifende Bündnis München Nord an den Oberbürgermeister, die beiden Bürgermeisterinnen und den Stadtrat der Landeshauptstadt München gesandt hat, verwiesen.

- **Fehlende Alternativflächen**  
Die pauschale Aussage, andere Flächen würden nicht zur Verfügung stehen, sei ohne nähere Begründung wertlos und auch nicht zutreffend. Um eine weitere Versiegelung der Stadtfläche zu vermeiden, sei es möglich, viele bestehende Gewerbeflächen in München zu überbauen.

Die angeführten Argumente seien bei der Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung zu beachten. Ohne fundierte Begründung sei die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung abzulehnen.

#### **Stellungnahme:**

Die Inaussichtstellung der artenschutzrechtlichen Ausnahme wurde von der Regierung von Oberbayern am 15.10.2019 erteilt. Ausnahmen von den Verboten des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) regelt § 45 Abs. 7 BNatSchG. Ausnahmen sind danach zulässig, wenn bestimmte Ausnahmegründe (beispielsweise zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses) vorliegen, es keine zumutbaren Alternativen gibt und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

Die Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG wurden im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) geprüft und sind in der Begründung dargestellt. Auch die für artenschutzrechtliche Ausnahmen zuständige Höhere Naturschutzbehörde (Regierung von Oberbayern) stellte insofern die artenschutzrechtliche Ausnahme mit Auflagen zu Recht in Aussicht. Die Fragen des Artenschutzes wurden somit im Verfahren berücksichtigt, wie bereits zuvor ausgeführt.

- **Öffentliches Interesse an dringend erforderlicher Wohnraumschaffung**  
Um dem laufenden Wohnungsbedarf zu begegnen, hat die Wohnungspolitik der Landeshauptstadt München eine sehr hohe Priorität. In Anbetracht der derzeit nur noch sehr begrenzt vorhandenen Konversionsflächen, des Ziels der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung und des weiterhin vorhandenen Bevölkerungszuwachses kann der Wohnungsbedarf nur durch die Planung und Realisierung einer Vielzahl von Baugebieten in der Gesamtstadt erreicht werden. Im Planungsgebiet besteht die Möglichkeit, dringend benötigten Wohnraum für die Stadt München zu schaffen. Aufgrund der hohen Lagegunst des Planungsgebiets mit seiner guten Anbin-

derung an den ÖPNV zählt das Gebiet zu den Bereichen mit höchster Eignung und Priorisierung für die Entwicklung von Wohnnutzungen, sodass das öffentliche Interesse an der dringend erforderlichen Wohnraumschaffung besteht.

Die Bevölkerungsprognose der Stadtverwaltung und die „Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern“ des Landesamts für Statistik unterscheiden sich hinsichtlich Datenbasis, Methodik und Annahmensetzung. Dementsprechend sind die Ergebnisse und auch die Differenzen im Vergleich der prognostizierten Einwohnerzahlen zu erklären.

Die „Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern“ vom Landesamt für Statistik hat als übergeordnete Vorausberechnung den Fokus auf der Bereitstellung einer vergleichbaren Informationsbasis für ganz Bayern und eignet sich als Tendaussage für Gesamtbetrachtungen. Mit einem Wachstum von 7,8 % wird aber grundsätzlich die Einschätzung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bestätigt, dass die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt München weiter wachsen wird. Die Vorausberechnung des Landesamtes für Statistik basiert auf den amtlichen Einwohnerzahlen von 2019 mit 1,484 Millionen Einwohner\*innen für die Landeshauptstadt, die als Fortschreibung der Bewegungsfälle auf dem Datenstand der letzten allgemeinen Zählung der Bevölkerung geführt werden. Diese Daten berücksichtigen nur die Hauptwohnsitzbevölkerung und sind nur für die Gesamtstadt, d. h. ohne weitere räumliche Differenzierung verfügbar. Methodenbedingt differieren die Landesamtsdaten von den Einwohnerdaten der Kommunen, die als Abzug aus dem Melderegister erhoben werden.

Die Statistischen Ämter der Kommunen liefern hingegen detaillierte und teilräumliche Zahlen, die Grundlage für die kommunale Praxis und Planung sind. Die Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt München basiert auf den kommunalen Daten mit 1,591 Millionen Einwohner\*innen für Ende 2019 sowie einer umfangreichen und aktuellen Analyse der Wanderungsdynamik, die auch die Pandemie berücksichtigt. Mit der aktuellen Planungsprognose wird der wahrscheinlichste Entwicklungspfad für München beschrieben, nach dem sich die Einwohnerentwicklung von den stärkeren Zuwächsen der letzten Jahre und der temporären Schwächung durch die Coronavirus-Pandemie zu moderaten Einwohnergewinnen hin entwickeln wird. Die Zahl der Einwohner\*innen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz wird voraussichtlich 2040 bei 1,845 Millionen liegen. Dies entspricht einem Einwohnerwachstum gegenüber 2019 von 254.500 Personen bzw. 16,0 % und einer jährlichen Wachstumsrate von durchschnittlich 0,71 %.

Die Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt München ist Grundlage für weitere fachliche und räumlich differenzierte Prognosen und Infrastrukturplanungen. Damit ist die Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt München Grundlage für die Wohnraumschaffung.

Die hohe Bevölkerungsdichte in Verbindung mit einem knappen Wohnungsangebot sorgen in der Landeshauptstadt München für einen angespannten Wohnungsmarkt, bei dem die Nachfrage nach Wohnraum das Angebot weit übersteigt.

Bereits vor der Covid-19-Pandemie waren klare Umzugswünsche und -muster, aus der Landeshauptstadt München hin in umliegende Städte und Gemeinden, erkennbar. Diese Trends wurden durch die Einschränkungen während der Pandemie-Situation noch verstärkt. Eine Realisierung aller Umzugswünsche ist jedoch in Frage zu stellen, zumal bezahlbare Angebote auch im Umland rar sind und nicht alle Arbeitnehmer\*innen aus dem Homeoffice arbeiten können. Zudem werden nicht alle Beschäftigten im Bedarfsfall weitere Pendelstrecken in Kauf nehmen können. Fraglich ist auch, ob die durch die Pandemie verstärkten Trends sich auch langfristig fortschreiben werden und in welchen Städten sie tatsächlich zum Tragen kommen. Selbst bei einer etwas weniger hohen Nachfrage nach Wohnraum würde diese das Angebot an Wohnraum in der Stadt München weiterhin übersteigen. Auch wenn vor, in und nach der Pandemie unterschiedliche Tendenzen in Bezug auf den Umfang des Wohnraumbedarfs erkennbar sind, so bleibt weiterhin ein hoher Bedarf an Wohnraum bestehen, den die Landeshauptstadt München Rechnung trägt.

- **Fehlende Alternativflächen**

Im Rahmen der Prüfung von anderweitigen Planungsmöglichkeiten und auch unter Berücksichtigung des Ziels der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung, der nur noch sehr begrenzt vorhandenen Konversionsflächen und dem Bevölkerungswachstum in der Landeshauptstadt München kann der Wohnungsbedarf nur durch die Planung und Realisierung einer Vielzahl von Baugebieten in der Gesamtstadt erreicht werden. Insbesondere die gute ÖPNV-Anbindung spricht für die Weiterverfolgung der bisherigen Planungen in dieser Ausgestaltung. Zudem werden neben der Wohnnutzung weiterhin auch Gewerbeflächen und damit Arbeitsplätze im Stadtgebiet benötigt und jene stehen daher für den ebenso notwendigen Wohnungsbau nicht bzw. nur sehr vereinzelt zur Verfügung. Auch eine „Überbauung“ beispielsweise durch Aufstockungen der bestehenden Gewerbebetriebe scheidet aufgrund der größtenteils nicht möglichen Einschränkungen der Gewerbebetriebe zum Schutz des Wohnens aus.

Der Regierung von Oberbayern wurden entsprechende umfangreiche fachliche Unterlagen zur Prüfung des Antrags auf Inaussichtstellung einer Ausnahme übermittelt. Diese sind Grundlage für die am 15.10.2019 in Aussicht gestellte artenschutzrechtliche Ausnahme mit entsprechenden Auflagen.

- Der von Seiten der Einwendenden zuvor erwähnte offene Brief an die Vertreter\*innen der Landeshauptstadt München vom „Übergreifenden Bündnis München Nord; Bündnis München Nord“ betrifft das gesamte Stadtgebiet, dabei wird jedoch auch der vorliegende Bebauungsplan mit Grünordnung namentlich erwähnt:

So führe die Flächenversiegelung für den prognostizierte Bevölkerungszuwachs zu einem Zielkonflikt mit der Klimaneutralität. Die Masse an gigantischen Bauprojekten habe ihre Ursache in der aktuellen Preisentwicklung auf dem Immobilien- und Mietmarkt sowie in der Bevölkerungsprognose. Wohnungsbau um jeden Preis und in diesem Ausmaß sei nicht geeignet, die Wohnsituation nachhaltig zu verbessern, sie verstärke noch die Sogwirkung Münchens.

Der „Preis“ für die Baupolitik seien riesige versiegelte Flächen, unzählige Baumfällungen und die Zerstörung vorhandener Ökosysteme. Dies führe zu einem Verlust an Lebensraum für Flora und Fauna, an Biodiversität und von für das Stadtklima so wichtigem Baumbestand und Frischluftschneisen. Der Münchner Norden sei besonders betroffen, insbesondere trage auch u. a. die Ratold-/Raheinstraße zu dieser Entwicklung bei.

Daneben wurde allgemeiner Folgendes ausgeführt:

Der Zuzug führe dazu, dass große Summen an Investitionen in die öffentliche Infrastruktur, u. a. für Straßen und öffentlichen Nahverkehr, für Schulen und Kitas/ Kindergärten, für Energie- und Wasserversorgung, öffentliche Verwaltung anfielen, dabei stünden die finanziellen Mittel nicht zur Verfügung, noch seien die laufenden Kosten zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur gesichert. Hinzukämen Nachteile für die ansässige Bevölkerung, wie die dramatische Zunahmen des Verkehrs und der damit verbundenen Belastungen. Gewachsene Stadtviertel würden ihren Charakter verlieren und eine immer größer werdende Bevölkerungsdichte ließe eine Zunahme von sozialen Spannungen erwarten.

Die Politik, die zu mehr Arbeitsplätzen und der Ansiedlung von Neubürger\*innen zulasten von verödenen Regionen führe, werde hinterfragt.

Gleichzeitig führe die Ausrufung des Klimanotstandes und die Klimaneutralität bis 2035 ohnehin schon zu riesigen Investitionen, insbesondere dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs.

Deutlich mehr notwendige Grün- und Erholungsflächen seien für das Bevölkerungswachstum bis 2040 auf ca. 1,845 Millionen Bürger\*innen erforderlich, diese würden jedoch immer weniger und fielen dem Wohnungsbau zum Opfer.

Es seien Grünflächenanteile und Abstandflächen reduziert worden, um noch dichter bauen zu können. Die aktuellen Wetterereignisse würden die

herausragende Bedeutung von unversiegelten Flächen für den städtischen Wasserhaushalt zeigen.

Die Versorgung Münchens mit regionalen Lebensmitteln sei nur für wenige Tage gesichert und spitze sich durch die Entwicklung insgesamt zu.

Die rigorose Bautätigkeit und der Ressourcenverbrauch erzeuge erhebliche Mengen an Treibhausgasen und vernichte Grünflächen und stünde im Widerspruch zum Klimaziel.

Es bestünden Zweifel an der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung.

Die Corona-Pandemie habe vieles verändert, Homeoffice werde die Arbeitswelt dauerhaft verändern, es sei ein Trend raus aus den Städten ablesbar.

Angesichts der genannten Entwicklungen werde eine Neubewertung aller derzeit geplanten Bauvorhaben gefordert. So werde durch die maßlose Bautätigkeit die Lebensqualität Münchens drastisch verschlechtert, der Finanzhaushalt der LHM überfordert. Es würden falsche Anreize zulasten anderer Regionen, die mit Abwanderung kämpfen, gesetzt. Dies laufe den Klimazielen entgegen und sei unnötig im Hinblick auf die aktuellen Veränderungen der Wirtschaft. Die LHM solle sich Zeit zum Diskutieren, Nachdenken und Neubewerten der Stadtplanung nehmen auch für die Zeit nach der Pandemie und insbesondere unter dem Gesichtspunkt der „nachhaltigen Stadtentwicklung“.

### **Stellungnahme:**

Der offene Brief wurde zwischenzeitlich unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplanverfahren von der Stadtbaurätin, Frau Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk am 04.10.2021 bereits beantwortet.

Viele darin aufgeführten Argumente betreffen die Gesamtstadt. Einige vorgebrachten Argumente des offenen Briefs, die auch in der Stellungnahme zum vorliegenden Bebauungsplan beinhaltet sind, sind bereits in folgenden Kapiteln behandelt:

- Verkehrliche Verträglichkeit: siehe 1.3 Verkehr
- Flächenversiegelung: siehe 1.5.1 Leitlinie Ökologie
- Frischluftschneise: siehe 1.5.1 Leitlinie Ökologie und 1.5.5 Art. 20a Grundgesetz (GG)
- Wegfall von Agrarflächen, die der regionalen Versorgung dienen: siehe 1.5.4 Flächenverlust, 1.5.5 Art. 20a Grundgesetz (GG)
- Baumbestand: siehe 1.5.3 Baumerhalt und 1.5.5 Art. 20a Grundgesetz (GG)
- Wachstumsprognose: siehe 1.5.6 Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung, Wachstumsprognosen
- Naherholung, Klima bzw. Klimanotstand: siehe 1.5.1 Leitlinie Ökologie, 1.5.2 Klimanotstand, Art. 20a Grundgesetz (GG) und 1.9 Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Biodiversität: 1.9 Bund Naturschutz in Bayern e. V.

- Bevölkerungsprognose, Corona: siehe 1.5.6 Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung

Am Ziel der Wohnungsschaffung wird insofern in der vorgesehenen Dichte vor dem Hintergrund des Wohnungsbedarfs festgehalten. Der Bebauungsplan sieht zudem hinreichende Grünflächen vor. Bezüglich der Investitionen wird auf die Ausführungen zur sozialgerechten Bodennutzung/Städtebaulicher Vertrag unter Ziffer 8 der Begründung verwiesen. Die Erzeugung sozialer Spannungen durch Festsetzungen des Bebauungsplans wird hier nicht gesehen, wie unter 1.1. (am Ende) dargestellt.

- Der offene Brief wurde in Bezug auf den vorliegenden Bebauungsplan von den Einwender\*innen insbesondere bezüglich folgendem Sachverhalt vorgetragen:

Nach einer im August 2021 veröffentlichten Studie des IFO-Institutes und des Immobilienportals immowelt.de würden 13 % aller Bewohner\*innen von Städten mit mehr als 500 000 Einwohner\*innen beabsichtigen, innerhalb der nächsten 12 Monate aus ihrer Stadt wegzuziehen. Ungeachtet dessen werde in der Landeshauptstadt ungebremst geplant und gebaut. Es werde diesbezüglich auch auf den offenen Brief vom 10.08.2021, den das übergreifende Bündnis München Nord an den Oberbürgermeister, die beiden Bürgermeisterinnen und den Stadtrat der Landeshauptstadt München gesandt hat, verwiesen.

**Stellungnahme:**

Diesbezüglich wird daher insbesondere auf die vorstehende ausführliche Stellungnahme zur Bevölkerungsentwicklung und zum Wohnungsbedarf verwiesen.

## 1.6. Infrastruktur

Die Ortsmitte sei bei der ersten Bürgerversammlung als unbedingt notwendig beschrieben worden. Es wurde gefragt, warum diese wegen Sparsamkeitsgründen aus der Planung falle.

**Stellungnahme:**

Die Quartiersmitte wurde aufgrund von bisher nicht gegebener Mitwirkungsbereitschaft aus dem Planungsumgriff herausgenommen und soll zu gegebener Zeit als eigener Bebauungsplan mit Grünordnung weiterentwickelt werden.

## 1.7. Sonstiges

- Gutachteneinsicht  
Es wurde angeführt, dass die Zusendung aller Gutachten zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a, beantragt am 23.12.2019, sehr zögerlich erfolgt sei. Trotz wiederholter Nachfragen habe die Zusendung der

Dokumente zu Schall und Verkehr bis zum 06.08.2021 gedauert. Dadurch sei eine Einarbeitung in die wichtigen Grundlagen und eine Beurteilung verwehrt worden.

**Stellungnahme:**

Die im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB angeforderten Gutachten wurden umgehend zur Verfügung gestellt. Die öffentliche Auslegung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gem. § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 29.07.2021 mit 08.09.2021 durchgeführt. Auch aufgrund der Ferienzeit war hier die gesetzlich vorgeschriebene Frist bereits um zwei Wochen verlängert worden. Diese Frist ist üblich und angemessen, zumal die Regelfrist bereits deutlich verlängert wurde und die zur Verfügung gestellten Planunterlagen und Unterlagen sich vom Umfang nicht so erheblich von den in anderen, vergleichbar großen Bauleitplanungen der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellten Unterlagen unterscheiden.

Allgemein wird darauf hingewiesen, dass Akteneinsichtsansträgen nach den gesetzlichen Regelungen lediglich entsprechend des jeweiligen Verfahrensstandes entsprochen werden kann, wie im vorliegenden Verfahren umgesetzt. Da es sich bei der Bauleitplanung um einen dynamischen Prozess handelt, hat dies zur Folge, dass die zum jeweiligen Zeitpunkt zur Verfügung gestellten Gutachten bei Änderungen der Rahmenbedingungen ggf. im Laufe des Verfahrens überarbeitet bzw. aktualisiert werden. Ein Anspruch auf Herausgabe von in Bearbeitung befindlichen Gutachten im Sinne von Entwurfsständen besteht hingegen nicht. Darüber hinaus wurden auch Aussagen hinsichtlich des voraussichtlichen Fertigstellungszeitpunktes der Gutachten getroffen. Es wurde darauf hingewiesen, dass eine erneute Antragstellung mit erneuter Prüfung möglich sei. Ein fortlaufender Bericht bzgl. des Standes oder der Existenz neuer Gutachten ist aus Gründen der Gleichbehandlung nicht möglich.

- Umweltorganisationen  
Es wurde vorgebracht, dass mehrere Umweltorganisationen (BUND, LBV) sich wegen der Themen Versiegelung, Biodiversität, Artenschutz, Baumfällungen gegen den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a aussprechen.

**Stellungnahme:**

Sofern von Umweltorganisationen Stellungnahmen im Laufe des Bauleitplanverfahrens abgegeben wurden, wurden diese aufgenommen, die Auswirkungen der vorliegenden Planung untersucht und diese Themen in der Abwägung berücksichtigt. Auf die Ausführungen zum BUND in der Billigung und nachfolgend unter Punkt 1.9 wird verwiesen.



## **1.8. Äußerungen hinsichtlich des nicht überplanten und mit Verkehrsflächen überplanten Bereichs südwestlich der bestehenden Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße (Flst. Nrn. 1818, 1818/1, 1818/2)**

Es wird vorab darauf hingewiesen, dass die Planungsbegünstigte zwischenzeitlich einen Vertrag mit dem Eigentümer der Flst. Nrn 1818/1 und 1818/2, Gemarkung Feldmoching, zur Übertragung dieser beiden Flurstücke geschlossen hat. Hinsichtlich einer künftigen möglichen Übertragung an die Landeshauptstadt München wurden noch keine Regelungen getroffen.

Mit Hinweis auf die Eigentümerstellung sowie dingliche Wohnrechte wurde Folgendes vorgebracht:

### **1.8.1. Planungshoheit**

- Es wurde vorgebracht, dass die Landeshauptstadt München sich ihrer Planungshoheit nicht sicher sei und zur Klärung ein Freistellungsverfahren nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingeleitet habe. Seitens des EBA sei eine förmliche Verfahrensbeteiligung erfolgt.

Es wurde vorgebracht, dass durch die Beantragung des Freistellungsverfahrens seitens der Landeshauptstadt München eine angemessene Beteiligung am Bebauungsplanverfahren aufgrund der umfangreichen Unterlagen einschließlich Gutachten und der zeitintensiven Einschätzung der Priorisierung beider Verfahren fast unmöglich gemacht worden sei. Es wurde mitgeteilt, dass seitens des EBA eine Fristverlängerung gewährt worden sei.

#### **Stellungnahme:**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat für die Bebauungsplanung relevanten und bisher nicht freigestellten Flurstücke einen Antrag auf Freistellung nach § 23 AEG gestellt, um auszuschließen, dass der vorliegenden Planung ein Fachplanungsvorbehalt entgegensteht.

Im Übrigen ist es kein unübliches, sondern zur Rechtssicherheit sogar gebotenes Vorgehen, den Satzungsbeschluss zu einem Bebauungsplan, der an Bahnflächen angrenzt und bei dem zudem auch der Flächennutzungsplan auf Bahnnutzungen hinweist, erst nach Klärung notwendiger Freistellungen vorzusehen, da anderenfalls keine Planungshoheit der Gemeinde bestehen könnte und der Bebauungsplan rechtsfehlerhaft sein könnte.

Die öffentliche Auslegung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gem. § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 29.07.2021 bis 08.09.2021 durchgeführt. Auch aufgrund der Ferienzeit war hier die gesetzlich vorgeschriebene Frist bereits um zwei Wochen verlängert worden. Diese

Frist ist üblich und angemessen, zumal die Regelfrist bereits deutlich verlängert wurde und die zur Verfügung gestellten Planunterlagen und Unterlagen sich vom Umfang nicht so erheblich von den in anderen, vergleichbar großen Bauleitplanungen der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellten Unterlagen unterscheiden. Im Übrigen waren die Unterlagen im Auslegungszeitraum einsehbar und auch im Internet eingestellt und dort abrufbar.

Auf Fristen im Rahmen des Freistellungsverfahrens nach § 23 AEG hat die Landeshauptstadt München keinen Einfluss. Zudem wurde seitens des EBA eine Fristverlängerung eingeräumt.

- Die Rechtsauffassung, dass die jeweils nördlich und östlich des nicht überplanten Bereichs angrenzenden Flurstücke (Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2), die in der Verkehrsfläche liegen, mit gültigen Festsetzungen über Verkehrsflächen belastet seien, sei falsch, da die Landeshauptstadt München zum Zeitpunkt von deren Erlass keine Planungshoheit gehabt habe, diese zu erlassen. Die Planungshoheit sei erst 1989 im Zuge des Rangierbahnhofsbaus oder 2003 bzw. 2009 im Zuge der Entwidmungs- bzw. Freistellungsbescheide (MüABI. 2003, S. 389 und 2009, S. 50) des EBA wieder entstanden. Eine planerische Vorbelastung dieses Grundstücks mit Verkehrsflächenfestsetzungen bestehe demnach nicht. Die Flächen lägen im Umgriff der Planfeststellung für die Erweiterung des Bahnhofs Feldmoching aus dem Jahre 1922, die in die Verordnung des Reichspräsidenten vom 05.09.1922 über die Zulässigkeit für die Enteignung für Reichsbahnzwecke, von der eine Kopie in der Anlage beigelegt sei, mündete. Darüber hinaus würden in diesem Zusammenhang Unterlagen aus einer im Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Jahr 2017 gehaltenen Präsentation vorgelegt. In dieser ginge es um Fachplanungsvorbehalt auch für alte Bahnanlagen, verschiedene „Generalbaulinienpläne“ (Fe 2/I-1 von 1895, Fe. 29a-2 von 1924), Baulinienpläne (Fe. 39 von 1930), Veränderung Wegenetz durch Planfeststellung für die Erweiterung des Bahnhofs Feldmoching 1922, die planungsrechtliche Entwicklung im Gebiet des Bahnhofes Feldmoching, vorgenommene Vermessungen. Der Umgriff der Planfeststellung ergäbe sich aus dem Eisenbahnmessungsverzeichnis Nr. 479 des Jahres 1922 für die Steuergemeinde Feldmoching und den dort in Bezug genommenen Abtretungsvorverträgen und Kauf- und Tauschurkunden, von denen Kopien beigelegt seien. Funktionslosigkeit könne neben tatsächlichen Ereignissen in der Dingwelt, wie der Betriebsaufnahme des Rangierbahnhofes, auch durch rechtliche „Tatsachen“ eintreten, hier dem amtlich bekannt gemachten Eintritt der kommunalen Planungshoheit durch die o.g. Freistellungs- bzw. Entwidmungsbescheide. Die planfestgestellten Erweiterungsanlagen des Bahnhofs Feldmoching könnten dort nicht mehr realisiert werden, ohne dass sich das Vorhaben

nach seinem Betriebskonzept grundlegend ändern würde. Durch den Bau des Rangierbahnhofes, spätestens der Entwidmung/Freistellung sei die Planung der Bahnhofserweiterung Feldmoching obsolet geworden. Etwa 1989 habe sich die Bundesbahndirektion bei der Landeshauptstadt München auch um eine Bebauung mit Gewerbegebäuden auf den Fläche zwischen Rambertweg und Grundstücksflächen der Einwender\*innen bemüht und wäre in diesem Zuge bereit gewesen, an die Einwender\*innen fünf Meter als Ausgleich für den Bebauungsplan Nr. 1119 und weitere fünf Meter für einen Ersatzbau ihres Hauses zu veräußern.

### **Stellungnahme:**

Die in diesem Zusammenhang vorgelegten, oben genannten umfangreichen Unterlagen (Verordnung des Reichspräsidenten vom 05.09.1922, Zulässigkeit für die Enteignung für Reichsbahnzwecke, verschiedene „Generalbauliniepläne“ (Fe 2/I-1 von 1895, Fe. 29a-2 von 1924), Baulinienpläne (Fe. 39 von 1930), Veränderung Wegenetz durch Planfeststellung für die Erweiterung des Bahnhofes Feldmoching 1922, die planungsrechtliche Entwicklung im Gebiet des Bahnhofes Feldmoching, vorgenommene Vermessungen, historische Entwicklung, Auszug aus dem Eisenbahnvermessungsverzeichnis Nr. 479 des Jahres 1922), mit denen die vorgebrachten Äußerungen belegt bzw. untermauert wurden, wurden im Rahmen der Einwandsbehandlung wie folgt berücksichtigt, wobei insbesondere auch auf den inzwischen ergangenen Bescheid des EBA vom 17.11.2022 zum Freistellungsantrag vom 09.04.2021 verwiesen wird. Auf die ausführlichen Ausführungen unter A) 1.8.3 sowie Ziffer 2.4.2 der Begründung wird verwiesen. Demnach bestehen keine Zweifel mehr an der Planungshoheit hinsichtlich eisenbahnrechtlicher Sachverhalte.

Die geäußerte Rechtsauffassung, dass die Flurstücke (Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2) nördlich und östlich des nicht überplanten Bereichs, die in der Verkehrsfläche liegen, nicht mit gültigen Festsetzungen über Verkehrsflächen belastet sei, wird von Seite der Landeshauptstadt München nicht geteilt.

Die bestehende Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie, welche das Flurstück nördlich des nicht überplanten Bereichs mit seiner südseitigen Grenze nachzeichnet, gilt infolge des noch geltenden übergeleiteten Baulinienplans (FE39) vom 12.08.1930. Die bestehende Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie, welche das Flurstück östlich des nicht überplanten Bereichs mit seiner westseitigen Grenze nachzeichnet, gilt infolge des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 1119 (7937) vom 20.10.1977. Die vorgenannten Pläne sind nicht im Rahmen einer Normenkontrolle für nicht rechtsverbindlich erklärt wurde.

Hinsichtlich der Frage eines zeitweise gegebenenfalls vorliegenden bahnrechtlichen Fachplanungsvorbehaltes ist zudem allgemein festzuhalten, dass eine widmungskonforme Überplanung insbesondere für Festsetzung

von Verkehrsflächen grundsätzlich möglich ist. Es ist zudem durch das Freistellungsverfahren sichergestellt, dass mit Ausnahme der im Plan als eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche (nachrichtliche Übernahme) markierten Teilfläche des Flst. Nr. 1767/28 keine gewidmeten Flächen im Planungsumgriff vorhanden sind.

Aus Sicht der Landeshauptstadt München bestehen diese Festsetzungen über diese Verkehrsflächen (seit 1930 bzw. seit 1977) bis heute. Hinsichtlich der Vermessungen wird zudem auf die Ausführungen unter A) 1.8.10 verwiesen.

### 1.8.2. Baurecht

- Der Bebauungsplanentwurf mache widersprüchliche Aussagen zur Bebaubarkeit des Grundstücks im Bereich südwestlich der Kreuzung der Bernhard- und Ratoldstraße (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2). Einerseits solle diese nach § 34 BauGB (vgl. Billigungsbeschluss S. 14) gewährleistet bleiben, andererseits solle diese (vgl. Billigungsbeschluss S. 17) erst nach Herstellung der Bebauung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a ggf. 2108b entstehen.

#### **Stellungnahme:**

Der Billigungsbeschluss macht zur Bebaubarkeit des in Rede stehenden Flurstückes (Flst. Nr. 1818) keine widersprüchlichen Aussagen, da sich die Bebaubarkeit nach § 34 BauGB stets nach der Eigenart der jeweils prägenden Umgebung beurteilt.

So wurde ausgeführt (Billigungsbeschluss Seite 14), dass nicht erkennbar wäre, dass der Bebauungsplan dem Grundstück Baurecht entziehe und dass „... sowohl Baukörperausformung wie auch Art der Nutzung gemäß § 34 BauGB entsprechend der näheren Umgebung zulässig ...“ sind und bleiben.

Es wird entsprechend nicht dargestellt (Billigungsbeschluss Seite 17), dass eine Bebaubarkeit des Grundstücks nach § 34 BauGB erst nach Herstellung der Bebauung im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a bzw. ggf. 2108b entsteht. Es wird vielmehr dort ergänzend dargestellt, dass eine umfänglichere „... Bebauungsmöglichkeit auf dem Anwesen ... sich gegebenenfalls nach Realisierung einer Bebauung auf den umliegenden Grundstücken aus § 34 BauGB künftig ...“ ergeben kann, das heißt in Bezug auf eine zukünftig erfolgte Umsetzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a.

Hier wird auch auf die Formulierung in der Begründung (vgl. Ziffer 4.2) verwiesen, die Folgendes klarstellt: „Darüber hinaus steht das Anwesen ... der Planung nicht zur Verfügung. Jedoch sind die Regelungen gemäß § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben im Innenbereich) für dieses Grundstück ausreichend.“

Bzgl. Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2 ist festzustellen, dass diese als Verkehrsflächen nicht überbaubar sind.

- Im Gespräch mit der Landeshauptstadt München sei vage in Aussicht gestellt worden, dass künftig ein orthogonaler Anbau grenzbündig an WA Süd(1) möglich sei, wenn zuerst die Baukörper im WA Süd(1) an die künftige Grundstücksgrenze verlängert würden und es sei auf die Prägung nach § 34 BauGB Bezug genommen worden, jedoch sei zum baurechtlichen Ablauf keine Aussage getroffen worden.

**Stellungnahme:**

Das Baurecht nach § 34 BauGB richtet sich, wie oben bereits ausgeführt und auch vorab mitgeteilt, nach der jeweils prägenden Umgebung und ist insofern von dieser abhängig, auch im Hinblick auf künftige hinzukommende Bebauung in der prägenden Umgebung. So stellt § 34 BauGB hinsichtlich der prägenden Umgebung insbesondere auf die maßstabsbildende optisch wahrnehmbare Bebauung in der näheren Umgebung mit einigem Gewicht ab. Wie in der Begründung (Ziffer 4.2. u. 4.6.) dargestellt, ist ein mögliches Baurecht nach § 34 BauGB künftig somit insbesondere in Abhängigkeit von einer Umsetzung von Bebauung auf benachbarten Grundstücken zu beurteilen, sofern diese je nach Umsetzung noch zur prägenden Umgebung zu zählen sind, insbesondere auch hinsichtlich der Frage der Bauweise.

Die getroffenen Festsetzungen führen auch aus städtebaulicher Sicht zu geeigneten Entwicklungsmöglichkeiten. Dies wurde im Hinblick auf das Baurecht gemäß § 34 BauGB entsprechend der jeweils gegebenenfalls auch künftig bei Umsetzung der Planung entstehenden Bebauung dargestellt. Es wird im übrigen auf die Ausführungen im Rahmen des Billigungsbeschlusses verwiesen.

Im Rahmen der Bauleitplanung sind konkrete Details zum baurechtlichen Ablauf der Umsetzung jedoch nicht festsetzbar, diese sind den jeweiligen Genehmigungsverfahren vorbehalten.

- Nachdem eine vorgehende Bebauung der Planungsbegünstigten ggf. zur Unbebaubarkeit des Grundstücks im nicht überplanten, bereits bebauten Bereich (Flst. Nr. 1818) sowie auf dem nördlich und östlich jeweils anschließenden Flurstück (Flst. Nrn. 1818/1, 1818/2) in deren Abstandsflächen führen könne, oder die offene Bauweise in der Nachbarschaft von Einfluss sein könne, wenn nicht der Mechanismus der Abweichungen, Befreiungen bzw. des harmonischen Einfügens nach § 34 BauGB geklärt sei, habe es die Bereitschaft gegeben, vom vorher immer zur Bedingung gemachten Grenzanbau abzurücken und diese Frage in ein Baugenehmigungsverfahren zu verschieben.

**Stellungnahme:**

Die bestehende Bebaubarkeit des bereits überbauten Flurstückes im nicht überplanten Bereich wird durch den Bebauungsplan nicht eingeschränkt. In § 5 Abs. 3 der Satzung wurde hinsichtlich der Abstandsflächen klargestellt, dass im Gegensatz zur allgemeinen Regelung nach § 5 Abs. 5 der Satzung die Abstandsflächen hier nicht verkürzt werden, sondern hier die Abstandsflächentiefen nach Art. 6 Abs. 5a Satz 1 BayBO gelten, um einer ausreichenden Belichtung und Besonnung sowie einem ausreichenden Sozialabstand Rechnung zu tragen. Das Baurecht richtet sich, wie dargestellt nach § 34 BauGB und somit den allgemeinen Maßstäben. Dies führt auch aus städtebaulicher Sicht zu geeigneten Entwicklungsmöglichkeiten. Im Falle einer Realisierung der südlich angrenzenden Bebauung kann dies unter Umständen sogar im Gegenteil eher zu umfanglicheren Bebauungsmöglichkeiten führen. Die Einwände hinsichtlich einer Unbebaubarkeit können daher nicht nachvollzogen werden.

Die überplanten Flurstücke werden im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, entsprechend der bereits früher schon bestehenden Straßenbegrenzungslinien. Ein Baurecht ist hier nicht vorhanden.

- Es wurde vorgebracht, dass zu einem Abschluss der Hofbebauung in WA Süd(1) eine Abstandsflächenübernahme der Landeshauptstadt München nach Westen notwendig sei, um auf der Westseite den Grenzanbau auf dem Grundstück Ecke Bernhard-/ Ratoldstraße (Flst. Nr. 1818) im westlichen Bereich zu ermöglichen, da sonst ein nicht sinnvoll nutzbarer Baukörper entstünde.  
Die Landeshauptstadt München sei hierzu nicht bereit. Alle Lösungsvorschläge ohne Dienstbarkeit auszukommen, liefen darauf hinaus, dass - über die Widmung der Straße und dadurch möglicher Abstandsflächen auf diese - beliebig über die Bebaubarkeit des Grundstücks entschieden werden könnte.

**Stellungnahme:**

Im Bereich der Bernhardstraße sieht der Bebauungsplan eine künftige Aufweitung der öffentlichen Verkehrsflächen vor. Die Bebaubarkeit nach § 34 BauGB richtet sich nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten, insbesondere der prägenden Umgebung, weitere Festsetzungen werden hier nicht für erforderlich gehalten, zumal Abstandsflächen auf öffentlichen Verkehrsflächen gemäß BayBO bis zur Straßenmitte fallen dürfen. Eine Beliebigkeit ist insofern nicht erkennbar.

Auf Inhalte privatrechtlicher Grundstücksregelungen und -verhandlungen zwischen der Landeshauptstadt München und den Vertragsverhandlungspartner\*innen kommt es somit hier nicht an.

- Es wurde vorgebracht, dass anstelle der gewünschten Einräumung einer gleichrangigen Dienstbarkeit für die Zufahrt mit Rettungsfahrzeugen (im Bereich des Geh- und Fahrrechts zwischen WA Süd 1 und Süd 2) zugunsten der Fläche an der westlichen Grundstücksgrenze zu Flst. Nr. 1818 nur eine nachrangige Dienstbarkeit zugelassen werde.

**Stellungnahme:**

Der Bebauungsplan trifft hinreichende Festsetzungen im Hinblick auf die Erschließung über öffentliche Verkehrsflächen. So ist sichergestellt, dass die künftigen Teilbaugebiete jeweils in hinreichender Breite an öffentlichen Verkehrsflächen gelegen sind. Hinweislich ist auch unter Ziffer 4.10.2. der Begründung dargestellt, dass keine Bedenken bestehen, dass in der Umsetzung eine hinreichende Zufahrtsmöglichkeit zu den jeweiligen geplanten Gebäuden umsetzbar erscheint. Der Bedarf für die Festsetzung von weiteren öffentlichen Verkehrsflächen besteht vor diesem Hintergrund im vorliegenden Fall nicht, insbesondere nicht im Bereich der Bernhardstraße und der dort im westlichen Bereich festgesetzten Verkehrsflächen und der anschließend an diese sowie die Ratoldstraße gelegenen Grundstücke. So grenzen alle Grundstücke in diesem Bereich in ausreichendem Umfang an öffentliche Verkehrsflächen an, über die auch die Feuerwehr sowie Rettungsfahrzeuge zum jeweiligen Baugrundstück gelangen können. Die Ausgestaltung der Rettungswege im Einzelnen ist eine Frage des Bauvollzugs.

Ob im Übrigen eine Einräumung einer weiteren Dienstbarkeit für die Zufahrt mit Rettungsfahrzeugen über sonstige private Flächen getroffen wird, ist eine Frage, die privatrechtlich zu regeln ist. Insbesondere die in Bezug genommenen Grundstücke im Bereich der Kreuzung Bernhardsstraße/Ratoldstraße grenzen im Gegensatz zu vielen anderen Grundstücken im Stadtgebiet, die nur an einer Stelle in ausreichender Breite an die öffentliche Verkehrsfläche anschließen und dennoch eine Zufahrt für Rettungsfahrzeuge bewerkstelligen, im Norden, Osten und teilweise im Westen an die öffentliche Verkehrsfläche an. Weitere Regelungen sind insofern im Bebauungsplan nicht zu treffen.

- Ein Drei-seitiges Vertragsverhältnis über die vorzunehmenden Rechtsänderungen wurde seitens der Landeshauptstadt München ebenfalls abgelehnt.

**Stellungnahme:**

Wie bereits dargestellt, trifft der Bebauungsplan ausreichende Regelungen zur Erschließung der Grundstücke. Weitere Ausführungen zu bisherigen nicht-öffentlichen Vertragsverhandlungen sind insofern nicht erforderlich und nicht entscheidend für die hier getroffenen Festsetzungen.

### 1.8.3. Vertragsverhandlung/Kaufvertrag

- Im Rahmen von Vertragsverhandlungen läge ein Vertragsentwurf vor, der dem Grundstück (Flst. Nr. 1818) im Bereich südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Radoldstraße auf ggf. unabsehbare Zeit die Erschließung genommen sowie die Haftung für die Injektionen und Bauchemikalien für den U-Bahnbau und für Kriegsmunition auf den Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2 den Verkäufer\*innen übertragen hätte. Dieser habe die Haftung für die rechtliche Eignung von Grundstücken im Bereich der Bernhard- und Ratoldstraße (Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2) für die Bebauungsplanung (Freiheit von einem Fachplanungsvorbehalt) vorgesehen. Hierzu sei im zweiten Anlauf nachgebessert worden. Bei der Nachbesserung zum Vertrag sei aber dafür eine Klausel eingebaut worden, dass bis Baubeginn, aber nach ggf. erteilter Baugenehmigung und Beauftragung der Baufirma die Landeshauptstadt München befugt sein sollte, ihre Abstandsflächenübernahme zu widerrufen.

Es sei seitens der Stadt mitgeteilt worden, dass eine Enteignung hinsichtlich zu überplanender Grundstücke im Bereich der Verkehrsfläche (Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2) möglich sei.

#### **Stellungnahme:**

Wie bereits ausgeführt, trifft der Bebauungsplan hinreichende Festsetzungen bezüglich der Erschließung durch Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen. Die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen im vorgesehenen Umfang ist auch erforderlich, um die hinreichende Erschließung zu sichern. Insbesondere ist eine Aufweitung der Straßen im vorgesehenen Umfang nötig, um den Verkehr im prognostizierten Umfang aufzunehmen sowie im Bereich der Aufweitung der Bernhardstraße einen Zugang und eine Wegeverbindung in das südlich Quartier zu schaffen und eine gute Zugänglichkeit zum S- und U-Bahnhof Feldmoching zu ermöglichen. Diese Aufweitung sorgt einerseits für eine angenehme Durchlässigkeit querender Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen. Im Bereich der westlichen Aufweitung der Bernhardstraße können im Bauvollzug unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange vor Ort, insbesondere von Rettungsflächen und der Zufahrt zur Ausgleichsfläche gegebenenfalls weitere untergeordnete in einer öffentlichen Verkehrsfläche zulässige Anlagen, wie überdachte Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr bzw. Bike & Ride o. a. umgesetzt werden.

Die Ausführungen zum Kaufvertrag beziehen sich auf inhaltliche privatrechtliche Grundstücksverhandlungen zwischen dem Kommunalreferat als Vertreterin der Landeshauptstadt München und den Vertragsverhandlungspartner\*innen und stehen nicht im Zusammenhang mit den Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a.

Weitere Festsetzungen sind insofern nicht erforderlich. Bezüglich möglicher Abstandsflächen wird zudem auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen.



- Es sei seitens der Landeshauptstadt München die Aussage getroffen worden, dass das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1, 1818/2) gar nichts wert sei, und eine Bebauung erst erfolgen könne, wenn die Bebauung aus dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a ringsum stehe.

**Stellungnahme:**

Wie bereits dargestellt, bestimmt sich das Baurecht gemäß § 34 BauGB entsprechend jeweils vorhandener prägender Umgebung (s. a. obige Ausführungen), welche auf den Wert des Grundstücks Einfluss nehmen kann. Der Bebauungsplan selbst trifft jedoch keine Regelungen über die Bewertung von Grundstücken.

- Für das gesamte Planungsgebiet sei von der Landeshauptstadt München, die dafür antragsbefugt sei, ein Freistellungsantrag, der die überplanten Teilgrundstücksflächen im Bereich südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße (Flst. Nrn. 1818/1, 1818/2) beinhalte, gestellt worden. Kein Antrag sei für das weitere nicht überplante Flurstück (Flst. Nr. 1818), das erst nach Fertigstellung der Bebauung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a bebaubar sei, gestellt worden. Die Frage, ob dies als Funktionsloswerden eines inselartig fortbestehenden Fachplanungsvorbehalts zu verstehen sei, sei bestätigt worden.

**Stellungnahme:**

Mit Entwidmungsbescheid vom 15.10.2003 und mit Freistellungsbescheid vom 04.02.2014 sind Grundstücke im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a von der Nutzung der Bahn freigestellt worden. Die Landeshauptstadt München veranlasste das Verfahren zur Freistellung für die restlichen Grundstücke beim EBA im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, damit zum Satzungsbeschluss kein Fachplanungsvorbehalt auch auf den übrigen Flächen im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a sowie im Bereich südlich der Lerchenstraße bezüglich Ausgleichsflächen entgegensteht. Kein Antrag ist für weitere nicht überplante Flurstücke erfolgt.

Die Stellungnahme des EBA vom 14.09.2022 und Berichtigung vom 17.10.2022 im Rahmen des Verfahren gem. § 4a Abs. 3 BauGB stellt klar, dass die wesentlichen freistellungsbezogenen Punkte mit dem Herausnehmen der Flurstücke Flst. Nrn. 1767/107, 1778/7 sowie der Nichtüberplanung der neu gebildeten Flurstücke Flst. Nrn. 1778/4 und 1767/108, jeweils Gemarkung Feldmoching, aus dem Bebauungsplanumgriff sowie der nachrichtlichen Darstellung der eisenbahnrechtlich gewidmeten Fläche des Flurstücks 1767/28, Gemarkung Feldmoching, konform umgesetzt worden sind.

Bei einer Teilfläche des Flst. Nr 1767/28 mit Zwecken der Bahn handelt es sich um eine widmungskonforme Festsetzung einer Verkehrsfläche.

Vom EBA wird in seiner Stellungnahme auch bereits festgestellt, dass der verfahrensgegenständliche Bebauungsplan bzw. der daraus resultierende Beschluss im Hinblick auf die derzeit noch für Bahnbetriebszwecke gewidmeten Flurstücke 1767/25, -/57, -/58, -/102, -/59, -/100, -/39, -/61, -/43, 1778/3 sowie -/6 erst Wirksamkeit erlangt, sofern der Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes gemäß § 38 BauGB mit einem erfolgreich durchgeführten Freistellungsverfahren gemäß § 23 AEG entfällt und die Flurstücke sodann in die Planungshoheit der Landeshauptstadt übergehen. Der dazu inzwischen ergangene Bescheid des EBA vom 17.11.2022 zum Freistellungsantrag vom 09.04.2021 stellt das Flurstück Flst. Nr. 1767/43 frei bzw. konstatiert insoweit Planungshoheit, indem die Freistellung für die übrigen Grundstücke abgelehnt wurde, da kein Fachplanungsvorbehalt bestanden habe, so dass dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a kein Planungsvorbehalt der Bahn entgegensteht.

Die Einschätzung, ob ggf. ein inselartig fortbestehender Fachplanungsvorbehalt gegeben ist, obliegt dem EBA und nicht der Landeshauptstadt München. Bei möglichen Bedenken stünde es auch allen Eigentümer\*innen frei, für ihr Grundstück außerhalb des Umgriffs entsprechende Klärungen eigenverantwortlich herbeizuführen.

- Da für die Flst. Nr. 1818 kein Freistellungsantrag gestellt worden sei, wurde die Frage gestellt, ob dies der Freihaltung für eine Abfahrt der St 2342neu dienen solle. Dies sei verneint worden.

**Stellungnahme:**

Die Planungen und Überlegungen zur St2342neu sind mit Stadtratsbeschluss vom Oktober 2014 (Verkehrskonzept Münchener Norden; Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 01145) zurückgenommen worden und spielen bei den planerischen Überlegungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a daher keine Rolle mehr.

- Unbeantwortet sei die Frage nach einer Beanspruchung des Grundstücks im Bereich südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Radoldstraße (Flst. Nr. 1818) durch eine Tram geblieben.

**Stellungnahme:**

Es gibt derzeit noch keine konkreten Planungen für eine mögliche Tram im Planungsgebiet sowie auf angrenzenden Grundstücken. Die Planungen einer Trambahn unterliegen zudem einem gesonderten eigenständigen Verfahren.

- Es wurde vorgebracht, dass die fundamentale Grundfrage des Planungsverfahrens, die Planungshoheit und Rechtsgültigkeit der bestehenden Festsetzungen ungeklärt bliebe und somit die darauf aufbauenden Abwä-

gungen, weil für diese ein Bezugspunkt fehle.

**Stellungnahme:**

Die Planungshoheit der Landeshauptstadt München ist abschließend durch den (Teil-) Freistellungs- und Ablehnungsbescheid geklärt. Somit bestehen keine Zweifel an der Planungshoheit der Landeshauptstadt München. Das Bauleitplanverfahren mit Flächennutzungsplanänderung hat insoweit seine Rechtsgrundlage und darauf aufbauende Abwägungsgrundlage.

Die südliche Teilfläche Flst. Nr. 1767/28 mit Festsetzung öffentliche Verkehrsfläche (im Bereich der Bernhardstraße) wird nachrichtlich als gewidmete Bahnfläche gekennzeichnet. Diese kann wegen ihrer bahnbezogenen Zwecke nicht bzw. noch nicht von Bahnzwecken freigestellt werden, da bisher noch keine vollständige Widmung der Verkehrsfläche vorliegt. Die Landeshauptstadt plant das Freistellungsverfahren einzuleiten, sobald die Voraussetzungen gegeben sind. Im Übrigen ist gemäß des inzwischen ergangenen EBA-Bescheides zum Freistellungsantrag vom 09.04.2021 im Umgriff des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a kein Planungsvorbehalt der Bahn mehr zu sehen.

- Es bestehe weiterhin die Bereitschaft, über eine Grundabtretung zu verhandeln, aber es werde erwartet, dass konkrete Verpflichtungen der Landeshauptstadt München zur Sicherung der Bebaubarkeit des Grundstücks (Flst. Nr. 1818, 1818/1, 1818/2) im Zusammenspiel mit der Bebauung in WA Süd(1) im Sinne einer der Immissionsbelastung des Ortes angemessenen Hofrandbebauung erfolgten.  
Es wurde vorgebracht, dass in der Vergangenheit für die Ratoldstraße und die Bernhardstraße der benötigte Straßengrund kostenfrei abgetreten und der Erschließungsbeitrag nach Baustaffel 10 gezahlt worden sei. Die kostenfreie Abtretung im Sinne eines Vorteilsausgleich für die Bebaubarkeit sei bis vor kurzem negiert worden.

**Stellungnahme:**

Inwiefern eine Hofrandbebauung (Flst. Nr. 1818), die umfänglicher ist als die derzeit zulässige Bebauung nach § 34 BauGB, welche sich durch die momentan vorhandene prägende Umgebung ergibt, künftig zulässig sein wird, folgt aus § 34 BauGB. Ob sich danach eine Planung einfügt, richtet sich derzeit und auch künftig nach der zum jeweiligen Zeitpunkt in der jeweils prägenden Umgebung vorhandenen maßgeblichen Bebauung, wie bereits zuvor ausgeführt. Dies ist unabhängig und unbeeinflusst von etwaigen Grundstücksabtretungen von Flächen (Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2), welche ohnehin durch vorhandene Straßenbegrenzungslinien als Verkehrsflächen vorgesehen und nicht als Bauland anzusehen sind.

Aus städtebaulicher Sicht sind insofern weitere Festsetzungen im Bereich an der Bernhardstraße hier nicht erforderlich, da eine Bebauung nach § 34 BauGB dort aktuell möglich ist und auch künftig möglich sein wird. Planungsbedürftigkeit ist im Weiteren für diesen nicht überplanten Bereich nicht gegeben, da das Baurecht gemäß § 34 BauGB für diesen Bereich selbst eine passende und geeignete Entwicklung zulässt und auch in Bezug auf das Planungsgebiet stimmig nach § 34 BauGB ergänzt werden kann. Daher liegt kein Planungserfordernis vor.

Eine dem Immissionsort angemessene Bebauung erscheint auch unter Zugrundelegung einer Umsetzung der Gebäude im Planungsgebiet künftig möglich. Weitere Festsetzungen zum Immissionsschutz sind insofern nicht erforderlich. Eine Bebaubarkeit richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten und nach der prägenden Umgebung gemäß § 34 BauGB.

Sofern keine Abtretung der Flächen an die Landeshauptstadt München nach einem Erwerb durch die Planungsbegünstigte erfolgen sollte, käme ein Enteignungsverfahren zum Ziel der Umsetzung der Festsetzung in Betracht.

Soweit sich Ausführungen im Übrigen auf inhaltliche privatrechtliche Grundstücksverhandlungen zwischen dem Kommunalreferat als Vertreterin der Landeshauptstadt München und der Vertragsverhandlungspartner\*innen beziehen, stehen diese nicht im Zusammenhang mit den Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a und sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

- Bereits im Jahr 1957 sei für ein Gutachten eines Sachverständigen von der LBK die Geltung der Staffel 10 für das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1, 1818/2) im Bereich südlich der Bernhardstraße und damit eine GRZ von 0,5 mit zwei Vollgeschoßen und Dachraum beauskunftet worden.  
Das mit der Hofrandbebauung entstehende Baurecht überschreite diesen Rahmen kaum, weil das Abstandsflächenrecht einen Rahmen setze. Das 16 m-Privileg sei bei einer Grenzbebauung zu WA Süd(1) verbraucht. Aufgrund des Freistellungsantrages und der Zweifel an der Planungshoheit, der die dargelegte Rechtsauffassung gegenüberstehe, sei zu bedenken, dass die Landeshauptstadt München nach dem bisherigen Verhandlungsstand Bauland nach § 34 BauGB zum Preis von nach ihrer Einschätzung Straßenland erhalte. Sie würde also nicht schlechter stehen, als wenn die Festsetzungen gültig wären. Es müsse eine belastbare Regelung getroffen werden.

**Stellungnahme:**

Die Landeshauptstadt München hatte den Antrag auf Freistellung von

Grundstücken im Planungsumgriff, insbesondere auch für festzusetzende öffentliche Verkehrsflächen im Bereich des Bahnhofs Feldmoching (Ratoldstraße/Bernhardstraße), vorsorglich gestellt, um dort einen etwaigen Fachplanungsvorbehalt mit Sicherheit ausschließen zu können und damit eine bindende Aussage des zuständigen EBAs zum Sachverhalt zu erhalten.

Auf die näheren Darstellungen unter Ziffer 1.8.3, dritte Stellungnahme, zum inzwischen ergangenen Bescheid des EBA vom 17.11.2022 zum Freistellungsantrag vom 09.04.2021 und der vorhergehenden Stellungnahmen des EBA vom 14.09.2022 und 17.10.2022 wird verwiesen.

Bei der Teilfläche des Flst. Nr. 1767/28, die nachrichtlich als gewidmete Bahnfläche gekennzeichnet ist, handelt es sich um eine widmungskonforme Festsetzung einer Verkehrsfläche; die übrige Teilfläche des genannten Flurstücks ist bereits mit Bescheid des EBA vom 15.10.2003 freigestellt.

Aus städtebaulicher Sicht sind weitere Festsetzungen aus den oben genannten Gründen hier nicht erforderlich.

Eine Mitwirkungsbereitschaft war nicht gegeben und es wurde der Wunsch geäußert, dass keine Überplanung erfolgen sollte.

Eine Planungsbedürftigkeit ist nicht zu sehen, da eine städtebaulich stimmige Ergänzung der Bebauung des Planungsgebiets auf dem Grundstück im Bereich südlich der Bernhardstraße nach § 34 BauGB insbesondere zukünftig möglich ist.

Es sind - soweit vorhanden - Festsetzungen von übergeleiteten Baulinien oder von einfachen Bebauungsplänen maßgeblich und einzuhalten. Im vorliegenden Bereich erfolgte die Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie entlang der Bernhardstraße durch den Baulinienplan (FE39) vom 12.08.1930, welcher übergeleitet wurde.

Die bestehende Straßenbegrenzungslinie entlang der Ratoldstraße gilt infolge des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 1119 vom 20.10.1977. Vorhergehend galt hier entlang der Ratoldstraße eine Festsetzung einer Straßenbegrenzungslinie aus einem übergeleiteten Baulinienplan mit geringerer Straßenbreite.

Die gültigen Baulinienpläne weisen keine weiteren Aussagen hinsichtlich einer GRZ auf. Das benannte Grundstück wird nicht überplant und es ist, wie zuvor bereits ausgeführt, nicht erkennbar, dass dem Grundstück zugehöriges Baurecht gemäß § 34 BauGB entzogen würde. Lediglich die notwendigen Flächen für eine Straßenerweiterung auf den angrenzenden Flurstücken sind entsprechend den hier in früherer Zeit schon festgesetzten und bereits vorhandenen Straßenbegrenzungslinien in den Umgriff aufgenommen worden. Auf der westlichen Grundstücksgrenze wird eine Straßenbegrenzungslinie erstmals neu festgesetzt. Es bleibt Baurecht,

insbesondere Bestandsbaurecht, gemäß § 34 BauGB entsprechend der näheren Umgebung zulässig, wie bereits dargestellt. Ob dieses nach wie vor vorhandene Baurecht auch umgesetzt wird, liegt nicht in der Hand der Landeshauptstadt München.

Ob und zu welchem Zeitpunkt eine Hofrandbebauung auf dem Flurstück südwestlich der Bernhard-/Ratoldstraße nach § 34 BauGB möglich ist, kann im förmlichen Verfahren geklärt werden. Die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit einer konkreten Planung ist insofern dem förmlichen Verfahren vorbehalten, das einen entsprechenden Antrag voraussetzt. Für das Grundstück wurden in der Vergangenheit bereits Genehmigungen erteilt.

Die Landeshauptstadt München hatte den Antrag auf Freistellung von Grundstücken im Planungsumgriff, insbesondere auch für festzusetzende öffentliche Verkehrsflächen im Bereich des Bahnhofs Feldmoching, vorsorglich gestellt, um dort einen etwaigen Fachplanungsvorbehalt mit Sicherheit ausschließen zu können und damit eine bindende Aussage des zuständigen EBAs zum Sachverhalt zu erhalten.

Die überplanten privaten Grundstücke im Bereich der Kreuzung Bernhard- und Ratoldstraße liegen bereits aktuell in der festgesetzten Straßenverkehrsfläche, so dass hier die Straßenbegrenzungslinie lediglich als „bestehen bleibend“ festgesetzt wird. Eine derzeitige Bebauung nach § 34 BauGB ist dort ausgeschlossen.

Die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche in diesem Bereich erfolgt aus städtebaulicher Sicht, um im Bereich der bereits bestehenden Straßenbegrenzungslinien sowohl in der Ratold- als auch in der Bernhardstraße die notwendigen Verkehrsflächenbreiten zu erhalten und umzusetzen. Dies erfolgt im Bereich der Ratoldstraße zugunsten des Busbegrenzungsverkehrs und eines Fahrradschutzstreifens und im Bereich der Bernhardstraße zugunsten einer zweispurigen Fahrbahn und eines beidseitigen Gehwegs, ohne Versatz zur östlich bestehenden Bernhardstraße. Die Aufweitung am westlichen Ende der Bernhardstraße ermöglicht eine angemessene Anbindung zum U- und S-Bahnzugang für das Quartier und für die bestehende Nachbarschaft.

Sofern die Flächen nicht durch die Planungsbegünstigte der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt werden sollten bzw. ein freihändiger Erwerb der Flächen auch künftig nicht möglich sein sollte, wird die Stadt zur Umsetzung der Festsetzungen ein Enteignungsverfahren prüfen. Soweit sich Ausführungen auf inhaltliche privatrechtliche Grundstücksverhandlungen zwischen dem Kommunalreferat als Vertreterin der Landeshauptstadt München und der Vertragsverhandlungspartner\*innen bezie-

hen, sind diese nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Eine Bebauung innerhalb festgesetzter Verkehrsflächen ist ausgeschlossen.

#### 1.8.4. Verbreiterung der Ratoldstraße

Es wurde gegen die Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung des Grundstückes nördlich und östlich des nicht überplanten Bereichs, Ecke Ratold-/ Bernhardstraße vorgebracht, dass die Verbreiterung der Ratoldstraße als Radnebenroute nicht erforderlich sei, sondern deren Funktion von der geeigneteren Radroute an der Bahnlinie zu erfüllen sei. Der Radverkehr in der Dülferstraße könne durch abschnittsweise Zwei-Richtungs-Radwege sicherer gestaltet werden. Dies werde im Weiteren näher, wie unter Ziffer 1.8.4.1 bis 1.8.4.4 dargestellt, begründet.

##### **Stellungnahme:**

Die Ratoldstraße ist laut aktuellem Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) als Radnebenroute ausgewiesen. Daher soll die Ratoldstraße entsprechend dieser Nutzung auch angepasst werden.

Die Radroute entlang der Bahnlinie ist in erster Linie als eine quartiersbezogene Vernetzungsrouten und als zusätzliches Angebot, gerade für junge Familien, anzusehen.

Den Hinweis bzgl. eines abschnittweisen Zweirichtungsradweges für eine sichere Befahrbarkeit auf der Dülferstraße wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des hier vorliegenden Bebauungsplanverfahren werden jedoch keine Festsetzungen innerhalb der Verkehrsfläche zwischen den Straßenbegrenzungslinien getroffen, die Darstellungen zur Lage von Rad- und Fußwegen sind hinweislich dargestellt. Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Platzverhältnisse auf der Dülferstraße jedoch so beengt sind, dass eine Umsetzung eines abschnittweisen Zweirichtungsradweges nur schwer realisierbar erscheint. Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche in der geplanten Breite ist jedoch in jedem Fall aus verkehrsplanerischer Sicht erforderlich, um den Ausbau, wie in der Planzeichnung hinweislich dargestellt, mit für den Busbegegnungsverkehr geeigneter Fahrbahn, Fahrradschutzstreifen und Gehwegen sowie zum Teil Parkbuchten im Abschnitt südlich der Franz-Kötterl-Straße in Verbindung mit Baumpflanzungen und Sicherheitsstreifen zu ermöglichen.

##### 1.8.4.1. Fahrradschutzstreifen

- Die Schaffung von breiten Fahrradschutzstreifen in der Ratoldstraße und deren Aufweitung solle für den Radverkehr ein attraktives Angebot machen, damit ein Umstieg vom Auto auf das Fahrrad erfolge. Das zugrundeliegende Versprechen von Sicherheit beim Radfahren als Attraktion („pull-Faktor“) scheitere an den beiden Kreuzungen der Ratold-/Raheinststraße und führe die Verbreiterung der Ratoldstraße ad absurdum.

**Stellungnahme:**

Der geplante Radweg in der Ratoldstraße ist verkehrstechnisch sicher sowie attraktiv und an letzterem ändern – wie sonst im Stadtgebiet oft der Fall – auch Kreuzungssituationen nichts. Die Route in der Straße stellt trotz Kreuzung die schnellste Verbindung in Nord-Süd-Richtung dar. Eine Kreuzung, die Radfahrer\*innen queren müssen, lässt nicht zwingend darauf schließen, dass eine Strecke/Route nicht angenommen wird. Gleiches gilt im Übrigen auch für den motorisierten Individualverkehr.

- Die beiden Kreuzungen seien schon heute kaum funktionsfähig und würden lt. dem zu Grunde liegenden Verkehrsgutachten auch nach der Umrüstung mit Ampeln den künftig anfallenden Verkehr nicht zufriedenstellend abwickeln. Die Belastung der Ratoldstraße an dieser Kreuzung werde so stark sein, dass Anlieger\*innen dem Grunde nach zum Teil Anspruch auf aktiven Lärmschutz haben würden.

**Stellungnahme:**

Wie auch das Verkehrsgutachten belegt, kann eine nachweisliche Abwicklung des Verkehrs in diesem Bereich erfolgen. Auch belegt die Schalltechnische Untersuchung, dass nur im Falle der Realisierung der Ampelanlagen für bestimmte Gebäude im Bereich der bestehenden Kreuzungssituation Dülfer-/Ratoldstraße, deren Straßenbegrenzungslinien durch den Bebauungsplan nicht geändert werden, dem Grunde nach soweit erforderlich ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung nach der 24. BImSchV resultiert, da im vorliegenden Fall aufgrund der innerstädtischen Lage und der Situierung von Gebäuden an den bestehenden Verkehrswegen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Quelle oder im Ausbreitungsweg verhältnismäßig umsetzbar sind. Im Detail wird hierzu auf die Ausführungen der Begründung (Punkt 4.23 Lärmschutzkonzept) Bezug genommen.

- Es werde darauf hingewiesen, dass an der Kreuzung der Ratold-/Dülferstraße nötigenfalls noch Platz für einen Links- und Rechtsabbieger bestehe. Lt. Verkehrsgutachten werde der Knoten auch nach dessen Ausbau nur grenzwertig funktionsfähig sein. Es könne zu gefährlichen Rückstauungen (auch für Radfahrer\*innen) bis in die Bahnunterführung der Dülferstraße kommen. Deshalb empfehle das Gutachten, den Autoverkehr aus dem künftig erweiterten P&R Feldmoching und dem künftigen städtischen Verwaltungszentrum, um den Verkehrsfluss nicht noch weiter zu belasten, nicht an dieser Kreuzung einzuleiten, sondern die Verkehrsströme zu entflechten. Das gelte auch für den Radverkehr. Dieser habe in dieser Kreuzung nichts zu suchen. Der Radverkehr behindere den Verkehrsfluss des zunehmenden Verkehrs an der Kreuzung Ratold-/Dülferstraße und sei an



dieser Stelle weiterhin gefährdet.

**Stellungnahme:**

Beim Umbau des Knotenpunktes Dülferstraße/Ratoldstraße ist eine Lichtzeichenanlage (LZA) bauseitlich schon jetzt vorgesehen. Für den Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße sollen für eine notwendige Erweiterung zunächst Leerrohre für eine LZA vorgesehen werden, um im Falle stark steigender Verkehrszahlen adäquat verkehrstechnisch reagieren zu können. Etwaige Abbiegespuren können parallel mit den Leerrohren der Signalisierung umgesetzt werden. Durch die Berücksichtigung der Umbaumöglichkeiten des Knotenpunktes Dülferstraße/Raheinstraße im Rahmen des Bebauungsplanes kann im Bedarfsfall das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Planungsgebiet und das der prognostizierten allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen verträglich abgewickelt werden. Die festgesetzten Breiten der Verkehrsflächen sind insofern ausreichend bemessen.

Bei Eintreten von verkehrsvermehrenden Effekten aus der worst-case Betrachtung könnte es auch mit einer LZA am Knoten Dülferstraße/ Raheinstraße zu Rückstauungen im Bereich der Bahnunterführung Dülferstraße kommen. Dies könnte unter Umständen auch für den Radverkehr gelten.

Eine Reihe von Maßnahmen trägt jedoch dazu bei, dieses Problem zu vermeiden:

- Verlagerung des allgemeinen Verkehrswachstums auf den Umweltverbund und neue Mobilitätskonzepte
- Untersuchungen, wie die verkehrlichen Entlastungseffekte der Verlängerung der Schleißheimer Straße an die A99 anderweitig erzeugt werden können.
- Eine Entlastung durch die Höhenfreimachung des Bahnübergangs Lerchenstraße wurde nur deshalb nicht unterstellt, da dieses Projekt noch nicht planfestgestellt ist bzw. noch keine ausreichende Planungstiefe besitzt. Bei einer Höhenfreimachung ist aber ein Entlastungspotential der untersuchten Bereiche der Knotenpunkte zu erwarten.
- Die Verkehrserzeugung durch die Quartiersmitte Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b ist noch nicht abschließend festgelegt, hier wird u. a. durch die hohe Lagegunst zum ÖPNV noch Verbesserungspotential gesehen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen ermöglichen einen Spielraum, um gefährliche Rückstauungen zu minimieren und damit verbundene Gefährdungen zu vermeiden. Bei Bedarf erfolgt auch eine Errichtung der Lichtzeichenanlage zusätzlich am Kreuzungspunkt Rahein-/Dülferstraße. Hierbei sollen für einen adäquaten, zielgerichteten Ausbau jedoch zunächst die tatsächlichen Veränderungen des Verkehrsaufkommens sowie Effekte

der vorgeschlagenen und anderer verkehrsplanerischer Maßnahmen im Münchner Norden, auch auf andere Verkehrsteilnehmer\*innen abgewartet werden. Eine Überwachung der künftigen Verkehrsentwicklung ist vom Mobilitätsreferat vorgesehen (s. Begründung 9.8.2).

- In diesem Zusammenhang werde auf den Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Bauausschusses und des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 06.12.2017 (VB) (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09964) Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017 Grundsätze der Radverkehrsförderung in München verwiesen:
  - „ 3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, bei allen Planungen zur Radverkehrsförderung die Auswirkungen auf die Luftqualität zu berücksichtigen. Im Sinne der Luftreinhaltung ist es Ziel, attraktive Angebote zum Umstieg auf den Umweltverbund zu schaffen. Negative Folgen durchdirekte oder indirekte Wechselwirkungen sind weitestgehend zu verhindern.“
  - „4. Der Stadtrat beschließt die folgenden Grundsätze einer integrierten Radverkehrsförderung in München und beauftragt die Verwaltung, diese dem künftigen Verwaltungshandeln zugrunde zu legen:
    - „Die Landeshauptstadt München räumt der Verkehrssicherheit die oberste Priorität bei der Radverkehrsförderung ein. ...“

Wenn aber der Endpunkt der Fahrradnebenroute, die den Umstieg auf das Fahrrad fördern solle, gefährlich und damit unattraktiv sei, dann werde der Zweck der Nebenroute, der mit ihr verbundenen Schutzstreifen- und der Aufweitung des Straßenraums verfehlt. Es fehle schon an der Geeignetheit der Planung zur Zweckverfolgung, geschweige denn, dass deren Erforderlichkeit gegeben sei.

#### **Stellungnahme:**

Die geplante Radwegführung in der Ratoldstraße erfüllt die verkehrlichen Anforderungen einer dortigen Fahrradroute, dies auch im Sinne der richtig zitierten Beschlüsse. Die Radwegführung ist insbesondere auch aus Verkehrssicherheitsgründen dort anzubieten, da Radfahrer\*innen hier faktisch primär ihre Wege nehmen werden.

#### **1.8.4.2. Fahrradnebenroute**

- Die zur Begründung der Neuordnung des Straßenraums u. a. herangezogene Lage der Fahrradnebenroute des Radverkehrsplans in der Ratoldstraße werde damit zum sich überholenden Selbstzweck (s. a. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09964). Die Nebenroute in der Ratoldstraße sei bereits im Verkehrsentwicklungsplan 1989 als bahnahe Trasse verzeichnet gewesen (s. a. Anlage 1 VER-P vom 19.04.1989). Sie stehe dort im Netzzusammenhang mit

weiteren Radwegeverbindungen

- entlang der Bahngleise der S1 aus der Fasanerie,
- entlang des Gütergleises Feldmoching-Milbertshofen sowie
- vom Knoten der Moosacher Straße mit der Landshuter Allee über den Eggarten und die Heidelerchenstraße

und nehme diese bahnrassennah ab der Lerchenstraße, entlang der S 1, Richtung Norden auf.

#### **Stellungnahme:**

Die geplanten Nebenroute in der Ratoldstraße stellt eine bahnahe Route dar, da die Straße nur wenige Meter entfernt von den Bahngleisen entlang verläuft. In Bezug auf die Lage im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 1989 hat sich daher nicht viel geändert. Diese kann auch nicht als so detailscharf interpretiert werden, zumal die Gebietsentwicklung in der Ratoldstraße damals noch nicht bekannt war. Innerhalb des VEPs wurden die genannten Routen zudem nicht maßstäblich dargestellt.

- Heute entspräche dies im Wesentlichen der Fahrrad-Nord-Süd-Verbindung in der verlängerten Heidelerchenstraße, über die Bahnbrücken der Moosacher Straße zur Olympia Pressestadt und zur Borstei und dem Olympiapark - auch der Umgriff der in Planung befindlichen Siedlung Eggarten läge an diesem Strang. Im Lauf der Zeit sei erkannt worden, dass der zwischen Lerchenstraße und Raheinstraße bzw. Rambertweg Hausnr. 27 angenommene Bahnlängsweg östlich der S1 nur schwer passierbar sei und die Trasse in die Ratoldstraße verlegt worden.

Mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a bestehe der Gestaltungsspielraum, diese ursprüngliche Planung wieder in ihrer stadtquartiersübergreifenden Funktion aufzunehmen und eine attraktive „Nebenroute“ zu schaffen, die abseits vom Straßenverkehr, dessen Abgasen und Gefährdungen über eine Brücke in der Dülferstraße geführt werden könne.

- Der Vorschlag des Bezirksausschusses 24 zum Anschluss der Nebenroute, ggf. über ein Provisorium nach Süden zu führen, sei bereits aufgenommen worden, die Verengung des Radweges am Schnittpunkt der LSW 13 und 14 solle durch deren Eckabschrägung weiter gemindert werden und die Durchgängigkeit noch mehr verbessert werden.
- Im Zusammenhang mit der Planfeststellung für die Höhenfreimachung der Lerchenstraße könne zu gegebener Zeit der Radweg über diese geführt werden, so dass auch weiterhin eine Radwegeverbindung zur Siedlung Lerchenauer See und zum Eggarten möglich sei.
- Für die Planfeststellung der Höhenfreimachung der Lerchenauer Straße (S1) habe der Bezirksausschuss 24 beim Baureferat Ingenieurbau gebeten, zumindest den Bau einer Radwegbrücke östlich parallel der

Bahn vorzuhalten, so dass auch insoweit eine weitgehend gefahrlose Verbindung zur und aus der Fasanerie bei Ausführung der Unterführung in der Lerchenstraße integriert werden könne.

**Stellungnahme:**

Die Nebenroute entlang der Ratold- und Raheinstraße verläuft – wie andere Nebenrouten und attraktive Fahrradwege grundsätzlich auch - im normalen Straßenraum. Zusätzlich zu dieser Nebenroute gibt es eine gebietsinterne bahnseitige Radwegeverbindung mit Brücke über die Dülferstraße. Diese dient der Verbindung und Vernetzung des Nord- und Südteils des Planungsgebietes.

- Der Schnittpunkt der LSW 13 und 14 ergibt sich aus dem dort zu berücksichtigenden Stellwerkgrundstück und dessen zu wahrenen bahnbetrieblichen Zwecken. Dieses Grundstück liegt außerhalb des Planungsumgriffes und steht zur Überplanung, wie dies beispielsweise für die vorgeschlagene Eckabschrägung notwendig wäre, nicht zur Verfügung.
- Die Bahnunterführung der Lerchenstraße, die außerhalb des Planungsumgriffes liegt, soll im Zuge des Ausbaus ebenfalls mit einer Radverkehrsführung ausgestattet werden. Zusätzlich soll künftig die südliche Lerchenstraße (südl. des Bahnübergangs, ebenfalls außerhalb des Planungsumgriffes) auch für den Radverkehr ausgebaut werden, so dass die Radfahrer\*innen verschiedene Möglichkeiten haben werden, die genannten Ziele auf attraktiven und sicheren Routen zu erreichen. Gleichzeitig wird mit Realisierung der Trasse für den ÖPNV (Trambahn oder Bus) in Richtung des Planungsgebietes „Lerchenauer Straße“ die Unterführung ebenfalls mit einem großzügigen Radverkehrsangebot versehen werden.
- Es wird unabhängig vom Bau des Bahnübergangs der Lerchenauer Straße auf eine verkehrssichere Führung des Radverkehrs im Zuge der Nord-Süd Route geachtet. In diesem Zusammenhang kann ggf. auch eine Radwegbrücke künftig geprüft werden.

**1.8.4.3. Brücke über die Dülferstraße**

- In der Begründung zum Bebauungsplan werde an mehreren Stellen ausgeführt, dass die Geh- und Radwegverbindung entlang der Bahn das Rückgrat der Erschließung des Planungsgebietes sei und über die Brücke an der Dülferstraße den Nord- und den Südteil verbinde. Dabei stelle sie neben der „gefahrlosen“ Erreichbarkeit der Kita's im Quartier auch die Verbindung mit den Naherholungsgebieten im Münchner Norden und nach Oberschleißheim dar (vgl. S. 243, 252, 253 Billigungsbeschluss).  
In einem Atemzug würden die innere Erschließungsfunktion der Radwegeverbindung entlang der Bahn mit deren Bezügen zu den Erholungsflächen im Umland genannt. Es werde aber nicht die sich daraus erge-

bende Konsequenz gezogen, diese Trasse als das zu benennen, was sie sei, die eigentliche großräumige sichere, abgasfreie attraktive Hauptverbindung und den Radweg in der Ratoldstraße als Nebenfunktion zu benennen, was sich aufgrund von dessen fehlender Entsprechung aus den Anforderungen des Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München von 2017 aufdränge und daraus die notwendigen Schlüsse für die Gestaltung des Straßenprofils der Ratoldstraße zu ziehen, obwohl erkannt werde: "Durch den Radwegabschnitt über Ratold- und Raheinstraße und daneben einem separaten bahnbegleitenden Geh- und Radweg für Vernetzung im Quartier zu den Grünflächen und Kitas könnte ein Impuls gesetzt werden, der letztlich zu einer durchgängig attraktiven Radwegverbindung vom Olympiapark bis nach Feldmoching und weiter nach Oberschleißheim führt." (vgl. S. 28 Billigungsbeschluss). Die sich sonst für immer verschließende Gelegenheit einer hervorragend guten, straßenverkehrsabgelegenen und sicheren Radwegeverkehrensverbindung sei umzusetzen.

#### **Stellungnahme:**

Die gebietsinterne bahnseitige Radwegeverbindung mit der Brücke über die Dülferstraße dient der Verbindung des Nord- sowie Südteils des Planungsgebietes, vernetzt diese untereinander und insbesondere sowohl die dortigen privaten Freiflächen- und Kita-Angebote als auch die öffentlichen Grünflächen. Diese Verbindung kann als zusätzliche Radfahr-Zubringerfunktion zu der Hauptroute im Norden und zur Nebenroute Richtung Süden angesehen werden. Hätte sie als Hauptroute geplant werden sollen, dann hätten deutlich andere Maße angesetzt werden müssen. Zudem verläuft der gebietsinterne Radweg entlang der Bahn aufgrund der notwendigen Baumpflanzungen und der polygonalen Bauräume weniger gradlinig und direkt als der Radwegabschnitt über die Ratold- und Raheinstraße. Die Radfahrer\*innen werden daher für übergeordnete Ziele in der Regel die Radwege an der Ratold- und Raheinstraße bevorzugen, für die eine entsprechende Breite der öffentlichen Verkehrsflächen insofern festgesetzt wird.

- Dazu sei das Verständnis der bahnnahe Trasse von der Nebensache zur Hauptsache zu verkehren. (Das Bedürfnis von Renn-/Schnell-Radfahrer\*innen sich auszulasten, werde für den Kreis, der aus Oberschleißheim und nördlich komme, eher auf den Teerstraßen zwischen Schloss Schleißheim, entlang des Flugplatzes, und auf Waldwegen in Verlängerung der Schleißheimer Straße zum BMW-FIZ zu suchen sein.) Der Radverkehr in der Ratoldstraße würde dann nur mehr der Verkehr aus dem Quartier sein. Auf einem Zwei-Richtungs-Radweg auf der Westseite der Ratoldstraße könne dieser sicher abgewickelt werden, zumal er in der Praxis morgens zur und abends von der U-Bahn benutzt werden würde. Die Bewohner\*innen des Quartiers, mit den Hauseingänge zur

Ratoldstraße, könnten über den Weg zwischen WA Süd(1) und WA Süd(2) zum U-/S-Bahnhof und von dort auf den Radweg längs der Bahn gelangen. Die Bewohner\*innen der Hauseingänge auf der Westseite der Ratoldstraße dürften mehr sein, als jene auf der Ostseite der Ratoldstraße. Die vorgeschlagene Lösung zwänge damit in Summe weniger Anlieger-Radfahrer\*innen die Straße zu queren, diese müssten allerdings ggf. zweimal täglich queren. Auch die aktuellen Schutzstreifen würden das Problem nicht lösen, einmal am Tag von der Ostseite bzw. Westseite die Straße queren zu müssen. In Summe dürften weniger Querungen erfolgen und die Straße somit sicherer für Radfahrer\*innen werden. Östlich des vorgeschlagenen Abzweigs lägen die Adressen entweder zu den Nebenstraßen der Ratoldstraße bzw. handle es sich um zwei weitere Hauseingänge.

**Stellungnahme:**

Die Einschätzung zu den Bedürfnissen von Renn-/Schnell-Radfahrer\*innen wird zur Kenntnis genommen.

Die Bewohner\*innen des neuen Quartiers werden vermehrt die quartiersinternen Geh- und Radwege nutzen, um die U-/S-Bahn zu erreichen. Der Radweg auf der Ostseite der Ratoldstraße dient natürlich allgemein auch umliegenden Bewohner\*innen. Die Radwegführung als Nebenroute entlang der Straße kann am geeignetsten in der geplanten Form als beidseitiger Fahrradschutzstreifen erfolgen. Ein Zweirichtungsradweg erscheint hierbei auf der Westseite der Ratoldstraße als nicht zielgerichtet. Zudem stellt dieser sich aus Sicht der Verkehrssicherheit in Verbindung mit den zahlreichen Ausfahrten der Tiefgaragen problematisch dar.

- Für den künftigen Verwaltungsbau auf der Fläche des Supermarktes sei keine Adressbildung zur Ratoldstraße geplant. Die in diesem Bereich des Straßenraums bestehenden Bäume könnten, soweit er nicht verändert werde, weiterhin belassen werden und deren Wirkung, gerade am belasteten Knotenpunkt der Ratoldstraße/Dülferstraße erhalten werden: „der Beschattungsleistung und Staubfilterung ... Gerade an heißen Sommertagen, kommt den Bäumen eine sehr wichtige Funktion in Bezug auf das Mikroklima vor Ort zu, da sie aufgrund ihrer Verdunstungsleistung einen spürbaren Einfluss in Bezug auf die Temperatur (Kühlung) haben. Ein Verzicht auf Baumpflanzungen im Straßenraum zugunsten zusätzlicher Versiegelungen widerspricht damit auch den Zielen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.“ (vgl. S. 264 Billigungsbeschluss).

**Stellungnahme:**

Die Adressbildung des angesprochenen, nicht mit überplanten Bereiches ist zu gegebener Zeit Gegenstand anderer Planungen.

Bei der vorliegenden Planung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr.

2108a ist aus verkehrlicher Sicht in der Ratoldstrasse die Radwegführung in Form von beidseitigen Fahrradschutzstreifen als Nebenroute vorzusehen. Dies ist im Abschnitt zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien auch möglich. Der Verzicht auf Baumpflanzungen im Straßenraum zu Gunsten von Fahrradschutzstreifen ist über diesen kurzen Abschnitt durchaus auch klimatisch vertretbar, da im gesamten Bebauungsplanumgriff umfangreiche Neupflanzungen von Bäumen erfolgen.

#### 1.8.4.4. Radwegebrücke über Herbergstraße

Die Radwegebrücke über die Herbergstraße könne viel niedriger ausfallen als im Billigungsbeschluss dargestellt:

- Die Rohrleitung unter der Bahn sei eine Freispiegelleitung und kein Düker. Die Abfahrt in die Raheinstraße könne deshalb weiter nach Osten verlegt werden.
- Das Überbauverbot von Kanalrohren diene dazu, den Zugang bei Erneuerungen zu vereinfachen. Dem könne durch die bereits vom Bezirksausschuss vorgeschlagene Stahlkonstruktion der Brücke, die im Bedarfsfall mit einem Kran ausgehoben werden könne, Rechnung getragen werden. Das Tragwerk könne als Fachwerk in die Seitenteile nach oben verlagert werden. Die Brücke bliebe damit auf der Ebene des „Oberbaus“ flach.
- Infolge der Verlegung der Abfahrt in die Unterführung nach Osten, müsse die Brücke nicht so hoch liegen, die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft seien durch gängige Maßnahmen beherrschbar.
- die Anleiterung der Feuerwehr könne ggf. auf einer Mischzone erfolgen.

In Summe entstände auf diese Weise eine attraktive Fortsetzung eines durchgängigen gut ablesbaren, gefährdungsarmen und abgasfreien Radwegs. Alle Anforderungen an die Attraktivierung für den Umstieg auf den Umweltverbund seien erfüllt und die Kinder könnten bedenkenlos zu ihren Freund\*innen auf Besuch geschickt werden (auch nach Ausbau bis in den Eggarten).

#### **Stellungnahme:**

Die Option einer Fuß- und Radwegbrücke über die Unterführung Herbergstraße wurde geprüft.

Mit Ausbildung einer Radwegbrücke würde die Funktionalität des bahnbegleitenden Fuß- und Radwegs nicht verbessert, wie bereits auch im Billigungsbeschluss detailliert dargelegt (vgl. dort Seite 116).

Der funktionale Vorteil einer Fuß- und Radwegbrücke ist an dieser Stelle aus städtebaulicher Sicht nicht erkennbar. Einer erzielten Streckenverkürzung nur von weniger als 10 Metern stünde die nachteilige, zwangsläufige Überwindung einer Rampenanlage mit ca. 100 m Länge (inkl. Brückenbauwerk mit ca. 25 m Spannweite) und eines anzunehmenden Höhenunterschiedes von ca. 2,70 m gegenüber. Dabei würde die Unterbrechung der Rampe durch erforderliche

Podeste (gemäß DIN 18040-1 bzw. -3) den Überfahr-Komfort für Radfahrer\*innen erheblich beeinträchtigen. Zudem würde für Radfahrer\*innen, die daher primär statt dessen die ebenerdige Trasse nutzen wollen und nicht das Überbrückungsbauwerk mit der starken Steigung, sich die Verkehrssicherheit sogar erheblich verschlechtern, da der einsehbare Bereich für aus der Unterführung kommende Radfahrer\*innen um 4,50 m (angenommene ca. Breite des Brückenbauwerks) verkürzt würde.

Funktionale Vorteile einer Brücke sind auch nicht erkennbar, soweit die Brücke gegebenenfalls niedriger ausfallen könnte, wie in der Äußerung vorgebracht. Denn die vorgebrachte Verlegung der Abfahrt in die Unterführung nach Osten würde, soweit im günstigsten Fall vereinbar mit dem dort unterirdisch bestehenden städtischen Kanal (Betonkanal NE 800/1200, Freispiegelleitung) und auch dessen Dükern, immer noch eine nachteilige, zwangsläufige Überwindung einer Rampenanlage mit ca. 70 m Länge und Höhenunterschied von ca. 1,70 m erfordern.

Im Weiteren stehen die nachteiligen Auswirkungen eines Brückenbauwerkes, in Form der Einschränkungen der Rettungswegführung für die Wohngebiete, die Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohnbebauung, zusätzliche Versiegelung und Beeinträchtigung der städtebaulich gewünschten, schollenartig aufgelockerten Wirkung der westlichen Baukörperabfolge in keinem Verhältnis zu dem kaum erkennbaren verkehrlichen Nutzen.

Eine Feuerwehrumfahrung mit einer Breite von 3,50 m wäre zwar gerade noch darstellbar. Auf einem ggf. bis zu ca. 50 m langen Teilstück der Westfassade wäre aber dann keine Anleiterung mehr möglich. In der Folge wäre gegebenenfalls ein zweiter Rettungsweg bei der Bauausführung erforderlich. Auch bei einem Abrücken der geplanten Randbebauung nach Osten würde das Überbrückungsbauwerk eine erhebliche zusätzliche Verschattung und Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnbebauung bedeuten. Der Schutz der Privatsphäre der Anwohner\*innen des Erdgeschosses und des Obergeschosses im geplanten WA Nord(3) würde durch die unmittelbar partiell nur in ca. zwei Meter Entfernung an die Wohnbebauung angrenzende Brückenanlage stark beeinträchtigt.

Die vorgeschlagene Überführung mit Zuwegungen würde eine zusätzliche Versiegelung von ggf. bis zu rund 580 m<sup>2</sup> bedingen, die gemeinschaftlich nutzbare Freifläche im Südteil von WA Nord(2) völlig entwerten und auch eine Pflanzung von Bäumen in diesem Bereich unmöglich machen.

Die städtebaulich gewünschte, schollenartig aufgelockerte Gliederung der westlichen Baukörperabfolge würde durch die enorme Dimension des Überführungsbauwerks mit einer Gesamtlänge von ggf. bis zu etwa 100 m erheblich beeinträchtigt. Zudem würde die bereits ohnehin aufgrund der Fuß- und Radweg-Weg-Querung stark verkehrlich geprägte städtebauliche Fuge extrem von dem Brückenbauwerk dominiert werden. Der Verlauf der Lärmschutzwand müsste auf eine Länge von bis zu 120 m begradigt werden. Der gestalterisch gewünschte



bewegte Verlauf der Lärmschutzwand müsste auf dieser Teilstrecke aufgegeben werden.

Die in Bezug auf das „Überbauverbot von Kanalrohren“ vorgetragene, bereits vom Bezirksausschuss vorgeschlagene Stahlkonstruktion der Brücke, die im Bedarfsfall mit einem Kran ausgehoben werden könne, ist ebenso hinsichtlich Aufwand und Nutzen zu bewerten sowie abzuwägen. Angesichts der vorgenannten, umfänglichen nachteiligen Aspekte einer Brücke und deren nicht ausreichend erkennbaren verkehrlichen Vorteilen erscheinen der Aufwand und die Kosten, eine solche vorgeschlagene Stahlkonstruktion-Brücke im Bedarfsfall mit einem Kran auszuheben, weder verhältnismäßig noch vertretbar.

Bereits ohne das vorgeschlagene Brückenbauwerk sind alle Anforderungen an eine Attraktivierung für den Umstieg auf den Umweltverbund erfüllt und die Kinder könnten bedenkenlos zu ihren Freund\*innen zum Besuch geschickt werden.

#### **1.8.5. Rückversetzung der Baulinie in der Ratoldstraße**

Es wurde gefordert, die Rückversetzung der Baulinie in der Ratoldstraße um einen Meter rückgängig zu machen, da diese im nicht überplanten, bereits bebauten Bereich (Flst. Nr. 1818) sowie auf dem nördlich und östlich jeweils anschließenden Flurstück (Flst. Nr. 1818/1, 1818/2) das bestehende Baurecht nach § 34 BauGB mindere, indem sie als faktische Baulinie wirken werde.

Die im Billigungsbeschluss angeführte Begründung (vgl. S. 15/16) der Verschiebung zur Hebung der Privatsphäre auf der gegenüberliegenden Seite sei unverhältnismäßig, da nach den Maßstäben des Plangebers ein Abstand von regelmäßig 15 m, zum Teil auch deutlich mehr als 20 m zwischen der geplanten und der bestehenden Bebauung als Sozialabstand im städtischen Bereich verträglich sei (vgl. S. 228 Billigungsbeschluss). Auch die Erwägung zur Herleitung der Zumutbarkeit der Abstandsflächen aus Art. 6 BayBO, die auch den Sozialabstand betreffen, gäben keinen Anlass zu einer derartigen Verschiebung. Es werde Art. 6 Abs. 5a BayBO mit der Argumentation als ausreichende Abstandsfläche herangezogen, dass einer „dynamischen Abstandsfläche außerhalb des Bebauungsplans eine entsprechende Regelung im Bebauungsplan entgegengestellt werden könne.“ Wenn schon die Summe der  $H \frac{1}{2}$  der gegenüberliegenden Grundstücke ausreiche, dann erst recht, wenn diese noch zusätzlich durch das Zwischengrundstück einer Straße getrennt seien.

#### **Stellungnahme:**

Das nicht überplante Flurstück (Flst. Nr. 1818) beurteilt sich nach § 34 BauGB. Derzeit ist dieses mit einem Wohngebäude bebaut. Eine Neubebauung wäre grundsätzlich möglich. Ein Anbau an die südliche Grundstücksgrenze ist aktuell nicht zulässig. Ein Anbau, der die bestehenden Straßenbegrenzungslinien (anschließende Grundstücke östlich und westlich an den nicht überplanten Bereich) überschreitet, wäre ebenfalls nicht zulässig. Mit Rechtskraft des vorliegenden

Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a und, wenn die angrenzende Bebauung im WA Süd(1) realisiert bzw. in Umsetzung ist, kann nach § 34 BauGB künftig mehr Baurecht als aktuell auf dem angrenzenden Grundstück südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße möglich sein.

Aus städtebaulicher Sicht wird vor dem Hintergrund, dass einerseits für die angrenzenden Flurstücke ein höheres Baurecht künftig möglich erscheint und andererseits städtebauliche Gründe für die Festsetzung sprechen, an der Planung festgehalten. Über die Festsetzung der Baulinie und Baugrenze im südlich angrenzenden WA Süd(1) entsteht im Planungsgebiet ein, auch im übrigen Stadtgebiet üblicher fünf Meter Vorgarten, so wie er auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorhanden ist.

Eine Verschiebung der Baugrenze im WA Süd(1) um einen Meter nach Osten, wie sie noch vor dem Billigungsbeschluss dargestellt war, erfolgt nicht. Es ist insbesondere auch vor diesem Hintergrund sachgerecht und abgewogen, die Baugrenze im Baugebiet WA Süd(1) in der Flucht der südlich folgenden Baugebiete vorzusehen und nicht schlechter zu stellen als die östlich direkt gegenüberliegende und im Osten südlich folgende Nachbarschaft. Richtig ist, dass auch ohne diesen Rücksprung der 45 Grad Lichteinfallswinkel zwischen den straßenseitig gegenüberliegenden Grundstücken stets sichergestellt war, so dass eine ausreichende Belichtung sowie ein ausreichender Sozialabstand zu den durch das gegenüberliegende Bauliniengefüge um vier Meter von der Straßenbegrenzungslinie abgerückten Gebäuden gegeben war. Diese Situation verbessert sich durch das Abrücken der Baugrenze um einen Meter nach Westen. Der Umsetzung eines im Stadtgebiet üblichen und auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorhandenen fünf Meter tiefen Vorgartens und der Aufnahme der Flucht der südlich folgenden Baugebiete wurde letztlich der Vorrang gegeben.

Die überplanten Flurstücke des Grundstückes (Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2) werden im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, entsprechend der bereits früher schon bestehenden Straßenbegrenzungslinien. Ein Baurecht ist hier nicht vorhanden.

#### **1.8.6. Änderung der Abstandsregelung zwischen WA Süd(1) und den Grundstücken an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße**

Es wurde gefordert, die Abstandsregelung von  $H \frac{1}{2}$  zwischen der Bebauung auf WA Süd(1) und dem Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1, 1818/2) an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße durch Abstandsfläche nach  $1 H$  zu ersetzen. Das Argument, dass der dynamischen Regelung des Art. 6 Abs. 5a BayBO auf dem genannten Grundstück eine entsprechende Regelung gegenüberstehen müsse, verkenne, dass das 16 m-Privileg durch dessen Beschränkung auf zwei Gebäudeseiten auch Dichte verhindere, die in WA Süd(1) gerade durch den Bebauungsplan angeordnet sei. Würde man auf die Bauräume in WA Süd(1) Art. 6 Abs. 5a BayBO in Verbindung mit dessen Festsetzungen anwen-

den, wäre er bereits am Eingang in den Hof für die dort aufeinander treffenden Wände verbraucht. Bei zweimal  $\frac{1}{2}$  H zu diesem Grundstück in Verbindung mit einer Ausschöpfung von 16 m in den vorgegebenen Bauräumen entstünde eine rücksichtslos erdrückende Bebauung. Besonders im Winter würde das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) fast nicht aus dem Schatten herauskommen, daran ändere auch der Umstand nichts, dass die 45°-Regel eingehalten werde. Es blieben der Frost und die Feuchtigkeit über Wochen länger hängen als in der Sonne. Das könne man schon heute im Schatten des Hauses an der Nordseite beobachten.

Die Ausbildung der Bebauung schein nicht dem Klimawandel Rechnung zu tragen, insbesondere nicht der gleichmäßigen Ausnutzung solarer Warmegewinne.

### **Stellungnahme**

Die Satzung sieht in § 5 Abs. 3 als Festsetzung vor: "Im WA Süd(1) gelten gegenüber den an den Umgriff des Bebauungsplans nördlich angrenzenden Flst. Nrn. 1767/55 und 1818 die Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 Absatz 5a Satz 1 BayBO."

Demnach sind hier als ausreichend angesehene Abstandsflächentiefen vorgegeben und grundsätzlich die geschützten Belange Belichtung, Belüftung und Sozialabstand unfraglich gewährleistet.

Die unmittelbar an das WA Süd(1) angrenzende Flst. Nr. 1767/55 sowie das Flst. Nr. 1818 sind abstandsflächenrechtlich nicht schlechter gestellt als üblicherweise andere Münchner Grundstücke.

Die Grundstücke sind in Folge der vorgesehenen Bauraumfestsetzungen im südlich angrenzenden WA Süd(1) sogar insoweit nochmals zusätzlich günstig gestellt, als kein durchgehender ostwestgerichteter Baukörper vor deren Südseite entstehen kann. Mittig von deren Südseite ist unmittelbar gegenüber im WA Süd(1) über eine Breite von 12 m kein Bauraum und insoweit ein unverbaubarer Bereich in mindestens dieser Breite vorgesehen.

Nur anschließend an diesen unverbaubaren Bereich kann eine westliche Baukörperschmalseite von max. 13 m und eine östliche Baukörperschmalseite von max. 16,80 m gegebenenfalls entstehen, wobei jedoch gerade die Regelung zu den Abstandsflächen zu berücksichtigen ist. Die festgesetzten Abstandsflächentiefen sind hier entsprechend der Satzungsregelung zum Flst. Nr. 1767/55 einzuhalten. Die Festsetzungen zu Abstandsflächen und Bauräumen schließen insoweit gerade in ihrer Kombination unter besonderer Rücksichtnahme auf die vorgebrachten Interessen eine rücksichtslose erdrückende Bebauung aus, erzeugen keine unüblichen Verschattungen im Winter und lassen eine innerörtliche Ausnutzung solarer Warmegewinne im üblichen Rahmen zu.

### **1.8.7. Baumfestsetzung**

Es wurde gefordert, dass der in der Spalte zwischen dem östlichen und westlichen Flügel von WA Süd(1) festgesetzte Baum als Standort wegfallen solle. Dieser nehme dem Bestandsgebäude und künftigen Bauten des nördlich

angrenzenden Nachbargrundstücks in dieser Öffnung die restliche verbleibende Sonne im Winter.

**Stellungnahme:**

Es handelt sich hier lediglich um eine hinweisliche Darstellung für eine Baumpflanzung und nicht um eine Festsetzung. Aufgrund der Festsetzung § 21 Abs. 3 („pro angefangener 300 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksflächen des allgemeinen Wohngebiets ist mindestens ein standortgerechter, großer oder mittelgroßer Laubbaum zu pflanzen. Abweichend davon sind im WA Nord(2) mindestens 12 große oder mittelgroße standortgerechte Laubbäume zu pflanzen. Der Anteil von großen Bäumen muss jeweils mindestens 25 % betragen“) sind innerhalb des WA 1 insgesamt 5 Bäume zu pflanzen. Diese Anzahl ist hinweislich in der Planzeichnung dargestellt. Für vier der erforderlichen fünf Bäume erfolgte die hinweisliche Darstellung im Bereich der Gehrechtsflächen bzw. der dortigen zu begrünenden Bereiche. Lediglich ein Baum wurde hinweislich im Bereich des Innenhofes dargestellt. Die genaue Situierung der Baumpflanzung sowie die Auswahl der Wuchsklasse (großer oder mittelgroßer Baum) ist im Bauvollzug im Rahmen der Freiflächengestaltung zu prüfen und festzulegen. Grundsätzlich ist es anzustreben, auch im Bereich der Innenhöfe Baumpflanzungen zu verorten, um im Rahmen der Klimaanpassung auch in den Innenhöfen, insbesondere im Bereich von Kinderspielplätzen durch Bäume beschattete Bereiche anzubieten und damit das Mikroklima zu verbessern. In der Planzeichnung wurde der hinweislich dargestellte Baum nach Süden verschoben, auch wenn die endgültige Lage erst im Bauvollzug festgelegt wird. Unzumutbare Beeinträchtigungen sind hier nicht ersichtlich.

**1.8.8. Abluftleitungen**

Es wurde gefordert, die Formulierung in der Satzung, dass Abluftleitungen aus den Tiefgaragen über Dach zu führen sind, zu präzisieren. Es sei zu ergänzen über „Dach der bewohnten Gebäude in den Bauräumen“. Sonst könne es auch das Dach eines Aufbaus auf der Garage sein. Zudem werde gefordert, dass ein Mindestabstand von der Grundstücksgrenze der/des Nachbar\*in vorzugeben sei. Zudem seien diese in einem Bauraum festzusetzen.

**Stellungnahme:**

Eine Präzisierung der in § 9 Abs. 6 der Satzung festgelegten Be- und Entlüftung der Gemeinschaftstiefgaragen und der Tiefgarage ist nicht erforderlich, da hinreichend bestimmt ist, dass die Entlüftung über das Dach der Gebäude zu führen ist. Danach ist es nicht zulässig, die Abluftleitungen über einen Aufbau auf der Garage zu führen, so dass eine unzumutbare Beeinträchtigung der Nachbarschaft durch Abluftanlagen nicht zu befürchten ist.

**1.8.9. Zeitpunkt der Verbreiterung der Ratoldstraße**

Es werde gefordert, um auf dem Grundstück an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße (Flst. Nrn. 1818, 1818/1, 1818/2) durchgängig eine Be-

bauung gemäß § 34 BauGB zu gewährleisten, die eventuelle Verbreiterung der Ratoldstraße erst dann baulich in Angriff zu nehmen, wenn in WA Süd(1) mit der Bebauung begonnen worden sei und westlich in der maßgebenden Bebauung die Fensteröffnungen geschlossen worden seien.

Der Auskunft zum Baurecht zum Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1, 1818/2) (vgl. S. 17 Billigungsbeschluss) könne nicht entnommen werden, worauf die fehlende Bebaubarkeit von dessen Ostteil beruhen solle; entweder auf einem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt (s. o.) oder auf dem Umstand, dass man davon ausgehe, dass durch die Verbreiterung der Ratoldstraße der Zusammenhang der Bebauung bis zur Errichtung der Bauten des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a verloren gehe.

#### **Stellungnahme:**

Die Überplanung privater Grundstücke an der Ratoldstraße betrifft, wie bereits dargelegt, in Bereichen der Kreuzung zur Bernhardstraße die Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen zwischen den bereits festgesetzten Straßenbegrenzungslinien. Es ist nicht erkennbar, dass insofern hier oder einem angrenzenden Grundstück zugehöriges Baurecht - auch nicht über den Ausbau der Ratoldstraße - entzogen wird. Planungsrechtlich ist eine Erschließung durch die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen hier auch weiterhin gesichert. Das nach § 34 BauGB mögliche Baurecht auf dem Grundstück (Flst. Nr. 1818) wird durch den Bebauungsplan mit der Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche der Ratold- bzw. Bernhardstraße somit insofern nicht beeinträchtigt.

Zu einem so frühen Zeitpunkt sind verbindliche Aussagen zu Herstellungsmaßnahmen an zukünftigen öffentlichen Flächen nicht möglich – auch werden diese Modalitäten nicht durch die Festsetzungen des Bebauungsplans geregelt, dieser trifft hier die Festsetzung einer Verkehrsfläche und wird ergänzt durch entsprechende allgemeine Regelungen bezüglich der Umsetzung im städtebaulichen Vertrag. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass üblicherweise Herstellungs- bzw. Umbaumaßnahmen an öffentlichen Flächen aber zu einem relativ späten Zeitpunkt der Umsetzung erfolgen können.

Weitere Festsetzungen sind hier insofern nicht erforderlich.

Jegliche Anbaumöglichkeiten oder sonstige bauliche Maßnahmen können – wie in anderen Fällen – eigenverantwortlich jederzeit im Hinblick auf das zum jeweiligen Zeitpunkt bestehende Baurecht, d. h. insbesondere auch gegebenenfalls hinsichtlich einer möglichen Bezugnahme auf noch künftig entstehende Bebauung, sofern diese bereits prägend ist, zudem verbindlich über die hierfür zur Verfügung stehenden gesetzlich vorgesehenen Verfahren (insbesondere Antrag auf Vorbescheid bzw. einen Bauantrag bei der Bauaufsichtsbehörde) verbindlich geklärt werden.

Bezüglich des Fachplanungsvorbehalts wird auf die oben dargestellten Ausführungen verwiesen. Die Landeshauptstadt München hat den Antrag auf Freistellung von Grundstücken auch an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße im Planungsumgriff rein vorsorglich gestellt, um dort einen Fachpla-

nungsvorbehalt zwingend und mit Sicherheit ausschließen zu können und damit eine bindende Aussage des zuständigen EBAs zum Sachverhalt zu erhalten. Der dazu inzwischen ergangene Bescheid des EBA vom 17.11.2022 zum Freistellungsantrag vom 09.04.2021 stellt, vor dem Hintergrund der Stellungnahme des EBA vom 14.09.2022 und Berichtigung vom 17.10.2022 im Rahmen des Verfahren gem. §4a Abs. 3 BauGB klar (vgl. nachfolgende Ziff. 2.4.2 bzw. 3.2 der Begründung), dass dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a kein Planungsvorbehalt der Bahn entgegensteht. Bei der Teilfläche des Flst. Nr 1767/28, die nachrichtlich als gewidmete Bahnfläche gekennzeichnet ist, handelt es sich um eine widmungskonforme Festsetzung einer Verkehrsfläche; die übrige Teilfläche des genannten Flurstücks ist bereits mit Bescheid des EBA vom 15.10.2003 freigestellt.

#### **1.8.10. Baulinienfestsetzung des übergeleiteten Baulinienplans FE 39**

- Es wurde vorgebracht, dass die Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie in der Bernhardstraße nicht der Baulinienfestsetzung des übergeleiteten Baulinienplans Fe 39 entspreche. Dieser sähe für die Bernhardstraße eine Breite von 10 m und gerade verlaufende parallele Straßenbegrenzungslinien vor. Abweichend davon sei die Bernhardstraße aber an der Ratoldstraße 10,5 m breit. Dabei sei die Nordseite lineal-gerade durchgezogen. Auf der Südseite dagegen, etwa ab Hausnummer 57 weiche die Straße aus dem parallelen Verlauf nach Süden ab. Die Verlängerung dieser Abweichung diene als südliche Begrenzung der Bernhardstraße westlich der Ratoldstraße. Zu ihr parallel verlaufe dort deren nördlich Grenze. Das könne man jetzt nach dem Ausbau der Bernhardstraße auch mit bloßem Auge erkennen. Der nord-westliche Quadrant der Straßenkreuzung springe um etwa 80 cm nach Süden und verlaufe Richtung Westen. Die genauen Maße könnten vom Kommunalreferat Geodatenservice aus ALKIS abgegriffen werden.

#### **Stellungnahme:**

- Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie in der Bernhardstraße und Baulinienfestsetzung des übergeleiteten Baulinienplans Fe 39: Im Kreuzungsbereich Bernhard-/ Ratoldstraße gilt der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 1119 vom 20.10.1977; dieser setzt jeweils in der Nähe zur Kreuzung in der Bernhardstraße eine Breite von zehn Meter und in der Ratoldstraße eine Breite von 15 Meter fest. Die Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie der Ratoldstraße (auch östlich ) erfolgte ebenfalls in diesem Bebauungsplan. Der im Anschluss in Richtung Westen und Osten noch geltende übergeleitete Baulinienplan (Fe 39) vom 12.08.1930 stammt noch aus einer Zeit vor der Eingemeindung Feldmochings und ist weiterhin rechtsverbindlich. Diese wirksamen Festsetzungen werden durch den vorliegenden

Bebauungsplan richtig übernommen, wie die in diesem Bereich gestrichelte Linie (bestehend bleibende Straßenbegrenzungslinie) verdeutlicht und im Folgenden nochmals detailliert ausgeführt wird:

- Breite der Bernhardstraße an der Ratoldstraße:  
 Der Kreuzungsbereich entspricht den Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 1119. Die Breite der Bernhardstraße beträgt zehn Meter, wobei die bestehenden Grenzpunkte der Teilung (aus Fortführungsriss [F-Riss] 2743) und anerkannten Vermessung (Veränderungsnachweis [VN] 277) aus dem Jahr 1965 übernommen wurden. Für die Breite der Bernhardstraße außerhalb des genannten Bebauungsplans gilt nach wie vor der übergeleitete Baulinienplan Fe 39 vom 12.08.1930. Dieser ist auf der damaligen analogen Katasterkarte im Soldnersystem 1:1000 gezeichnet worden und kann daher mit den heutigen digitalen Datengrundlagen nicht verglichen werden.  
 Die o. g. Grenze stammt aus der auf Antrag der Bundesbahndirektion im Jahr 1965 letztendlich durchgeführten Vermessung zur Erschließung des damalig betrachteten Grundstücks. Grundlage für die Vermessung waren Pläne des Baureferats, die anerkannt wurden.
- Verlauf der Bernhardstraße ab Hausnummer 57:  
 Der Anschluss der Straßenbegrenzungslinie basierte auf der bestehenden, anerkannten Grenze aus F-Riss 2743. Der Brechpunkt wurde mit der damaligen Vermessung 1965 ebenfalls anerkannt.
- Es wird darauf hingewiesen, dass das "Abgreifen" von digitalen Daten üblicherweise auf Grundlage einer analogen Karte (1:1000) generell nicht möglich ist, hierzu wird zudem auf die folgenden Kernaussagen der Nutzungsbedingungen unter 6.1 ("Bedingungen für die Nutzung von Geobasisdaten und Geodiensten des GeodatenService München" Nutzungsbedingungen – Daten der LH München – 07/2017) verwiesen:  
 Die Genauigkeit in der Darstellung kann bei diesen analogen Karten nur bei +/-0,5 Meter liegen. Daher wird in der Regel für die Konkretisierung dieser Werte eine Koordinierung beim Kommunalreferat beantragt.  
 Für eine Aussage zur Darstellung von Grenzen in der Katasterkarte ist immer und ausschließlich das Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung München zuständig und für die Eintragungen des Baurechts das Kommunalreferat.

Bezüglich der Richtigkeit der übernommenen Festsetzungen wird zudem auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen.

- Es wurde weiter vorgebracht, dass, die nachteilige Abweichung zu Lasten des Grundstücks (Flst. Nrn. 1818, 1818/1, 1818/2) etwa 41 m<sup>2</sup> betrage. Dies sei zu korrigieren. In den Plänen, die bei den Grunderwerbsverhandlungen, der Beurkundung der Messungsanerkennung vorgelegt worden seien, sei diese Abweichung nicht dargestellt.

**Stellungnahme:**

Diese Annahme widerspricht der bestehenden Grenzsituation und dem anerkannten VN 277-1965 – Vermessung mit Brechpunkt. Der Anschluss der Straßenbegrenzungslinie basierte auf dieser Grenze. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Grundstücksverhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn geführt wurden und nicht mit der Landeshauptstadt München.

Bezüglich der Richtigkeit der übernommenen Festsetzungen wird zudem auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen.

- Es werde gemutmaßt, dass es sich um einen Flächenverlust im Zusammenhang mit Katasteränderungen handle, der aber, da es sich um die Koordinierung einer Straßenbegrenzungslinie handle, nicht sachenrechtlich treffe, sondern durch die hier geforderte Korrektur einer ungenauen Übertragung - eines Kartenwerks in ein Geoinformationssystem zu beheben sei.

**Stellungnahme:**

Die neuen Grenzen für die nicht überplanten Flst. Nrn. sind im Anschluss an die bestehende, anerkannte Grenze mit Verjüngung auf zehn Meter nach Fe 39 gebildet worden. Von einem Flächenverlust im Zusammenhang mit Katasteränderungen kann keineswegs gesprochen werden, da als Ausgleich im Jahr 1965 im Süden eine Fläche von der Deutschen Bundesbahn dem nicht überplanten Flst. hinzugemessen wurden. Die bestehende Straßenbegrenzungslinie ist korrekt und muss daher nicht angepasst werden.

Die Festsetzungen werden insofern beibehalten und nicht abgeändert.

#### **1.8.11. Straßenverlauf Bernhardstraße**

Es wurde vorgebracht, dass entgegen den Ausführungen die Einmündung der Bernhardstraße nach Norden verschoben werden könne. Bereits heute sei die Bernhardstraße nicht durchgängig, sondern mit Versatz (s. Einmündung Bernhardstraße). Dies bewiesen die Oberflächenplanungen im Rahmen der Planfeststellung für die U2-Nord. Dort sei die nördliche Gehbahn der Bernhardstraße



etwa in die Mitte der Bernhardstraße gelegt worden, obwohl zusätzliche Buslinien viel Fußgängerfrequenz versprochen hätten. Deshalb werde eine entsprechende Ausgestaltung gefordert. Das Betriebsgrundstück des Discount-Marktes habe an der schmalsten Stelle einen etwa drei Meter breiten Vorgarten, der keinen betrieblichen Zwecken diene. Da das Grundstück mit dem Discount-Markt mehr als ca. 6.000 m<sup>2</sup> groß sei, würde dieses der Verlust prozentual viel geringer treffen.

**Stellungnahme:**

Zum Thema "Versatz der Bernhardstraße" wird auf die Ausführungen unter Punkt A) 1.8.10 verwiesen.

Gegen die Alternative, die Einmündung der Bernhardstraße – wie vorgeschlagen - nach Norden zu verschieben, sprechen folgende gewichtige, insbesondere städtebauliche Gründe:

Der Straßenausbau soll daher vielmehr entsprechend der bestehen bleibenden Straßenbegrenzungslinien und damit auch nicht zulasten des nördlichen Grundstücks mit dem Discount-Markt erfolgen.

Im Kreuzungsbereich der Bernhard-/ Ratoldstraße gilt der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 1119 vom 20.10.1977. Dieser setzt jeweils in der Nähe zur Kreuzung in der Bernhardstraße eine Breite von 10 m und in der Ratoldstraße eine Breite von 15 m fest. Im Anschluss an diesen Bebauungsplan gilt in Richtung Westen und Osten noch der übergeleitete Baulinienplan (Fe 39) vom 12.08.1930.

Die hier bereits festgesetzten und bestehenden Straßenbegrenzungslinien stellen eine verkehrlich sinnvolle, notwendige und unverändert zu verfolgende Weiterführung der Bernhardstraße von Osten kommend nach Westen dar.

Wie bereits im Billigungsbeschluss dargestellt, ist eine "... nach Norden verbreiterte Bernhardstraße mit entsprechendem Versatz am Knoten Bernhardstraße/Dülfstraße ... verkehrlich nachteiliger. Auch würden bei einer Verbreiterung im Norden bei der Verlängerung der Bernhardstraße nach Westen gesehen umfänglicher Flächen beansprucht und in dortige Grundstücke mit deren Nutzung Eingriffe notwendig." In der Abwägung ist daher der Beibehaltung einer Verbreiterung der Bernhardstraße geradlinig im Süden der Vorzug zu geben, da damit geringere Eingriffe und Nachteile verbunden sind, auch wenn hierfür private Flächen in Anspruch genommen werden müssen und damit im Umgriff liegen, da diese zudem im Bereich der Kreuzungssituation bereits innerhalb festgesetzter Straßenbegrenzungslinien gelegen sind.

Die Oberflächenplanung wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien weiterverfolgt, da diese den heutigen Anforderungen am meisten entsprechen. Es erscheint nicht sinnvoll, eine Oberflächenplanung einer Planfeststellung der 90-er Jahre zu wählen.

Dem Einwand wird daher nicht entsprochen, die bestehende Straßenbegren-

zungslinie wird beibehalten und damit auch nicht zu Lasten des nördlichen Grundstücks (1767/41) mit Discount-Markt verschoben.

#### **1.8.12. Immissionsduldung**

Vorsorglich werde darauf hingewiesen, dass die im Grundbuch für das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1, 1818/2) an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße eingetragene Immissionsduldungsvereinbarung sich wirksam sachenrechtlich nur auf einen drei Meter breiten Streifen auf der Südseite des Grundstücks beschränke. Für die Belastung mit Erschütterungen, etwa für eine Trambahn könnten daraus keine Schlüsse gezogen werden. Das Grundstück sei insoweit rechtlich unbelastet.

#### **Stellungnahme:**

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan trifft hier keine dem entgegenstehenden Regelungen.

#### **1.8.13. Freihaltung einer Trasse für Trambahn**

- Durch den Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt München in der Ratoldstraße die Trasse für die Y-Trambahn freizuhalten sowie einer Wendemöglichkeit im nicht beplanten Bereich werden Rechte der Einwendenden verletzt, da dieser Beschluss zwangsläufig auf eine Inanspruchnahme des Grundstücks (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) hinauslaufe. Es werde die Aufhebung des Beschlusses bezüglich der Trambahn und nach umfassender Untersuchung und Abwägung eine neue Offenlegung dieses Belangs, die neben den Belangen der Trambahn auch die Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 2108a und 2108b mit einbeziehe, gefordert. Die Trennung zwischen den Bebauungsplänen mit Grünordnung Nrn. 2108a und 2108b sowie der versteckten Trassensicherung der o. g. Trambahn mit Bindungswirkung für ein künftiges Planfeststellungsverfahren nach Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStBaB) ermöglichen keine sachgerechte Abwägung. Bereits das Vorgehen der Beschlussfassung deute darauf hin, dass Fakten geschaffen werden sollen, da klar sei, dass mit dieser Entscheidung, das ganze Abwägungsgefüge des Bebauungsplans zerstört werde. Wie den Auslegungsunterlagen zu entnehmen sei, seien die Planungen für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b bereits weit fortgeschritten. Daher werde befürchtet, dass für eine entsprechende Trambahnanlage die Inanspruchnahme des Grundstücks im Sinne einer Zwangspunktbildung durch die Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 2108a bzw. später 2108b für Straßenbahnzwecke sehr wahrscheinlich erscheine. Dies sei nicht angemessen, weil in der Vergangenheit systematisch dieser Zwangspunkt geschaffen worden sei, obwohl sich entsprechender Bedarf für Flächen der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur in der Nähe des U-

Bahnaufgangs Feldmoching Ost langjährig aufgedrängt habe. Es werde auf ein Schreiben des Baureferenten vom 04.06.1991 zum S- (und U-)Bahnhof Feldmoching verwiesen: „wegen der zukünftigen zentralen Bedeutung des Haltepunktes Feldmoching bin ich seit langem bemüht, ein Höchstmaß an planerischer Abstimmung für die einzelnen Ausbaustufen zu erreichen. Ein Gestaltungswettbewerb war aber auch nach Meinung des Planungsreferates nicht geeignet, um die Vielzahl der Einzelfragen, die sich erst aus dem Planungsprozess ergeben, beantworten zu können....“. Da die Testentwürfe der Voruntersuchungen zum Aufstellungsbeschluss sowie die meisten der eingereichten Arbeiten für den Architektenwettbewerb im Umgriff des U-Bahnhofs Feldmoching eine breite Lücke unter Aussparung des Grundstücks vorsahen, habe dies darauf hingedeutet, dass die Teilnehmer\*innen von der Landeshauptstadt München entsprechend instruiert gewesen seien und der Belang bereits in Sicht gewesen sei.

Es werde (daher) gefordert, bereits im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a nachzuweisen, dass die geforderten Trambahn- oder sonstige ÖPNV-Anlagen ohne Inanspruchnahme von Grundstücken an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße erfolgen könnten und entsprechende Flächen außerhalb dieses Grundstücks für diese Zwecke freigehalten werden.

Der o. g. Beschluss des Stadtrates werde für eine Regelung, die als Festsetzung der Verkehrsfläche der Ratoldstraße als Freihaltefläche für eine Trambahn zu interpretieren sei, gehalten. Es handele sich demnach um eine Freihaltfestsetzung, die für eine Planfeststellung nach BOStBa eine verbindliche Trassenfestlegung bedinge. Veränderungen am Straßenraum einschließlich der Inanspruchnahme von Grundstücken, etwa an Kreuzungen könnten demnach als bloße Anpassungsmaßnahmen in der Planfeststellung erledigt werden. Der Beschluss schaffe auch insofern Zwangspunkte. Die Entscheidung zeige keine aus den Offenlegungsunterlagen zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a ablesbare Planreife oder Überlegungen zu deren Erforderlichkeit in diesem Bereich.

#### **Stellungnahme:**

Die Option einer Trambahnverbindung durch die Ratoldstraße ist hinsichtlich der öffentlichen Verkehrsflächen grundsätzlich offen gehalten, der Bebauungsplan trifft hierzu jedoch keine Regelung; die weiteren Planungen sind einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren vorbehalten, in dem die weiteren Prüfungen erfolgen.

Zudem wird auf folgende Punkte hingewiesen: Zum einen ist die Trambahn in einer Straßenbreite mit auch berücksichtigtem Busbegegnungsverkehr, wie im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a vorgesehen, grundsätzlich nicht ausgeschlossen. Unter welchen Rahmenbedingungen eine Planung im konkreten Fall umsetzbar sein könnte, ist jedoch dem jeweiligen Verfahren und den erst dort erfolgenden Prüfungen vorbehalten.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass eine künftige Trambahn mit dem dann zur Verfügung stehenden Straßenraum auskommen müsste.

Zum anderen ist zu gegebener Zeit eine Trambahnwendeschleife im unbeplanten Bereich im Falle einer Planung einer Trambahn (Planfeststellungsverfahren) oder einer „Mitteplanung“ (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b) denkbar und prüfbar. Wie eine Trambahnwendeschleife dann aussehen kann, ist auf diese Zeit zu vertagen. Eine zeitnahe Interims-P+R-Erweiterung ist unabhängig davon zu sehen.

Soweit die Arbeiten zum Architektenwettbewerb von 2016 „... eine breite Lücke unter Ausparung des Grundstücks ... vorsahen ...“, ist dies nicht, wie vorgetragen, auf Trambahn-Überlegungen zurück zu führen. Vielmehr war, auf Grund nicht gegebener Mitwirkungsbereitschaft, bereits in der Auslobung angelegt, dass die Grundstücke „... unverändert beizubehalten und in das Konzept für das neue Quartier schlüssig zu integrieren“ wären. In der Auslobung waren im Weiteren auch für den Bereich zwischen Dülferstraße 69 und den Bahnanlagen keine Trambahn-Überlegungen enthalten. Entwurfsabhängig sollte vielmehr von den Teilnehmer\*innen eine Überbauung der P+R Anlage vorgesehen werden und die Nutzung des Grundstücks dabei neben der erforderlichen Erweiterung der P+R Kapazitäten eine Überbauung bzw. Ergänzung zugunsten einer wohnverträglichen Nutzung (z. B. temporäres Wohnen, Dienstleistungen, Arztpraxen, Büronutzungen und/oder soziale und öffentliche Nutzungen) vorsehen.

- Der Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 09.12.2020 (Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 01848, S. 11) fordere, bei der Neuaufteilung von Verkehrsflächen deren Trambahntauglichkeit auch in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Eine großräumigere Tram solle diesem Beschluss nach 50 cm mehr Platzbedarf im Querschnitt auslösen. In zwei Richtungen seien dies ein Meter. Es werde vermutet, dass dies der eine Meter sei, um den die Fassade in der Ratoldstraße im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a abgerückt werde. Es sei nicht erkennbar, dass man sich im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a mit den Auswirkungen der Trambahn befasst habe. Es seien weder naheliegende Alternativen großräumiger noch kleinräumiger Trassen und Betriebsarten untersucht worden. Im Beschluss des Mobilitätsausschusses werde eine Linie Münchner Freiheit/Feldmoching als Linie im Zielnetz sowie ein Streckenvorschlag Neufahrn/Unterschleißheim/München aufgeführt. Eine Trambahn, die Feldmoching zum Ziel habe, werde seitens der Landeshauptstadt München als ein verlässliches redundantes System zur S-Bahn gewünscht.

Zur Sicherstellung dieses Auftrags solle die Flächensicherstellung für die Tramlinie und deren Wendemöglichkeit unter Einbeziehung der Umgriffe der beiden Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 2108a und 2108b

sowie weiterer großräumiger Alternativen untersucht und das gefundene Ergebnis erneut ausgelegt werden.

**Stellungnahme:**

Die Fragestellungen, insbesondere zur Flächensicherstellung und Trambahnwendeschleife und soweit ggf. erforderlich auch zu alternativen Trassen sind in nachfolgenden Verfahren (Planfeststellung und/oder Quartiersmitte) zu beantworten, der Bebauungsplan selbst trifft hier keine Regelung zur Zulässigkeit einer Trambahn, wie zuvor ausgeführt.

Die Option einer Trambahnverbindung durch die Ratoldstraße ist zukünftig jedenfalls hinsichtlich der Straßenbreiten, die für den Busbegegnungsverkehr geeignet sind, grundsätzlich möglich. Die Verschiebung der Baugrenze im WA Süd(1) um einen Meter erfolgt nicht aufgrund von Planungen zur Trambahn, sondern sie setzt einen im Stadtgebiet üblichen und auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorhandenen fünf Meter tiefen Vorgarten um und nimmt die Flucht der südlich folgenden Baugebiete auf.

- Als mögliche Lösung werde vorgeschlagen, die Trambahn auf das Gütergleis zu schleifen und auf Bahngleisen im Bahnhof Feldmoching in die U-Bahn umsteigen zu lassen. Dies biete sich an, weil der Ausgangspunkt Karlsfeld einen S-Bahnhalt habe. Die Bahn müsste „Kopf“ machen, was aber unerheblich sei, weil die Bahn ohnehin wegen der unterschiedlichen Zusteighöhen einer Tram- und einer S-Bahn ein Sonderfahrzeug mit zwei Führerständen sein werde. Es könnte durch einen hohen Ausstieg im Bereich der Radkästen und einen Niederflerausstieg im Bereich der Bodengruppe des Fahrzeugs gelöst und die Bahnsteighöhen überwunden werden. Der Betrieb einer Straßenbahn auf Bahngleisen sei den Betriebsvorschriften der Eisenbahn nach zulässig (vgl. BVerwG zur Bremen-Tedighauser Bahn Urteil v. 07.11.2019 3 C 12.18). Der Bahnhof in Feldmoching sei im Zwischengeschoß bereits planmäßig für den Zugang zu einem zweiten Bahnsteig ausgestattet, er müsste nur baulich aktiviert werden. Die Vorratsfläche des für den Bahnsteig notwendigen Zusatzgleises sei bereits im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a berücksichtigt und stehe demgemäß planmäßig zur Verfügung. Der notwendige Erschütterungs- und Schallschutz sei bereits errechnet. Platz für Gleisanlagen könne gespart und den Anwohner\*innen der Ratoldstraße der Körperschall der Straßenbahn erspart werden. Mit der Wasserstoff- und Batterietechnik für Busse sei es ohnehin wenig verständlich, dass man sich noch mit solch starren Verkehrsmitteln wie einer Trambahn beschäftige, zumal diese genauso viel bzw. genauso wenig Verkehr vom MIV auf den ÖPNV ziehe wie eine konventionelle Buslinie. Die Umverlagerung würden dagegen U- und S-Bahnlinien begünstigen.  
Gegen die vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beauftragte Trasse spräche, dass diese eine 1,5 km lange Revierfahrt mit Wenden der

Trambahn auslöse. Die Trassenführung in der Ratoldstraße bedinge Erschütterungen (trotz ggf. Masse-Feder-System unter dem Fahrweg) in benachbarten Häusern und induziere dadurch Körperschall, der in den Untersuchungen zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a bezüglich einer Trambahn nicht gewürdigt worden sei ebenso wenig wie deren Beitrag zum Verkehrslärm. Aufgrund des fehlenden Schutzes der Bestandsbebauung im Feldmochinger Anger sei ggf. mit sozialer Segregation zu rechnen.

**Stellungnahme:**

Die Fragestellungen sind dann in nachfolgenden Verfahren (Planfeststellung und/oder Quartiersmitte) zu beantworten und nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Im Rahmen dieser Rahmenverfahren werden dann sämtliche Regelwerte wie bspw. Lärm und Erschütterung eingehalten werden müssen, dabei muss selbstverständlich auch der Schutz der Bestandsbebauung in der Ratoldstraße und im Feldmochinger Anger berücksichtigt werden.

Im Übrigen ist nicht erkennbar, wie eine Trambahn auf die beengten Anlagen der Bahn eingeschleust werden kann. Einzelheiten der Trassenführung werden im späteren Verfahren zu prüfen sein.

Die Überlegungen zur Wasserstoff- und Batterietechnik für Busse wird zur Kenntnis genommen.

**1.8.14. Gutachten zu Lärm, Erschütterungen, Schall**

- Es werde gefordert, für das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße
  - die Untersuchungen zur Belastung der Nachbarschaft des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a durch Verkehrslärm, auch von Tiefgaragenausfahrten, Erschütterungen, Lärm nach TA-Lärm und Schallreflektionen nachzuholen, da dieses in den meisten Fällen ausgespart worden sei und
  - ggf. Schutzvorkehrungen in die Satzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108A aufzunehmen.

**Stellungnahme:**

Lärm/Schall

Bei der Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft (Schalltechnische Untersuchung Kap. 4.4 ) wurde das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße mit betrachtet. Da sich an diesem Grundstück jedoch keine Änderung der Verkehrslärmsituation ergibt, die nach Maßgabe der hilfsweise verwendeten 16. BImSchV als "wesentlich" einzustufen ist, war in der weiteren Untersuchung auch keine genauere Betrachtung mehr erforderlich. Entsprechend der schalltechnischen Untersuchung ergeben sich durch die neue Planbebauung in der östlichen

Nachbarschaft an der Ratold-/Raheinstraße überwiegend Pegelreduzierungen.

Auch bei einer weitergehenden Untersuchung für eine potentielle Erweiterung der P+R-Anlage auf 300 Stellplätze wurde das Anwesen explizit mit betrachtet und die Ergebnisse dargestellt (Schalltechnische Untersuchung Kap. 5.1.4).

Bei der schalltechnischen Untersuchung der Tiefgaragenaus- und Einfahrten werden üblicherweise die der Ein-/Ausfahrt gegenüberliegenden bzw. nächstgelegenen Anwesen als maßgebliche Immissionsorte betrachtet. Dies ist auch im vorliegenden Fall so gehandhabt worden, indem das Anwesen Bernhardstraße 59 untersucht wurde (Schalltechnische Untersuchung Kap. 5.2.3). Entsprechend den Ergebnissen sind an diesem Anwesen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm deutlich unterschritten. Am aktuellen Gebäude an der Bernhardstraße 63, das von der Ein-/Ausfahrt noch weiter entfernt liegt, sind noch geringere Pegel anzunehmen. Ebenso ist eine Unterschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Bereiche östlich der Bestandsbebauung anzunehmen, da diese seitlich der Tiefgarageneinfahrt situiert wäre. Die Hauptbetroffenheit ist gegenüber der Tiefgaragenein-/ausfahrt im Anwesen Bernhardstr. 59 gegeben.

Demnach wurde der Nachweis erbracht, dass an den weiter entfernt gelegenen Anwesen im weiteren Umfeld der Tiefgarage eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte gewährleistet ist. Eine detaillierte Berechnung ist somit nicht erforderlich.

In Bezug auf den Schallschutz und den Erschütterungsschutz bzgl. Tiefgaragen gilt auch, dass diese für die weiter entfernt gelegenen Anwesen als das hier untersuchte, am stärksten betroffene Anwesen Bernhardstraße 59, ebenso eingehalten sind.

Die Aufnahme von weiteren Satzungsbestimmungen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 a ist daher nicht notwendig.

Es sind bezüglich Schallimmissionen gemäß TA Lärm keine nachteiligen Auswirkungen auf das o. g. Grundstück durch eine Entwicklung des Planungsgebietes, mit den Nichtwohnnutzungen in den Allgemeinen Wohngebieten und dem zulässigen Beherbergungsbetrieb im WA Süd(2) sowie im Weiteren insbesondere mögliche Emissionen aus dem nicht überplanten Bereich zwischen Bernhardstraße und Dülferstraße zu erwarten. Dies gilt auch für auch in Bezug auf gegebenenfalls zulässige gewerbliche Nutzungen in den gegenüberliegenden Wohngebieten östlich der Ratoldstraße.

In Bezug auf die Planbebauung sind keine nachteiligen Auswirkungen zu sehen. Etwaige zulässige Gewerbenutzungen sind derzeit nicht konkret. Diese können im Rahmen des Bauvollzug aber so geplant werden, dass der nach TA Lärm erforderliche Schallschutz sichergestellt wird.

In Bezug auf den nicht überplanten Bereich zwischen Bernhardstraße und Dülferstraße sind keine nachteiligen Auswirkungen zu sehen. Der Nachweis wurde im Schallgutachten (Kap. 5.1.) zum Bebauungsplan erbracht.

Im Bereich der P+R-Anlage wurde die bestehende Anlage betrachtet sowie eine gegebenenfalls zulässige Erweiterung auf eine Parkdeckanlage mit 300 Stellplätzen. Im Bereich des bestehenden Einzelhandels wurde die bestehende Anlage sowie gegebenenfalls zulässige Erweiterungen betrachtet, mit dem dabei gegebenem Rücksichtnahmegebot in Bezug auf ein Grundstück an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße mit vorhandener Wohnbebauung und das östlich der Ratoldstraße bestehende Wohngebiet. Eine künftige Entwicklung der Quartiersmitte wird in einem eigenen Bebauungsplanverfahren geregelt werden, wobei dann auch der erforderliche Schallschutz nachzuweisen ist.

In Bezug auf den Bereich des gegenüberliegenden Wohngebietes östlich der Ratoldstraße sind keine nachteiligen und unzumutbaren Auswirkungen zu sehen, da die schalltechnische Verträglichkeit im Schallgutachten zum Bebauungsplan Nr. 2108a gezeigt werden konnte.

Das vorgenannte gilt im Einzelnen und in Summenwirkung betrachtet. Die Aufnahme von weiteren Satzungsbestimmungen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 a ist daher nicht notwendig.

#### Schallreflexionen

Es sind keine Schallreflexionen mit nachteiligen und unzumutbaren Auswirkungen auf das o. g. Grundstück durch eine Entwicklung des Planungsgebiet zu erwarten.

In Bezug auf Verkehrslärm, im Speziellen auch Bahnlärm, sind keine nachteiligen und unzumutbaren Auswirkungen zu erwarten, da künftig eine teilweise Abschirmung durch die Planbebauung vorliegt.

In Bezug auf Anlagen-/Gewerbelärm sind keine nachteiligen und unzumutbaren Auswirkungen zu erwarten. Diese wurden bei den Berechnungen mit berücksichtigt und der erforderliche Schallschutz nach TA Lärm konnte gezeigt werden.

Die Aufnahme von weiteren Satzungsbestimmungen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 a ist daher nicht notwendig.

#### Erschütterungen

Bezüglich Erschütterungen wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

- In den vorliegenden Berechnungen sei zwar vielfältig die Nachbarschaft mit Aufpunkten bedacht worden, es fehlten aber auch in den im Rahmen der Auslegung zur Verfügung gestellten Unterlagen Hinweise, inwieweit aus vorliegenden Aufpunkten auf die Immissionsbelastung des Grundstücks (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße geschlossen werden könnte. Für einen Laien und wohl auch dem Stadtrat sei nicht erkennbar, welchen Gesetzlichkeiten die einzelnen Immissionen folgen.



**Stellungnahme:**

Über die Wahl der Aufpunkte soll ein möglichst abschließendes Bild über die Immissionen aufgezeigt werden, insbesondere sind dabei Punkte mit voraussichtlich höchsten Werten fachlich fundiert zu identifizieren und zu untersuchen. Dies ist durch das Gutachten anhand der gutachterlich und fachlich zu sehenden Sachverhalte und „Gesetzmäßigkeiten“, wie beispielsweise einzelne Immissionen erkennen und bewerten können, erfolgt. Zudem wird auf die Darstellung im Gutachten sowie die erläuternde Darstellung des Lärmschutzkonzepts in der Begründung Bezug genommen. Das Gutachten wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens vom Referat für Klima und Gesundheit geprüft und nicht beanstandet. Die Ermittlung der Vorbelastung dient in erster Linie dazu, die notwendigen Daten für die Festlegung des Schallschutzkonzeptes für die geplante Bebauung zu liefern. Die vorhandene Verkehrslärmbelastung im Planungsnullfall kann für die vorhandene Bebauung jedoch auch den Anlagen 4.1 und 4.2 der Schalltechnischen Untersuchung entnommen werden. Aus fachlicher Sicht wurden im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung die schalltechnischen Auswirkungen auf die Nachbarschaft, wie bereits erläutert, ermittelt.

- Es wurde gefragt, warum das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße für Verkehrslärm und TA-Lärm in die Kategorie Mischgebiet verschoben worden sei.

**Stellungnahme:**

Die Schutzbedürftigkeit des genannten Grundstücks wurde entsprechend der tatsächlichen Nutzung des Gebietes westlich der Ratoldstraße und Raheinstraße (Mischung aus gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung) als Mischgebiet eingestuft. Das Grundstück wird auch künftig bei Umsetzung des Bebauungsplanes durch nördlich angrenzende Nutzungsmöglichkeiten, die im Nutzungsspektrum eines Mischgebietes liegen, geprägt. Das Grundstück befindet sich in einem Übergangsbereich. Die Beurteilung im Gutachten ist aus fachlicher Sicht nicht zu beanstanden.

- Bei der Prognose von Erschütterungen sei nicht auf deren Induktion bzw. Transmission durch die zu errichtenden Gebäude auf die Nachbarschaft eingegangen worden.  
Es werde gebeten, die fehlenden Untersuchungen nachzuholen und in die ggf. insoweit nachzuholende Abwägung einzustellen, bzw. nötigenfalls den Plan nochmals offen zu legen.  
Bezüglich der Transmission von Körperschall werde beantragt, in die Satzung aufzunehmen, dass diese durch entsprechende Dämmung der Baukörper (insbesondere Garagen und Fundamente) bereits im Keim unterbunden werde.

**Stellungnahme:**

Die Erschütterungen sowie der sekundäre Luftschall durch vorhandene Verkehrswege (Bahn, U-Bahn) werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für die geplante Bebauung prognostiziert, um für diese ein entsprechendes Maßnahmenkonzept erstellen zu können. Zu dem wurden für den Bereich südlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße aufgrund des Einwands Untersuchungen durch ein eigenes Gutachten inklusive zugehöriger zusätzlicher Messungen auf der Flst Nr. 1818 sowie westlich davon, nachgeholt.

Es zeigt sich, dass im Bestand und Prognose Nullfall (Bebauungsplan Nr. 2108a ist nicht realisiert; Bestandsbebauung Bernhardstraße 63 weiterhin vorhanden) die Anforderungen der DIN 4150-2 und TA Lärm eingehalten werden. In der Bestandssituation für die Bernhardstraße 63 bei Berücksichtigung der künftigen Ausbreitungssituation aufgrund der Planbebauung und zusätzlicher Versiegelung (Prognose Planfall, Bebauungsplan Nr. 2108a) werden die Anforderungen der DIN 4150-2 und TA Lärm ebenfalls eingehalten.

In der Neubausituation für die Bernhardstraße 63 (Flst. Nr. 1818) wurde für den Prognose Planfall nach der Art der Bauweise unterschieden. Im Falle einer konventionellen Bauweise mit Stahlbetondecken werden die Anforderungen der DIN 4150-2 und TA Lärm eingehalten. Im Falle einer Leicht-/Holzbauweise kann nicht zuverlässig ausgeschlossen werden, dass in der künftigen Ausbreitungssituation (Prognose Planfall) die Anforderungen der DIN 4150-2 und TA Lärm überschritten werden. Für den Fall einer dortigen Leicht-/Holzbauweise werden daher durch entsprechende zusätzliche Festsetzung diejenigen Maßnahmen im Bereich des Planungsgebietes vorgegeben, welche die Einhaltung der Anhaltswerte im Bereich Bernhardstraße 63 (Flst. Nr. 1818) gewährleisten. Dazu erfolgen jeweils einzelne Festsetzungen für das WA Süd(1) und Süd(2), welche auch bei gegebenenfalls zeitweise nur einer der beiden vorhandenen Bebauung erschütterungstechnisch die Einhaltung der Anhaltswerte für das Grundstück Bernhardstraße 63 (Flst. Nr. 1818) sicher stellen.

Da die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB bereits durchgeführt war und sich nach diesem Verfahren aufgrund der Festsetzungen Ergänzungen beim Entwurf des Bauleitplans ergeben haben, war dieser gem. § 4a Abs. 3 Satz1 BauGB erneut auszulegen. Da durch die Ergänzung des Entwurfs des Bauleitplans die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, wurde daher von der Möglichkeit einer individuellen Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB Gebrauch gemacht.

Es wird zudem auf die nachfolgenden Ausführungen unter A) Ziffer 3.1 verwiesen.

**1.8.15. Grundwasser**

- Es wurde vorgebracht, dass die Untersuchungen zur Beeinflussung der Grundwasserströme nicht berücksichtigten, dass auch auf dem Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) an der Kreuzung südwestlich Ecke Bernhard-/Ratoldstraße eine Tiefgarage, deren Fundamente vermutlich etwa sieben Meter in die Erde eingebracht werden, gebaut werden sollte. In diese sollen die für Handwerker üblichen Sprinter mit mittlerem Aufbau einfahren können.  
Daher werden Regelungen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a und der zugehörige Nachweis, dass diese Möglichkeit offen stehe, beantragt.

#### **Stellungnahme:**

Bei dem für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a erstellten Gutachten zum Grundwasser wurde insbesondere auch das oben genannte Grundstück untersucht, dies in Bezug auf ein dortiges Gebäude mit einem Kellergeschoss, das rund drei Meter unter Geländeoberkante (GOK) einbindet (Annahme: 2,5 m Kellerraumhöhe, 0,25 m Bodenplatte, 0,25 m Unterbau).

Bei einer GOK von 494,5 m ü. NHN liegt die OK dessen Kellersohle bei 492 m ü. NHN, die Gebäudeunterkante bei 491,75 m ü. NHN.

Der Höchstgrundwasserstand bei einem HQ100 beträgt auf diesem Grundstück rund 491,55 m ü. NHN.

Damit liegt die betrachtete Unterkante einer Bodenplatte im Fall eines HQ100 aktuell, d. h. ohne Unterbauung im Bereich eines künftigen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108b zwischen Bernhardstraße und Dülferstraße, ca. 20 cm über dem Grundwasserspiegel.

Bei einer zulässigen eingeschossigen Unterbauung nur im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a – d. h. ohne Unterbauung auch im Bereich eines Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108b - ist im o. g. Grundstück mit keinem Aufstau zu rechnen.

Somit ist während der Bauphase und auch nach Fertigstellung der Baufelder des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a keine Grundwasseranhebung im o. g. Grundstück rechnerisch festzustellen. Vielmehr sinkt hier der Grundwasserspiegel.

Da die von den Einwender\*innen erwogene Tiefgarage bis in sieben Meter Tiefe eingebracht werden soll und das Bauwerk im Grundwasser stehen soll, wären die Einzelheiten einer solchen künftigen Bebauung auf jeden Fall in einem eigenen wasserrechtlichen Verfahren notwendigerweise zu klären.

Die Planungen für den künftigen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b sind bisher noch nicht ausreichend konkretisiert und das Bebauungsplan ist noch in einem frühen Verfahrensstand.

Im vorliegenden Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 2108a wurde bereits jetzt vorsorglich auf Grundlage der bisherigen bekannten Planungsüberlegungen des künftigen Bebauungsplans Nr. 2108b eine zweigeschossige Unterbauung im dortigen Bereich unterstellt. Die durch die fertiggestellte Unterbauung auch im Bereich eines künftigen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108b bedingte Grundwasseraufhöhung im o. g. Grundstück beträgt in diesem Fall lediglich zwei Zentimeter.

Im dortigen Bebauungsplanverfahren werden die Auswirkungen dieser Planung auch auf die Nachbarbebauung zu prüfen und ggf. im Rahmen der weiteren Planungen entsprechende Maßnahmen vorzusehen sein. Eine endgültige Entscheidung erfolgt in diesem separaten Verfahren.

- Es wurde die Vermutung geäußert, dass nach dem Windhundprinzip seitens der Landeshauptstadt München versucht werde, die Grundwasserprobleme aus der Bebauung im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b in Zusammenwirken mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a auf dieses Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) abzuladen. Dies sei möglicherweise nicht notwendig, da die Stadtwerke München dem Düker für das U-Bahnbauwerk Kaltwasser für BMW entnehmen und den Rücklauf in den Schluckbrunnen an der Ecke Johann-Emmerstraße und Dülferstraße wieder einspeisen würden. In der Dülferstraße laufe zu diesem Zweck eine Leitung ca. DN 500.  
Es sei zu prüfen, ob diese Leitungen nicht vom benachbarten Baufeld der Landeshauptstadt München aus mit dem Wasser aus der Bauwasserhaltung ggf. nach Reinigung beschickt werden könnten.  
Bereits bei der Bebauungsplanung sei sicherzustellen, dass bei einer Baumaßnahme (z. Erläuterung im Bereich des Grundstücks südlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße) kein stark erhöhter Bauwasseranfall eintrete bzw. diese mit dem ohne die Bebauung in den Bebauungsplänen mit Grünordnung Nrn. 2108a und 2108b erforderlichen Aufwand erfolgen könne. Im Vollzug werde dies außer durch die Pflicht, das Grundwasser zu dükern, nicht zu lösen sein.

Aufgrund der Berechnungen für die Bauzwischenstände wurde die Befürchtung geäußert, dass im Keller Vernässungen eintreten bzw. der Untergrund durch erhöhte Strömung ausgewaschen werde.

#### **Stellungnahme:**

Im Bebauungsplanverfahren wurde ein Gutachten, insbesondere zum Grundwasseraufstau erstellt und keine schwerwiegenden und nicht lösba- ren Konstellationen festgestellt. Im Bauvollzug wird im Wasserrechtsverfahren die Bauwasserhaltung sowie der Baugrubenverbau überprüft und

erst dann die wasserrechtliche Genehmigung erteilt. Sollte die Bauwasserhaltung einen schädlichen Grundwasseraufstau verursachen, der eine Bestandsbebauung gefährdet, muss dieser Aufstau durch technische Maßnahmen (Grundwasserüberleitungen, Düker, Absenkbrunnen, etc.) minimiert werden. Des Weiteren kann auch im Wasserrechtsverfahren im Bedarfsfall ein Monitoring von Seiten des Referates für Klima- und Umweltschutz angeordnet werden, um die Grundwasserstände insbesondere während der Bauzeit zu beobachten. Somit ist auch nicht ersichtlich, dass ein Verschieben von ungeklärten Problemstellungen in nachfolgende Genehmigungsverfahren erfolgen würde.

- Es wurde darauf hingewiesen, dass im Rahmen des U-Bahnbaus aus Anlass von Unfällen (Fuchslöchern, Lücken in der Abdeckinjektion für den Druckluftvortrieb, Spundwandankerlagen) Bentonitkörper in den Boden eingebracht worden seien. Diese seien ggf. in den Gutachten nicht beachtet bzw. idealisiert modelliert worden in dem Sinn, dass ein größerer Raum als vorhanden zum Durchfluss angenommen worden sei, so dass es zu einem höheren Anstau käme. Auch seien Spundwände auf längere Strecken im Abstand zum U-Bahnbauwerk verblieben. Deshalb sei eine entsprechende Beweissicherung auch durch Fein-Nivellement anzuordnen.  
Es werde gefordert, zuvor die gefundenen Messwerte mit der Beweissicherung für den U-Bahnbau den Einwender\*innen vor der Messung offenzulegen und mit dem neuen Nivellement abzugleichen, um ggf. Verursachungsbeiträge von Schäden abgrenzen zu können.

#### **Stellungnahme:**

Das erstellte Grundwassermodell wurde mit Hilfe der tatsächlich gemessenen Grundwasserstände kalibriert, so dass die natürlichen Grundwasserhältnisse gut wiedergegeben werden. Somit wurde für das Modell eine hohe Kalibriergüte erzielt, wodurch die gemessenen Grundwasserstände mit dem Modell plausibel wiedergegeben werden. Die geprüften Gutachten, die aus fachlicher Sicht keine Mängel enthalten, können zudem jederzeit eingesehen werden. Eine Abstimmung von Messungen mit den Eigentümer\*innen außerhalb des Planungsumgriffs ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich, da Abwehrmaßnahmen hinsichtlich schädlicher Auswirkungen auf die Nachbarbebauung spätestens bei Antragstellung im Wasserrechtsverfahren vorgelegt werden müssen.

Im Wasserrechtsverfahren werden die Eigentümer\*innen der Nachbargrundstücke beteiligt, wenn deren Gebäude von einem Grundwasseraufstau betroffen sind, wie im Detail voran ausgeführt.

Wie oben dargestellt, sinkt im Fall einer Bebauung im Planungsgebiet der Grundwasserspiegel im o. g. Grundstück wegen dessen Situierung im Abstrom der dann unterbauten Baufelder des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a.



### 1.8.16. Staatsstraße St2342neu

- Es wurde die Sorge geäußert, dass die Grundstücksfläche im Westen des nicht überplanten Bereichs südlich des U-Bahnaufgangs der Vorbereitung einer Abfahrt für die St 2342neu diene. Es werde gefordert, in den Bebauungsplänen mit Grünordnung Nrn. 2108a und 2108b anderweitig Flächen hierfür vorzuhalten und das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) von Eingriffen zu verschonen. - Wie bei den Ausführungen zur Trambahn werde die Bildung von Zwangspunkten durch die gestaffelte Vorgehensweise mit der Folge einer Inanspruchnahme des oben genannten Grundstücks befürchtet.

#### **Stellungnahme:**

Die Planungen und Überlegungen zur St2342neu sind mit Stadtratsbeschluss vom Oktober 2014 (Verkehrskonzept Münchener Norden; Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 01145) zurückgenommen worden. Damit erübrigen sich Flächenvorhaltungen in den Bebauungsplänen mit Grünordnung Nrn. 2108a und 2108b.

- Die sog. Ökovernetzungsfläche auf der Ostseite der Bahn mitsamt der verbundenen Biotopflächen der Bahn und der Freihaltung für ein weiteres Bahngleis seien breit genug, um die Einführung der St 2342neu aufzunehmen. Wie in der Beschlussvorlage dargestellt, sei der bei Aufstellung des Bebauungsplans noch einkalkulierte Tunnel Schleißheimer Straße auf nicht absehbare Dauer blockiert. Die Alternativtrasse zum Tunnel sei die St 2342neu gewesen. Im Jahr 2008 sei diese bis zu einer Machbarkeitsstudie des Baureferates Projekt-Nr. 100330 gereift. Dieser Plan habe angrenzend an die südliche Grundstücksgrenze eine Abfahrt in die Ratoldstraße vorgesehen. Im gleichen Raum, in dem in der Begründung des Bebauungsplans eine Rettungsfläche für die U-Bahn vorgesehen sei (die dort in Wahrheit nicht durch Planfeststellung angeordnet sei, dieser reiche ein zwei Meter breiter Weg in der Bernhardstraße und die Aufstandsfläche des U-Bahnaufgangs) seien Aufstellflächen für die Linksabbieger der Abfahrt eingeplant gewesen. Mit einem entsprechenden Verschiebung nach Norden, angepasst an die Bauwerke des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a käme man mit der Anbindung auf das zehn Meter Breite Grundstück am U-Bahnhof.

Die Grünvernetzungszone schließe nach Süden an weitere von Bebauung freigehaltenen Flächen, zum Teil Biotope, in der Nähe des Gütergleises nach Milbertshofen bzw. der Heidelerchenstraße an, die in den 90'er Jahren bzw. im FNP vom Jahr 1968 als Trasse der Verlängerung der Landshuter Allee vorgesehen gewesen wären. Noch für die Planfeststellung des Transrapid 2005 sei für dessen Kreuzung mit der Lerchenauer Straße eine überbreite Wanne von ca. 40 m eingeplant und das Gütergleis so nach Westen abgerückt worden, so dass dessen Unterführung

mit einer Straße von der Heidelerchenstraße aus auf die Ostseite in steilerem Winkel möglich gewesen wäre und diese Straße mit der erforderlichen Neigung über den vorbeschriebenen Trog hätte geführt werden können. Von der Landeshauptstadt München sei keine Aussage zur Veranlassung dieser Planung zu bekommen gewesen. Nach der Rechtsprechung des BVerwG seien solche Maßnahmen bei auch noch nicht ausgereiften, aber naheliegenden Planungen einer Kommune vom Fachplanungsträger durch derartige Anpassungen zu berücksichtigen. - Obwohl von der Landeshauptstadt München zu diesem Zeitpunkt von derartigen Trassen längst Abstand genommen worden sei, sei von ihr offenbar eine derartige Forderung gestellt worden. Im Rahmen des Planungsanlasses Transrapid seien bereits die Bebauungsabsichten der Landeshauptstadt München mit Wohnbebauung dargestellt worden. Diese hielten etwa den gleichen Abstand zur Bahn ein wie die heutige geplante Bebauung.

Eine Abfahrt von der St 2342neu sei

- in der am 26.09.1990 im Erörterungstermin für die U2 Nord als unzulässig abgesetzten Anpassungsmaßnahme der Oberflächenplanung am U-Bahnhof Feldmoching Ost
- in der nachrichtlich dargestellten Oberflächenplanung auf der Ostseite der Bahn im Rahmen der ersten Offenlegung des Bebauungsplans 1343 und
- in der Plananlage 11.1 der Fortschreibung des Grün- und Erholungsflächenplans, Beschluss der Vollversammlung vom 12.12.1990

ingezeichnet. Letztere sei mit der Bebauungsstruktur in Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b kompatibel und verlaufe durch das Grundstück. Es könne festgehalten werden, dass die Summe dieser Planungen in der Nähe des oben genannten Grundstücks eine Abfahrt der St 2342neu vorsähen. Eine neue, dringend nötige Trasse zur Anbindung des BMW-FIZ sei nicht in Sicht. Die derzeitigen Untersuchungen erschienen eher als Spielen auf Zeit. Ausnahmen vom Artenschutz könnten erlangt werden, wie die Inaussichtstellung der Regierung von Oberbayern für diesen Bebauungsplan zeige. Es bestehe auch eine wirtschaftliche Interessenlage (z. B. Gewerbesteuer, Ansiedelung) an diesem Projekt. Daneben wurden Vermutungen erwähnt, dass die Landeshauptstadt München ohne eine Planung der St 2342neu einen höheren SoBoN-Gewinn hätte und die Planungsbegünstigte vor der Inanspruchnahme durch seine Käufer geschützt wäre.

#### **Stellungnahme:**

Die Planungen und Überlegungen zur St2342neu sind mit Stadtratsbeschluss vom Oktober 2014 (Verkehrskonzept Münchener Norden; Vorlagen-Nr. 14-20 / V 01145) zurückgenommen worden.

Deshalb ist auch in der Nähe der genannten Bereiche keine Abfahrt der St2342neu vorgesehen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde in diesem öffentlichen Beschluss zudem beauftragt, in enger Zu-



sammenarbeit mit der BMW Group die Erfordernisse, die sich aus dem Projekt FIZ FUTURE ergeben, in das Konzept zur Verkehrsplanung im Münchner Norden zu integrieren und insofern auch wirtschaftliche Interessen mit einzubeziehen.

Entsprechend ist auch erst, nachdem die Planungen und Überlegungen zur St2342neu mit Stadtratsbeschluss vom Oktober 2014 zurückgenommen worden waren, der Aufstellungsbeschluss für den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 am 16.03.2016 vom Stadtrat beschlossen worden. Erst damit war die Möglichkeit eröffnet, das nunmehr geplante Wohngebiet und die parallel zu dieser entlang der Bahnanlagen führenden Biotopflächen mit Trittsteinfunktion wie vorgesehen zu entwickeln sowie zu sichern.

Die übrigen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, jedoch wird die Auffassung aus den vorgenannten Gründen nicht geteilt.

- Die Landeshauptstadt München habe anlässlich des Baugenehmigungsverfahrens für den Discount-Markt eine Fläche für den P&R-Platz zu einem unteren zweistelligen Preis pro m<sup>2</sup> gekauft. Auf dieser Fläche sei das Verwaltungszentrum der Landeshauptstadt München geplant. Von dieser Belegung seien sämtliche Abfahrten der St 2342neu nördlich der Bernhardstraße verdrängt worden, so dass im Jahr 2008 die o. g. Planung des Baureferats zur St 2342neu auf die Südseite des nicht überplanten Bereichs Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße ausweichen musste. Aufgrund dieser Sachlage werde die Vermutung geäußert, dass die Landeshauptstadt München keine Abstriche bei der P&R Fläche machen werde, wenn sie günstig dieses Grundstück erwerben könne. Als Anzeichen für diese Vermutung würden die geschilderten Versuche im Vertragswege diesem Grundstück die Bebaubarkeit zu entziehen und, als dies nicht gelungen sei, der Freistellungsantrag und diesen mit seiner Feststellungswirkung über den Zeitpunkt des Übergangs der Fachplanung als Veränderungssperre zu missbrauchen, gesehen. Es wurde die Hoffnung geäußert, dass es sich nur um spieltheoretische Überlegungen handle.

**Stellungnahme:**

Die Ausführungen zum Grundstückserwerb einer Fläche für den P&R-Platz durch die Landeshauptstadt München und zur Planung einer Verwaltungsnutzung der Landeshauptstadt München betreffen nicht den Umfang der vorliegenden Planung. Hier wird auf die bereits erfolgten Ausführungen zu einer möglichen Planung der Quartiersmitte in einem eigenständigen Verfahren verwiesen. Lediglich die notwendigen Flächen für eine Straßenerweiterung auf den angrenzenden Flurstücken an der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße sind aus den bereits dargestellten städte-

baulichen und verkehrlichen Erwägungen in den Umgriff aufgenommen. Sofern die Flächen nicht durch die Planungsbegünstigung der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt werden sollten bzw. ein freihändiger Erwerb der Flächen auch künftig nicht möglich sein sollte, wird die Stadt zur Umsetzung der Festsetzungen ein Enteignungsverfahren prüfen.

Ein Erwerb sonstiger Grundstücke ist im Zusammenhang mit dem hier vorliegenden Bebauungsplanverfahren, zu dem Einwendungen zu prüfen sind, nicht angezeigt und daher auch für die vorliegenden Planungen nicht relevant.

Hinsichtlich des bestehenden Baurechts sowie des Freistellungsverfahrens wird auf die vorangehenden Stellungnahmen und die dort erfolgten Erläuterungen verwiesen. Es ist insofern fernliegend, dass der Freistellungsantrag als eine Art Veränderungssperre für die Bernhardstraße missbraucht werden sollte.

#### 1.8.17. Sonstiges

- Ergänzend wurde vorgebracht, dass das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) der hauptsächlich und u. a. der Altersvorsorge dienende Vermögensgegenstand sei.

##### **Stellungnahme:**

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Bebauungsplan trifft für das Flurstück (Flst. Nr. 1818) im nicht überplanten, bereits bebauten Bereich keinerlei Festsetzungen.

Die überplanten Flurstücke (Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2) des Grundstückes werden im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, entsprechend der bereits früher schon bestehenden Straßenbegrenzungslinien. Ein Baurecht ist hier nicht vorhanden.

- Es werde weiterhin beabsichtigt, auf dem Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) ein Boarding-Haus zu errichten. Da hierzu eine Tiefgaragenabfahrt an der Süd-Ost-Ecke des Grundstücks bzw. der möglichen Arrondierungsfläche benötigt werde, solle diese freigehalten werden.

##### **Stellungnahme:**

Dies wird ohne planungs- und bauordnungsrechtliche Prüfung zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan trifft hinsichtlich der Art der Nutzung keine Festsetzungen für das Flurstück (Flst. Nr. 1818), welches südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße außerhalb des Umgriffes liegt. Ob eine Tiefgaragenabfahrt an der Süd-Ost-Ecke des Grundstücks bzw. der möglichen Arrondierungsfläche möglich ist, ist gegebenenfalls im Bauvollzug zu klären. Eine zwingende Einschränkung von Zufahrtsbereichen im Rahmen der Bebauungsplanung ist hier entbehrlich, da das Grund-

stück in ausreichender Breite an öffentlichen Verkehrsflächen gelegen ist und somit eine planungsrechtliche Erschließung nicht in Frage steht. Die Klärung der Lage der Erschließung muss von den Eigentümer\*innen im Rahmen des Bauvollzugs im Falle eines Bauantrags abhängig vom konkreten Vorhaben (bauordnungsrechtliche, planungsrechtliche Erschließung) erfolgen und ist unabhängig von der vorliegenden Bebauungsplanung in Bezug auf beispielsweise Abstände zur Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße und auf ggf. erforderliche Bordsteinabsenkungen.

Die überplanten Flurstücke des Grundstückes werden im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, entsprechend der bereits früher schon bestehenden Straßenbegrenzungslinien. Ein Baurecht ist hier nicht vorhanden.

- Es wurde von der Landeshauptstadt München mit kurzer Fristsetzung ein Testat gefordert, dass auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt für das Grundstück (Flst. Nrn. 1818, 1818/1 und 1818/2) Baugenehmigungen ausgestellt werden können. Die Veröffentlichungen der Landeshauptstadt München zur möglichen Beaufschlagung des Grundstücks bzw. von Teilflächen mit einem Fachplanungsvorbehalt der Eisenbahn seien kreditgefährdend. Die Planfeststellung für die Erweiterung des Bahnhofs Feldmoching sei durch die bekannten Freistellungsbescheide bzw. den Entwidmungsbescheid aus dem Jahr 2003 bzw. 2009 funktionslos geworden, wenn nicht bereits mit der Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs München Nord.

Die im Juli 2021 geäußerte Bitte, keinen Kontakt mit dem EBA aufzunehmen und dann einen Bruchteil der vermittelten Erkenntnis an das EBA weiterzugeben, könne nicht nachvollzogen werden.

#### **Stellungnahme:**

Das Anliegen nach einem Testat wurde mit einer Darstellung in einer E-Mail vom 13.10.2021 aufgegriffen und beantwortet. Hinsichtlich der Ermittlung des Bestandsbaurechts wird auf die vorigen Ausführungen sowie die Erläuterungen in der Begründung Bezug genommen. Hinsichtlich der Genehmigungssituation stehen neben den bisher erteilten Genehmigungen, wie allgemein, die baurechtlich vorgesehenen Verfahren zur Verfügung. Es wurde folglich auf die hierfür baurechtlich auf Antrag zur Verfügung stehenden Verfahren (insb. Vorbescheidsverfahren, Baugenehmigungsverfahren) verwiesen.

Die Landeshauptstadt München hat den Antrag auf Freistellung von Grundstücken im Planungsumgriff, wie mehrfach erläutert, rein vorsorglich gestellt, um dort einen Fachplanungsvorbehalt mit Sicherheit ausschließen zu können und damit eine bindende Aussage des zuständigen EBAs zum Sachverhalt zu erhalten. Die Eigentümerin/der Eigentümer wird in

diesem Verfahren vom EBA beteiligt und hat daher Gelegenheit zur Stellungnahme. Das nicht überplante Flurstück (Flst. Nr. 1818) liegt außerhalb des Umgriffs des Bebauungsplans. Es wird darauf hingewiesen, dass es jeder Zeit und unabhängig von der Landeshauptstadt München möglich ist, sich beim EBA in eigener Verantwortung bezüglich der Einschätzung zum Fachplanungsvorbehalt zu erkundigen. Die Landeshauptstadt München hat die aus ihrer Sicht notwendigen Unterlagen dem EBA bei ihrem Freistellungsantrag übermittelt. Das Verfahren ist zudem inzwischen abgeschlossen, wie zuvor ausführlich dargestellt.

Zu welchem Zeitpunkt das unbeplante, bereits bebaute Grundstück (Flst. Nr. 1818) künftig in Abhängigkeit von den Entwicklungen in der Umgebung mit welchem Maß der Nutzung bebaut werden kann, kann zudem zur gegebenen Zeit, d. h. insbesondere wenn z. B. angrenzende Bebauung realisiert bzw. in Umsetzung ist, jeweils über einen Antrag auf Vorbescheid bzw. einen Bauantrag, der bei der Lokalbaukommission einzureichen ist, verbindlich geklärt werden.

### **1.9. Bund Naturschutz in Bayern e. V.**

Der Bund Naturschutz hat sich mit Schreiben vom 02.09.2021 geäußert und mitgeteilt, dass er den Bebauungsplan mit Grünordnung in der zum Verfahren nach § 3 Absatz 2 BauGB vorgelegten Fassung ablehne.

Begründet hat er dies wie folgt:

Die Flächen seien stadtbedeutsam für die Anpassung an den Klimawandel, die Artenvielfalt und die Naherholung. Sie müssten erhalten und die Ziele des Arten und Biotopschutzprogramms (ABSP) umgesetzt werden.

#### **Stellungnahme:**

Die grundsätzliche Bedeutung der Flächen des Planungsgebietes für die Anpassung an den Klimawandel, die Artenvielfalt und die Naherholung wurde im Zuge des Verfahrens geprüft und, wie folgt erläutert, entsprechend berücksichtigt.

#### **Artenvielfalt**

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keine kartierten Biotope. Teilflächen sind als Biotopentwicklungsflächen „Altgrasbestand“ erfasst, besitzen aber keinerlei Schutzstatus. Auch das ABSP gibt keinerlei Hinweise darauf, dass innerhalb des Planungsgebietes Artvorkommen besonderer Bedeutung vorliegen. Lediglich angrenzend an das Planungsgebiet auf Höhe des Stellwerks gibt das ABSP Hinweise auf regional bedeutsame Artvorkommen (Gartenrotschwanz (RL 3, RLD V), Bluthänfling, Feldsperling (RLD V); sowie folgende Schmetterlinge : Rotrand-Bär (*Diacrisia sannio*), Rundaugen-Mohrenfalter (*Erebia medusa*; RLD V), Beilfleck-Blutströpfchen (*Zygaena loti*; RL 4R, RLD 3), Schachbrett

(*Melanargia galathea*).

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden umfangreiche Erhebungen der Artenvorkommen durchgeführt. Dabei wurden aktuelle Erkenntnisse über Seltenheit, Bestandsgefährdung oder lokale Schutzverantwortung berücksichtigt und gesetzlich streng sowie besonders geschützte Arten erfasst und betrachtet. Aufgrund fehlender Pflegemaßnahmen haben die z. T. ehemals artenreichen, mageren Brachflächen durch natürliche Sukzession in den letzten beiden Jahrzehnten erheblich an Struktur- und Artenvielfalt eingebüßt. Lediglich auf einer kleinen Restfläche hat sich aufgrund wiederkehrender Störungen artenreichere Pioniervegetation erhalten.

Insbesondere wurden wegen des Fehlens von Zauneidechsen-Nachweisen Nachkartierungen durchgeführt, bei denen jedoch ebenfalls keine Nachweise gelangen. In Bezug auf Fledermäuse wurden alle Erkenntnisse berücksichtigt, die erlangt werden konnten. Insbesondere fanden gründliche Nacherhebungen auf einzelnen Grundstücken mit wahrscheinlichen Fledermausvorkommen statt, so dass die Erkenntnislage für die Durchführung der erforderlichen artenschutzrechtlichen Prüfung hinreichend ist. Im Ergebnis liegen keine Tatsachen bezüglich der Vorkommen streng geschützter Tierarten, wie Zauneidechsen oder Fledermäuse vor, die nicht durch geeignete Maßnahmen für diese Tierarten bewältigt werden können. Der Artenschutz steht der Planung somit nicht entgegen.

Naherholung:

Für die Erholung in der freien Natur sind die Flächen des Planungsgebietes entlang der Ratold- bzw. Raheinstraße wegen ihrer Lage zwischen Straße und Bahngleisen nur bedingt geeignet. Kleinere Teilflächen werden landwirtschaftlich genutzt, zum Teil handelt es sich um eingefriedete Privatgrundstücke. Vorhandene Wege werden als Parkplätze genutzt und Gehölzbestände sind nicht zugänglich. Die zukünftige Aufwertung für die Erholung wird im Rahmen der Bebauungsplanung vor allem durch die Neuanlage einer öffentlichen Grünfläche am nördlichen Siedlungsrand mit vorteilhaftem Bezug zur anschließenden freien Landschaft sowie zum östlich gelegenen Feldmochinger Anger und durch die Schaffung begrünter Durchwegungen für den Fuß- und Radverkehr im Planungsgebiet berücksichtigt.

Die Ziele des ABSP hinsichtlich der Sicherung ehemaliger Bahnflächen als Ausgleichsflächen und der fachgerechten Herstellung und Pflege solcher Flächen sowie die Sicherung des Biotopverbundes einschließlich der Schaffung von Biotoptrittsteinen wurden im Rahmen der Bebauungsplanung umfassend erreicht, beziehungsweise so umfassend berücksichtigt, wie dies mit der Verwirklichung einer Bebauung des Geländes vereinbar ist.

Die Bebauungsplanung berücksichtigt die Vernetzungsfunktion des Münchner Bahnstreckennetzes durch Abrücken der Bebauung von einem definierten Bio-

topverbundstreifen innerhalb des Planungsgebietes und auf Bahngelände bzw. auf vorhandenen Bahn-Ausgleichsflächen. Über die Sicherung als Ausgleichsflächen im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens werden Flächen dauerhaft gesichert. Zwar wird der geplante, zukünftige Biotopverbundkorridor innerhalb des Planungsgebietes von durchschnittlich 10 m Breite flächenmäßig deutlich geringer sein als die bisher un bebauten Flächen, jedoch wird dieser sowohl im Norden als auch im Süden durch deutlich aufgeweitete Trittsteinbiotope ergänzt. Zudem grenzen unmittelbar Flächen, die in Bahneigentum stehen und als Kompensationsflächen für Bahnvorhaben seitens der Bahn gesichert wurden, an.

Durch die Erstellung eines entsprechenden Pflege- und Entwicklungskonzeptes, das die Besonderheiten des Artenspektrums berücksichtigt, wird die Qualität der Flächen für Arten der Trockenlebensräume deutlich verbessert. Der Wegfall der bahntypischen Nutzungen wird durch Pflegeeingriffe gestaffelter Frequenz kompensiert werden (sowohl Bereiche mit häufigen Pflegeeinsätzen als auch solche mit seltenen), um dauerhaft auch Pionierstadien zu erhalten. Durch diese Maßnahmen wird die Artenvielfalt erhalten bzw. deutlich gestärkt. Durch vertragliche Regelungen auch zur langfristigen Pflege der dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a zugeordneten Ausgleichsflächen wird dies dauerhaft gesichert. Darüber hinaus erfolgt die Abstimmung der Ziele für die Pflege der typischen Trockenbiotope mit der DB insbesondere für deren Ausgleichsflächen, so dass die angestrebte Funktion wohl auch über die Ausgleichsflächen für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a hinausreichen kann.

#### Klimawandel

Auf diesen Punkt wird ausführlich unter dem nachfolgendem Einwand zum Klima eingegangen.

#### 1. Klima

- Die Flächen seien großteils von hoher bioklimatischer Bedeutung und zählten laut Stadtklimaanalyse zu den Flächen mit einem hohen Luftaustauschpotenzial (siehe Karte 11, Kartenanhang zur Stadtklimaanalyse). Gesamtsädtisch betrachtet würden diese un bebauten Grünflächen für die Anpassung an die Folgen des Klimawandels dringend benötigt werden, denn der Wärmeinseleffekt werde weiter stark zunehmen. Dies ließe sich aus einer Studie aus Manchester ableiten, die anhand von Modellierungen herausfand, dass ein Verlust von 10 % an Grünflächen in dicht bebauten Bereichen, den bereits durch den Klimawandel angetriebenen Anstieg der innerstädtischen Temperaturen, zusätzlich verstärken werde. Eine Zunahme der Grünflächen um 10 % hingegen könnte die Oberflächentemperatur wesentlich abmildern. Es würden also in Zukunft noch mehr Grünflächen benötigt werden, als derzeit vorhanden seien .  
Maßnahmen, die die Folgen des Klimawandels abmildern könnten, müssten zudem jetzt eingeleitet und beschlossen werden, nicht erst wenn die Folgen noch gravierender seien als aktuell spürbar.

**Stellungnahme:**

Die Grün- und Freiflächen im Planungsgebiet haben laut Stadtklimaanalyse (Klimafunktionskarte) der Landeshauptstadt München eine mäßige Kaltluftlieferung und grenzen an eine Ventilationsbahn mit hohem Luftaustauschpotential entlang der Bahngleise an. Diese Ventilationsbahn bleibt auch weiterhin in ihrer Funktion erhalten (hohe bioklimatische Bedeutung).

Die betroffenen Flächen liegen zwar in räumlicher Nähe zu einer östlich des Planungsgebietes liegenden Kaltluftleitbahn im Umgriff des Feldmochinger Angers, sind aber nicht Bestandteil dieser überörtlichen Luftaustauschbahn. Anhand der Klimafunktionskarte lässt sich keine gesamtstädtische bzw. überörtliche Bedeutung der betroffenen Grün- und Freiflächen für das Stadtklima erkennen. Für die Planung wurde bzw. wird daher kein vertiefendes stadtklimatisches Gutachten veranlasst.

Grünflächen haben eine wichtige Funktion für die Klimaanpassung in der Landeshauptstadt München. Dies betrifft insbesondere das Abpuffern von Extremwetterereignissen wie Hitzeperioden oder Starkregen. Da es sich bei dem Planungsgebiet nicht um Grün- und Freiflächen von gesamtstädtischer Bedeutung handelt, wird die Planung jedoch insgesamt als stadtklimatisch verträglich eingeschätzt. Durch die dichte und eher geschlossene Bebauung, die hohe Versiegelung sowie den Verlust von Gehölzen wird es innerhalb des Planungsgebietes im Sommer zu lokalen Aufheizungseffekten kommen. Gleichzeitig wurden Maßnahmen, wie z. B. die Öffnung der Blockrandbebauung, Unterbrechungen der geschlossenen Randbebauung zur Gleistrasse, umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie Dachbegrünungen im Rahmen der Planung berücksichtigt, durch welche die negativen siedlungsklimatischen Effekte teils begrenzt werden können.

- Das Bundesverfassungsgericht habe hierzu in seinem Urteil vom 21.03.2021 zum Klimaschutz folgende Aussage getätigt:  
Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) verpflichte den Staat, soweit der Klimawandel nicht aufgehalten werden könne oder bereits eingetreten sei, den Gefahren durch positive Schutzmaßnahmen (sogenannte Anpassungsmaßnahmen) zu begegnen.  
Das Bundesverfassungsgericht zählte unter anderem Maßnahmen im Siedlungsbereich auf, die geeignet seien, den Gefahren zu begegnen:
  - Stadt- und Landschaftsplanung,
  - Reduzierung der Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlung und Infrastruktur,
  - Rückbau und Entsiegelung sowie Renaturierung und Aufforstung geeigneter Flächen.

**Stellungnahme:**

Die Landeshauptstadt München trifft Maßnahmen zur Klimaanpassung auf

verschiedenen Ebenen unter Verwendung unterschiedlichster Instrumente. Im Rahmen von Planungsprozessen findet frühzeitig ein Abgleich des jeweiligen Planungsgebietes mit der Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt München (Referat für Gesundheit und Umwelt, 2014) statt mit dem Ziel, in stadtklimatisch sensiblen Bereichen vertiefende stadtklimatische Gutachten als wichtige Grundlage bei Planungen zu veranlassen. Für den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung war dies aus den oben genannten Gründen jedoch nicht notwendig.

## 2. Baumbestand

Auch der Umgang mit dem Baumbestand konterkariere dringend erforderliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und ignoriere den ausgerufenen Klimanotstand.

Laut Planungsunterlagen sollten von den 319 Bäumen nur 21 Bäume erhalten bleiben. Dies seien gerade einmal 6,6 % des gewachsenen Baumbestands. Nachpflanzungen könnten den dadurch entstehenden Verlust an klimatischen und ökologischen Leistungen allerdings erst in Jahrzehnten ausgleichen. Des Weiteren sei den Plänen zu entnehmen, dass die Nachpflanzungen teilweise auf den Tiefgaragen geplant seien. Tiefgaragen würden regelmäßig im Sanierungsfall abgeräumt. Dem würden dann die Ersatzpflanzungen zum Opfer fallen. Somit seien die auf den Tiefgaragen geplanten Ersatzpflanzungen weder langfristig noch nachhaltig in der Lage, die gefälltten Bäume zu ersetzen.

Deshalb werde der hohe Verlust an Bäumen strikt abgelehnt.

### **Stellungnahme:**

Von den tatsächlich 318 Bestandsbäumen sind 11 Bäume als sehr erhaltenswert, 47 Bäume als erhaltenswert und der überwiegende Teil, nämlich 260 Bäume als bedingt erhaltenswert eingestuft. Den Kriterien der BaumschutzV unterliegen davon 170 Bäume.

Von den 297 für die Planung erforderlichen Baumfällungen sind acht sehr erhaltenswerte, 37 erhaltenswerte und 252 bedingt erhaltenswerte Bäume betroffen, wobei 155 Bäume nach den Kriterien der BaumschutzV geschützt wären. Über entsprechende Festsetzungen werden demgegenüber ca. 220 Neupflanzungen im Planungsgebiet festgesetzt, die damit auch langfristig gesichert sind.

Aufgrund der beengten Grundstücke wurden zum einen die maximal mögliche Anzahl der Bäume festgesetzt, zum anderen sollen die künftigen Bewohner\*innen die Freiflächen multifunktional nutzen können. Damit wird eine gute Durchgrünung des Planungsgebietes gewährleistet, die dazu beiträgt, die natürlichen Lebensgrundlagen für die zukünftigen Generationen zu erhalten.

In Abwägung aller Belange sind, insbesondere aus Platzgründen, nicht mehr Baumpflanzungen in Planungsgebiet möglich.

Die zeitliche Komponente wird insofern berücksichtigt, dass höhere Pflanzqualitäten festgesetzt werden, als es die Standardfestsetzungen der Landeshauptstadt



München vorsehen. Somit können im Planungsgebiet trotz der Errichtung von ca. 900 Wohneinheiten ein großer Teil des vorhandenen Baumbestands durch Neupflanzungen ersetzt und dauerhaft gesichert werden, auch wenn ein Ausgleich in Bezug auf die klimatischen und ökologischen Leistungen erst mit zeitlicher Verzögerung eintreten wird.

Im Falle einer etwaigen Sanierung der Tiefgaragen hängen die notwendigen Maßnahmen vom jeweiligen Sanierungsbedarf bzw. Schadensbild ab. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass Sanierungsmaßnahmen nach Möglichkeit von Innen durchgeführt werden. Selbst Sanierungsarbeiten, welche die Tiefgaragendecke betreffen (z. B. aufgrund von Undichtigkeit) können in der Regel ohne großflächige Abräumung der darüber liegenden Freiflächen durchgeführt werden. Möglich wird dies durch gezielte Lokalisation der undichten Stellen (Fugen, Risse) z. B. mithilfe von Scanverfahren und anschließender Abdichtung der lokalisierten Stelle. Eine Alternative stellt die nachträgliche Abdichtung durch Injektion eines Abdichtungsmaterials von der Tiefgarageninnenseite durch die Stahlbetondecke dar, welches sich auf der Oberseite der Stahlbetondecke verteilt und beim Abbinden eine wasserundurchlässige Schicht zur Drainageschicht bildet. Präventiv ist bei der Errichtung der Tiefgaragen darauf zu achten, die Überdeckung fachgerecht umzusetzen. Um ein fachgerechtes Anwachsen der Bepflanzungen sicherzustellen und gleichzeitig die Tiefgaragen vor Durchwurzelung zu schützen, werden die Tiefgaragen gemäß Festsetzung im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a mit mind. 0,60 m (im Bereich von großen Bäumen mit 1,20 m) fachgerechtem Bodenaufbau überdeckt.

Davon abgesehen wird bei der Bewertung der geplanten Gebietsentwicklung zu bedenken gegeben, dass gerade das vorliegende Planungskonzept mit Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen und dem weitgehenden Verzicht auf oberirdische Stellplätze eine derart hohe Durchgrünung der Wohngebiete mit umfangreichen Ersatzpflanzungen erst möglich macht. Würden die Stellplätze stattdessen oberirdisch hergestellt, hätte dies eine weitgehend höhere Flächenversiegelung zur Folge und würde dem Aufenthaltscharakter massiv schaden. Nicht zu vergessen ist ebenfalls, dass neben den Begrünungen innerhalb der Wohngebiete auch im nördlichen Bereich des Planungsgebietes, nördlich der Hochlandstraße, eine ca. 1,6 ha große Grünfläche mit mindestens 42 Baumpflanzungen als Park komplett neu angelegt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Die Flächen liegen außerhalb jeglicher Bebauung, sind nicht unterbaubar und tragen dazu bei, eine dauerhafte Grünverbindung zu den Freiflächen im Feldmochinger Anger zu erhalten bzw. neu zu schaffen. Weiterhin werden im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen, d. h. ebenfalls im nicht unterbauten Bereich mind. 43 große Bäume gepflanzt, die sich langfristig entwickeln können, einer Überhitzung des Straßenraumes entgegenwirken und die Aufenthaltsqualität deutlich erhöhen. Somit sind sie ein wichtiger Baustein zur Klimaanpassung.

### 3. Zweifel an Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF)

Die Aussage des AELF (Schreiben vom 18.02.2019), dass „die Waldflächen auf mehrere Teilflächen verteilt seien. Der Bebauungsplan sehe den Erhalt wichtiger Gehölzbestände vor. Teile der Waldfläche blieben in ihrer Substanz somit erhalten. Nach Abwägung der materiell rechtlichen Situation könne der Rodung aus forstfachlicher Sicht ohne weitere Auflagen zugestimmt werden.“ sei nicht nachvollziehbar.

Insgesamt sollten voraussichtlich nur 6,6 % des Baumbestands erhalten bleiben. Laut Planteil zum Bebauungsplan werde von den zusammenhängenden Gehölzbeständen nur ein einziger, in Teilen in die Planung integriert und gesichert. Deshalb werde das AELF aufgefordert, seine Beurteilung detailliert zu begründen und darzustellen, auf welche Teile der Waldfläche sich das Amt bezieht.

#### **Stellungnahme:**

Es werden lediglich Teilflächen der Gehölzbestände vom AELF als Waldflächen eingestuft (lt. Bilanzierung ca. 5.520 m<sup>2</sup>), d. h. nicht bei allen ca. 320 erfassten Gehölzen handelt es sich um Waldflächen, so dass die Angabe von knapp 7 % zwar für den erfassten Gehölzbestand korrekt ist, jedoch nicht auf die vom AELF als Waldflächen eingestuften Bestände bezogen werden kann. Eine Bilanzierung der Waldflächen liegt vor und wurde dem AELF zur Kenntnis übermittelt. Eine detaillierte Begründung seitens des AELF ist somit aufgrund der vorgenannten Ausführungen nicht erforderlich.

#### Fazit:

- Aufgrund der angeführten Argumente werde der Stadtrat und die Stadtverwaltung aufgefordert, die Planungen vor dem Hintergrund des ausgerufenen Klimanotstandes, des Urteils des Bundesverfassungsgerichts und des neuesten Berichts des Weltklimarats IPCC neu zu bewerten.

#### **Stellungnahme:**

Anhand der Klimafunktionskarte lässt sich keine gesamtstädtische bzw. überörtliche Bedeutung der betroffenen Grün- und Freiflächen für das Stadtklima Münchens erkennen. Die Grün- und Freiflächen im Planungsgebiet wurden von den zuständigen Fachstellen als stadtklimatisch nicht sensibel bewertet. Durch die vorgesehene dichte Bebauung und Versiegelung sowie den Verlust von Gehölzen wird es innerhalb des Planungsgebietes im Sommer zwar zu Aufheizungseffekten kommen. Gleichzeitig werden Maßnahmen im Rahmen der Planung berücksichtigt, durch welche die negativen siedlungsklimatischen Effekte teils begrenzt werden können. Dies betrifft die Öffnung der Blockrandbebauung, Unterbrechungen der geschlossenen Randbebauung zur Gleistrasse, umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie Dachbegrünungen.

Gemäß Art. 20a GG sind die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere für künftige Generationen zu schützen. Aufgrund dieses Artikels ergibt sich jedoch kein unbedingter Vorrang gegenüber anderen Belangen, sondern die Belange sind untereinander abzuwägen.

Durch die Umsetzung von baulichen und Begrünungsmaßnahmen greift die Planung neben dem Belang, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, auch den Aspekt der Klimaanpassung auf, wie im Klimanotstand, dem aktuellen Bericht des Weltklimarats IPCC sowie dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts ausgerufen. Eine Neubewertung ist aufgrund der vorliegend durchgeführten Abwägung nicht erforderlich.

- Des Weiteren werde eine Änderung der im Flächennutzungsplan dargestellten Nutzungen Gewerbe, Parkplätze und Bahnflächen, in die Nutzung ökologische Vorrangfläche oder allgemeine Grünfläche gefordert. Dadurch könnten die klimatischen und ökologischen Funktionen für die Bevölkerung langfristig gesichert werden. Bezüglich Biodiversität wäre es sinnvoll die Flächen im Sinne der ABSP-Ziele zu entwickeln. Der wertvolle Baumbestand müsse zudem erhalten bleiben.

#### **Stellungnahme:**

Die Ausweisung einer ökologischen Vorrangfläche oder einer allgemeinen Grünfläche steht dem öffentlichen Belang der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum und der Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastruktur entgegen. 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 ABSP wird für den Bereich nördlich der Herbergstraße, den Bereich südlich des Bahnhofs Feldmoching und den Bereich südlich der Lerchenstraße als Ziel der Erhalt, die Pflege und die Optimierung von Magerrasen, Magerwiesen, Ruderalflächen, Ranken, Rainen, trockenen Komplexlebensräumen und innerstädtischen Brachflächen formuliert. Als weiteres Ziel ist die Herstellung/Erhaltung eines durchgehenden Korridors entlang der Bahntrasse für den Erhalt und die Optimierung von Trockenstandorten als lineare Vernetzungssachse benannt.

Zur Umsetzung der im ABSP genannten Entwicklungsziele wird entlang der Bahntrasse ein durchgehender Biotopverbundkorridor für Arten magerer Lebensräume freigehalten und funktional aufgewertet. 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. Ebenso werden örtliche Grünbeziehungen in Ost-West-Richtung ergänzt. Es werden Festsetzun-

gen zur Unterstützung der Herstellung eines Biotopverbundkorridors inklusive von Trittstein-Biotopen entlang der Bahntrasse getroffen. 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 4,4 ha Ökokontoflächen in der Fröttmaninger Heide für den Ausgleich verwendet werden.

Der komplette Erhalt des Baumbestandes widerspricht nicht nur dem Ziel der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum, sondern im bahnnahe Bereich aufgrund der daraus resultierenden starken Verschattung auch dem Ziel der Schaffung von Magerlebensräumen, für die eine ausreichende Besonnung essentiell ist.

Anhand der Klimafunktionskarte lässt sich keine gesamtstädtische bzw. überörtliche Bedeutung der betroffenen Grün- und Freiflächen für das Stadtklima Münchens erkennen. Durch die Ausweisung der Biotopverbundzone in Verbindung mit Gleisflächen werden die klimatischen Belange gewahrt.

Eine Änderung der vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beschlossenen Planungsziele ist daher nicht geboten, da die Flächenutzungsplanänderung die ökologischen und klimatischen Belange wie dargelegt im Rahmen der Abwägung mit den genannten weiteren Belangen hinreichend berücksichtigt.

#### **1.10. Äußerungen Beteiligter nach § 4 Abs. 2 BauGB**

Die nach § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren Beteiligten wurden über die öffentliche Auslegung informiert. Von diesen wurden folgende Äußerungen vorgebracht:

##### **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF)**

Mit Schreiben vom 16.08.2021 äußerte sich das AELF wie folgt:

Bereich Landwirtschaft:

Es werde erneut auf den Flächenverlust für die Landwirtschaft hingewiesen. Bei der in Anspruch genommenen Fläche handle es sich um Böden mit hoher Qualität. Die Acker - bzw. Grünlandzahlen der überplanten Flächen lägen um die Durchschnittswerte der Acker - und Grünlandzahl der Bodenschätzung des Landkreises München (vgl. „Durchschnittswerte der Acker - und Grünlandzahlen für die bayerischen Landkreise“ zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV)). Somit solle der Erhalt der landwirtschaftlichen Nutzflächen beachtet werden, um eine vielfältig strukturierte und bäuerlich ausgerichtete Landwirtschaft für die regionale Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltig erzeugten Lebensmitteln, erneuerbaren Energien und nach wachsenden Rohstoffen zu erhalten, zu unterstützen und weiter zu entwickeln. Laut dem Bebauungsplan sei im Norden des Planungsgebietes eine Bepflanzung in der Nähe der Grenze zu den landwirtschaftlichen Flächen angedacht. Bezüglich der Grenzbepflanzung zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen im Norden würden ab einer Bewuchshöhe von zwei Metern Grenzabstände von mindestens vier Metern zum Nachbargrundstück empfohlen, um künftig Beeinträchtigungen

zu vermeiden. Des Weiteren werde darauf hingewiesen, dass von den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen Immissionen, insbesondere Geruch, Lärm, Staub und Erschütterungen, zu dulden seien, insbesondere auch dann, wenn landwirtschaftliche Arbeiten nach Feierabend sowie an Sonn- und Feiertagen oder während der Nachtzeit vorgenommen würden.

**Bereich Forsten:**

Es werde auf die im Laufe des Bebauungsplanverfahrens abgegebenen Stellungnahmen verwiesen. Dabei sei festgestellt worden, dass Flächen überplant würden, die Wald im Sinne des Art. 2 Waldgesetz für Bayern (BayWaldG) seien. Die Flächen würden sich wie folgt darstellen (Anmerkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: im WA Nord(3) und Nord(4)):

1. Flurnummer bzw. Teilflächen der Flurnummern 3936/2, 3936/6, 1767/32, 1767/10, 2272/2 und 2272/0 Gemarkung Feldmoching. Im Nordteil handele es sich um einen fünf- bis zehnjährigen im Mittel sechs Meter hohen Edellaubholzbestand (Spitzahorn, Feldahorn, Ulme und Walnuss), der durch Sukzession entstanden sei. Im Süden sei der Bestand ein Edellaubholzbestand 20-40 Jahre, im Durchschnitt 35 Jahre alt, im Mittel 16 m hoch bestehend aus Spitzahorn, Esche, Ulme, Linde mit einzelnen Robien und Weiden.
2. Flurnummer bzw. Teilflächen der Flurnummern 1767/31, 1767/12 und 1767/35 Gemarkung Feldmoching. Hier wachse ein 20-40 jähriger Edellaubholzbestand aus Spitzahorn, Esche und Linde. Am Nordrand schließe sich eine drei- bis fünfjährige Eschensukzessionsfläche an. Die Bestandsgröße betrage im Mittel 20 m.
3. Teilfläche der Flurnummer 1767/27 hier stocke ein 5-15 jähriger Edellaubholzbestand aus Esche, Spitzahorn, Linde und Walnuss mit einzelnen Weiden und Eichen, im Mittel sechs Meter hoch. Auch dieser Bestand sei aus Sukzession entstanden.

Die Bestände seien durch Sukzession entstanden. Der vorgelegte Plan sähe den Erhalt wichtiger Gehölzbestände vor. Teile der Waldflächen blieben in ihrer Substanz somit erhalten. Nach Abwägung der materiell rechtlichen Situation könne der Rodung der Teilflächen aus forstfachlicher Sicht ohne weitere Auflagen zugestimmt werden, allerdings solle der tatsächliche Waldverlust ( m<sup>2</sup>) bilanziert werden.

**Stellungnahme:**

**Bereich Landwirtschaft**

Dem öffentlichen Belang der Erhaltung von landwirtschaftlichen Flächen geht vorliegend in der Abwägung der öffentliche Belang der Schaffung von Wohnraum und Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastruktur vor, insbesondere wurde hierbei auch die Qualität der landwirtschaftlichen Flächen in die Abwägung eingestellt. Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um eine Fläche unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching, so dass diese durch die bereits vorhandene verkehrliche Infrastruktur optimal erschlossen ist. Die landwirtschaftliche Nutzung be-

schränkt sich im Planungsgebiet auf die nordöstlichen Flächen, die zukünftig als öffentliche Grünflächen umgestaltet werden, eine isolierte Restfläche südlich der Herbergstraße, die als Futterwiese bzw. Wiesenbrache kartiert wurde, sowie Flächen im Süden des Planungsgebietes, die etwa auf Höhe des Jakob-Sturm-Weges beginnen und sich bis zur Lerchenstraße erstrecken. Dort wird eine Teilfläche als Blumenfeld genutzt. Bis auf die nordöstlich gelegene zukünftige öffentliche Grünfläche, die Anschluss an weitere landwirtschaftliche Flächen hat, handelt es sich um kleinere, zwischen Bahngleisen und Bebauung isolierte Restflächen, so dass der landwirtschaftliche Nutzen zur Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln nur in sehr geringem Umfang vorhanden ist. Auch der Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan stellt lediglich eine Restfläche als Fläche für die Landwirtschaft dar, bei den übrigen Flächen handelt es sich um Bahn- bzw. Gewerbeflächen, die nordöstliche Fläche ist bereits als Allgemeine Grünfläche dargestellt. In Abwägung dieser Belange gegeneinander wird insbesondere aufgrund der sehr guten U- und S-Bahn-Anbindung dem Belang der Wohnraumschaffung Vorrang gegeben.

Die hinweislich vorgeschlagenen Baumstandorte im Bereich der geplanten öffentlichen Grünfläche sind mit vier Metern Grenzabstand zu den nördlich angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen dargestellt. Die Ausführungsplanung wird zwischen der Planungsbegünstigten und dem Baureferat abgestimmt.

Im dem nördlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bereich müssen nicht genehmigungsbedürftige als auch genehmigungsbedürftige landwirtschaftliche Nutzungen bzw. Anlagen bereits die vorhandene Wohngebiete berücksichtigen, hier insbesondere die Bestandsgebäude zwischen Rahein- und Steinbergerstraße im Innenbereich und Bestandsgebäude Raheinstraße 44 und 46 im Außenbereich. Dabei ist bereits das Rücksichtnahmegebot zu beachten.

Ausschlaggebend ist dabei der Abstand einer Wohnbebauung vom Emissionsort der landwirtschaftlichen Nutzung bzw. Anlage. Der Abstand der geplanten neuen Wohnbebauung des Planungsgebietes ist ähnlich wie derjenige der Bestandsbebauung zwischen Rahein- und Steinbergerstraße und sogar größer als derjenige der Bestandsgebäude Raheinstraße 44 und 46. Das geplante Wohngebiet tritt hier nicht näher an die landwirtschaftlich Nutzungen und Anlagen heran als die Bestandsgebäude. Insoweit verschärft sich durch die geplante Wohnbebauung die Situation nicht. Die Zulässigkeit von landwirtschaftlichen Nutzungen bzw. Anlagen wird bereits jetzt durch die notwendige Rücksichtnahme auf die Bestandsgebäude bestimmt. Durch das Hinzutreten der neuen Wohngebiete im Planungsgebiet kommt es aufgrund der bereits notwendigen Rücksichtnahme auf die Bestandsbebauung zu keinen weitergehenden Einschränkungen für die landwirtschaftliche bestehende Nutzung in Folge der Bebauung im Planungsgebiet.

Gemäß BImSchG sind für genehmigungspflichtige Anlagen die Richtwerte gemäß 4. BImSchV, gemäß TA Luft und TA Lärm einzuhalten. Für nicht genehmi-

gungspflichtige Anlagen sind die Richtwerte gemäß TA Lärm und ggf. die Anforderungen der TA Luft einzuhalten. Konflikte mit gemäß BImSchG genehmigungspflichtigen Anlagen oder auch bezüglich vorhandener nicht genehmigungspflichtiger sonstiger Nutzungen sind vorliegend nicht ersichtlich. Im Umfeld des Planungsgebiets sind nördlich angrenzend derzeit lediglich landwirtschaftliche Nutzungen vorhanden.

Das neu hinzutretende Wohnbebauung ist vor diesem Hintergrund unproblematisch, da es die landwirtschaftliche Nutzung nicht weiter als bisher einschränkt.

#### Bereich Forsten

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG bedarf es keiner Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG, soweit in Satzungen, Planfeststellungsbeschlüssen, Genehmigungen und sonstigen behördlichen Gestattungen aufgrund anderer Gesetze die Änderung der Nutzung festgelegt oder zugelassen ist. Im vorliegenden Verfahren sind Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sinngemäß beachtet worden. Es liegen keine einer Rodungserlaubnis entgegenstehenden Gründe vor. Insofern geht in der Abwägung der Belang, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, der Erhaltung des Waldes an dieser Stelle vor. Bezüglich der Bilanzierung wird auf die Ausführungen unter Punkt A 1.9 verwiesen.

#### **Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege**

Mit Schreiben vom 29.07.2021 wurde vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege darauf hingewiesen, dass eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde gemäß Art. 8 Abs. 1-2 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) unterlägen.

#### **Stellungnahme:**

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Hinweise zum Bauvollzug werden der Planungsbegünstigten zur Kenntnis und Beachtung gegeben.

## **2. Stellungnahmen eines Bürgers außerhalb des formalen Verfahrens nach § 3 Abs. 2 BauGB**

Außerhalb der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB hat die Landeshauptstadt München einen Antrag auf Verlängerung des Lärmschutzes angrenzend an den im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a geplanten Lärmschutz im Norden erhalten.

Auch wenn dieser Antrag außerhalb des Verfahrens vorgetragen wurde, hat die Landeshauptstadt München davon Kenntnis erlangt. Es ist sachgerecht und zielführend, auf diesen außerhalb des formalen Verfahrens vorgebrachten Belang dennoch im Rahmen des laufenden Verfahrens einzugehen und diesen im Rahmen der Alternativenprüfung zu bewerten und abzuwägen.

Der geplante Lärmschutz entlang der Bahnlinie München ende nördlich vor der Raheinstraße der Einfamilienhäuser Raheinstraße 44-46. Da dieser für die Bewohner\*innen der Gebäude Raheinstr. 44-46 nicht ausreicht, sollte er verlängert werden. Die Einfamilienhäuser der Raheinstraße 44-46 würden schon heute durch die viel befahrene Bahnlinie mit wachsendem Bahn und Güterzugverkehr nicht geschützt. Unabhängig von den Bewertungen im Schallgutachten, sei die Verlängerung des Lärmschutzwalls dringend erforderlich.

**Stellungnahme:**

Die Anwesen Raheinstraße 44 und 46 liegen nördlich außerhalb des Planungsgebietes. Für die dortigen Nachbargebäude erfolgten schalltechnische Prüfungen (in Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a), welche keine relevanten Änderungen bzgl. der Verkehrslärsituation in Folge des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a aufzeigen. Hierbei wurde der sogenannte „Prognose Nullfall“ (d. h. die Verkehrslärm-Beurteilungspegel zum Prognosezeitpunkt 2035 ohne eine Umsetzung des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a) mit dem sogenannten „Prognose Planfall“ (d. h. die Verkehrslärm-Beurteilungspegel zum Prognosezeitpunkt 2035 und dabei unterstellter, erfolgter Umsetzung des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a) verglichen. (s. a. Begründung 4.23)

Gemäß dieser schalltechnischen Prüfungen können relevante Auswirkungen durch die Planungen auf die Verkehrslärsituation in der Raheinstraße 44 und 46 ausgeschlossen werden. Die Berechnungen wurden normgerecht durchgeführt, d. h. Schallreflexionen und sich daraus ergebende „Tunnelwirkungen“ wurden berücksichtigt. Insoweit sind in Folge keine Festsetzungen hinsichtlich Schallschutzmaßnahmen in dem betrachteten Bereich der Raheinstraße 44 und 46 erforderlich. Dem Wunsch zur Verlängerung des aktiven Lärmschutzes kann daher nicht entsprochen werden.

**3. Beteiligungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB**

Gegenüber der im Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegten Unterlagen haben sich folgende Änderungen und Ergänzungen, die ein Verfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB erforderlich machen, im Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a ergeben:

- a) Änderung des Planteils bzgl. Umgriff-Zurücknahme im Bereich der Zufahrt zum Stellwerk in geringfügiger Größe von ca. 20 m<sup>2</sup> (Flst. Nrn. 1767/107, 1778/7)
- b) Änderung der Lage- und Maß-Festsetzung der Einfriedung im Textteil in „Abb. 2: Einfriedung im WA Süd(8) zu § 16 Abs. 11 der Satzung“ aufgrund der Umgriff-Zurücknahme; die Einfriedung hat sich von 25 m auf 23 m verkürzt
- c) Änderungen im Textteil der Abbildung im Anhang zur Satzung aufgrund Umgriff-Zurücknahmen im Bereich der Zufahrt zum Stellwerk in



geringfügiger Größe in Abb. 3d: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülferstraße WA Süd(5) bis WA Süd(8) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung“ aufgrund der Umgriff-Zurücknahme; die Fläche mit „Ausschluss von schützenswerten Außenwohn- und sonstigen Freibereichen oder Abschirmungen erforderlich“ hat sich um ca. 20 m<sup>2</sup> (Flst. Nrn. 1767/107, 1778/7) verkleinert

- d) Änderung des Textteils von § 24 Erschütterungen durch zusätzlichen Absatz (5) und zugehöriger Abbildung 6 der Satzung; Aufnahme in die Abbildungsübersicht im Anhang zur Satzung

Da durch die unter den Buchstaben a – d genannten Änderungen bzw. Ergänzungen im Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a in Planteil und Textteil (Satzung) die Grundzüge der Planung, die die Schaffung von Wohnbaurecht mit entsprechenden Grün- und Kita-Flächen zum Ziel haben, nicht berührt werden, wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung oder Ergänzung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt. Das Verfahren wurde in der Zeit vom 01.09. 2022 bis 21.09.2022 durchgeführt.

Von den am Verfahren Beteiligten wurden folgende Äußerungen vorgebracht:

### 3.1. Äußerungen Beteiligter nach § 3 Abs. 2 i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB

- Bei der Durchsicht der überlassenen Unterlagen sei aufgefallen, dass der Hinweis in der Begründung "Es ist darauf zu achten, dass in dem Bereich keine weiteren Schwingungsbrücken entstehen, z. B. durch unterirdische Kanäle, Leitungen o. Ä., bzw. diese so ausgeführt werden, dass keine relevante Schwingungsweiterleitung erfolgt." im Satzungstext ergänzt werden solle. Dieser enthalte konkrete Maßnahmen, zu denen auch die Entkoppelung gehöre. Als sinngemäße Ergänzung am Ende von § 24 Abs. 5 der Satzung werde vorgeschlagen: "Es dürfen in diesem Bereich keine weiteren Schwingungsbrücken entstehen. Zum Beispiel sind unterirdische Kanäle, Leitungen o. Ä. so auszuführen, dass keine Schwingungsweiterleitung erfolgt."

#### **Stellungnahme:**

Der Zusatz ist nicht erforderlich. Kanäle und Leitungen queren die nicht überplanten Grundstücke südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße nicht. Ein Leitungsrecht zugunsten der Planungsbegünstigten ist dort nicht geregelt. Die Kanäle, Leitungen o. Ä. aus dem Planungsgebiet können künftig an die Sammelkanäle in der öffentlichen Verkehrsfläche anschließen. In einem worst-case könnten die Kanäle, Leitungen o. Ä. direkt an der Grundstücksgrenze dieser nicht überplanten Grundstücke südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße zu liegen kommen. In diesem Falle wären Kanäle, Leitungen o. Ä. auch so auszuführen, dass die Schwingungseinleitung in die Plangebäude (geregelt infolge § 24 Absatz 1 und 2) und damit auch die Schwingungsübertragung zu den nicht überplanten Grundstücken südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratold-

straße verhindert wird. Zudem sind die Kanäle und Leitungen o. Ä. im Verhältnis ihrer Größe und Masse gegenüber den übrigen unterirdischen Außenwänden (z. B. für Tiefgaragen und Kellergeschosse) untergeordnet. Zusammenfassend sind unzumutbare Übertragungen von Schwingungen auf die nicht überplanten Grundstücke südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße ausgeschlossen.

Eine Ergänzung der Satzung, wie vorgeschlagen, ist nicht notwendig.

- Es habe sich die Frage gestellt, warum in Pkt. 4.24 (S. 171) bei Garagenbau die Entkoppelungsmatte erst von der Oberkante Fundament bis zur Geländeoberkante geführt werde, während bei kellerlosen Gebäude die gesamte Fundamentplatte mit Dämmplatten zu unterlegen ist.

**Stellungnahme:**

Die maßgebende Schwingungsenergie der von den Bahngleisen ausgehenden Schwingungen trifft gegebenenfalls auf die vertikal aufsteigende unter Gelände liegende Außenwand von Plangebäuden im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a . Um die schwingungsbegünstigende Weiterleitung durch ein „neues“ Plangebäude im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a für das nicht überplante Grundstück südwestlich zu kompensieren, ist eine seitliche/vertikale Gebäudelagerung ausreichend und gemäß der getroffenen Festsetzungen vorzusehen. Eine zusätzliche, erschütterungsmindernde Lagerung des Fundamentbereiches ist nicht erforderlich.

Für die Plangebäude im Gebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a selbst sind ebenfalls erschütterungsmindernde Maßnahmen vorzusehen. Darauf bezieht sich der Zusatz zu „kellerlosen Gebäuden“. Für den Fall der Plangebäude ohne unter Gelände liegenden Außenwänden (Tiefgaragen, Keller o. ä.) muss sich das Plangebäude selbst durch Schwingungsentkopplung schützen, was nach gutachterlicher Einschätzung nur durch eine Lagerung im Fundamentbereich umsetzbar ist. In beiden Fällen (Plangebäude mit und ohne unter Gelände liegenden Außenwänden) ist dann sichergestellt, dass es zu keiner Verschlechterung für das nicht überplante Grundstück südwestlich der Bernhard-/Ratoldstraße kommt.

- Es werde um Übermittlung der Erschütterungstechnischen Untersuchungen und der Schalltechnischen Untersuchungen, die der Änderung zu Grunde lägen, sowie des Betriebsprogramm für den Streckenabschnitt im Bereich des Anwesens südwestlich der Kreuzung Bernhardstraße/Ratoldstraße, das derartigen Prognosen zugrunde zu legen sei sowie ggf. Benennung eines Ansprechpartners für Rückfragen gebeten.

**Stellungnahme:**

Die gewünschten erschütterungstechnischen und schalltechnischen Unterlagen wurden übermittelt.

Der Einwender\*in wurde von der Ersteller\*in der erschütterungstechnischen und schalltechnischen Unterlagen in einem gemeinsamen Gespräch mit deren Auftraggeber\*in, d.h. der Planungsbegünstigten, das diesen Untersuchungen zugrundeliegende Betriebsprogramm der Bahn für den Streckenabschnitt im Bereich seines/ihres Anwesens erläutert. Insbesondere wurde erläutert, dass das insoweit maßgebliche Betriebsprogramm 2030 das Betriebsprogramm 2025 ersetzt, weshalb ersteres als Grundlage für die Untersuchungen zutreffend ist. Darüber hinaus waren keine Fragen der Einwender\*in mehr vorgetragen und sind insoweit ausreichend in dem Gespräch beantwortet worden.

Die fachlich nicht zu beanstandenden Gutachten wurden der Abwägung und den getroffenen Festsetzungen zugrundegelegt. Unzumutbare Auswirkungen sind insofern nicht ersichtlich.

- Bzgl. der im Plan aufgenommenen nachrichtlichen Darstellung als Überlagerung zur Festsetzung öffentliche Verkehrsfläche im Bereich der Flst.Nr. 1767/28 mit „Eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche - Widmungskonforme Überplanung“ werde gebeten, in der Begründung klar darzustellen, dass die bestehende straßenrechtliche Widmung nach BayStrWG (MüAbl. 2010, S. 119) in der Bernhardstraße mit der berichteten eisenbahnrechtlichen Widmung nicht in Widerspruch stehe. Aufgrund der bestehenden Widmung der Bernhardstraße müssten nur noch Flächen westlich des Anwesens Bernhardstraße 63, nämlich der Bereich um den U-Bahn-Aufgang, straßenrechtlich gewidmet werden, damit eine Freistellung der eisenbahnrechtlich gewidmeten Fläche des Flst. Nr. 1767/28 erfolgen könne.

**Stellungnahme:**

Der östliche Bereich der widmungskonform überplanten Teilfläche des Fl.st. Nr. 1767/28 ist bereits straßenrechtlich gewidmet, der westliche Bereich wird straßenrechtlich im Rahmen der Umsetzung gewidmet werden, so dass die Landeshauptstadt München plant, auch hier das Freistellungsverfahren einzuleiten, sobald die Voraussetzungen gegeben sind. Jedoch ist festzuhalten, dass bereits derzeit ohne Freistellung dieser Fläche eine widmungskonforme Überplanung, wie unter Ziffer 2.4.2 der Begründung dargestellt, möglich ist.

### 3.2. Äußerungen Beteiligter nach § 4a Abs. 3 BauGB

#### Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als die zuständige Planungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen der Eisenbahnen des Bundes mit Schreiben vom 14.09.2022 und Berichtigung vom 17.10.2022 mitgeteilt, dass gegen die Ergänzungen bzw. Änderungen insoweit keine Bedenken bestünden.

Die wesentlichen freistellungsbezogenen Punkte seien im Entwurf erkenntlich gemacht und mit dem Herausnehmen der Flurstücke 1767/107, 1778/7 sowie Nichtüberplanung der neu gebildeten Fl.St. Nrn. 1778/4 und 1767/108, jeweils Gemarkung Feldmoching, aus dem Bebauungsplanumgriff sowie der nachrichtlichen Darstellung der eisenbahnrechtlich gewidmeten Fläche des Flurstücks 1767/28, Gemarkung Feldmoching, konform umgesetzt worden.

In der Begründung zur Entwurfsplanung im Rahmen des vorliegenden Bauleitplanverfahrens werde eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass der verfahrensgegenständliche Bebauungsplan bzw. der daraus resultierende Beschluss im Hinblick auf die derzeit noch für Bahnbetriebszwecke gewidmeten Flurstücke 1767/25, -/57, -/58, -/102, -/59, -/100, -/39, -/61, -/43 1778/3 sowie -/6 erst Wirksamkeit erlange, sofern der Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes gemäß § 38 BauGB mit einem erfolgreich durchgeführten Freistellungsverfahren gemäß § 23 AEG entfallen sei und die Flurstücke sodann in die Planungshoheit der Landeshauptstadt übergingen.

Im Übrigen wurde auf die Schreiben vom 23.07.2019, 10.01.2020 und 22.12.2020 verwiesen.

Das Schreiben vom 23.07.2019 wurde im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB (durchgeführt in der Zeit 28.06.2019 mit 31.07.2019) abgegeben und beinhaltet einen Verweis auf einen Entwidmungs- und zwei Freistellungsbescheide, ein Planänderungsverfahren für das Projekt Flughafenanbindung West, 2. Baustufe für den Abschnitt „Bahnhof Feldmoching“ für geänderte landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen im Zuge der Bauausführung und die Aussage, dass zur bahnkonformen Überplanung in diesem Bereich wegen des Planänderungsverfahrens keine Aussage möglich ist.

Das Schreiben vom 22.12.2020 wurde im Rahmen des Verfahrens nach § 4a Abs. 3 BauGB (durchgeführt in der Zeit 04.12.2020 mit 13.01.2021) abgegeben und wies auf die bereits erlassenen Entwidmungs- und Freistellungsbescheide und den Planänderungsbeschluss sowie die noch nicht beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangenen Freistellungsanträge hin.

Das Schreiben vom 09./10.01.2020 wurde im Rahmen der Klärung der bereits vor Billigungsbeschluss vorgenommenen Abstimmungen auf Grundlage der weiteren Berücksichtigung der Stellungnahme der DB AG im Rahmen der Stellungnahme zum Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB zu einer neuen Zufahrt über die Ratoldstraße zum Stellwerk der DB AG wegen eines möglichen künftigen Wegfalls der bisherigen Zufahrt über die Lerchenstraße abgegeben.

**Stellungnahme:**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als die zuständige Planungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen der Eisenbahnen des Bundes mit Schreiben vom 14.09.2022 und Berichtigung vom 17.10.2022 mitgeteilt, dass gegen die Ergänzungen bzw. Änderungen insoweit keine Bedenken bestünden. Mit Bescheid des EBA vom 17.11.2022 zum Freistellungsantrag vom 09.04.2021 wurde inzwischen das Flurstück Flst. Nr. 1767/43 freigestellt bzw. seitens des EBA insoweit Planungshoheit konstatiert, indem die Freistellung für die übrigen Grundstücke abgelehnt wurde, da kein Fachplanungsvorbehalt bestanden habe, so dass dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a kein Planungsvorbehalt der Bahn entgegen stehe.

Das EBA hat in seiner letzten Stellungnahme klargestellt, dass die wesentlichen freistellungsbezogenen Punkte im übrigen mit dem Herausnehmen der Flurstücke 1767/107, -/108, sowie 1778/7 sowie -/4, jeweils Gemarkung Feldmoching aus dem Bebauungsplanumgriff sowie der nachrichtlichen Darstellung der eisenbahnrechtlich gewidmeten Teilfläche des Flurstücks 1767/28, Gemarkung Feldmoching, konform umgesetzt worden sind.

Die Fachplanung steht somit nicht entgegen.

Zudem wurde auf die Schreiben vom 23.07.2019, 09./10.01.2020 und 22.12.2020, auf welche auch verwiesen wurde, im Rahmen des Billigungsbeschlusses sowie im Bebauungsplanverfahren inhaltlich eingegangen, auf die entsprechenden Passagen des Billigungsbeschlusses wird verwiesen, insbesondere auch die im südlichen Bereich zwischen Stellwerk und Ratoldstraße als Festsetzungen aufgenommenen Dienstbarkeitsflächen. Zudem wird auf die inzwischen erfolgte vorgenannte Umgriffsrücknahme verwiesen. Die vom EBA vorgebrachten Belange wurden somit berücksichtigt..

**Deutsche Bahn AG (DB AG)**

Die DB AG hat mit Schreiben vom 15.09.2022 folgende Stellungnahme zu den einzelnen Punkten abgegeben.

- Änderung des Planteils bzgl. Umgriff-Zurücknahme im Bereich der Zufahrt zum Stellwerk in geringfügiger Größe von ca. 20 m<sup>2</sup> (Flst. Nrn. 1767/107, 1778/7)

Gem. vorliegendem Veränderungsnachweis Nr. 59101 vom 23.03.2022, Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung, München, seien die vorstehend genannten Flurstücke entsprechend gebildet worden. Der Änderung werde zugestimmt.

- Änderung der Lage- und Maß-Festsetzung der Einfriedung im Textteil in „Abb. 2: Einfriedung im WA Süd(8) zu § 16 Abs. 11 der Satzung“ aufgrund der Umgriff-Zurücknahme (siehe a); die Einfriedung hat sich von 25 m auf 23 m verkürzt. Wegen der Bildung der beiden o.g. Flurstücke werde zugestimmt.
- Änderung im Textteil in „Abb. 3d: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülferstraße WA Süd(5) bis WA Süd(8) zu § 23 Abs. 2 und 3 der

Satzung“ aufgrund der Umgriff-Zurücknahme (siehe a); die Fläche mit „Ausschluss von schützenswerten Außenwohn- und sonstigen Freibereichen oder Abschirmungen erforderlich“ hat sich um ca. 20 m<sup>2</sup> (Flst. Nrn. 1767/107, 1778/7) verkleinert. Wegen der Bildung der beiden o.g. Flurstücke werde zugestimmt.

- Änderung im Textteil in § 24 Erschütterungen durch zusätzlichen Absatz (5) und zugehöriger Abbildung 6 der Satzung, Aufnahme in die Abbildungsübersicht im Anhang zur Satzung.

Die o. g. Änderungen in der Satzung, die auf den vorgelegten Schall- und Erschütterungsgutachten beruhen, würden zur Kenntnis genommen.

Es werde nochmals darauf hingewiesen, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z. B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstünden, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen könnten.

Weiterhin werde auf die Stellungnahmen der DB AG vom 31.10.2019, 21.01.2020, 04.01.2021, 13.01.2021 und 24.02.2022, welche unverändert gültig und zwingend zu beachten seien, verwiesen.

Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt Auswirkungen auf den Bahnbetrieb ergeben, so behalte sich die DB AG weitere Auflagen und Bedingungen vor.

Das Schreiben vom 31.10.2019 wurde im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB (durchgeführt in der Zeit 28.06.2019 mit 31.07.2019) abgegeben und beinhaltet Aussagen zu folgenden Bereichen:

- Immobilienrechtliche Belange
  - Ausgleichsflächen der S1 in Planfeststellungsbeschluss
  - Abstandsflächen zur Bahn
  - Geänderte Zufahrt zum bestehenden Stellwerk und dem GSM-R-BTS (Anlage des Zugfunks)
  - Hinweis zur Lärmschutzwand/Fluchttüren
  - Anschüttung von Halbwällen
  - Freistellung von Bahnbetriebszwecken
  - Vorübergehende in Anspruch zu nehmende Flächen der DB AG
- Allgemeine Hinweise für Bauten nahe der Bahn (einschließlich zur Anschüttung bei den Lärmschutzwänden, bezüglich Oberleitungen, Betriebsnotwendige Kabel, ergänzende Hinweise bezüglich der Kabellagen

Das Schreiben vom 21.01.2020 ist im Rahmen der Klärung zu den von der DB AG vorgebrachten Einwendung im Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB erfolgt hinsichtlich der Details einer neuen Zufahrt über die Ratoldstraße zum Stellwerk der DB AG insbesondere der Befahrbarkeit nach einem möglichen Wegfall der bisherigen Zufahrt über die Lerchenstraße. Zudem erfolgten Informationen bzgl. der weiteren Nutzung des Stellwerks.

Die Schreiben vom 04.01.2021 und 13.01.2021 wurden im Rahmen des Verfahrens nach § 4a Abs. 3 BauGB (durchgeführt in der Zeit 04.12.2020 mit 13.01.2021) abgegeben und beinhalteten eine detaillierte Stellungnahme zu den Änderungen gegenüber den Unterlagen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB. Das Schreiben vom 24.02.2022 beinhaltet die Abstimmungserfordernisse, die zu dem erneuten Verfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB führten.

### **Stellungnahme:**

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Auf die Schreiben vom 31.10.2019, 04.01.2021 und 13.01.2021, auf welche verwiesen wurde, wurde im Rahmen des Billigungsbeschlusses sowie im Bebauungsplanverfahren inhaltlich eingegangen, auf die entsprechenden Passagen des Billigungsbeschlusses wird verwiesen. Auf das Schreiben vom 21.01.2020 wurde ebenfalls bereits im Rahmen der Billigung reagiert. Insbesondere wurden Dienstbarkeitsflächen zwischen dem Stellwerk und der Ratoldstraße vorgesehen. Zudem wird auf die inzwischen vorgenommene Umgiffsrücknahme, die die Belange berücksichtigt, verwiesen.

Die im Schreiben vom 24.02.2022 angesprochenen Aspekte (Zugangsbereich U-/S-Bahn, Klärung Zufahrtsfläche Stellwerk, Auswirkungen auf Ausgleichsflächen südlich der Lerchenstraße entlang der Bahn) sind insbesondere im Hinblick auf die Umgriffsreduzierung sowie die Anpassung der Ausgleichsflächen südlich der Lerchenstraße entlang der Bahn in die weiteren Planungen eingeflossen. Die von der DB AG vorgebrachten Belange wurden somit berücksichtigt.

Ferner haben sich gegenüber den im Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegten Unterlagen folgende redaktionelle Änderungen bzw. Klarstellungen und eine Änderung der Begründung und des Umweltberichts ergeben, die nicht zu einer Verfahrenswiederholung führen:

- Änderung des Planteils bzgl. hinweisliche Baumdarstellung südlich der nicht-überplanten Flst. Nrn. 1767/55 u. 1818, im WA Süd(1) zwischen Bauräumen ca. 5 m weiter südlich
- Anpassung des Ausgleichsflächenkonzepts anstelle auf Flst.Nr. 1767/40 ersatzweise in der Fröttmaninger Heide, damit verbundene Anpassungen sowohl im Pflege- und Entwicklungskonzept als auch Städtebaulichen Vertrag
- Änderung des Textteils aufgrund Umgriff-Zurücknahmen im Bereich der Zufahrt zum Stellwerk in geringfügiger Größe in Änderung Abb. 5: Anlagenlärm – Markierung TA Lärm Konfliktbereiche zu § 23 Absatz 11 der Satzung“ Aufnahme des Planungsumgriffs in Abb. 5.
- In der Übersicht zum Anhang der Satzung wurde Abbildung 2 zu § 16 Absatz 10 Einfriedung im WA Süd(8) auf § 16 Absatz 11 berichtigt, wie aus dem Satzungstext und der Abbildungsbezeichnung ersichtlich.
- Bei allen Abbildungen des Textteils wurde die Art der Quellenangabe durch Copyright ersetzt

- Änderung im Textteil § 18 Grünordnung Allgemein Abs. 9 Entfall „Zwischenbericht der Kartierung 2015 vom 27.07.2015“
- Einfügung nachrichtliche Darstellung als Überlagerung zur Festsetzung öffentliche Verkehrsfläche im Bereich der Flst.Nr. 1767/28 mit „Eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche - Widmungskonforme Überplanung“
- Änderung im Textteil § 12 Abs. 6  
Der Verweis auf § 13 Abs. 5 wurde auf § 13 Abs. 6 berichtigt

#### **4. Prüfauftrag aus dem Änderungs-/Ergänzungsantrag vom 16.06.2021**

Der Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a wurde unter der Maßgabe gebilligt, dass

- die Raheinstraße so bemessen wird, dass eine komfortable Fahrradstraße ausgewiesen werden kann und
- die Option einer Tramverbindung von der Y-Tram-Trasse durch die Raltoldstraße zum Bahnhof Feldmoching offengehalten wird (ohne eigenen Gleiskörper mit Führung zusammen mit dem Kfz-Verkehr und einer möglichen Trambahnschleife im unbeplantem Bereich).

Das Haus in der Raheinstraße 3 soll erhalten werden, die Verwaltung wurde gebeten, noch ein weiteres Mal zu prüfen, in wie weit hier eine Nutzung für das Stadtquartier gefunden werden kann.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt erläuternd zu den ersten beiden Punkten Folgendes aus:

- **Ausbau der Raheinstraße**  
Die Raheinstraße ist im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a bereits so bemessen (5,50 m Fahrbahnbreite), dass sie als komfortable Fahrradstraße (ohne Fahrradschutzstreifen) in der anstehenden Ausführungsplanung vorgesehen werden kann. Die prognostizierten Verkehrszahlen lassen zukünftig voraussichtlich eine verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo 30 und einer Fahrradstraße zu. Es wird ausdrücklich nochmals darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan keine Regelung zur Geschwindigkeitsbegrenzungen treffen kann und verkehrsrechtliche Anordnungen eine Frage der weiteren Umsetzungen sind. Der Bebauungsplan selbst regelt lediglich eine ausreichende Breite von Verkehrsflächen.  
Das Ziel, damit dort eine Gleichberechtigung von Fahrrad und Kfz zu erreichen und ein Nebeneinander-Fahren von Fahrrädern zu ermöglichen, ist in der Raheinstraße mit entsprechender Markierung insoweit bereits möglich.
- **Option einer Tramverbindung**  
Die Option einer Tramverbindung von der Y-Tram-Trasse durch die Raltoldstraße zum Bahnhof Feldmoching ist durch die vorliegende Bebau-



ungsplanung grundsätzlich offengehalten. Zum einen ist eine Tramverbindung in einer Straßenbreite mit bereits berücksichtigtem Busbegegnungsverkehr, wie im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a berücksichtigt, möglich. Zum anderen ist zu gegebener Zeit eine Tramwendschleife im unbeplanten Bereich im Falle einer Planung einer Tram im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens oder des Bauleitplanverfahrens zur Quartiersmitte denkbar und prüfbar. Hinsichtlich des unbeplanten Bereichs trifft der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a keine Festsetzungen. Insbesondere für den Bereich zwischen der Bernhard- und Dülferstraße westlich der Ratoldstraße können diese Belange auch im Hinblick auf das künftige Bebauungsplanverfahren Nr. 2108b einfließen. Weiteren Planungen sind den jeweiligen Genehmigungsverfahren vorbehalten.

- Hinsichtlich der Nutzung des Hauses Raheinstraße 3 kann nach erneuter Abstimmung folgendes mitgeteilt werden:  
Der Erhalt des Gebäudes kann nicht festgesetzt werden, wird aber durch den Bebauungsplan und den Bauraum und die Höhenentwicklung ermöglicht. Das Gebäude steht auch nicht unter Denkmalschutz. Die Planungsbegünstigte hat bisher mitgeteilt, dass sie beabsichtige, das Gebäude zu erhalten. Vom Kommunalreferat erfolgte eine erneute Abfrage städtischer Bedarfe für das Objekt Raheinstraße 3. Von den in Frage kommenden Referaten (Referat für Bildung und Sport, Sozialreferat, Kulturreferat) wurde abermals kein städtischer Bedarf für das Objekt gemeldet. Das Kommunalreferat hat in Folge dessen entschieden und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mitgeteilt, dass die Landeshauptstadt München/Kommunalreferat das Objekt aufgrund des fehlenden städtischen Bedarfs sowie aufgrund der aktuellen Haushaltslage und den Preisvorstellungen aus dem Jahre 2014 nicht erwerben beziehungsweise ihr Erwerbsinteresse nicht bekunden wird.

## 5. Information zu BV-Empfehlung

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 24 Feldmoching-Hasenberg hat am 05.10.2021 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00472 (vgl. Anlage 5) beschlossen.

Mit Schreiben vom 03.11.2022 wurde eine Zwischennachricht mit Hinweis auf eine Behandlung im Rahmen eines gesonderten Beschlusses im Jahr 2023 erteilt.

Gegenstand der Empfehlung ist u. a., dass der Stadtrat der Landeshauptstadt München beschließen wolle, dass das Bauleitverfahren für die Raheinstraße/Ratoldstraße neben drei weiteren aktuellen Wohnungsbau-Projekten in Feldmoching nur in Verbindung mit den Höhenfreimachungen der Bahnübergänge Fasanerie, Lerchenauerstraße und Lerchenstraße weitergeführt werde, d. h. also kein Satzungsbeschluss ohne Lösung der Verkehrsprobleme gefasst werde.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu diesem Punkt bzgl. des Bauleitplanverfahrens Nr. 2108a Raheinstraße/Ratoldstraße wie folgt Stellung:

Bereits im Billigungsbeschluss vom 16.06.2021 / V 02940 wurde unter A) Ziffer 2 von einer/m Bürger\*in vor Umsetzung der drei Bebauungspläne Lerchenauer Feld, Hochmuttinger Straße und Raheinstraße/Ratoldstraße die Schaffung der für diese Bebauungspläne notwendigen verkehrstechnischen Infrastruktur insbesondere die Höhenfreimachung der Bahnübergänge gefordert. Zu den geforderten Höhenfreimachungen wurde in diesem Billigungsbeschluss bereits entsprechend Stellung genommen.

Um das Bauleitplanverfahren Nr. 2108a Raheinstraße/Ratoldstraße gerade nicht von verkehrlichen Maßnahmen und deren Planfeststellungsverfahren, wie insbesondere einer Höhenfreimachung der Bahnübergänge oder auch der Autobahnanbindung der Schleißheimer Straße, abhängig zu machen, wurde eine "worst case" Fallkonstellation, bei der von einem Bahnübergang in der Lerchenstraße im Bestand ausgegangen wurde, im Prognoseplanfall der Entwicklung des Bebauungsplans Nr. 2108a berücksichtigt. Laut Gutachten konnte eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs mit den vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere an den Knotenpunkten Dülferstraße/Ratoldstraße und Dülferstraße/Raheinstraße (auch des Pendelverkehrs durch Feldmoching) nachgewiesen werden (s. a. Ausführungen unter Punkt 1.3.1 dieses Satzungsbeschlusses). Um diese Ertüchtigungsmaßnahmen an den Knotenpunkten qualifiziert umsetzen zu können, sollen die verkehrlichen Entwicklungen in diesem Bereich im Rahmen eines allgemeinen Monitorings überprüft werden, auch im Zusammenhang mit künftig weiteren Maßnahmen in den angrenzenden Gebieten im Münchner Norden. Der Bebauungsplan sichert bereits Fahrbahnbreiten, welche den „worst case“ berücksichtigen, so dass ein Ausbau der Knotenpunkte möglich ist.

Die abschließende umfängliche Behandlung der BV-Empfehlung erfolgt in einer gesonderten Vorlage im Jahr 2023.

#### **B) Ausführungen zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes, insbesondere nicht-ursächliche Kosten Ausbau Dülferstraße**

Insgesamt ist aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme im Hinblick auf die im vorliegenden Bebauungsplan neu entstehenden Wohneinheiten eine Anpassung des Straßenprofils der Ratoldstraße, der Dülferstraße sowie der Raheinstraße an die zukünftigen Anforderungen erforderlich, wobei auch nichtursächliche und somit von der Landeshauptstadt München zu tragende Kosten entstehen werden.

#### **Raheinstraße**

Die Raheinstraße im Norden des Bebauungsplangebietes wird zukünftig hierbei einen Straßenquerschnitt von 12,50 m aufweisen, der sich auf 5,50 m Fahrbahn, beidseitige 2,50 m breite Gehwege sowie einen auf der westlichen Seite liegenden 2,0 m breiten, wechselnden Parkstreifen bzw. Baumgraben aufteilt. Der Radverkehr wird im gesamten Verlauf auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Im nördlichen Verlauf verringert sich der Querschnitt auf 9,80 m, was eine Verschmälerung der westlichen Gehbahn auf 1,80 m sowie den Wegfall des Parkstreifens bzw. Baumgrabens zur Folge hat. Am nördlichen Ende des Planungsumgriffes verschmälert sich der Querschnitt der Raheinstraße schließlich auf 5,50 m und endet nach einer Kurve Richtung Westen in einer Schleppkurve nach Norden.

### **Dülferstraße**

Für die geplanten Knotenpunkte Raheinstraße/Dülferstraße und Ratoldstraße/Dülferstraße ist im Ausbau Folgendes vorgesehen:

Die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen haben die erforderliche Breite für die Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren und damit einer verbesserten Knotenpunktgestaltung.

Für den Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße sollen für eine notwendige Erweiterung erstmals Leerrohre der Lichtzeichenanlage (LZA) vorgesehen werden, um im Falle stark steigender Verkehrszahlen adäquat verkehrstechnisch reagieren zu können. Etwaige Abbiegespuren können parallel mit den Leerrohren der Signalisierung umgesetzt werden. Beim Umbau des Knotenpunktes Dülferstraße/Ratoldstraße ist eine Lichtzeichenanlage baulich schon jetzt vorgesehen. Der Kreuzungsbereich Raheinstraße/Dülferstraße/Zufahrt Dicounter ist von Westen kommend auf der Dülferstraße mit 14,75 m bemessen (jeweils beidseitig 2,50 m Gehweg und drei Fahrspuren mit je 3,25 m). Hierbei gibt es von Westen kommend einen Linksabbieger Richtung Raheinstraße sowie eine Geradeausspur inkl. Rechtsabbieger. Der östliche Arm des Kreuzungsbereiches weist eine Breite von 16 m auf.

Der Knoten Dülferstraße/Ratoldstraße weist von Westen kommend eine breite Spur für den Verkehr aus. Grund für die breite Spur ist die Berücksichtigung der Schleppkurve für den Busverkehr, der von der Dülferstraße nach rechts in die Ratoldstraße einbiegt. Hierfür wurde eine Spurbreite von 4,50 m angenommen, an die südlich davon eine 2,50 m breite Gehbahn anschließt. Von Osten kommend gibt es auf der Dülferstraße zwei Spuren (geradeaus und Linksabbieger in die Ratoldstraße). Im Norden ist ein 2,50 m breiter Gehweg, im Süden ein 2,0 m breiter Gehweg vorgesehen.

### **Ratoldstraße**

Die Ratoldstraße soll im Kreuzungsbereich Dülferstraße mit zwei Abbiegespuren, einer Links- und einer Rechtsabbiegespur, ausgestattet werden. Zusätzlich wird vor der Linksabbiegespur eine Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, um so der Förderung der Sicherheit des Radverkehrs Rechnung zu tragen. Um die Radverkehrsführung (Nebenroute gemäß VEP-R) und Stadtbuslinienführung in der Ratoldstraße zu sichern, ist ebenfalls eine Neuordnung des Straßenprofils der Ratoldstraße vorgesehen.

Die Ratoldstraße verfügt künftig über die komplette Länge über eine Fahrbahnbreite von 6,50 m, um der Eignung für den Busbegegnungsverkehr entsprechen zu können. Von der Kreuzung Dülferstraße bis zur Franz-Kötterl-Straße verfügt die Ratoldstraße

über einen Querschnitt von 15 m. Dieses Maß wird benötigt, um beidseitige Gehwege mit jeweils 2,50 m Breite und beidseitige Fahrradschutzstreifen mit jeweils 1,50 m + 0,25 m Sicherheitsstreifen unterbringen zu können.

Um in Nord-Süd-Beziehung beidseitig Längsparker, westseitig mit wechselnden Baumpflanzungen, mit einer Breite von jeweils mindestens 2,0 m und einen beidseitigen Fahrradschutzstreifen mit einer Breite von jeweils mindestens 1,50 m mit einem Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 0,50 m entlang der Längsparkern mit wechselnden Baumpflanzungen in der Ratoldstraße unterbringen zu können, wird die Ratoldstraße zwischen Franz-Kötterl-Straße und Malvenweg am südlichen Ende des Planungsumgriffes von 15,0 m auf 19,50 m ausgebaut.

Die geplanten Straßenverkehrsflächen an der Kreuzung von Bernhardstraße und Ratoldstraße beanspruchen zum Teil private Flächen, für die derzeit keine Mitwirkungsbereitschaft vorliegt. Zugunsten eines beidseitigen und nicht mehr nur einseitigen Gehweges, erfolgt die Verbreiterung der Bernhardstraße geradlinig im Süden. Auf diese Weise wird ein verbesserter Zugang zum U- und S-Bahnhof Feldmoching und den dort aufgeweiteten Verkehrsflächen erreicht.

Sofern die Flächen nicht durch die Planungsbegünstigte der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt werden sollten bzw. ein freihändiger Erwerb der Flächen auch künftig nicht möglich sein sollte, wird die Stadt zur Umsetzung der Festsetzungen ein Enteignungsverfahren prüfen.

Neben den öffentlichen Verkehrsflächen werden die Dienstbarkeitsflächen (inkl. G/R-Brücke Dülferstraße) gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a hergestellt.

Das Baureferat wird auf der Basis dieser verkehrskonzeptionellen Vorgaben des Mobilitätsreferates die verkehrliche Erschließung des Gebietes durch die Planungsbegünstigte begleiten. Hierzu wird als erster Schritt die Entwurfsplanung erstellt. Das Baureferat wird im Weiteren die erforderlichen Haushaltsmittel zur Umsetzung des nicht-ursächlichen Ausbaues im Bereich der Dülferstraße rechtzeitig zum Mehrjahresinvestitionsprogramm anmelden.

Für die nichtursächlichen Anteile der Herstellungskosten der technischen Infrastruktur ist zum derzeitigen Planungsstand nur eine grobe Kostenschätzung möglich, es wird mit Kosten von ca. 1,5 bis 2,0 Mio € gerechnet. Im Bereich der Bernhardstraße ist nach Herstellung eine Abrechnung von Erschließungsbeiträgen geplant.

Das Mobilitätsreferat wird mit diesem Beschluss gebeten, auf Grundlage des vorliegenden Verkehrskonzeptes dem Stadtrat die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die verkehrliche Erschließung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a zur Entscheidung vorzulegen. Im Anschluss daran wird das Baureferat die Planungen für die bauliche Umsetzung aufnehmen, die weiteren Projektentscheidungen herbeiführen und die erforderlichen Haushaltsmittel rechtzeitig zum Mehrjahresinvestitionsprogramm anmelden.

Der Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirks hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Müller, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mirlach, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe A Punkt 1 entsprochen werden.
2. Der Stellungnahme außerhalb des formalen Verfahrens kann nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe A Punkt 2 nicht entsprochen werden.
3. Der Stellungnahme und den Äußerungen aus dem Beteiligungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe A Punkt 3 entsprochen werden.
4. Die Ergebnisse aus dem Prüfauftrag des Änderungs-/Ergänzungsantrags der Stadtratsfraktionen Die Grünen/Rosa Liste und SPD/Volt im Rahmen des Billigungsbeschluss vom 16.06.2021 werden zur Kenntnis genommen.
5. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a für den Bereich Raheinstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich), Bahnlinie München-Regensburg (östlich) wird gemäß § 10 BauGB als Satzung erlassen. Ihm wird die nachfolgende Begründung beigegeben.
6. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, dem Stadtrat auf Grundlage des in Kapitel B des Vortrages ausgeführten Verkehrskonzeptes die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Umsetzung der verkehrlichen Erschließung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a zur Entscheidung vorzulegen.
7. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **Satzungstext**

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a  
der Landeshauptstadt München

Raheinstraße (südlich und westlich),  
Ratoldstraße (westlich),  
Lerchenstraße (nördlich),  
Bahnlinie München-Regensburg (östlich)  
(Teilverdrängung der Bebauungspläne  
Nr. 36c, 825 und 1119)

vom ...

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9 und 10 Absatz 1 des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Artikel 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Artikel 81 und 6 Absatz 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der §§ 9 und 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Artikel 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 zwischen Raheinstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich) und Bahnlinie München-Regensburg (östlich), wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 04.08.2022, angefertigt vom GeodatenService München am und diesem Satzungstext.
- (3) Die vom Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a erfassten Teile der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 36c (7369) (MüABI. 1970, S. 137), 825 (7531) (MüABI. 1971, S. 210) und 1119 (MüABI. 1977, S. 372) und der für das Planungsgebiet geltende gemäß § 173 Absatz 3 des Bundesbaugesetzes (BBauG) übergeleitete Bebauungsplan werden durch diesen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a verdrängt.

### **§ 2**

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

- (1) Festgesetzt werden zwei Allgemeine Wohngebiete (WA). Das WA Nord besteht aus vier Teilbaugebieten und das WA Süd besteht aus acht Teilbaugebieten.

- (2) In den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord und WA Süd sind
1. die nach § 4 Absatz 3 Nummern 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen,
  2. die nach § 4 Absatz 3 Nummer 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes ausschließlich im westlichen Bauraum des WA Süd(2) allgemein zulässig,
  3. die nach § 4 Absatz 3 Nummer 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Anlagen für Verwaltungen im WA Nord nicht zulässig.
- (3) In den im Plan festgesetzten „Bereichen mit Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss“ sind Wohnnutzungen gemäß § 4 Absatz 2 Nummer 1 BauNVO nicht zulässig.
- (4) In den folgenden Teilbaugebieten sind in den Erdgeschossen und den ersten Obergeschossen im räumlichen Zusammenhang mit den hinweislich dargestellten Freispielflächen auf den durch die jeweilige Einrichtung benötigten Geschossflächen nur baulich integrierte Kindertageseinrichtungen als Gemeinbedarfseinrichtungen mit jeweils einer dazu gehörigen Freispielfläche zulässig:
- WA Nord(3): 1 Einrichtung mit 3 Kinderkrippen- und 3 Kindergartengruppen
  - WA Süd(3): 1 Einrichtung mit 4 Kinderkrippen- und 4 Kindergartengruppen
- Im Teilbaugebiet WA Süd(7) ist im Erdgeschoss im räumlichen Zusammenhang mit der hinweislich dargestellten Freispielfläche auf den durch die jeweilige Einrichtung benötigten Geschossflächen nur eine baulich integrierte Kindertageseinrichtung als Gemeinbedarfseinrichtung mit einer dazu gehörigen Freispielfläche zulässig:
- WA Süd(7): 1 Einrichtung mit 3 Kinderkrippen- und 3 Kindergartengruppen
- (5) Die Freispielflächen für Kindertagesstätten müssen einen unmittelbaren Zugang zu den Räumen der Kindertagesstätten besitzen. Darüber hinaus müssen die Freispielflächen mindestens die hinweislich dargestellte Fläche umfassen.
- (6) Die Fläche für Ver- und Entsorgung dient der Unterbringung von Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen für eine Erdgasregelstation.

### § 3

#### Maß der Nutzung, zulässige Grund- und Geschossflächen

- (1) In den folgenden Baugebieten dürfen die jeweils im Plan zulässigen Grundflächen (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Absatz 4 Satz 1 Nummern 1 bis 3 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu folgenden Obergrenzen überschritten werden:
1. im WA Nord(1) 3.750 m<sup>2</sup>,
  2. im WA Nord(2) 3.700 m<sup>2</sup>,
  3. im WA Nord(3) 6.650 m<sup>2</sup>,
  4. im WA Nord(4) 190 m<sup>2</sup>,
  5. im WA Süd(1) 2.550 m<sup>2</sup>,



6. im WA Süd(2)	9.800 m <sup>2</sup> ,
7. im WA Süd(3)	6.090 m <sup>2</sup> ,
8. im WA Süd(4)	3.730 m <sup>2</sup> ,
9. im WA Süd(5)	6.650 m <sup>2</sup> ,
10. im WA Süd(6)	6.150 m <sup>2</sup> ,
11. im WA Süd(7)	4.800 m <sup>2</sup> ,
12. im WA Süd(8)	4.850 m <sup>2</sup> ,
13. Fläche für Ver- und Entsorgung	107 m <sup>2</sup> .

- (2) Die Flächen für Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind bei der Ermittlung der Geschossfläche (GF) mitzurechnen.
- (3) In den allgemeinen Wohngebieten WA Nord(3) und im WA Süd dürfen die im Plan festgesetzten Geschossflächen um bis zu je 5 % je Teilbaugebiet durch folgende Nutzungen überschritten werden:
- in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang mit einem Hauseingang in das jeweilige Erdgeschoss integrierten Abstellräumen für Fahrräder, Kinderwagen und Mobilitätshilfen,
  - Gemeinschaftsräume,
  - Durchgänge und
  - Dachausstiege für gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten in Verlängerung der gemeinschaftlichen Treppenhäuser jeweils einschließlich ihrer Umfassungswände.
- (4) In Ergänzung zu Absatz 3 dürfen in allen Allgemeinen Wohngebieten die im Plan festgesetzten Geschossflächen durch folgende Nutzungen überschritten werden:
- Balkone und Loggien, welche aus Lärmschutzgründen mit Schallschutzverglasungen geschlossen werden müssen, bis zu 5 % je Teilbaugebiet sowie
  - allgemein durch die zusätzlichen Flächen von Außenwänden, soweit diese aus Lärmschutzgründen, Wärmeschutzgründen und/oder gestalterischen Gründen
    - tiefer als 40 cm sind und
    - kein Wärmedämmverbundsystem beinhalten, bis zu 5 % je Teilbaugebiet.

## § 4

### Höhen baulicher Anlagen

- (1) Die im Planungsgebiet festgesetzten Wandhöhen (WH) beziehen sich auf die folgenden Höhenbezugspunkte

1. im WA Nord(1),	492,6 m ü. NHN2016,
2. im WA Nord(2)	493,1 m ü. NHN2016,
3. im WA Nord(3), nördliche Bauräume	493,1 m ü. NHN2016,
4. im WA Nord(3), südlicher Bauraum	494,0 m ü. NHN2016,
5. im WA Nord(4)	493,8 m ü. NHN2016,
6. im WA Süd(1)	494,8 m ü. NHN2016,
7. im WA Süd(2)	495,0 m ü. NHN2016,

8. im WA Süd(3)	495,2 m ü. NHN2016,
9. im WA Süd(4)	495,7 m ü. NHN2016,
10. im WA Süd(5)	496,3 m ü. NHN2016,
11. im WA Süd(6)	496,2 m ü. NHN2016,
12. im WA Süd(7)	496,3 m ü. NHN2016,
13. im WA Süd(8)	496,8 m ü. NHN2016,
14. in der Fläche für Ver- und Entsorgung	495,7 m ü. NHN2016.

- (2) Das Niveau der Erdgeschosse (Oberkante des Erdgeschossfußbodens Fertigfußboden) ist
- im WA Nord(2) bei Wohnnutzung im Erdgeschoss maximal 1,00 m über dem jeweiligen Höhenbezugspunkt zulässig,
  - im WA Nord(3) und WA Süd(1) bis (8) bei Wohnnutzung im Erdgeschoss mit mindestens 0,50 m und maximal 1,00 m über dem jeweiligen Höhenbezugspunkt auszuführen,
  - und im WA Nord(4) und im WA Süd(1), (2), (6) und (8) bei Nichtwohnnutzung gemäß planlicher Festsetzung in Verbindung mit § 2 Absatz 3 im Erdgeschoss maximal 0,20 m über dem jeweiligen Höhenbezugspunkt zulässig.
- (3) Im Planungsgebiet sind ausschließlich unterirdische bauliche Anlagen (Keller, Tiefgaragen, o. Ä.) mit einer maximalen Tiefe, einschließlich der untersten Bauwerkssohle, von 5,0 m in Bezug auf den jeweiligen Höhenbezugspunkt der Teilbaugebiete bzw. der beiden Bereiche im WA Nord(3) gemäß Absatz 1, einschließlich der jeweiligen Tiefgarage bzw. Gemeinschaftstiefgarage, zulässig.
- (4) In der Fläche für Ver- und Entsorgung beträgt die zulässige Wandhöhe baulicher Anlagen maximal 2,40 m. Die maximal zulässige Wandhöhe darf durch Ausblaseleitungen um bis zu 0,50 m überschritten werden.

## § 5

### Abstandsflächen

- Die im Planungsgebiet im Osten und Süden an der Ratoldstraße und Raheinstraße sowie im WA Süd(2) an der Bernhardstraße liegenden Abstandsflächen werden bis auf die Mitte der Verkehrsflächen verkürzt.
- Die im Planungsgebiet im Westen zur Lerchenstraße sowie zu den Bahngleisen, den Bahngrundstücken und Ausgleichsflächen liegenden Abstandsflächen werden auf die Grenze des Planungsgebietes verkürzt.  
Hiervon ausgenommen sind die Abstandsflächen der Lärmschutzwand, soweit diese unmittelbar entlang der Grundstücksgrenze zu den angrenzenden Verkehrsflächen, bzw. nicht überbauten Grundstücksflächen der Bahn liegen; hier gelten die Abstandsflächen nach Art. 6 Absatz 5a BayBO.

- (3) Im WA Süd(1) gelten gegenüber den an den Umgriff des Bebauungsplans nördlich angrenzenden Flst. Nrn. 1767/55 und 1818 die Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 Absatz 5a Satz 1 BayBO.
- (4) Im WA Süd(2) werden die Abstandsflächen zum WA Süd(1) auf die Grenze des Teilbaugebiets verkürzt.
- (5) Im Übrigen gelten die Abstandsflächen, die sich aus den Festsetzungen der Planzeichnung ergeben.
- (6) Für die Bereiche, die in nachfolgenden Darstellungen (Abb. 1a-h) als Bestandteil dieser Satzungsbestimmung gekennzeichnet sind, gilt:  
Vor jedem notwendigen Fenster eines schützenswerten Aufenthaltsraumes ist ein Lichteinfallswinkel von maximal 45 Grad zur Waagrechten, bezogen auf eine Fensterbrüstung von einem Meter Höhe ab Oberkante Fertigfußboden des jeweiligen Geschosses einzuhalten. Soweit dazu der konkrete Fassadenverlauf des gegenüberliegenden Gebäudes nicht bekannt ist, ist die Baukante entlang des maßgeblichen Bauraums anzunehmen.

## § 6

### Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche und bauliche Gestaltung

- (1) Die Bebauung innerhalb der Baulinien und Baugrenzen entlang der Bahnstrecke in den Teilbaugebieten WA Nord(1) bis (3) und WA Süd(2) bis (8) ist je Bauraum durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten.
- (2) Im WA Süd(3) ist der festgesetzte Durchgang mit einer lichten Höhe von mindestens 3,00 m und einer lichten Breite von mindestens 6,00 m auszuführen.
- (3) Die ostseitigen Baulinien und Baugrenzen unmittelbar entlang der Ratoldstraße und Rah-einstraße sind in folgendem Abstand der Teilbaugebiete bzw. Baufelder zur westseitigen Straßenbegrenzungslinie, gemäß Planzeichnung, festgesetzt:

- WA Nord(1) Baufeld 2	1,00 m
- WA Nord(1) Baufeld 3	1,00 m
- WA Nord(2) Baufeld 4	0,30 m straßennahe Nordostecke und Südostecke
- WA Nord(3) Baufeld 5	1,80 m (bei WH 8,00 m)
- WA Nord(3) Baufeld 6	1,50 m straßennahe Ostspitze (bei WH 13,50-14,00 m)
- WA Nord(4) Baufeld 6	3,00 m
- WA Süd(1) Baufeld 9	4,90 m
- WA Süd(2) Baufeld 11	0,80 m
- WA Süd(3) Baufeld 12a	1,30 m
- V- u. E-Fläche	1,30 m
- WA Süd(4) Baufeld 13	1,30 m
- WA Süd(5) Baufeld 14	1,40 m
- WA Süd(6) Baufeld 15	1,40 m

- WA Süd(7) Baufeld 16      0,80 m
- WA Süd(8) Baufeld 17      0,80 m

- (4) Die LSW 13 und LSW 14 sind im Abstand von 0,80 m zur nördlichen und östlichen Grundstücksgrenze der Flst. Nr. 1767/15 festgesetzt.
- (5) Die festgesetzten Baulinien und Baugrenzen der Allgemeinen Wohngebiete dürfen einschließlich und oberhalb des ersten Obergeschosses, jedoch im WA Nord(3) in der zur Herbergstraße orientierten Nordfassade des westlichen Bauraums nur einschließlich und oberhalb des zweiten Obergeschosses
- a) gegenüber den festgesetzten Straßenflächen um bis zu 0,5 m sowie
  - b) gegenüber den Gehrechtsflächen um bis zu 0,8 m durch offene Vortritte bei Loggien sowie zur Gliederung und Strukturierung der Gebäudekubatur durch vortretende Gebäudeteile überschritten werden, wenn sie in der Fassade in der Fläche in Breite und Höhe untergeordnet sind.
- (6) Mit Ausnahme von WA Nord(3), WA Nord(4) und WA Süd(1) ist eine Überschreitung der festgesetzten Baugrenzen, im Bereich der Innenhöfe der jeweiligen hinweislich dargestellten Baufelder,
- 1. in den Obergeschossen durch vorspringende Bauteile (insbesondere Balkone, Erker) um maximal 1,50 m und in untergeordneter Breite,
  - 2. durch Terrassen mit maximal 2,50 m Tiefe und in untergeordneter Breite
  - 3. durch ebenerdige Licht- und Lüftungsschächte um bis zu 1,25 m und in untergeordneter Breite
- zulässig.
- (7) Fluchtbalkone und -treppen von Kindertageseinrichtungen dürfen mit einer maximalen Tiefe von 1,5 m die Baugrenze im Bereich der hinweislich dargestellten Freispielflächen überschreiten.
- (8) Ein geringfügiges Zurücktreten von Gebäudeteilen von den Baulinien ist zulässig, soweit dies zugunsten einer gegliederten Fassade aus Gestaltungsgründen vorgesehen wird und hinsichtlich des Lärmschutzes vertretbar ist, sowie wenn dies nach den Festsetzungen zum Lärmschutz für geneigte Fassaden gem. § 23 Absatz 6 erfolgt.
- (9) Im WA Nord(3) und WA Süd sind die Außenfassaden pro Bauraum ab einer Mindestlänge von 20 m durch Rücksprünge von mindestens 1,50 m Tiefe und in mindestens gleicher Breite in unregelmäßigem Abstand zu gliedern. Ein entsprechendes Zurücktreten dieser Gebäudeteile von Baulinien wird dabei zugelassen. Je Rücksprung ist ein 90-Grad-Winkel einmalig zulässig.

(10) An den Fassaden sind Antennen und Satellitenempfangsanlagen nicht zulässig.

## **§ 7**

### **Nebenanlagen, Trafostationen, Erdgasregelstationen**

- (1) In den Allgemeinen Wohngebieten sind oberirdische Nebenanlagen gemäß § 14 Absatz 1 BauNVO sowie Trafostationen in die Gebäude zu integrieren. Abweichend von Satz 1 sind Nebenanlagen für Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätze, Fahrradabstellplätze nach § 8 Absatz 2 auch außerhalb der Bauräume zulässig. Abweichend von Satz 1 ist im WA Süd(1) im Vorgartenbereich auf der „Fläche zu begrünen und zu bepflanzen“ südlich des Ein- und Ausfahrtbereichs der Gemeinschaftstiefgarage die Errichtung eines Fahrgastunterstandes in einer Tiefe von maximal zwei Metern ab der Straßenbegrenzungslinie und in einer Länge von maximal sieben Metern zulässig.
- (2) Innerhalb der in der Planzeichnung festgesetzten Fläche für Ver- und Entsorgung ist nur eine Erdgasregelstation zulässig.

## **§ 8**

### **Fahradabstellplätze für Wohnnutzungen**

- (1) In den Allgemeinen Wohngebieten sind die in Verbindung mit der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) erforderlichen Fahrradabstellplätze nur innerhalb der Bauräume und in die Gebäude integriert oder unterirdisch auch außerhalb der Bauräume in der Tiefgarage und den Gemeinschaftstiefgaragen integriert zulässig.
- (2) In den Allgemeinen Wohngebieten sind weitere Fahrradabstellplätze (Besuchsstellplätze) außerhalb von Gebäuden nur als offene, nicht überdachte Fahrradabstellanlagen im Bereich der Zugänge in untergeordneter Anzahl (max. sechs Fahrradabstellplätze je Hauszugang) zulässig, sofern das Erscheinungsbild der angrenzenden Freiflächen nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

## **§ 9**

### **Kfz-Stellplätze und (Gemeinschafts-)Tiefgaragen, Zu- und Ausfahrten**

- (1) Im Planungsgebiet sind die nach Art. 47 BayBO und der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München notwendigen Kfz-Stellplätze in der Tiefgarage beziehungsweise Gemeinschaftstiefgaragen unterzubringen. Ausgenommen davon ist das WA Nord(4). Im WA Nord(4) dürfen die nach Art. 47 BayBO und der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München notwendigen Kfz-Stellplätze ausnahmsweise auch oberirdisch innerhalb der festgesetzten Fläche für Stellplätze nachwiesen werden.  
Zusätzlich zu den gemäß Art. 47 BayBO und der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München notwendigen Stellplätzen wird die Zahl der notwendigen Stellplätze im Sinne des Art. 47 Absatz 1 Satz 1 und 2 BayBO für Personenkraftwagen für die festgesetzten Nutzungen im Planungsgebiet für Besuchsstellplätze mit weiteren 26 Besuchsstellplätzen festgesetzt.  
Von diesen sind 14 Besuchsstellplätze im WA Süd(2) und 12 Besuchsstellplätze im WA

Süd(6) jeweils in den Gemeinschaftstiefgaragen unterzubringen.

- (2) Für die Kindertageseinrichtung im WA Süd(3) sind vier Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr oberirdisch innerhalb der festgesetzten Fläche für Stellplätze zulässig.
- (3) Die festgesetzten Gemeinschaftstiefgaragen sind jeweils Gemeinschaftsanlagen für die jeweiligen Teilbaugebiete.
- (4) In den Allgemeinen Wohngebieten sind die Tiefgaragenzu- und -ausfahrten sowie ihre Ein- und Ausgänge in die Gebäude zu integrieren. Dies gilt nicht für die Tiefgaragenzufahrt im WA Süd(1).
- (5) Im Planungsgebiet sind über die gemäß Planzeichnung festgesetzten Zu- und Ausfahrten hinaus keine weiteren Zu- und Ausfahrten für die Wohngebiete WA Nord und WA Süd zulässig. Von der Lage der durch Planzeichen festgesetzten Zu- und Ausfahrten bzw. Ein- und Ausfahrtsbereiche sind geringfügig Abweichungen zulässig, wenn technische Gründe dies erfordern und die Abweichungen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.
- (6) Die Be- und Entlüftung der Gemeinschaftstiefgaragen und der Tiefgarage ist durch bauliche und technische Vorkehrungen über das Dach der Gebäude zu führen.

## **§ 10**

### **Fuß- und Radwegbrücke**

- (1) Für die im Plan festgesetzte Überbauung (der Dülferstraße) ist über der im Planteil hinweislich dargestellten Höhenkote von 491,4 m ü. NHN2016 eine Durchfahrts Höhe von (mindestens) 3,80 m einzuhalten.
- (2) Auf dieser Überbauung wird auf der im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Fläche ein Geh- und Radfahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

## **§ 11**

### **Dienstbarkeiten, Schutzzonen**

- (1) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen G wird ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.
- (2) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen R wird ein Radfahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt.
- (3) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen L wird ein Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.
- (4) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen LB im WA Süd(8) wird ein beschränktes Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt München sowie zugunsten des jeweiligen Eigentümers der Grundstücke Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16, Gemar-

kung Feldmoching, zur Ver- und Entsorgung der Grundstücke Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16, Gemarkung Feldmoching, festgesetzt.

- (5) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im Süden des WA Nord(2) und Süden des WA Süd(2) wird ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zum Zweck der Zu- und Ausfahrt zur Pflege der jeweils angrenzenden Ausgleichsflächen festgesetzt.
- (6) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im Süden des WA Nord(3) wird ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München für die Zufahrt zur Fuß- und Radwegebrücke über der Dülferstraße für Räumfahrzeuge und Fahrzeuge zum Bauunterhalt, zum Zweck der Zu- und Ausfahrt zur Pflege der Ausgleichsfläche und zur Ver- und Entsorgung der Kindertageseinrichtung festgesetzt.
- (7) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im Norden des WA Nord(3) und im Norden des WA Süd(3) wird ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zum Zweck der Zu- und Ausfahrt zur Pflege der Ausgleichsfläche und ein beschränktes Fahrrecht für Personen, die (in öffentlichem Auftrag) zum Zweck des Katastrophenschutzes handeln, festgesetzt.
- (8) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im WA Süd(7) sowie im WA Süd(8) wird ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zur Ver- und Entsorgung der Kindertageseinrichtung festgesetzt.
- (9) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im WA Süd(8) ist ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München sowie des jeweiligen Eigentümers der Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16 festgesetzt.
- (10) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Fläche GB FB im WA Süd(3) südlichen Bereich wird neben dem Leitungsrecht nach Absatz 3 ein beschränktes Geh- und Fahrrecht für den Hol- und Bringverkehr sowie auch zur Ver- und Entsorgung der Kindertageseinrichtung im WA Süd(3) zugunsten der Landeshauptstadt München festgesetzt.
- (11) Von der festgesetzten Lage und Größe der im Plan festgesetzten Dienstbarkeitsflächen kann ausnahmsweise geringfügig abgewichen werden, soweit technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (12) Der als Leitungsschutzzone hinweislich dargestellte Bereich sowie die Flächen für Leitungsrechte dürfen weder unter- noch überbaut bzw. durch Aufschüttungen verändert werden und sind von jeglicher Baumpflanzung und tief wurzelnden Sträuchern freizuhalten. Ausgenommen hiervon ist die Fläche für Leitungsrechte im südlichen Bereich des WA Süd(3) im unmittelbaren Anschluss an das WA Süd(4) im Bereich des westlichen Bau- raums. Dort darf die Fläche für Leitungsrechte ab einer Höhe von 3,00 m über Gelände überbaut werden. Ferner darf die Fläche für Leitungsrecht im Norden des WA Nord(3)

durch nach § 6 Abs. 6 zugelassenen Vorbauten und die festgesetzte Lärmschutzwand sowie im WA Süd(3) im Bereich der Lärmschutzwand überbaut werden.

## **§ 12**

### **Dachform und Dachaufbauten**

- (1) Für die festgesetzten Flachdächer ist eine Dachneigung von maximal 5 Grad zulässig.
- (2) Dachaufbauten und technische Anlagen sind nur nach Maßgabe der folgenden Festsetzungen zulässig.
- (3) Technische Dachaufbauten und technische Anlagen auf den Dächern sind nur zulässig, sofern sie der Nutzung der Gebäude dienen und dürfen eine Höhe von 3,0 m über dem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche nicht überschreiten. Abweichend hiervon sind im WA Nord(4) technische Dachaufbauten und technische Anlagen auf den Dächern unzulässig.
- (4) Dachausstiege zur Nutzung von Dachflächen sind ausschließlich in Verlängerung der gemeinschaftlich genutzten Treppenhäuser zulässig und dürfen eine Höhe von 3,6 m über dem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche nicht überschreiten. Sie dürfen einschließlich Nebenanlagen jeweils 25 m<sup>2</sup> Grundfläche pro Treppenhaus nicht überschreiten. Für sie sind ausschließlich Flachdächer zulässig. Sie sind ab einer Größe von 15 m<sup>2</sup> extensiv zu begrünen. Abweichend hiervon sind im WA Nord(1) und WA Nord(4) Dachausstiege unzulässig.
- (5) Die von Dachaufbauten und technischen Anlagen auf den Flachdächern eingenommenen Flächen dürfen eine Größe von maximal 15 % der Geschossfläche des darunter liegenden Geschosses nicht überschreiten. Sie sind jeweils baulich zusammenzufassen, einzuhausen und mindestens um das Maß ihrer Höhe von den Außenkanten der Fassaden zurückzusetzen.
- (6) Technische Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind unter Berücksichtigung von § 13 Absatz 6 ohne die Begrenzungen des Absatzes 5 zulässig. Ihre Höhe wird auf maximal 0,5 m ab ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche beschränkt. Sie sind von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses mindestens im gleichen Maß ihrer Höhe abzurücken.
- (7) Sichtschutzwände auf den Dächern sind unzulässig.
- (8) Zum Schutz von Dachgartennutzungen sind als Dachaufbauten Lärmschutzwände mit einer maximalen Höhe von 2,25 m sowie Absturzsicherungen in Form von offenen Geländern mit einer maximalen Höhe von 1,20 m ab ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche zulässig. Sie sind von der Außenkante der Fassade mindestens im gleichen Maß ihrer Höhe abzurücken.



**§ 13****Dachbegrünung**

- (1) Die auf Flachdächern nicht durch Dachaufbauten und technische Anlagen belegten Flächen sind zu begrünen.
- (2) Bei extensiver Dachbegrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestsubstratstärke 20 cm (einschließlich Dränschicht).
- (3) Bei intensiver Dachbegrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestsubstratstärke im Mittel 40 cm (einschließlich Dränschicht). Die Flächen sind mit Rasen, Stauden und Sträuchern zu begrünen oder mit Nutzpflanzen zu bepflanzen. Belagsflächen sind bis zu einem Anteil von 60 % der intensiv zu begrünenden Dachfläche zulässig und in die angrenzenden Pflanzflächen zu entwässern.
- (4) Dabei sind die nachfolgend aufgeführten Flächenanteile bezogen auf die gesamte Dachfläche als intensiv begrünte Fläche zulässig:
- |   |               |
|---|---------------|
| im WA Nord(1): nur über dem Erdgeschoss | maximal 100 % |
| im WA Nord(2):                          | maximal 20 %  |
| im WA Nord(3), nördliche Bauräume:      | maximal 20 %  |
| im WA Nord(3), südlicher Bauraum:       | maximal 35 %  |
| im WA Süd(1):                           | maximal 20 %  |
| im WA Süd(2),                           | maximal 25 %, |
| im WA Süd(3):                           | maximal 45 %, |
| im WA Süd(4):                           | maximal 20 %, |
| im WA Süd(5):                           | maximal 25 %, |
| im WA Süd(6):                           | maximal 30 %, |
| im WA Süd(7):                           | maximal 40 %, |
| im WA Süd(8):                           | maximal 60 %. |
- (5) Bei einer Freiraumnutzung auf dem Dach gilt Absatz 3 und 4 entsprechend.
- (6) Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind mit einer extensiven Dachbegrünung zu kombinieren. Diese Kombination kann flächenmäßig übereinander (d. h. in Form einer extensiven Dachbegrünung, die durchlaufend unter der jeweiligen Anlage zur Nutzung von Solarenergie vorgesehen ist) oder flächenmäßig getrennt (d. h. in Form einer Anordnung der Anlage zur Nutzung Solarenergie neben der Dachbegrünung) erfolgen. In letztgenanntem Fall ist jedoch auf mindestens 80 % der nach Absatz 1 grundsätzlich zu begrünenden Dachflächen eine Dachbegrünung vorzusehen.

**§ 14****Werbeanlagen**

- (1) Im Planungsgebiet sind nur Werbeanlagen am Ort der Leistung für Eigenwerbung im Bereich des Erdgeschosses und im Bereich der Brüstung des ersten Obergeschosses zulässig.

sig.

- (2) Werbeanlagen müssen sich in ihrer Anordnung, in Umfang, Größe, Form und Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialauswahl in die Architektur der Gebäude sowie in das Straßen- und Orts- und Landschaftsbild einfügen. Sie dürfen die Fassade der Gebäude nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen.
- (3) Werbeanlagen sind oberhalb des Erdgeschossbereiches nur in Form von Firmenlogos und/oder Firmennamen in Einzelbuchstaben und nur bis zu einer Höhe von maximal 0,60 m zulässig.
- (4) Frei stehende Werbeanlagen sind nicht zulässig. Lediglich freistehende Hinweisschilder sind ausschließlich im WA Süd zur Beschilderung der Gemeinschaftstiefgarageneinfahrt für Besuchsstellplätze zulässig.
- (5) Werbeanlagen sind unzulässig
  1. innerhalb der als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen der Baugebiete,
  2. orientiert zu den Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft und zu Bahnflächen,
  3. in Form von Großplakaten und Spanntüchern, von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, von sich bewegenden Werbeanlagen (wie z. B. Fahnen, Lightboards, Videowände) von Skybeamern und Laserstrahlern.

## **§ 15**

### **Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern**

- (1) Im Allgemeinen Wohngebiet sind Aufschüttungen und Abgrabungen grundsätzlich nicht zulässig.
- (2) Ausgenommen von Absatz 1 sind Aufschüttungen und Abgrabungen zulässig:
  1. für einen höhengleichen Anschluss der nicht überbaubaren Grundstücksflächen an das Niveau der angrenzenden ausgebauten öffentlichen Verkehrsflächen,
  2. zur kleinflächig zur Gestaltung bzw. Modellierung von Spielplätzen,
  3. im Bereich der „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ zur Anschüttung von Lärmschutzwänden und Abgrenzungsmauern durch nach Westen geneigte Halbwälle,
  4. für Baumpflanzungen.
- (3) Abweichend von Absatz 1 sind zur Gestaltung der Innenhöfe in den Teilbaugebieten WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(7) die Niveaus der Innenhöfe - ausgenommen der Kita-Freiflächen – in Bezug zu den angrenzenden Gehrechtsflächen – um 0,5 m anzuheben; und im Weiteren das Höhenniveau der privaten Wohnungsgärten davon nochmals um 0,5 m anzuheben und an das Niveau des Hochparterres (Oberkante (OK) Fußboden) anzugleichen. Die Übergänge zwischen den privaten Wohnungsgärten und gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen sowie die Übergänge zwischen den gemeinschaft-

lich nutzbaren Freiflächen und den Kita-Freiflächen sind mit baulichen Anlagen wie Treppen, Rampen, Mauern und Sitzkanten mit max. 0,5 m Höhe zu gestalten. Abweichend von Satz 1 ist eine Aufschüttung im Schutzbereich des zum Erhalt festgesetzten Baumes im WA Süd(4) unzulässig.

## § 16

### **Einfriedungen, Zäune, Mauern, Sichtschutzelemente**

- (1) Einfriedungen in den Allgemeinen Wohngebieten sind mit Ausnahme der Absätze 2 bis 3 und 11 ausgeschlossen.
- (2) In den Allgemeinen Wohngebieten sind zur Abgrenzung der Flächen für Wohnungsgärten geschnittene Laubholzhecken mit einer Mindesthöhe von 1,50 m und einer Maximalhöhe von 1,80 m zu pflanzen (Bezugshöhe ist das Niveau der gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen der Innenhöfe). Zusätzlich können auf der Innenseite der geschnittenen Laubholzhecken den Wohnungsgärten zugewandt bis zu 1,0 m hohe offene Zäune (Bezugshöhe ist das Niveau der Wohnungsgärten) ohne durchgehenden Sockel angeordnet werden.

Zur Abgrenzung der Wohnungsgärten untereinander sind Sichtschutzelemente oder geschnittene Laubholzhecken bis zu einer maximalen Tiefe von 2,50 m und Höhe von 2,0 m zulässig.

Im WA Nord(1) sind innerhalb des Bauraumes zur Raheinstraße orientiert Mauern mit einer Höhe von maximal 1,80 m zur Abgrenzung von Gartenhöfen zulässig.

- (3) Im Bereich der Baufeldöffnungen von WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(3) und WA Süd(5) bis WA Süd(7) sind zur Abgrenzung zwischen zu begrünender und zu bepflanzender Flächen und Geh- und Radfahrrechtsflächen auf zwei Drittel ihrer Länge Mauern und/oder geschnittene Laubholzhecken mit einer Höhe von maximal 1,40 m (Bezugshöhe ist das Niveau der Gehrechtsflächen) herzustellen
- (4) Im WA Süd(8) ist entlang der zu begrünenden Fläche nördlich des westlichen Bauraumes auf der Westseite in ganzer Länge und nordseitig weiterführend über eine Länge von 14 m eine offene Einfriedung oder Mauer mit maximal 0,70 m Höhe zu errichten. Diese darf nur mit Stauden oder Kleinsträuchern mit einer maximalen Höhe von 0,70 m hinterpflanzt werden.
- (5) Einfriedungen zur Umgrenzung der Freiflächen von Kindertageseinrichtungen sind bis zu einer Höhe von 1,50 m zulässig. Entlang der Grenzen zum öffentlichen Straßenraum sowie zu den Gehrechts- und Radfahrrechtsflächen ist eine Einfriedung durch Mauern, entlang aller anderen Grenzen ausschließlich durch eine offene Einfriedung zulässig.
- (6) Die Erdgasregelstation in der Fläche für Ver- und Entsorgung ist allseits mit Mauern oder Zäunen in einer Höhe von 1,80 m einzufrieden und von außen mit ausdauernden Kletterpflanzen oder geschnittenen Laubholzhecken mit einer Mindesthöhe von 1,50 m zu begrün-

nen.

- (7) Die gemäß Absätze 2 bis 5 zulässigen Mauern sind gestalterisch an die Fassadengestaltung der Gebäude anzupassen.
- (8) Die in der Planzeichnung festgesetzten Mauern (Abgrenzungsmauern) sind mit einer Höhe von 1,50 m zu errichten.
- (9) Die an die Bereiche WA Süd(3) und Süd(4) sowie an den öffentlichen Straßenraum angrenzenden Einfriedungen sind von außen mit ausdauernden Kletterpflanzen oder geschnittenen Laubholzhecken mit einer Mindestpflanzgröße von 1,50 m zu begrünen. An den öffentlichen Straßenraum angrenzende Einfriedungsmauern in WA Nord(1) und der Lärmschutzwand im WA Süd(7) sind straßenseitig zu begrünen.
- (10) Die westliche Grenze des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist zwischen Dülferstraße und der festgesetzten Abgrenzungsmauer mindestens 1,50 hoch mit offenen sockellosen Zäunen einzufrieden.
- (11) Im WA Süd(8) sind die in den in der Abb. 2 rot gekennzeichnete Bereiche entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs mit offenen, sockellosen Zäunen mit einer Mindesthöhe von 1,50 m einzufrieden. Im WA Süd(8) sind in den in der Abb. 2 blau gekennzeichneten Bereichen entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs Einfriedungen in Form offener, sockelloser Zäune mit einer Mindesthöhe von 1,50 m zulässig.

## **§ 17**

### **Vogelschutzmaßnahmen**

In allen Baugebieten sind bei großflächigen Glaselementen, Fensterbändern, Eckverglasungen und den festgesetzten Lärmschutzwänden, Abgrenzungsmauern und Mauern den Belangen des Vogelschutzes Rechnung tragende Verglasungen (wie z. B. licht-reflexionsarme und nicht spiegelnde Verglasungen) und/oder Gestaltungen zu wählen. Spiegelnde Fassadenelemente und Balkone mit vollflächig durchsichtig verglasten Brüstungen sind nicht zulässig.

## **§ 18**

### **Grünordnung allgemein**

- (1) Die Bepflanzung und Begrünung des Planungsgebiets ist entsprechend den planlichen und textlichen Festsetzungen herzustellen und zu erhalten. Ausgefallene Gehölze sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen. Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen.
- (2) Von den Festsetzungen der Grünordnung kann in Lage und Fläche abgewichen werden, soweit die Abweichung grünordnerisch vertretbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen jeweils mit

den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

- (3) Für nicht bebaute Flächen innerhalb der Bauräume gelten die jeweils angrenzenden, für das jeweilige Teilbaugebiet geltenden Festsetzungen der Grünordnung entsprechend.
- (4) Befestigte Freiflächen sind nur in dem Umfang zulässig, wie sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung notwendig sind. Sie sind wasserdurchlässig herzustellen, soweit dies funktional möglich ist.
- (5) Die im Plan festgesetzten „Flächen zu begrünen und zu bepflanzen“ sind als Rasen-, Wiesen- oder Pflanzflächen mit Gehölzpflanzungen zu gestalten.
- (6) Bäume in Belagsflächen sind in spartenfreie, offene, durchwurzelbare Pflanzflächen von mindestens 24 m<sup>2</sup> Grundfläche zu pflanzen. In Gehrechts- und Radfahrrechtsflächen sind überdeckte Pflanzflächen zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen notwendig ist.
- (7) Die Decken von Tiefgaragen sind mindestens um 0,60 m in Bezug auf die OK der Gehrechtsflächen abzusenken und mindestens 0,60 m hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.
- (8) Die Mindestpflanzgrößen für Bäume betragen:
  1. für große Bäume (Endwuchshöhe > 20 m): 25/30 cm Stammumfang (StU),
  2. für mittelgroße Bäume: (Endwuchshöhe 10- 20 m): 20/25 cm StU.
- (9) Bei Pflanzung von großen Bäumen (Endwuchshöhe > 20 m) auf Tiefgaragen sind diese Bereiche auf einer Fläche von mindestens 10 m<sup>2</sup> um mindestens 1,20 m hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.

## **§ 19**

### **Grünordnung öffentliche Grünflächen**

- (1) Die im Plan festgesetzten öffentlichen Grünflächen sind parkartig mit Rasen- und Wiesenflächen, Baum- und Strauchpflanzungen, Wegen und Spielflächen zu gestalten.
- (2) Im Bereich der öffentlichen Grünflächen sind mindestens 42 standortgerechte, große und mittelgroße Bäume zu pflanzen. Der Anteil an großen Bäumen muss dabei mindestens 50 % betragen. Der Anteil gebietseigener Bäume muss mindestens 70 % betragen.
- (3) Am südlichen Rand der östlichen öffentlichen Grünfläche sind drei Hecken, jeweils mit einer Länge von zehn Metern aus gebietseigenen Sträuchern zu pflanzen. Die Pflanzung ist dreireihig mit einem Pflanzabstand innerhalb und zwischen den Reihen von 1,50 m auszuführen. Die Mindestpflanzgröße beträgt überwiegend 175-200 cm. Die Pflanzungen sind mit Ausnahme zur südlichen Grundstücksgrenze allseitig mit einem Wall aus überwiegend dornigem Astwerk einzufassen (Breite drei Meter, Höhe ca. 1,20 m).

**§ 20****Grünordnung Verkehrsflächen**

- (1) Innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen als Baumreihen entlang der Ratoldstraße sind 31 große standortgerechte Laubbäume zu pflanzen.
- (2) Innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen als Baumreihen entlang der Raheinstraße sind 11 große standortgerechte Laubbäume sowie zusätzlich im Bereich der Straßenaufweitung der Raheinstraße gegenüber der Pflegezu- und -ausfahrt ein großer standortgerechter Laubbaum zu pflanzen.

**§ 21****Grünordnung in den Allgemeinen Wohngebieten**

- (1) In den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(7) sind direkt den Wohnungen zugeordnete Wohnungsgärten ausschließlich in den Innenhöfen zulässig. Im WA Nord(1) und WA Nord(4) sind Wohnungsgärten ohne Beschränkung zulässig. Im Innenhof von WA Süd(8) sind Wohnungsgärten ausgeschlossen. Der maximale Anteil der Wohnungsgärten an der Gesamtfläche der jeweiligen Innenhöfe wird wie folgt festgesetzt:
 

1. WA Nord(2):	40 %
2. WA Nord(3): nördlicher Bauraum:	45 %
3. WA Nord(3): südlicher Bauraum:	15 %
4. WA Süd(1):	35 %
5. WA Süd(2): westliche Bauräume:	40 %
6. WA Süd(2): östliche Bauräume:	45 %
7. WA Süd(3):	30 %
8. WA Süd(4):	7 %
9. WA Süd(5):	35 %
10. WA Süd(6):	35 %
11. WA Süd(7):	30 %.
- (2) Die nach Art. 7 Absatz 3 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind, soweit möglich, in den Innenhöfen (zwischen den Bauräumen) herzustellen.
- (3) Pro angefangener 300 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksflächen des allgemeinen Wohngebiets ist mindestens ein standortgerechter, großer oder mittelgroßer Laubbaum zu pflanzen. Abweichend davon sind im WA Nord(2) mindestens 12 große oder mittelgroße standortgerechte Laubbäume zu pflanzen. Der Anteil von großen Bäumen muss jeweils mindestens 25 % betragen.
- (4) Der als zu erhalten festgesetzte Baumbestand kann auf die nach Absatz 3 zu pflanzenden Bäume angerechnet werden.

- (5) In den als zu erhalten festgesetzten Baumbestand in der Freispielfläche der Kindertageseinrichtung im WA Nord(3) kann ausnahmsweise eingegriffen werden, sofern sich unvermeidbare Erfordernisse im Rahmen der Kampfmittelfreimachung bzw. der Altlastensanierung ergeben. Entfallende Bäume sind im Verhältnis eins zu eins unter Beachtung des § 18 Absatz 8 zu ersetzen.
- (6) Entlang der Rahein- und Ratoldstraße sind die unbebauten Flächen zwischen Bauraum und Straßenbegrenzungslinien gemäß § 6 Absatz 4, ausgenommen dem WA Nord(4) und WA Süd(1), mit Bodenbelägen zu gestalten. In untergeordnetem Umfang sind auch Pflanzflächen zulässig.

## **§ 22**

### **Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen**

Die als „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ und „Ausgleichsflächen“ festgesetzten Bereiche entlang der Bahnlinie sind als Trockenlebensräume naturnah zu gestalten und zu entwickeln. Die Flächen in den Übergangsbereichen zu den angrenzenden Lärmschutzwänden sind als nach Westen exponierte Halbwälle anzulegen.

## **§ 23**

### **Schallschutz**

- (1) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen nach Tabelle 7 der DIN 4109, Januar 2018, Schallschutz im Hochbau vorzusehen. Dabei ist der bauliche Schallschutz auch unter Berücksichtigung der mittleren Maximalpegel  $L_{AFmax}$  des Güterverkehrs zu bemessen. Der höhere Schallschutz ist maßgebend.
- (2) In den gemäß Abb. 3a bis d festgesetzten Bereichen (rot gekennzeichnete Bereiche, mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm  $> 70/65$  dB(A) Tag/Nacht) entlang der Bahnstrecke ist die Anordnung von offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) aus Gründen des Verkehrslärmschutzes unzulässig.
- (3) In den gemäß Abb. 3a bis d festgesetzten Bereichen (blau gekennzeichnete Bereiche), mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm  $> 65/60$  dB(A) Tag/Nacht ist die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) nur zulässig, wenn diese über ein weiteres Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Beurteilungspegel  $\leq 59/49$  dB(A) Tag/Nacht) belüftet werden können.

Abweichend von Satz 1 ist bei Wohnungen, bei denen mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden kann, die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen bzw. nach DIN 4109 nicht schutzbedürftige Vorräume (z. B. Laubengang, vorgehängte

oder mehrschalige Fassade, Schallschutzloggia) nachgewiesen werden kann, dass vor den notwendigen Fenstern dieser Aufenthaltsräume ein Verkehrslärm-Beurteilungspegel von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird.

Abweichend von Satz 2 sind in den betroffenen Bereichen auch solche Schallschutzkonstruktionen bzw. nicht schutzbedürftige Vorräume zulässig (Kastenfenster, Kaltloggien o. Ä.), die bei teilgeöffneten Fenstern einen mittleren Innenpegel ( $L_{A,m}$ ) von nicht mehr als 30 dB(A) nachts innerhalb des Aufenthaltsraumes sicherstellen.

In begründeten Einzelfällen (insbesondere in Eckbereichen) können die in Satz 2 und 3 genannten Schutzmaßnahmen auch ausnahmsweise bei Wohnungen zugelassen werden, bei denen weniger als die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.

- (4) Die in der Planzeichnung festgesetzte Schallschutzanlage ist durchgehend und ohne Zwischenräume mit den festgesetzten Höhen und Längen sowie bahnseitig hochabsorbierend (Drefl = 8 dB(A) Absorptionsverlust für Reflexionen an der Oberfläche der Schallschutzanlage) zu errichten. Die Schalldämmung muss mindestens  $R_w = 24$  dB betragen (von Norden nach Süden):

1. LSW 1:	Höhe h = 3,00 m über Gelände	Länge l = 86 m
2. LSW 2:	Höhe h = 2,75 m über Gelände	Länge l = 187 m
3. LSW 3:	Höhe h = 4,00 m über Gelände	Länge l = 75 m
4. LSW 4:	Höhe h = 3,50 m über Gelände	Länge l = 33 m
5. LSW 5:	Höhe h = 4,00 m über Gelände	Länge l = 77 m
6. LSW 6:	Höhe h = 3,00 m über Gelände	Länge l = 30 m
7. LSW 7:	Höhe h = 3,00 m über Gelände	Länge l = 205 m
8. LSW 8:	Höhe h = 3,50 m über Gelände	Länge l = 17 m
9. LSW 9:	Höhe h = 4,00 m über Gelände	Länge l = 29 m
10. LSW 10:	Höhe h = 4,50 m über Gelände	Länge l = 29 m
11. LSW 11:	Höhe h = 4,00 m über Gelände	Länge l = 64 m
12. LSW 12:	Höhe h = 4,50 m über Gelände	Länge l = 65 m
13. LSW 13:	Höhe h = 4,00 m über Gelände	Länge l = 68 m
14. LSW 14:	Höhe h = 3,00 m über Gelände	Länge l = 20 m
15. LSW 15:	Höhe h = 1,75 m über Gelände	Länge l = 17 m (Kita)

Ein Wanddurchbruch in der LSW 3 ist im Bereich der Herbergstraße mit einer maximalen Breite von 9,0 m und einer maximalen lichten Höhe von 3,0 m über der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zulässig.

Die LSW 14 ist aus Verkehrssicherheitsgründen an Ihrem südlichen Ende über eine Länge von 10 m vollständig aus durchsichtigem Glas, schall-reflektierend (Drefl = 0 dB(A) Absorptionsverlust für Reflexionen an Oberfläche der Schallschutzanlage), auszuführen.



Im Bereich der in der Planzeichnung dargestellten Pflegezu- und -ausfahrten zugleich im WA Nord(3) und WA Süd(3) Zugang Katastrophenschutz sind die notwendigen Tore in Höhe der jeweiligen Lärmschutzwand mit einer Schalldämmung von mindestens  $R_w = 24$  dB und bahnseitig hochabsorbierend ( $D_{\text{refl}} = 8$  dB(A) Absorptionsverlust für Reflexionen an Oberfläche der Schallschutzanlage) auszuführen.

Von der Lage der festgesetzten Lärmschutzwände kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind sowie ein ausreichender Schallschutz gewährleistet ist.

- (5) Die Schallschutzanlagen LSW 1 bis LSW 14 müssen zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme jeweils östlich liegender Bauräume unmittelbar westlich von diesen bereichsweise errichtet und wirksam sein.

Die Schallschutzanlage LSW 15 muss bis zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme der Kindertageseinrichtung im WA Süd(7) im Osten des Teilbaugebiets entlang der Ratoldstraße wirksam errichtet sein.

- (6) Die Hausfassaden entlang der Bahnstrecke in den Teilbaugebieten WA Nord(1), WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4) und WA Süd(8) gemäß Abb. 4a und 4b sind zum Schutz der Nachbarschaft mit folgenden Schallanforderungen nach einer der folgenden Vorgaben auszuführen, um relevante Schallreflexionen an den Plangebäuden zu verhindern.

Mit einem Gesamt-Absorptionsverlust in den Teilbaugebieten WA Nord(1), Nord(2), Nord(3) (nur nördlicher Bauraum), WA Süd(2) (nur südlicher Teil der baulichen Anlage mit Festsetzung WH 19,5-20 m), Süd(3) und Süd(4) von  $D_{\text{refl}} = 7$  dB(A), einem Gesamt-Absorptionsverlust in den Teilbaugebieten WA Nord(3) (nur südlicher Bauraum) und Süd(2) (übriger Bereich von  $D_{\text{refl}} = 6$  dB(A) und einem Gesamt-Absorptionsverlust im Teilbaugebiet WA Süd(8) (nur westliche und südliche Fassaden mit Orientierung zur Lerchenstraße mit WH 19,5-20,0m, 16,5-17 m und WH 22,5-23 m) von  $D_{\text{refl}} = 5$  dB(A).

oder

Geneigt mit folgenden Mindest-Neigungswinkeln (Angaben = Winkel zur Senkrechten/Vertikalen).

Die erforderliche Neigung kann auch durch ein Sägezahnprofil mit Einzelflächen, die eine Mindesthöhe von  $h = 1$  m aufweisen, erreicht werden:

WA Nord(1):  $\geq 2^\circ$

WA Nord(2), Nord(3):  $\geq 8^\circ$

WA Süd(3) und Süd(4):  $\geq 7^\circ$

WA Süd(2) und Süd(8) Süd (WH = 22,523 m):  $\geq 10^\circ$

WA Süd(8) West (WH = 16,5-20 m):  $\geq 6^\circ$

Bei der Ausführung der Fassade gelten die schalltechnischen Anforderungen für alle Fassadenteile, ausgenommen derjenigen die unterhalb einer der jeweils davor festgesetzten Schallschutzanlage nach Absatz 4 liegen (Absoluthöhe Fassade > Absoluthöhe Schallschutzanlage).

- (7) Im Planungsgebiet sind schutzbedürftige Büroräume o. Ä. 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 Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.
- (8) Die Nutzungsaufnahme innerhalb der Bebauungen in den östlichen Bauräumen der Allgemeinen Wohngebiete entlang der Ratold- und Raheinstraße ist nur zulässig, sofern je Bauraum die abschirmende Wirkung der Bebauung im westlichen Bauraum entlang der Bahnstrecke oder eine technisch gleichwertige aktive Schallschutzmaßnahme vorhanden ist (z. B. temporäre Schallschutzwand).  
Zudem muss
- zum Schutz der Bebauung im Bauraum WA Süd(1) für die Nutzungsaufnahme zudem die abschirmende Wirkung der Bebauung im nordwestlichen Bauraum WA Süd(2) vollständig wirksam sein.
  - zum Schutz der Bebauung im östlichen Bauraum von WA Süd(2) für die Nutzungsaufnahme zudem die abschirmende Wirkung der Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(3) vollständig wirksam sein.
  - zum Schutz der Bebauung im südlichen Bauraum von WA Süd(5) für die Nutzungsaufnahme zudem die abschirmende Wirkung der Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(6) vollständig wirksam sein.
  - zum Schutz der Bebauung im östlichen Bauraum von WA Süd(6) für die Nutzungsaufnahme zudem die abschirmende Wirkung der Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(7) vollständig wirksam sein.
- (9) Zur erforderlichen Belüftung sind bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Sinne der DIN 4109, die Fenster aufweisen, an denen der Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59 dB(A) tags oder 49 dB(A) nachts überschritten wird, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen vorzusehen. Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeignete Maßnahmen zur Belüftung sind beim Nachweis des erforderlichen Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen und können entfallen, sofern der betroffene Aufenthaltsraum durch ein weiteres Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite, an dem ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschritten wird, belüftet werden kann.

- (10) Die Anordnung von Außenwohn- und schützenswerten Freibereichen (Balkonen, Loggien, Terrassen, Dachterrassen o. Ä.) ist nur zulässig, wenn gewährleistet wird, dass auf den Außenwohnbereichen ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von maximal 59 dB(A) am Tag (Aufpunkthöhe zwei Meter über Oberkante Boden in der Mitte des jeweiligen Außenwohnbereichs bzw. Freibereichs) eingehalten wird oder durch Schallschutzkonstruktionen (z. B. Wände, Wälle, Verglasungen, Gebäudeeigenabschirmungen usw.) nicht überschritten wird.

Die gemäß § 12 Absatz 8 auf Dächern zur Nutzung von Freibereichen erforderlichen, zulässigen Lärmschutzwände sind aus Glas bzw. mit einem Absorptionsverlust von  $D_{\text{refl}} = 0$  dB(A) zulässig.

- (11) Zum Schutz gegenüber Gewerbelärm sind an den in Abb. 5 festgesetzten Bereichen im Teilbaugebiet WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8) offenbare Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen unzulässig.
- (12) Die Tiefgaragenrampen sind in die Gebäude zu integrieren oder einzuhausen. Die Innenwände und Decken der Rampen zu den Tiefgaragen sind schallabsorbierend zu verkleiden und haben einen Absorptionskoeffizienten von  $\alpha_{500} > 0,8$  bei 500 Hz aufzuweisen. Die Einhausung der Rampen hat ein Schalldämmmaß von  $R'_{W,R} = 25$  dB aufzuweisen. Bei der Errichtung von Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.

## § 24

### Erschütterungsschutz

- (1) In den Allgemeinen Wohngebieten und in den baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen (z. B. Tiefgaragen/-einfahrten, Nebengebäuden, Fahrwegen usw., die gegebenenfalls auch in anderen Bauräumen liegen) sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume durch technische bzw. konstruktive Maßnahmen so zu schützen, dass hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen des Bahnbetriebs (betrifft WA Nord(1), WA Nord(2), WA Nord(3), WA Nord(4), WA Süd(1), WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6) und WA Süd(7) und WA Süd(8)) und des U-Bahn-Betriebs (betrifft (WA Süd(1) und WA Süd(2)) die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2, Ausgabe Juni 1999 für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden.
- (2) In den Allgemeinen Wohngebieten und in den baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen (z. B. Tiefgaragen, Tiefgaragenein- und -ausfahrten, Nebenanlagen, Fahrwege usw., die ggf. auch in anderen Bauräumen liegen) sind für schutzbedürftige Aufenthaltsräume hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen des Bahnbetriebs (betrifft WA Nord(1), WA Nord(2), WA Nord(3), WA Nord(4), WA Süd(1), WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6) und WA Süd(7) und WA Süd(8)) und des U-Bahn-Betriebs (betrifft (WA Süd(1) und WA Süd(2)) technische bzw. konstruktive Maßnahmen vorzusehen, so dass die gemäß TA Lärm, Abschnitt 6.2 i. d. F. vom August 1998 vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden bzw.

Körperschallübertragungen eingehalten werden.

Dabei muss der Sekundärluftschall einen Beurteilungspegel von  $L_{AFm} \leq 35/25$  dB Tag/Nacht und einen mittleren Maximalpegel von  $L_{AFm} \leq 45/35$  dB Tag/Nacht einhalten.

- (3) Die Einhaltung der in den Absätzen 1 und 2 gestellten Anforderungen ist durch ein erschütterungstechnisches Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
- (4) Ergänzend zu Absätzen 1 und 2 ist in allen Baugebieten bei einer anderweitigen Realisierung der Gebäude als in konventioneller Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) immer ein Nachweis hinsichtlich der sekundären Erschütterungsimmissionen und der Luftschallimmissionen im Bauvollzug zu erbringen, dass die vorgegebenen Anforderungen an den Erschütterungs- bzw. Sekundärluftschallschutz gem. DIN 4150-2 Teil 2, Ausgabe Juni 1999 für Allgemeine Wohngebiete bzw. TA-Lärm, Abschnitt 6.2 i. d. F. vom August 1998 eingehalten werden.
- (5) Für die Bereiche in den Allgemeinen Wohngebieten WA Süd(1) und Süd(2), die in der nachfolgenden Darstellung (Abb. 6) als Bestandteil dieser Satzungsbestimmung festgesetzt sind, gilt:  
 In den gemäß Abbildung 6 festgesetzten Bereichen ist die unter Gelände liegende Bebauung zum Schutz vor Erschütterungsübertragungen aus dem angrenzenden Schienenverkehr elastisch gegen das Erdreich bzw. eine gegenüberliegende Bebauung wie folgt zu entkoppeln:  
 In diesen festgesetzten Bereichen sind an den gesamten, nördlichen unter Gelände liegenden Außenwänden vertikale Lagerebenen von der Oberkante Fundament bis zur Geländeoberkante einzubauen.  
 Im Allgemeinen Wohngebiet WA Süd(2) ist im festgesetzten Bereich darüber hinaus eine vertikale Lagerebene entlang der östlichen unter Gelände liegenden Außenwand von der Oberkante Fundament zur Geländeoberkante vorzusehen.  
 Im Allgemeinen Wohngebiet WA Süd(1) ist im festgesetzten Bereich darüber hinaus eine vertikale Lagerebene entlang der westlichen unter Gelände liegenden Außenwand von der Oberkante Fundament zur Geländeoberkante im gesamten festgesetzten Bereich sowie entlang der östlichen unter Gelände liegenden Außenwand von der Nordost-Ecke des festgesetzten Bereiches bis zur südwestlichen Grundstücksgrenze des Flst. Nr. 1767/55 vorzusehen.  
 Die vertikale Lagerebene muss von der Oberfläche bis 2 m unter Gelände eine dynamische Steifigkeit  $< 0,014$  N/mm<sup>3</sup> und bei mehr als 2 m unter Gelände eine dynamische Steifigkeit  $\leq 0,02$  N/mm<sup>3</sup> aufweisen.

## § 25

### In-Kraft-Treten

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

Anhang zur Satzung des  
Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a  
der Landeshauptstadt München

Raheinstraße (südlich und westlich),  
Ratoldstraße (westlich),  
Lerchenstraße (nördlich),  
Bahnlinie München-Regensburg (östlich)  
(Teilverdrängung der Bebauungspläne  
Nr. 36c, 825 und 1119)

## Übersicht

### **Abbildung 1a-h zu § 5 Absatz 6:**

- Abbildung 1a: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülferstraße WA Nord(1)
- Abbildung 1b: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülferstraße WA Nord(2) und (3)
- Abbildung 1c: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülferstraße WA Nord(3) und (4)
- Abbildung 1d: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(1) und (2)
- Abbildung 1e: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(2), (3), (4)
- Abbildung 1f: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(4), (5), (6)
- Abbildung 1g: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(6) und (7)
- Abbildung 1h: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(7) und (8)

### **Abbildung 2 zu § 16 Absatz 11** Einfriedung im WA Süd(8)

### **Abbildung 3a-d, 4 und 5a-b zu § 23 Absätze 2, 3, 6:**

- Abbildung 3a: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen nördlich der Dülferstraße WA Nord(1) bis WA Nord(3)
- Abbildung 3b: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen nördlich der Dülferstraße WA Nord(4) und südlich der Dülferstraße WA Süd(1) und WA Süd(2)
- Abbildung 3c: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülferstraße WA Süd(2) bis WA Süd(6) ab dem Zeitpunkt in dem eine durchgehende Schallschutzbebauung des bahnseitig westlichen Bauraumes im WA Süd(3)/Süd(4) vollständig wirksam umgesetzt ist
- Abbildung 3d: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülferstraße WA Süd(5) bis WA Süd(8)
- Abbildung 4a: Fassadenbereiche mit Schallschutzanforderungen zur Vermeidung von Schallreflexionen nördlich der Dülferstraße zu § 23 Absatz 6
- Abbildung 4b: Fassadenbereiche mit Schallschutzanforderungen zur Vermeidung von Schallreflexionen südlich der Dülferstraße zu § 23 Absatz 6
- Abbildung 5 zu § 23 Absatz 11:** Anlagenlärm – Markierung TA Lärm Konfliktbereiche
- Abbildung 6 zu § 24 Abs. 5:** Erforderliche Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen südlich der Bernhardstraße im WA Süd(1) und WA Süd(2)

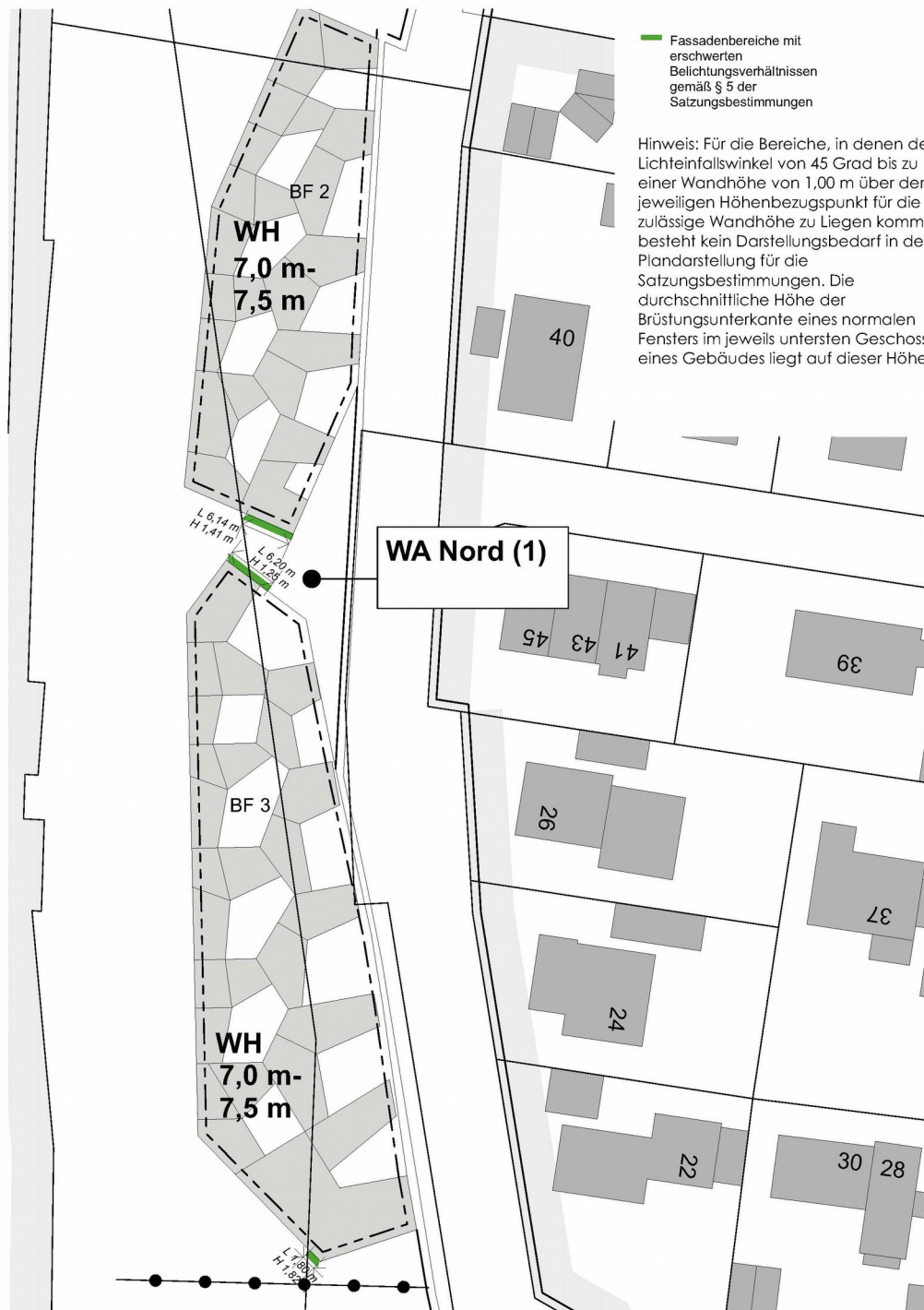


Abb. 1a: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülferstraße WA Nord(1)  
zu § 5 Absatz 6 der Satzung

© DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie/Landeshauptstadt München (LHM)



Abb. 1b: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülfstraße WA Nord(2) und (3) zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
 © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie/LHM

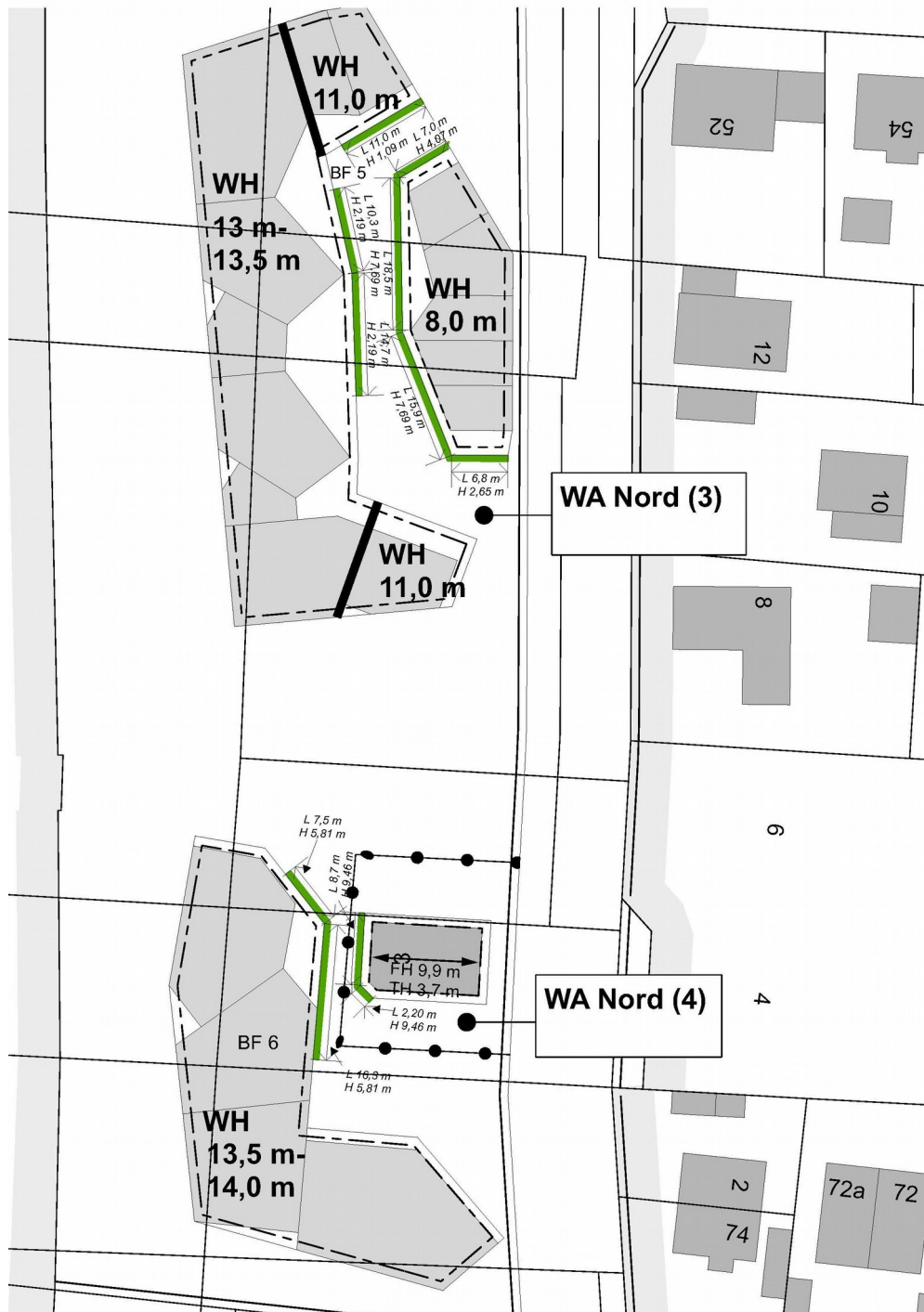


Abb. 1c: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Düferstraße WA Nord(3) und (4)  
 zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
 © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie/LHM



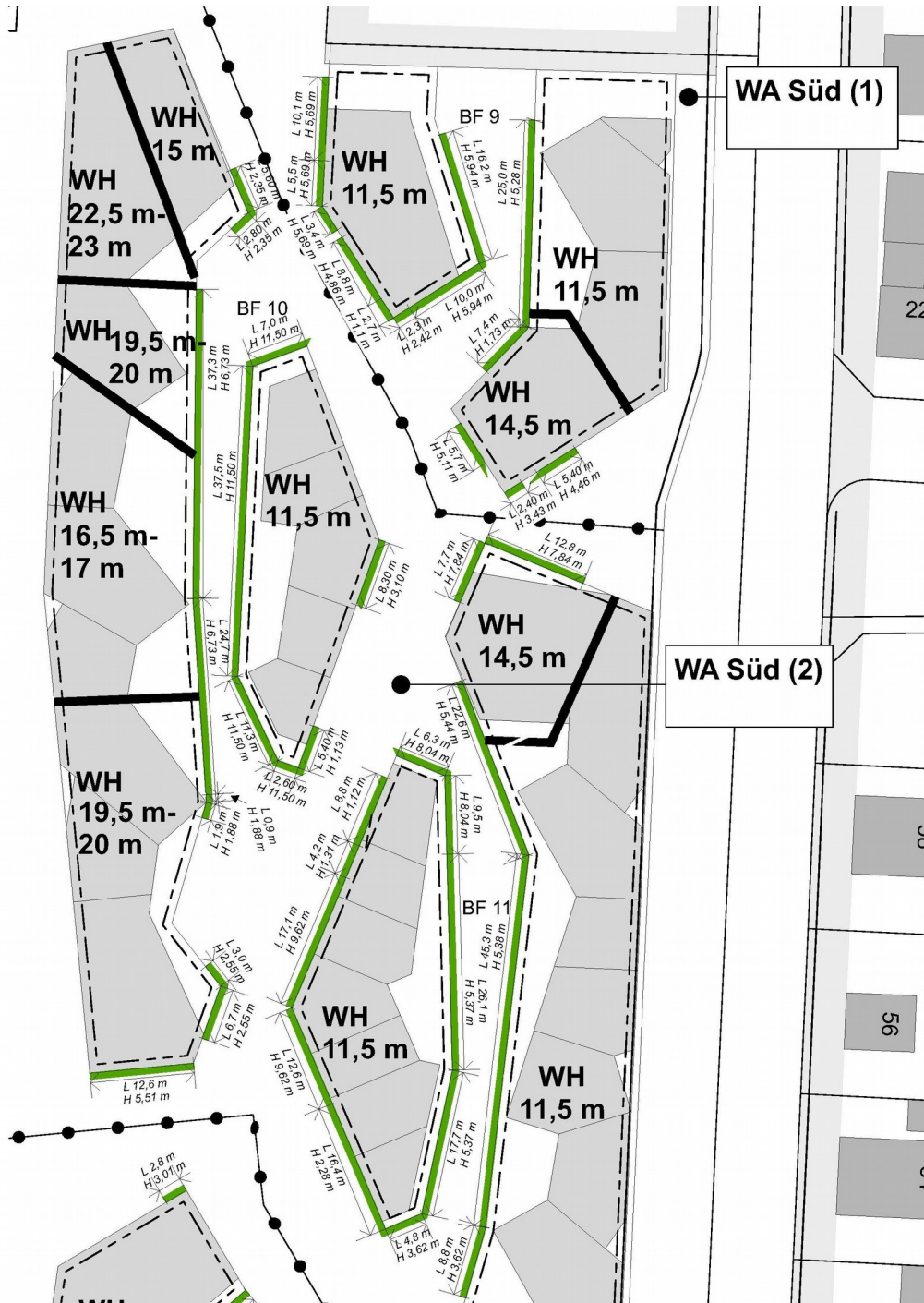


Abb. 1d: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(1) und (2) zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
© DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie/LHM

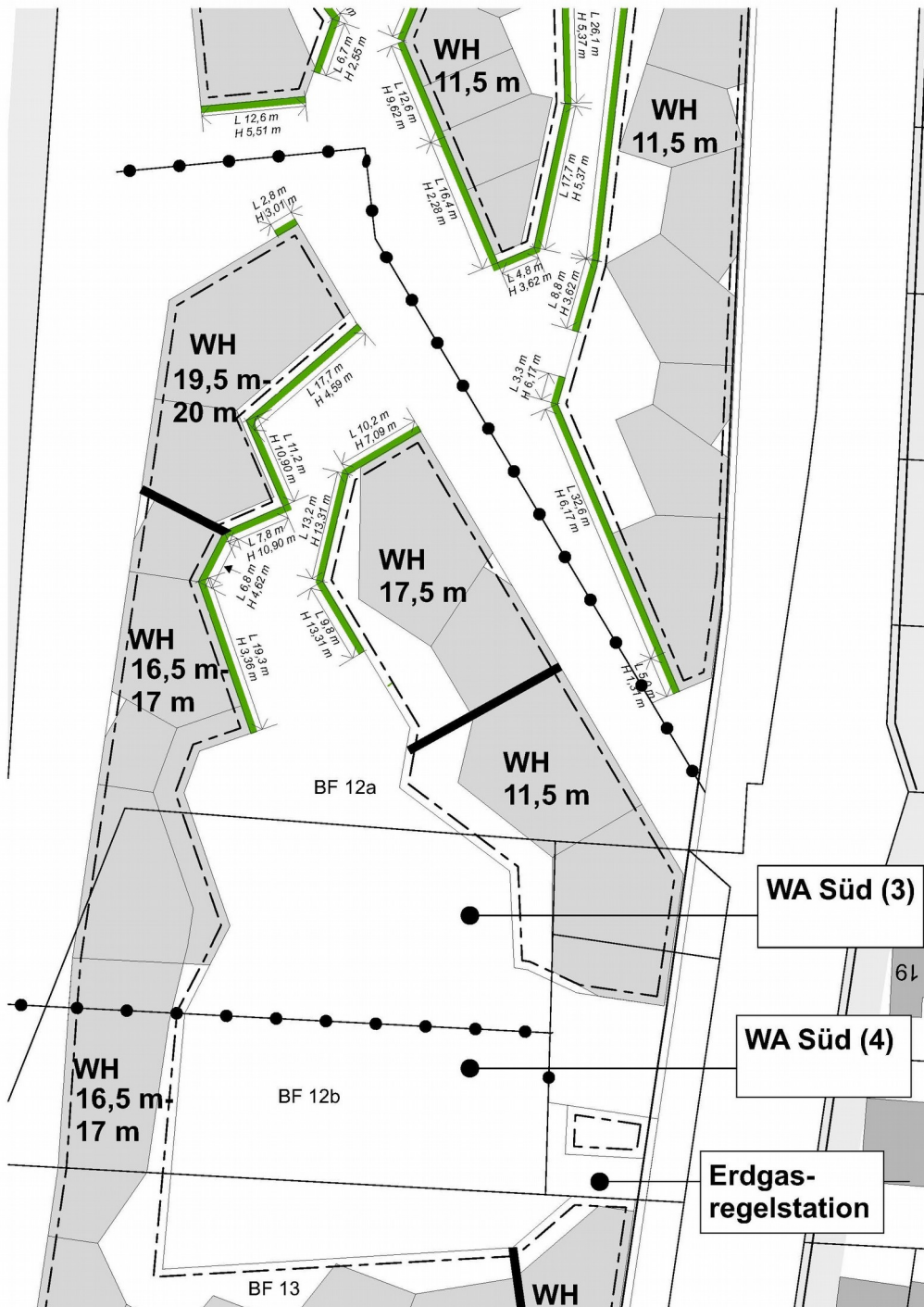


Abb. 1e: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(2), (3), (4) zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
 © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie/LHM

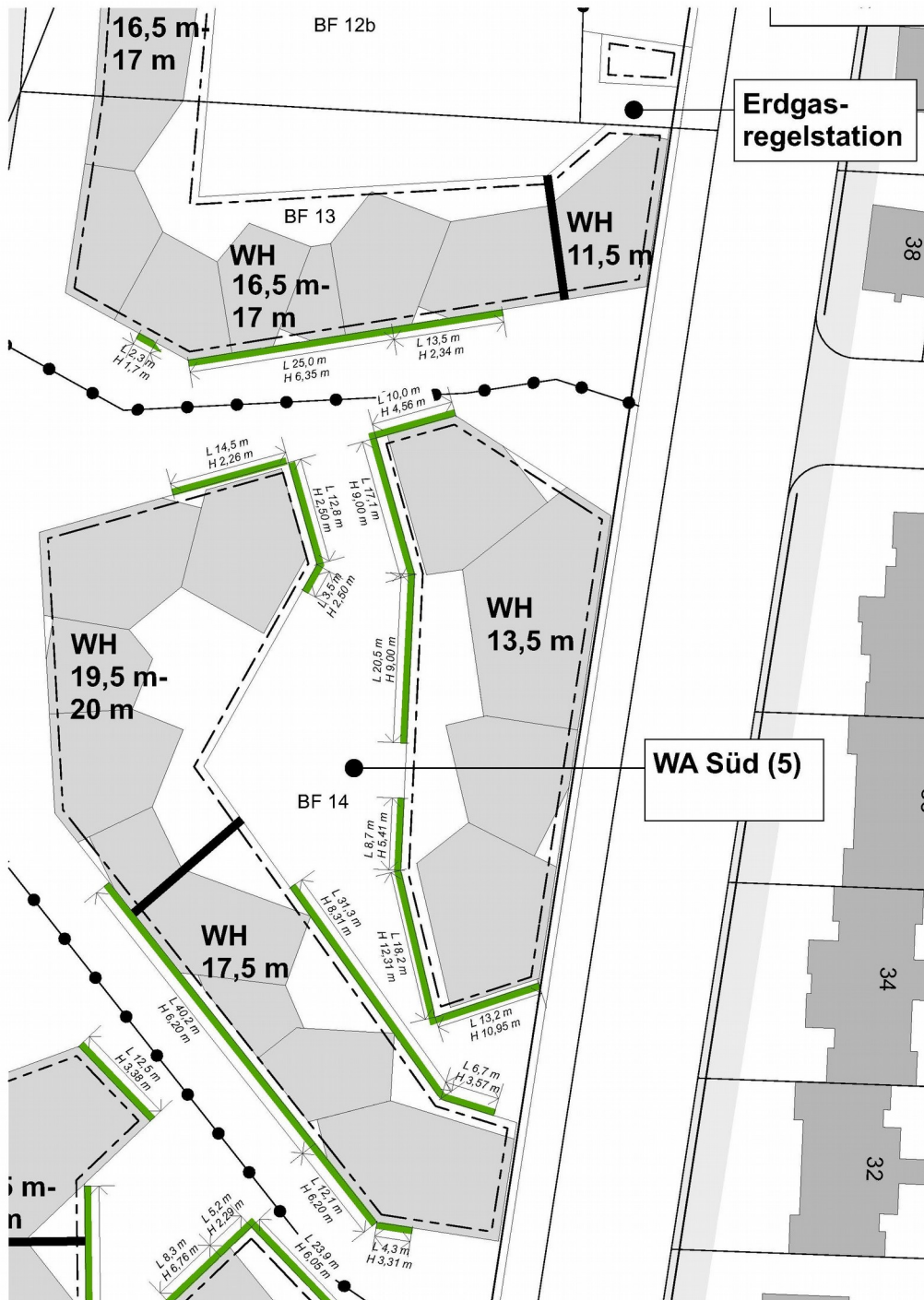


Abb. 1f: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(4), (5), (6) zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
 © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie/LHM

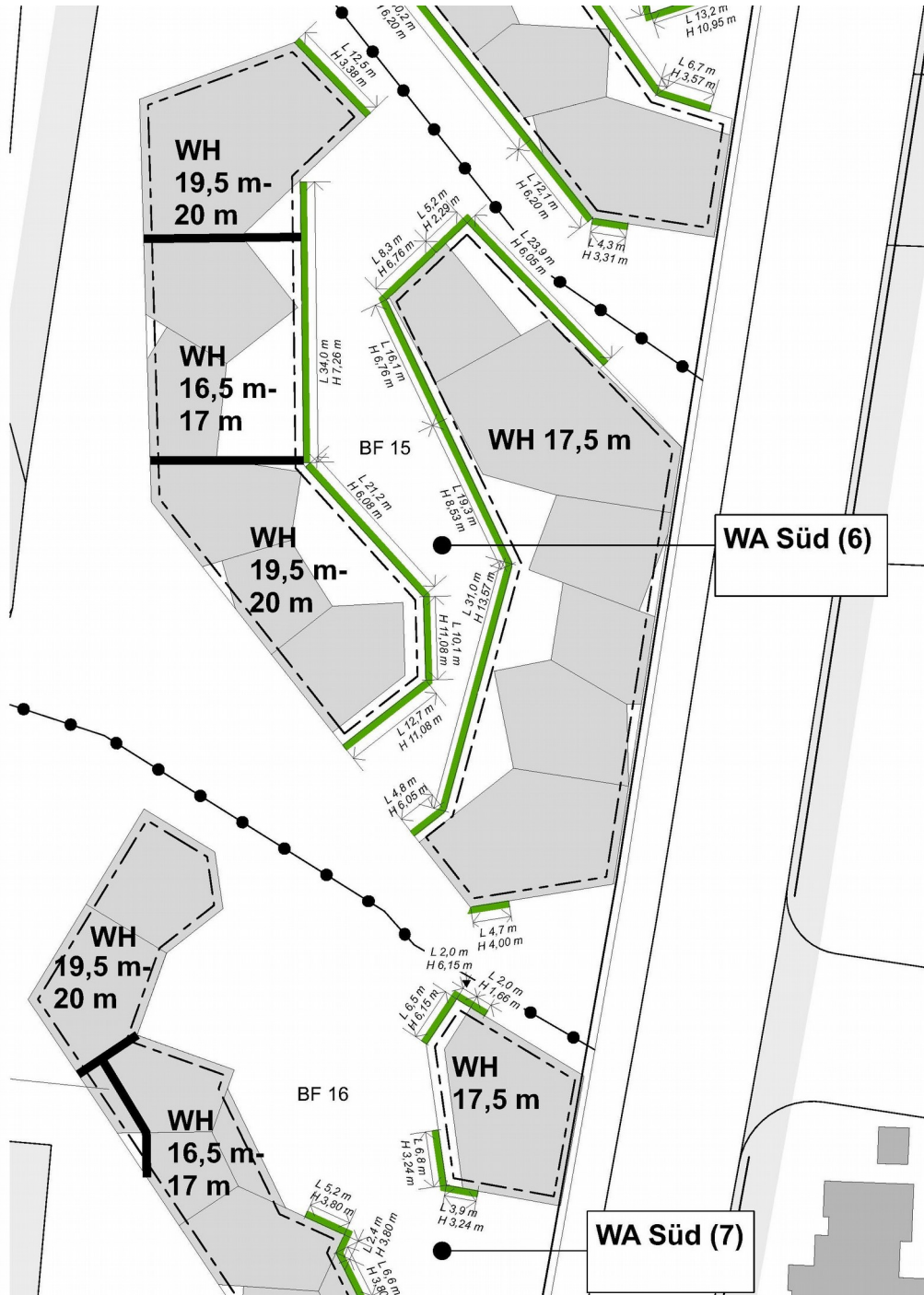


Abb. 1g: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(6) und (7) zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
© DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie/LHM

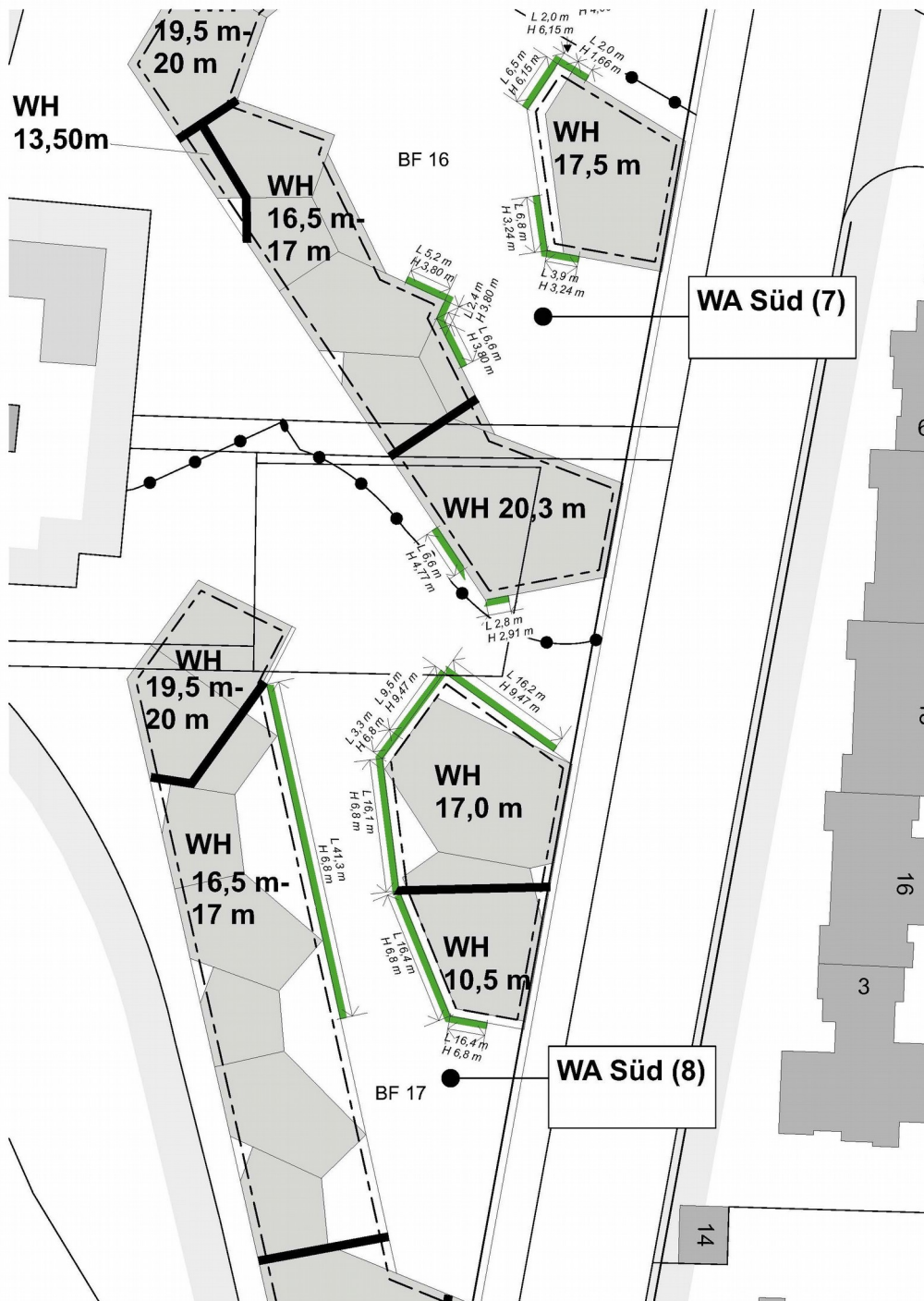


Abb. 1h: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(7) und (8)  
zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
© DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie/LHM

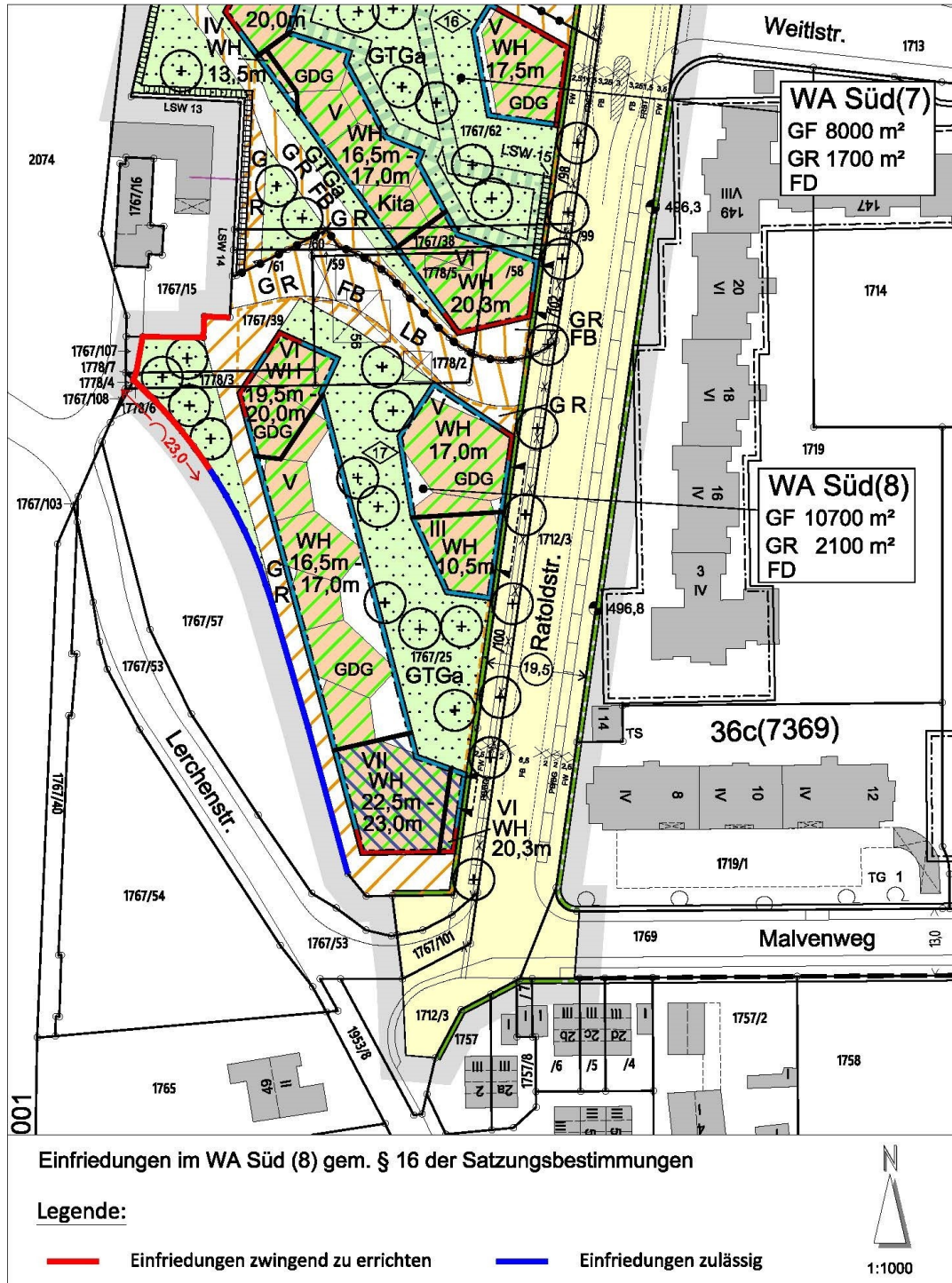


Abb. 2: Einfriedung im WA Süd(8) zu § 16 Abs. 11 der Satzung  
 © Landeshauptstadt München/LHM



Abb. 3a: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen nördlich der Dülfstraße WA Nord(1) bis WA Nord(3) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung  
 © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG/LHM



Abb. 3b: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen nördlich der Dülferstraße WA Nord(4) und südlich der Dülferstraße WA Süd(1) und WA Süd(2) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG/LHM





Abb. 3c: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülfstraße WA Süd(2) bis WA Süd(6) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung  
 © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG/LHM

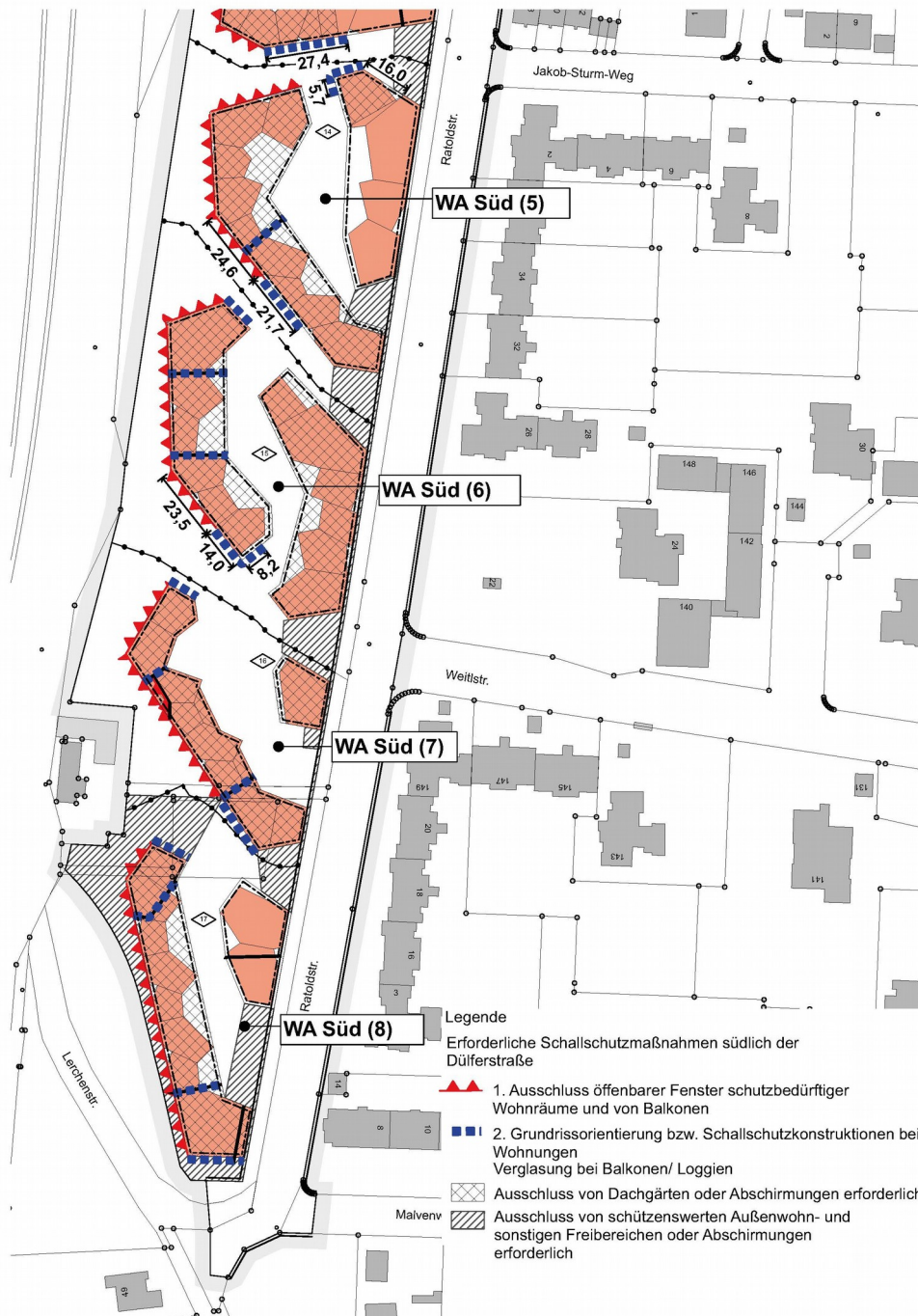


Abb. 3d: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülfstraße WA Süd(5) bis WA Süd(8) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung  
© DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG/LHM



Abb.4a: Fassadenbereiche mit Schallschutzanforderungen zur Vermeidung von Schallreflexionen nördlich der Düflerstraße zu § 23 Absatz 6 der Satzung  
 © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG/LHM

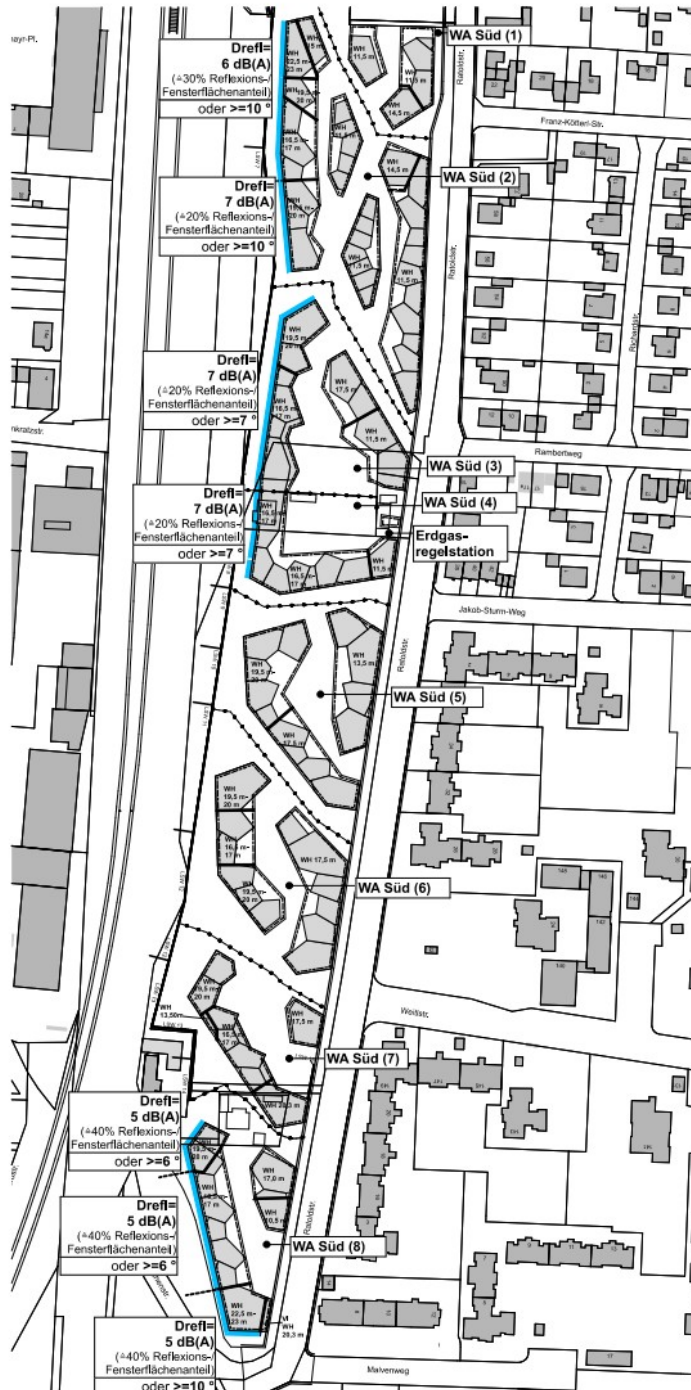


Abb. 4b: Fassadenbereiche mit Schallschutzanforderungen zur Vermeidung von Schallreflexionen südlich der Dülfstraße zu § 23 Absatz 6 der Satzung  
 © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG/LHM

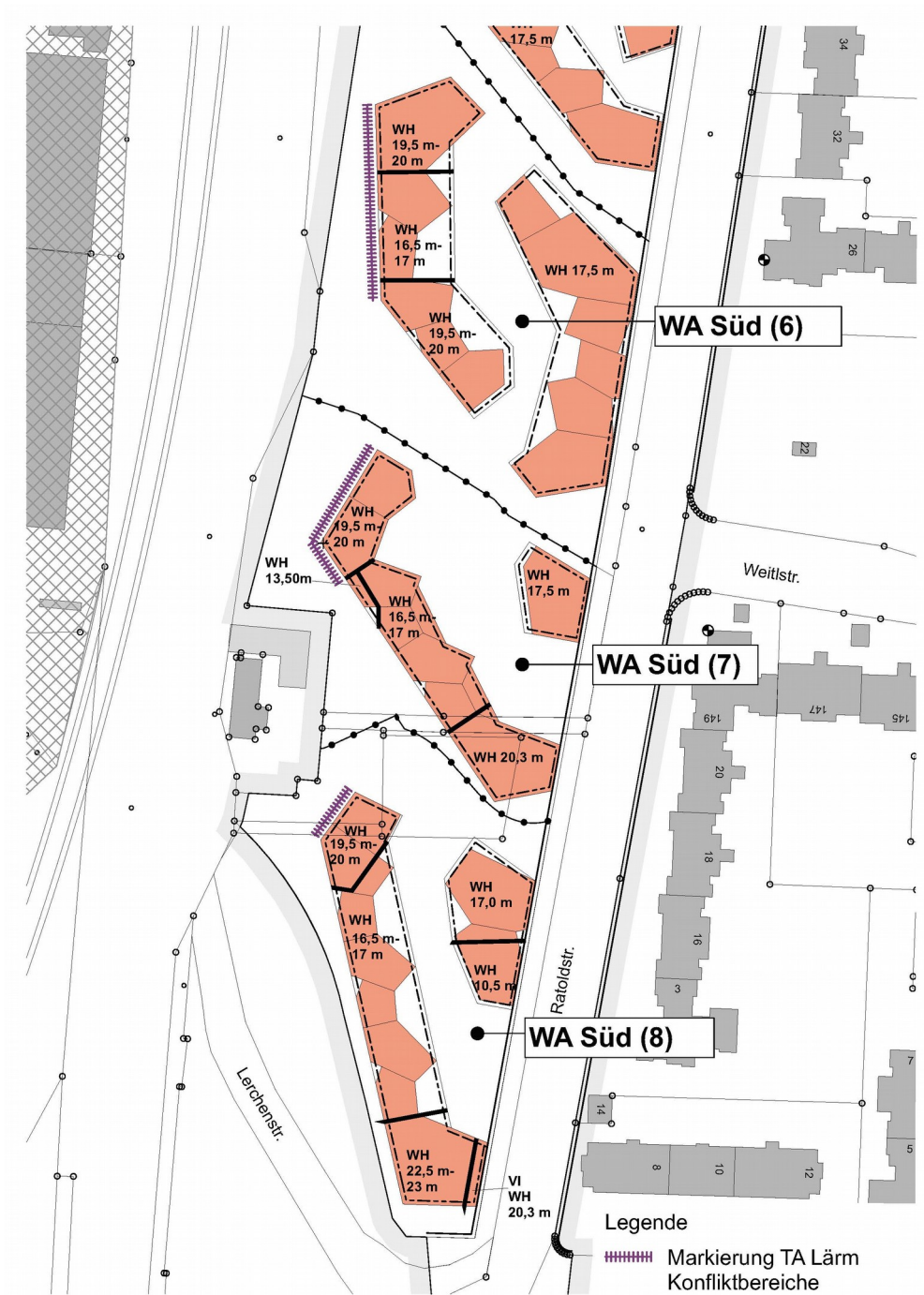


Abb. 5: Anlagenlärm – Markierung TA Lärm Konfliktbereiche zu § 23 Absatz 11 der Satzung  
 © DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner AG/LHM

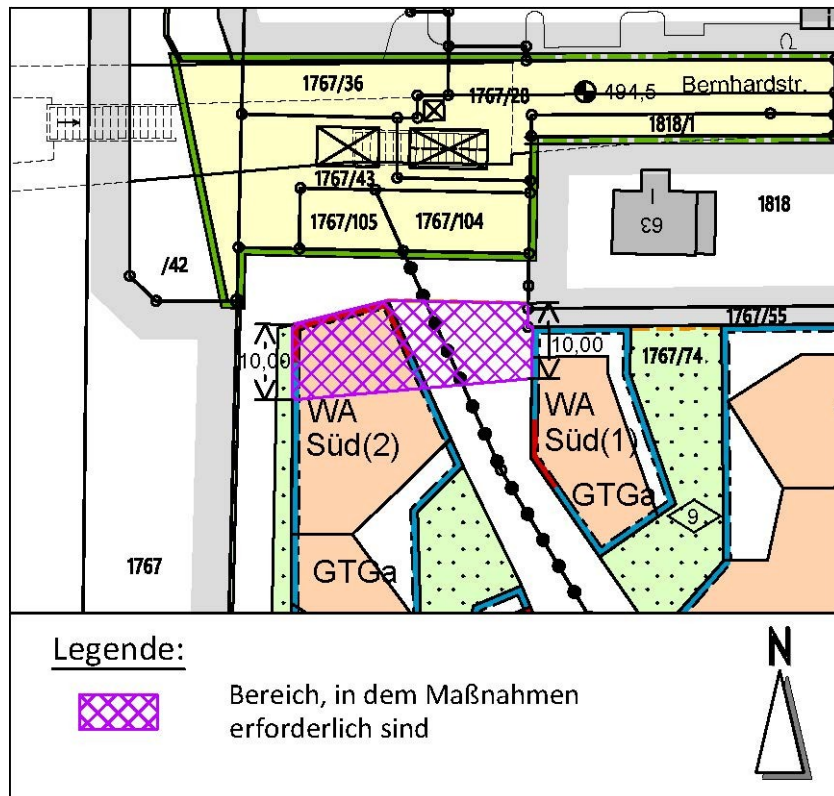


Abb. 6: Erforderliche Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen südlich der Bernhardstraße im WA Süd(1) und WA Süd(2) zu § 24 Abs. 5 der Satzung  
 © Landeshauptstadt München/LHM

## Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Planungsanlass und Verfahren	153
2. Ausgangssituation	155
2.1. Lage im Stadtgebiet, Größe des Planungsgebietes, Eigentumsverhältnisse	155
2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	156
2.4. Planungsrechtliche Situation im Planungsgebiet und angrenzend	178
3. Planungsziele	182
4. Planungskonzept	183
4.1. Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept	183
4.2. Umgriff des Bebauungsplans	191
4.3. Art der baulichen Nutzung	193
4.4. Maß der Nutzung, zulässige Grund- und Geschossflächen	195
4.5. Höhen baulicher Anlagen	201
4.6. Abstandsflächen	203
4.7. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und bauliche Gestaltung	219
4.8. Nebenanlagen, Trafostationen, Erdgasregelstation	220
4.9. Fahrradabstellplätze	221
4.10. Verkehr, Erschließung	221
4.11. Kfz-Stellplätze, Tiefgarage/Gemeinschaftstiefgaragen, Grundstückszu- und -ausfahrten	233
Verkehrsflächen, Fuß- und Radwegbrücke	237
4.12. Dienstbarkeitsflächen, Schutzzonen	238
4.13. Dachform und Dachaufbauten	242
4.14. Dachbegrünung	244
4.15. Werbeanlagen	245
4.16. Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern	246
4.17. Einfriedungen, Zäune, Mauern und Sichtschutzelemente	247
4.18. Vogelschutzmaßnahmen	249
4.19. Grünordnungskonzept	250
4.20. Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen	255
4.21. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung/Baumbilanz/Wald/Artenschutz	258
4.22. Brandschutz/Feuerwehr/Katastrophenschutz	260
4.23. Lärmschutzkonzept	264
4.24. Erschütterungen	279
4.25. Elektrische und magnetische Felder	282
4.27. Altlasten und Kampfmittel	284
4.28. Immissionen aus angrenzender Landwirtschaft	285
5. Nachhaltigkeit	285
6. Wesentliche Auswirkungen	287
6.1. Städtebau und Grünordnung	287
6.2. Umwelt	287
6.3. Verkehr/Immissionen	288

<b>7.</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>288</b>
<b>7.1.</b>	<b>Qualitätssicherungsverfahren zum Hochbau und den Freiflächen innerhalb der Baufelder (Innenhöfe)</b>	<b>289</b>
<b>7.2.</b>	<b>Freiflächenplanung halböffentlicher Bereiche (außerhalb Baufelder)</b>	<b>289</b>
<b>7.3.</b>	<b>Gestaltungsleitfaden</b>	<b>289</b>
<b>7.4.</b>	<b>Herstellung von Dienstbarkeiten</b>	<b>290</b>
<b>7.5.</b>	<b>Artenschutzrechtliche Maßnahmen</b>	<b>290</b>
<b>8.</b>	<b>Sozialgerechte Bodennutzung/Städtebaulicher Vertrag und finanzielle Auswirkungen</b>	<b>290</b>
<b>9.</b>	<b>Umweltbericht gemäß § 2a Baugesetzbuch (BauGB)</b>	<b>293</b>
<b>9.1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>293</b>
<b>9.2.</b>	<b>Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b>	<b>296</b>
<b>9.3.</b>	<b>Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung</b>	<b>339</b>
<b>9.4.</b>	<b>Verträglichkeitsprüfung für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung</b>	<b>340</b>
<b>9.5.</b>	<b>Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung</b>	<b>341</b>
<b>9.6.</b>	<b>Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern</b>	<b>347</b>
<b>9.7.</b>	<b>In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten</b>	<b>348</b>
<b>9.8.</b>	<b>Zusätzliche Angaben</b>	<b>348</b>
<b>9.9.</b>	<b>Allgemeinverständliche Zusammenfassung</b>	<b>350</b>



## 1. Planungsanlass und Verfahren

Die Flächen im Planungsgebiet sollen im Wesentlichen einer baulichen Nutzung für Wohnungsbau zugeführt werden.

Aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum sollen im Planungsgebiet, südlich der Bernhardstraße und nördlich der Dülferstraße, auf dortigen weitgehend noch unbebauten Privatflächen Allgemeine Wohngebiete vorgesehen werden. Für den Bedarf an sozialer Infrastruktur aus dieser Nutzung sollen integriert drei Kindertageseinrichtungen (Kita) berücksichtigt werden (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a). Unmittelbar östlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching, zwischen Bernhardstraße und Dülferstraße, wird künftig auf den zwei städtischen Grundstücken sowie dem östlich angrenzenden privaten Grundstück ein Verwaltungsstandort sowie eine gewerbliche Nutzung angestrebt. Auf den zwei städtischen Grundstücken befindet sich derzeit eine P+R-Anlage. Östlich daran angrenzend ist auf Privatgrund einer dritten Eigentümerin ein Discount-Markt vorhanden. Diese drei Grundstücke bilden die sogenannte Mitte des zukünftigen Quartiers und sollen im Sinne einer Gesamtentwicklung in der Planung gedanklich mitgedacht werden. Die zukünftige Entwicklung dieser Grundstücke wird zeitversetzt in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren geregelt (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b).

Am 04.07.2012 hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09317) beschlossen, die Streichung der Trassenführung der Staatsstraße 2342neu aus dem Verkehrsentwicklungsplan in einer Bürgerversammlung zu diskutieren. Diese Bürgerversammlung fand am 04.12.2012 statt. Von dieser Bürgerversammlung wurde die Streichung der Staatsstraße 2342neu ausdrücklich begrüßt. Der Stadtratsbeschluss zum Verkehrskonzept Münchner Norden, welcher unter anderem die Planung der Staatsstraße 2342neu offiziell beendete, wurde am 22.10.2014 gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145). Durch diese Entscheidungen wurde der Weg frei für die weitere Entwicklung des Planungsgebietes mit der Möglichkeit, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen.

Dafür spricht auch die Lagegunst des Planungsgebiets, die sich durch eine sehr gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die Münchner Innenstadt wie auch an das Umland durch den S- und U-Bahnanschluss und als Haltestelle von Regionalbahnen und Stadtbuslinien darstellt.

Die Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München hat am 24.01.2007 den Beschluss zur Fortschreibung des „Gesamtkonzeptes für P+R-Anlagen und B+R-Anlagen in München“ gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09121). Dieses Konzept dient als Grundlage für den Ausbau der bestehenden P+R-Anlage am S- und U-Bahnhof Feldmoching. Aufgrund der starken Auslastung der P+R-Anlage im Bestand wurde eine Erweiterung von ca. 150 auf 300 Stellplätze beschlossen.

Da das bestehende Planungsrecht diese geplanten Nutzungen nicht zulässt, hat die Vollversammlung des Stadtrates in ihrer Sitzung am 16.03.2016 den Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) gefasst und dabei be-

schlossen, für die bislang nicht überplanten Flächen am S- und U-Bahnhof Feldmoching den Flächennutzungsplan (FNP) mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und unter Teiländerung der Bebauungspläne Nrn. 36c, 825 und 1119 den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 aufzustellen. Der Aufstellungsbeschluss umfasst sowohl die Flächen nördlich und südlich der Dülferstraße als auch die zukünftige Quartiersmitte am S- und U-Bahnhof Feldmoching mit den beiden städtischen Grundstücken sowie dem privaten Drittgrundstück und Teilbereiche der westlich angrenzenden Bahnflächen.

Der Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss berücksichtigt auch die Ergebnisse eines Bürgerworkshops, welcher am 10.10.2015 im 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg veranstaltet wurde. Hier wurde der Öffentlichkeit die Gelegenheit gegeben, sich über die Planungsziele zu informieren und sich aktiv in den Planungsprozess einzubringen.

Nach der Beschlussfassung über den Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss wurde ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb durchgeführt. Der Beschluss definierte die Eckdaten für die Wettbewerbsauslobung. Am 25.04.2016 folgte eine Podiumsdiskussion mit Bürger\*innen zum Wettbewerbsverfahren. In der Preisgerichtssitzung am 12.07.2016 wurde der städtebauliche Entwurf von 03 Architekten GmbH in Zusammenarbeit mit ver.de Landschaftsarchitektur GbR als Siegerentwurf ausgewählt. Das Wettbewerbsergebnis wurde den Bürger\*innen am 22.11.2016 im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt. Zudem befasste sich der Stadtrat mit dem Wettbewerbsergebnis in seiner Sitzung am 18.01.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07797) und beauftragte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung förmlich mit der Änderung des FNP mit integrierter Landschaftsplanung und der Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108 auf Grundlage des ersten Preises.

Auf Basis des Siegerentwurfes wurde ein diesen Entwurf vertiefende Rahmenplanung erarbeitet. Mit dieser wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) und der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB in der zweiten Hälfte des Jahres 2017 durchgeführt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 06.11.2017 eine Erörterungsveranstaltung statt, in der die Bürger\*innen Fragen stellen und Äußerungen zur Rahmenplanung abgeben konnten.

Die Landeshauptstadt München hat verschiedene Standorte, die für eine Verwaltungsnutzung geeignet sind, untersucht.

Die städtischen Grundstücke an der Bahntrasse allein bieten nicht genügend Platz, um einen Verwaltungsstandort mit ca. 500 Arbeitsplätzen unterzubringen. Aus diesem Grund strebt die Landeshauptstadt München hinsichtlich dieser Grundstücke in der Quartiersmitte eine gemeinsame Entwicklung mit der Eigentümerin des östlich angrenzenden Grundstücks an. Dazu wurde das Büro 03 Architekten mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Im Rahmen der Studie wurde untersucht,

ob und inwiefern eine Verwaltungsnutzung mit der benötigten Anzahl an Arbeitsplätzen und der notwendigen Erweiterung der P+R-Anlage auf den städtischen Grundstücken sowie dem privaten Grundstück umsetzbar ist. Ebenso wurde geprüft, ob die momentane Einzelhandelsnutzung auf diesem Grundstück in eine neue Bebauung integrierbar ist.

Da für die Quartiersmitte-Entwicklung in diesem Bereich noch Abstimmungen zwischen der Landeshauptstadt München und der Privateigentümerin erforderlich sind, soll die zukünftige Nutzung in einem gesonderten Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b geregelt werden.

Abweichend vom Geltungsbereich des zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108 wird das Verfahren zunächst für den Bereich Raheinstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich) und der Bahnstrecke München-Regensburg (östlich) durchgeführt, welcher als Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a noch nicht die Quartiersmitte überplant.

Mit dem öffentlichen Beschluss Nr. 20-26 / V00844 vom 22.07.2020 wurde beschlossen, vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, die neben den nördlichen Grünflächen auch die Bereiche des Feldmochinger Angers umfasst, einzuleiten und damit für mögliche künftige Entwicklungen zu untersuchen. Diese sind jedoch noch in einem frühen Stadium und stehen der vorliegenden Bebauungsplanung nicht entgegen.

## **2. Ausgangssituation**

### **2.1. Lage im Stadtgebiet, Größe des Planungsgebietes, Eigentumsverhältnisse**

Das Planungsgebiet befindet sich im Münchner Norden im Stadtbezirk 24 – Feldmoching-Hasenberg (vgl. Anlage 1). Es erstreckt sich östlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching auf einer Länge von ca. 1,4 km in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahnstrecke München-Regensburg. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans endet im Osten an der Ostseite der Rahein- und der Ratoldstraße. Im Westen begrenzt die Bahnstrecke München-Regensburg das Planungsgebiet. Den Abschluss im Norden bildet größtenteils eine landwirtschaftliche Nutzfläche, die sich im Eigentum der Landeshauptstadt München befindet. Im Süden endet das Planungsgebiet östlich der Lerchenstraße. Da für diesen Bereich in einer bereits erfolgten Machbarkeitsstudie eine Bahnunterführung mit einem entsprechenden Querschnitt untersucht wurde und derzeit eine Vorplanung erstellt wird, ist die Lerchenstraße mit Bahnunterführung nicht in den Geltungsbereich miteinbezogen.

Das Planungsgebiet hat insgesamt eine Größe von ca. 11,6 ha einschließlich der umgebenden Straßen.

Der Großteil der Flächen befindet sich mit rund 8,2 ha im privaten Eigentum. Hierbei handelt es sich vor allem um die Flächen zwischen den Bahnflächen und der Ratold- sowie Raheinstraße sowie Teile der landwirtschaftlich genutzten Flächen entlang des nördlichen Siedlungsrandes östlich der Bahnstrecke. Zudem gehört die Herbergstra-

ße innerhalb des Planungsgebietes überwiegend sowie Teilstücke der Raheinstraße und Dülferstraße und Teile der südlich an das Planungsgebiet angrenzenden Lerchenstraße zum privaten Eigentum.

Das Grundstück Raheinstraße 3 mit dem leerstehenden Wohngebäude hat die Planungsbegünstigte im Jahr 2015 erworben. Die Anwesen ehemals Ratoldstraße 43 und Lerchenstraße 56 sowie zuletzt das Anwesen Rambertweg 27 wurden zwischenzeitlich von der Planungsbegünstigten erworben und stehen für eine Überplanung zur Verfügung.

Zwei Teilflächen entlang der Bernhardstraße Ecke Ratoldstraße stehen in privatem Eigentum, ggf. wird künftig eine Übertragung an die Landeshauptstadt München folgen, wenn die Planungsbegünstigte diese Flächen noch erlangt.

Das Eigentum der Landeshauptstadt München hat eine Größe von ca. 3,4 ha und umfasst die überwiegenden Flächen der Ratoldstraße und Raheinstraße, Teile der Dülfer- und Bernhardstraße sowie Teile der Fläche östlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching, die derzeit als P+R-Anlage genutzt wird. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen, die sich im Norden des Planungsgebiets befinden und nach Osten zum Feldmochinger Anger reichen, gehören ebenfalls der Landeshauptstadt München.

Das Grundstück mit dem ansässigen Discount-Markt südlich der Dülferstraße, nördlich der Bernhardstraße befindet sich im Privateigentum und soll voraussichtlich zusammen mit den beiden westlich angrenzenden städtischen Grundstücken Gegenstand der künftigen Planung, Bebauungsplan Nr. 2108b, sein.

Südlich des Discount-Marktes und der Bernhardstraße befinden sich Grundstücke in Privateigentum, welche für eine Überplanung nicht zur Verfügung stehen, und insofern wie das südlich angrenzende Flurstück nicht in den Umgriff aufgenommen wurden.

Die im Westen an das Planungsgebiet angrenzenden Grundstücke sowie das Stellwerk im Südwesten befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG und stehen ebenfalls für eine Überplanung nicht zur Verfügung.

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

### **2.2.1. Nutzungen und baulicher Bestand**

#### **Innerhalb des Planungsgebietes**

Das Planungsgebiet ist größtenteils unbebaut. Im Zentrum des Planungsgebietes unmittelbar auf Höhe der Bernhardstraße befindet sich der östliche Zugang zum S- und U-Bahnhof Feldmoching. Im Bereich zwischen Dülfer- und Bernhardstraße liegen innerhalb des Planungsumgriffs Teilflächen der P+R-Anlage. Durch die Überplanung des westlichen Teils der P+R-Anlage mit einer Geh- und Radwegfläche sowie einer

Ausgleichsfläche werden ca. 45 Stellplätze entfallen, um hier eine Wegeverbindung schaffen zu können.

Das südlich daran anschließende Gelände ist eine große Brachfläche mit Baum- und Strauchaufwuchs, die durch mehrere asphaltierte Wegeflächen durchschnitten wird. Die Wegefläche wird derzeit tagsüber v. a. als Parkmöglichkeit von Pendler\*innen genutzt. Auf Höhe des Rambertweges befanden sich zwei freistehende Wohnhäuser (Rambertweg 27 und Ratoldstraße 43) mit großzügigen Gärten und Baumbestand, wobei das Gebäude Rambertweg 43 inzwischen abgerissen wurde, während das Gebäude Rambertweg 27 nicht mehr bewohnt ist. Der sich daran anschließende südliche Abschnitt des Planungsgebietes bis zur Lerchenstraße wird landwirtschaftlich genutzt. Am Südende befindet sich ein freistehendes und leeres Wohngebäude (Lerchenstraße 56), welches zugunsten einer Neuentwicklung des Planungsgebietes abgebrochen werden kann.

Im nördlichen Bereich des Planungsgebietes befindet sich etwa 50 m nördlich der Dülferstraße ein einzelnes, seit mehreren Jahren leerstehendes Wohngebäude (Raheinstraße 3), welches erhalten werden soll, mit umgebendem Garten und zum Teil altem Baumbestand, der sich auch noch über die angrenzenden Grundstücke ausdehnt.

Die Fläche zwischen Raheinstraße 3 und Herbergstraße ist unbebaut. Im Bereich der Herbergstraße ist eine Fuß- und Radwege-Unterführung vorhanden, welche eine wichtige Verbindung vom östlichen Hasenberg zu der westlichen Dreiseenplatte darstellt.

Nördlich erstrecken sich erneut unbebaute Flächen, die im Norden des Planungsgebietes an einen Kfz-Betrieb mit einer Halle (Lackiererei, Unfallinstandsetzung) angrenzen. Der Betrieb besteht nicht mehr und wurde abgebrochen. Die Grundstückseigentümerin dieses bisher gewerblich genutzten Bereiches ist die Planungsbegünstigte. Die Flächen stehen alle für eine Überplanung zur Verfügung.

Nördlich und nordöstlich hiervon befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen, die bis nach Osten zum Feldmochinger Anger reichen.

### **Außerhalb des Planungsgebietes**

Im Westen wird das Planungsgebiet durch die Trasse der Bahnstrecke München-Regensburg begrenzt. Der historische Ortskern von Feldmoching befindet sich rund 1 km westlich der Bahnstrecke.

Unmittelbar südlich der Dülferstraße und nördlich des Zugangs zum S- und U-Bahnhof Feldmoching befindet sich eine P+R-Anlage sowie ein Discount-Markt. Diese Nutzungen gliedern das Planungsgebiet in einen nördlichen und einen südlichen Bereich.

Die P+R-Anlage wurde im Jahr 2008 neu errichtet und verfügt derzeit über 156 Stellplätze. Sie reicht im Westen bis auf ca. 5 m an das östlichste Gleis heran. Die Zufahrt

zur P+R-Anlage erfolgt über das Grundstück des Discount-Marktes (Dülferstraße 69) von der Dülferstraße und die Ausfahrt über die Bernhardstraße. Gemäß aktueller Planungsüberlegungen soll diese Stellplatzanlage aufgrund des steigenden Bedarfes auf insgesamt ca. 300 Stellplätze erweitert werden; die hierfür benötigten Flächen befinden sich aber überwiegend außerhalb des Umgriffs. Ein Interimsbau kann aber nach bisherigen Abklärungen voraussichtlich auch mit dem vorhandenen Planungsrecht auf den Flächen der P+R-Anlage bereits umgesetzt werden. Hierbei gilt der Stadtratsbeschluss zur „Fortschreibung des Gesamtkonzeptes für P+R-Anlagen und B+R-Anlagen in München“ vom 24.01.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09121). Die Umsetzung ist von weitergehenden Beschlüssen und insbesondere Klärung der Finanzierung und Wirtschaftlichkeitserwägungen abhängig.

Östlich an die P+R-Anlage schließt der oberirdische Kundenparkplatz mit 63 Stellplätzen des Discount-Marktes an. Der Kundenparkplatz wird ebenfalls über die Dülferstraße erschlossen. Der Discount-Markt selbst besteht aus einem freistehenden, eingeschossigen Gebäude und weist seit seiner Erweiterung im Jahr 2017 eine Geschossfläche von 1.956 m<sup>2</sup> bzw. eine Verkaufsfläche von 1.211 m<sup>2</sup> auf. Die Anlieferung findet über einen eingehausten Anlieferungsbereich auf der Südseite des Discount-Marktes statt, der ebenfalls vom Kundenparkplatz aus erschlossen ist. Die Entwicklung dieser Grundstücke soll über den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b geregelt werden.

Südlich des Discount-Marktes bzw. südlich der Bernhardstraße befindet sich ein Gartengrundstück mit Wohngebäude sowie Baumbestand (Bernhardstraße 63).

Nördlich des Planungsgebietes befinden sich einzelne freistehende Häuser (u. a. mit Pension), die über die Raheinstraße erschlossen werden.

Die Bahnanlage umfasst neben dem S- und U-Bahnhof Feldmoching und den zugehörigen Gleisen entlang des westlichen Planungsumgriffs auch Güterrangiergleise. Die Bahnanlage hat eine stark trennende Wirkung, da sie nur über vier Querungen (höhengleicher Bahnübergang Lerchenstraße, Durchgang für Fußgänger\*innen durch das Sperrengeschoss des S- und U-Bahnhofes Feldmoching, höhenfreie Bahnunterführung Dülferstraße, Tunnel für Fuß- und Radverkehr auf Höhe der Herbergstraße) überwunden werden kann.

Die westliche Nachbarschaft des Planungsgebietes auf der anderen Seite der Bahnanlagen ist im Norden durch eine zweigeschossige verdichtete Reihenhausbebauung am Paul-Huml-Bogen geprägt, woran sich im Bereich der Paul-Preuß-Straße südlich eine aufgelockerte Bebauung mit freistehenden Wohngebäuden (Einfamilien-, Doppelhäuser und kleine Geschosswohnungsbauten) mit überwiegend ein bis zwei, teilweise auch drei Geschossen anschließt.

Entlang der Josef-Frankl-Straße sind einige Einzelhandels-, Dienstleistungs- und gastronomische Betriebe angesiedelt. Unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching

weitet sich die Josef-Frankl-Straße zum großflächigen Walter-Sedlmayr-Platz auf, der im Süden und Westen von viergeschossigen Gebäuden gefasst wird.

Zwischen Walter-Sedlmayr-Platz und Bahntrasse wurde innerhalb der dort bestehenden Buswendeschleife im Jahr 2018 eine viergeschossige Bebauung mit zusätzlichem Terrassengeschoss sowie einer Tiefgarage fertiggestellt. Im Erdgeschoss befindet sich ein Vollsortimenter, in den oberen Stockwerke ein Boardinghaus.

Südwestlich an das Planungsgebiet angrenzend befindet sich ein Stellwerk an der Bahnstrecke, das für den Bahnbetrieb weiterhin benötigt wird und daher voraussichtlich langfristig erhalten bleiben soll.

Westlich der Bahntrasse südlich der Ponkratzstraße sind großflächige Gewerbebauten vorhanden, die im Süden bis an die Lerchenstraße heranreichen.

Östlich der Raheinstraße sowie östlich der nördlichen Hälfte der Ratoldstraße bis auf Höhe des Jakob-Sturm-Weges befindet sich eine überwiegend durch Wohnnutzung geprägte Siedlung mit ein bis zwei Geschossen in Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung. Südlich des Jakob-Sturm-Weges grenzt auf der östlichen Seite der Ratoldstraße eine größere Geschosswohnsiedlung aus den Jahren um 1970 mit einer Höhenentwicklung von drei bis acht Geschossen und mit drei Hochpunkten mit 13, 14 sowie 16 Geschossen an.



Abb. 6: Luftbild mit Planungsgebiet

© GeoInfoWeb Landeshauptstadt München/LHM



### 2.2.2. Orts- und Landschaftsbild

Das Orts- und Landschaftsbild ist als heterogen zu beschreiben. Einerseits prägt die Stadtrandlage mit den im Norden ausgedehnten landwirtschaftlichen Nutzflächen, die bis an die Bundesautobahn (BAB) A99 heranreichen, und der sich südlich daran anschließenden typischen kleinteiligen Bebauung und guten Durchgrünung die Umgebung; im Bereich am S- und U-Bahnhof Feldmoching befindet sich teilweise verdichtete Bebauung sowie eine Platzsituation im Vorfeld des Bahnhofs. Die Bahntrasse, die teilweise von in den letzten zehn Jahren aufkommenden Gehölzstrukturen begleitet wird, trennt das Planungsgebiet in der Wahrnehmung von den westlich angrenzenden Gebieten. Im Norden befindet sich auf der Westseite der Bahnstrecke auf einer Länge von ca. 300 m eine Lärmschutzwand im Bereich des Baugebietes Paul-Preuß-Straße/Paul-Huml-Bogen.

Innerhalb des Planungsgebietes wirken die naturnahen Altgras- und Ruderalfluren mit fortgeschrittener Gehölzsukzession landschaftsbildprägend. Von besonderer Bedeutung für Raumbildung und Identifikation sind die älteren Gehölzbestände im Bereich vorhandener Gartengrundstücke. Im Südteil befindet sich im Westen zwischen Bahntrasse und angrenzender großmaßstäblicher Gewerbebebauung sowie im Osten Geschosswohnungsbau eine landwirtschaftliche Nutzfläche, die in den letzten Jahren zum Teil das Ortsbild durch Blumen zum Selbstschneiden bereichert hat.

### 2.2.3. Naturhaushalt

#### Naturraum und Topographie

Das Planungsgebiet ist Teil des Naturraums „Schotterfluren der Münchner Ebene“ (Feldmochinger Schotterzunge). Die Höhenlage beträgt im Bereich Ratoldstraße 72 ca. 494 m ü. NHN2016 und im Bereich Lerchenstraße 56 ca. 496 m ü. NHN2016. Das Planungsgebiet ist weitgehend eben. Durch Unterführungsbauwerke unter der Bahntrasse hindurch haben sich entlang der Straßen bzw. Wege einige Böschungen ergeben. Kleinflächig sind Haufwerke vorhanden.

#### Wasser

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Oberflächengewässer. Der durchschnittliche Grundwasserflurabstand liegt zwischen vier und fünf Metern, der Höchstwasserflurabstand des Grundwassers 1940 (HHW40) beträgt ca. 2,5 bis 3,3 m unter Geländeoberkante (GOK); das Grundwasser fließt in Richtung Nordosten.

#### Boden, Versiegelung

Der überwiegende Teil des Gebietes ist weder überbaut noch versiegelt. Nur die bereits vorhandenen Verkehrsflächen sowie eine kleine Gewerbeeinheit im Nordteil weisen einen hohen Überbauungs- bzw. Versiegelungsgrad auf. Im Bereich Raheinstraße 3 befindet sich ein kleines Wohnhaus, weitere einzelne Wohnparzellen sind auch im Südteil mit einem geringen Versiegelungsgrad eingestreut.

### **Klima und Lufthygiene**

Das Planungsgebiet wirkt gemäß Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt München aktuell als siedlungsklimatischer Ausgleichsraum hoher bioklimatischer Bedeutung. Die Vegetationsbedeckung, insbesondere die Gehölzbereiche, beeinflussen den Temperaturverlauf und die Luftfeuchte positiv. Aufgrund der überwiegend lockeren und stark durchgrüntem Bebauungsstruktur im Umfeld herrscht derzeit eine günstige siedlungsklimatische Situation. Im Untersuchungsumgriff, bestehend aus Planungsgebiet und unmittelbarer Nachbarschaft, werden derzeit die relevanten lufthygienischen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) eingehalten. Gemäß Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München sorgt der relativ schmale Freiraumkorridor jedoch 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.

#### **2.2.4. Flora, Fauna, Biotope**

##### **Vegetation und Biotopfunktion, Baumbestand, Wald**

Das südliche Drittel des Planungsgebietes ist bis auf einen schmalen, naturnahen Streifen entlang der Bahnstrecke ackerbaulich genutzt. Eine weitere landwirtschaftliche Nutzfläche (artenarme Futterwiese) befindet sich südlich der Herbergstraße.

Die übrigen, nicht bebauten Bereiche sind zum Großteil Brachflächen. Die zumindest in Teilen ehemals artenreichen, mageren Brachen werden nicht gemäht und haben deshalb durch natürliche Sukzession innerhalb der letzten ca. 20 Jahre erheblich an Struktur- und Artendiversität eingebüßt. Die Flächen sind heute dominiert von überwiegend artenarmen Altgrasfluren, Gehölzsukzessionen, nährstoffreichen Hochstauden- und Kratzbeerfluren sowie problematischen Neophytenfluren. Lediglich südlich des U- und S-Bahnhofs Feldmoching hat sich aufgrund wiederkehrender Störungen artenreichere Pioniervegetation erhalten. Trotz des schleichenden Wertverlustes erfüllen die naturnahen Flächen Funktionen für den Biotopverbund, der jedoch für die Zielarten von mageren Trockenlebensräumen nur noch auf eingeschränkten Flächen vor allem in Gleisnähe gegeben ist. Das Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) der Landeshauptstadt München sieht entlang der Bahntrasse eine derartige Biotopverbundfunktion vor, da nur hier die Möglichkeit besteht, die im bebauten Gebiet gelegenen Trockenlebensräume (beispielsweise im Bereich Rangierbahnhof München-Nord und Bahnhof Moosach) mit dem Umland zu vernetzen.

Ältere, wertvolle Gehölzbestände befinden sich innerhalb und im näheren Umfeld von Gartengrundstücken (v. a. Raheinstraße 3 sowie westlich Ratoldstraße auf Höhe Rambertweg). Diese werden im Rahmen der Baumkartierung überwiegend als erhaltenswert oder sehr erhaltenswert eingestuft. Teilweise ergibt sich eine Überschneidung des Bauraums für das Bestandsgebäude mit dem zu erhaltenden, festgesetzten Baumbestand, um diesen in seinem Erhalt zu sichern. Die kartierten Flatterulmen, von denen sich vier Bäume im Bereich nördlich der Herbergstraße und ein Baum an der Raheinstraße befinden, sind auf Grund vorhandener Schäden (Vergreisung,

Kappung, teilweises Absterben, unterdrückte Krone aufgrund Engstand mit anderen Gehölzen) und dementsprechender mangelnder Vitalität als bedingt erhaltenswert einzustufen, teilweise sind die Bäume auch bereits abgestorben und daher nicht erhaltenswert.

Insgesamt befinden sich gemäß Baumkartierung (Stand 19.01.2020) ca. 320 Bäume innerhalb des Planungsgebiets. Davon entsprechen ca. 170 Bäume den Kriterien der Baumschutzverordnung (BaumschutzV) der Landeshauptstadt München, die jedoch im Planungsgebiet nicht gültig ist.

Teilbereiche innerhalb des Planungsgebietes sind als Wald im Sinne des Art. 2 Waldgesetz für Bayern (BayWaldG) eingestuft. Dabei handelt es sich um vorhandenen Gehölzbestand auf vier Teilflächen in einer Größenordnung zwischen ca. 850 m<sup>2</sup> und 1.700 m<sup>2</sup>, die über das Planungsgebiet verteilt sind. Die Bestände sind durch Sukzession entstanden und weisen unterschiedliche Altersstrukturen auf.

Diese befinden sich den Bereichen

- nördlich der Verlängerung der Herbergstraße insbesondere Teilflächen der Flst. Nrn. 3936/2, 3936/6, 1767/32, 1767/10
- nördlich der Verlängerung Stüdlstraße insbesondere Teilflächen der Flst. Nrn. 2272/2 und 2272/0
- auf Höhe der Raheinstraße 3 insbesondere Teilflächen der Flst. Nrn. 1767/31, 1767/12, 1767/35
- zwischen Bernhardstraße und Verlängerung Rambertweg insbesondere Teilfläche der Flst.Nrn. 1767/27, Gemarkung Feldmoching.



Abb. 7a: Vorhandener Baumbestand nördlich der Bernhardstraße (Stand Januar 2020)  
© planwerkstatt karlstetter/LHM



Abb. 7b: Vorhandener Baumbestand südlich der Bernhardstraße (Stand Januar 2020)  
© planwerkstatt karlstetter/LHM

### **Biotopkartierung**

Im Planungsumgriff selbst ist kein kartiertes Biotop vorhanden. Im näheren Umfeld, insbesondere entlang der Gleistrassen im Südwesten, sind einige Mager- und Gehölzlebensräume in der Stadtbiotopkartierung erfasst (M-0036-001, M-0037-001, M-0383-001, M-0383-002, M-0006; nördlich des Geltungsbereichs: M-0013-005). Zudem ist südlich des Planungsgebietes der Landschaftsbestandteil LB 37 a „Hecken an der Lerchenauer Straße“ ausgewiesen.

Mehrere Brachflächen im Planungsumgriff sind als Biotopentwicklungsflächen dargestellt, die im Zuge der Erfassung für die amtliche Stadtbiotopkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt mit erfasst wurden, jedoch keinerlei Schutzstatus aufweisen und sich seither nicht in Richtung zu naturschutzfachlich wertvolleren Beständen weiter entwickelt haben.

### **Artenschutz, Fauna und Flora**

Zur Beurteilung artenschutzrechtlicher Auswirkungen der geplanten baulichen Nutzung wurden auf Grundlage der Strukturkartierung aus dem Jahr 2013 zwischen den Jahren 2013 und 2018 mehrere Erhebungen zu den Artengruppen Reptilien, Fledermäuse, Säuger, Vögel, Falter und Wildbienen mit unten stehenden Ergebnissen durchgeführt. Ergänzende Erhebungen zu den Artengruppen Fledermäuse und Vögel erfolgten in den Jahren 2019 und 2020.

#### Reptilien

Das erwartete Vorkommen der streng geschützten Zauneidechse konnte trotz zahlreicher Kartierungen nicht bestätigt werden.

Mit Vorkommen anderer relevanter Reptilienarten ist im Untersuchungsgebiet aufgrund der gegebenen Habitatstrukturen nicht zu rechnen.

#### Fledermäuse

Das Planungsgebiet wird von Fledermäusen als Jagd- bzw. Nahrungshabitat in unterschiedlichem Umfang genutzt. Essenzielle Jagdhabitats von Fledermäusen sind hier aber nicht anzunehmen.

Gebäudequartiere sind in der Raheinstraße 3 im leer stehenden Bestandsgebäude anzunehmen. Bei allen anderen Gebäuden, die abgebrochen werden, konnte eine Quartiersnutzung ausgeschlossen werden. Diverse Höhlenbäume wurden kontrolliert; für einen Baum im Bereich des Grundstücks Rambertweg 27 (Nr. 340 des Baumbestandsplanes) konnte eine Besiedelung durch Fledermäuse nachgewiesen werden.

#### Säuger

Für die anderen relevanten Säuger-Arten gibt es im Planungsgebiet entweder keine geeigneten Habitate oder das Planungsgebiet liegt außerhalb der bekannten und derzeit anzunehmenden Verbreitungsgebiete bzw. Wanderkorridore dieser Arten (z. B. Biber, Wildkatze, Wolf). Insofern sind Vorkommen sonstiger Säuger-Arten und damit erhebliche Beeinträchtigungen mit Sicherheit auszuschließen.

### Vögel

Struktur- und störungsbedingt ist das Vogelartenspektrum auf kommune, an den Menschen zumindest teilweise angepasste Arten beschränkt. Von den insgesamt 20 nachgewiesenen Arten konnte mit dem Stieglitz nur eine Vogelart aus der bayerischen Vorwarnliste, und zwar nur als Nahrungsgast außerhalb des Planungsgebiets, ein Brutpaar des ungefährdeten, aber in München saP-relevanten Turmfalken, wiederum außerhalb, sowie ein Brutpaar der ungefährdeten, in München ebenfalls saP-relevanten Gartengräsmücke innerhalb des Planungsgebiets erfasst werden.

### Insekten

Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Insektenarten (z. B. streng geschützte Tag- und Nachtfalterarten, Libellen, Eremit) wurden nicht nachgewiesen bzw. können aufgrund fehlender geeigneter Habitatbedingungen ausgeschlossen werden.

Bei einer kursorischen Erfassung wurden 15 Wildbienen-Arten nachgewiesen. Die Teilfläche südöstlich des Bahnhofs Feldmoching wurde als wichtigstes Teilgebiet für diese Artengruppe eingestuft; hier kommen zwei seltene Wildbienenarten vor. Alle anderen Teilflächen sind aufgrund ihrer Nutzung oder fortgeschrittener (Gehölz-) Sukzession als gering oder unbedeutend für Wildbienen einzustufen. Wildbienen sind gemäß BNatSchG und Bundesartenschutz-Verordnung besonders geschützt, jedoch nicht saP-relevant.

### Flora

Streng geschützte Gefäßpflanzen sind für das Planungsgebiet nicht nachgewiesen bzw. können aufgrund der gegebenen standörtlichen Voraussetzungen ausgeschlossen werden.

Die Ergebnisse zu den Untersuchungen zum Artenschutz sind im Detail im Umweltbericht aufgeführt.

### **Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern (ABSP)**

Im ABSP sind begleitend zur Bahntrasse trockene, teils magere Strukturen erfasst, die angrenzend an das Planungsgebiet als lokal bedeutsam, zum Teil auch als regional bedeutsam eingestuft sind. Im Süden auf Höhe der Lerchenstraße im Bereich des Abzweiges der S-Bahn ist ein überregionales Artenvorkommen mit Neuntöter, Gartenrotschwanz und Dorngrasmücke kartiert.

Das ABSP definiert die Bahntrasse im Umfeld des Planungsgebietes als lineare Vernetzungsachse mit Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten mit überregional bis landesweit bedeutsamen Biotopkomplexen aus vegetationsfreien Schotterflächen, Magerrasen und wärmeliebenden Ruderalfluren. Es ist Refugialraum zahlreicher seltener wärmeliebender Tier- und Pflanzenarten sowie für Boden- und Heckenbrüter. Der Bahnkorridor stellt die einzig verbleibende Verbindung zwischen den wertvollen Magerlebensräumen im Umfeld des Rangierbahnhofes München-Nord und dem Um-

land dar, insbesondere den mittlerweile hergestellten ökologischen Ausgleichsflächen am Stadtrand.

Gemäß Stadtratsbeschluss vom 06.07.2005 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06376) ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgefordert, die Ziele des ABSP in der Stadtplanung im Rahmen der Abwägung mit zu berücksichtigen, soweit dies rechtlich zulässig bzw. geboten ist.

### **Schutzgebiete**

Im Planungsgebiet sind keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete vorhanden.

### **2.2.5. Erholung**

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

Ca. 300 m östlich des Planungsgebiets befindet sich zwischen den beiden Stadtteilen Feldmoching und Hasenberg der sog. Feldmochinger Anger, ein Grünzug, der sich auf gut zwei Kilometern Länge vom Rande der Lerchenau im Süden nach Norden hin über Weitl- und Dülferstraße bis zur BAB A99 hinzieht. Dieser befindet sich teilweise noch in privatem Eigentum und wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Daneben befinden sich hier auch Spiel- und Sportplätze sowie Kleingärten. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse war der Ausbau des gesamten Angers als öffentliche Erholungsfläche bislang nur zum Teil möglich. Dieses Ziel wird aber seitens der Landeshauptstadt München weiter verfolgt. Es liegt ein Aufstellungsbeschluss vom 31.01.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10603), Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2128 „Feldmochinger Anger“, mit u. a. folgenden Planungszielen vor:

- Sicherung der Fläche für einen vielfältig nutzbaren Stadtteilpark (Spiel- und Sportflächen für alle Altersgruppen, Biotop- und Ausgleichsflächen) sowie
- Sicherung einer Verbindung innerhalb der übergeordneten Grünbeziehung entlang des nördlichen Siedlungsrandes in Ost-West-Richtung.

Über die Raheinstraße erfolgt fußläufig oder per Rad die Anbindung nach Norden in die sich anschließende freie Landschaft. Die natur- und landschaftsbezogenen Erholungsräume rund um Oberschleißheim bzw. das Schutzgebiet „Hartelholz“ sind ohne Kreuzung von Verkehrsstraßen erreichbar (Radwanderweg Landkreis München 14145). Auf und in Verlängerung von Bernhardstraße und Herbergstraße queren weitere Radwanderwege das Planungsgebiet in Ost-West-Richtung.



## 2.2.6. Verkehr und Erschließung

### **Bahnanlagen**

Die im Westen parallel zum Planungsgebiet verlaufende Bahnstrecke München-Regensburg verfügt über den S-Bahnhof Feldmoching sowie eine Güterzugstrecke mit Rangiergleisen. Am Bahnhof Feldmoching halten auch in Richtung Freising bzw. Hauptbahnhof München fahrende Regionalbahnen.

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

Über die S-Bahnstrecke S1 ist das Gebiet sowohl an den Münchner Hauptbahnhof als auch den Flughafen München angebunden. Zusätzlich befindet sich am S-Bahnhof auch der U-Bahnhof Feldmoching (Endhaltepunkt der U-Bahn). Hierüber ist das Planungsgebiet zusätzlich direkt an den Münchner Hauptbahnhof und an das Stadtteilzentrum Nordhaide angebunden. Darüber hinaus ist das Planungsgebiet über diverse Buslinien an das Stadtteilzentrum Feldmoching (Josef-Frankl-Straße) und die östlichen Stadtteile angebunden. Insgesamt kann das Planungsgebiet als sehr gut durch den ÖPNV erschlossen beurteilt werden.

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

Das Planungsgebiet ist über die Lerchenstraße und weiterführend über die Lerchenauer Straße sowie weitere Straßen grundsätzlich gut an das städtische Straßennetz angebunden. Als ein Ziel des Verkehrskonzeptes für den Münchner Norden soll die Realisierung von Höhenfreimachungen an den Bahnübergängen Feldmochinger Straße, Lerchenauer Straße und Lerchenstraße zur Verbesserung des Verkehrsflusses geprüft und gegebenenfalls weiter vorangetrieben werden.

### **Trasse Staatsstraße 2342neu**

Das Verkehrskonzept Münchner Norden der Landeshauptstadt München sah früher zur Schaffung einer zusätzlichen Anbindung des Münchner Nordens an die BAB A99 die Führung der Staatsstraße 2342neu parallel zur Bahnstrecke vor. Diese Planung wird gemäß Stadtratsbeschluss vom 22.10.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) zum Verkehrskonzept Münchner Norden als Variante zur Anbindung an die BAB A99 nicht mehr weiterverfolgt.

### **Fuß- und Radverkehr**

Das Planungsgebiet ist weit überwiegend durch straßenbegleitende Fußwege erschlossen und an die Umgebung angebunden. Diese führen im weiteren Verlauf der Raheinstraße als Mischverkehrsfläche in die freie Landschaft.

Mit Ausnahme der Josef-Frankl-Straße gibt es in der Umgebung keine eigenständigen Radwege, vielmehr wird der Radverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt. Die Raheinstraße mit Anbindung nach Norden an die freie Landschaft bzw. an das Waldgebiet „Hartelholz“ dient als attraktive Radfahrstrecke.

Es gibt insgesamt vier Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Bahngleise. Im Süden kann dieser die Bahn über den höhengleichen Bahn-

übergang an der Lerchenstraße queren. Darüber hinaus gibt es den Durchgang durch das Sperrengeschoss des U- und S-Bahnhofes Feldmoching, die höhenfreie Bahnunterführung Dülferstraße sowie die Fuß- und Radverkehrsunterführung auf Höhe der Herbergstraße. Letztere stellt eine großräumig bedeutsame Verbindung zwischen östlichen Siedungs- und Freibereichen und auch der Drei-Seen-Platte dar.

## **2.2.7. Infrastruktur und Versorgung**

### **2.2.7.1. Soziale Infrastruktur**

#### **Kindertageseinrichtung**

In der Umgebung des Planungsgebiets gibt es keine Möglichkeit, Bedarfe aus der neuen Planung aufzufangen. Es ist ein Bedarf von zehn Kinderkrippen und zehn Kindergartengruppen zu decken. Diese werden alle im Planungsgebiet bereitgestellt.

#### **Grundschulen**

In der Umgebung befinden sich mehrere Grundschulen. Im Südosten befindet sich die staatliche Grundschule an der Feldmochinger Straße Ecke Gutmannstraße. Eine weitere Einrichtung liegt an der Toni-Pföhl-Straße. Östlich des Planungsgebiets befinden sich Grundschulen in der Paulckestraße, Ittlingerstraße und Eduard-Spranger-Straße. Für das Planungsgebiet gelten zwei Schulsprengel. Der nördliche Bereich entlang der Raheinstraße bis zur Dülferstraße ist der Grundschule Paulckestraße zuzuordnen, der Bereich südlich Dülferstraße bis Lerchenstraße der Grundschule Eduard-Spranger-Straße. Nach Aussage des Referates für Bildung und Sport kann der ursächliche Bedarf über die umliegenden Schulen auch durch bauliche Erweiterungen abgedeckt werden. Es ist keine neue Grundschule im Planungsgebiet erforderlich.

#### **Sportstätten**

Gemäß dem Sportentwicklungsbericht 2008 gehört München zu den sportaktivsten Städten Deutschlands; die Sportaktivenquote liegt bei rd. 72 %. Setzt man einen Faktor von 2,3 Personen/Wohnung an, bedeutet dies künftig rd. 1.500 Sporttreibende im Planungsgebiet.

Dies löst eine erhöhte Nachfrage nach Nutzungszeiten in gedeckten und ungedeckten Sportstätten aus. Im Planungsgebiet selbst sind keine Sportflächen vorgesehen. Es ist daher damit zu rechnen, dass durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a Sportinfrastrukturbedarfe ausgelöst werden, die in den vorhandenen städtischen Sportstätten im 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg nur sehr eingeschränkt gedeckt werden können. Die Landeshauptstadt München trägt grundsätzlich dafür Sorge, dass den Sportinfrastrukturbedarfen nachgekommen wird. Eine entsprechende Versorgung durch die Überplanung des Feldmochinger Angers (Aufstellungsbeschluss vom 31.01.2018) erscheint derzeit grundsätzlich möglich.

### 2.2.7.2. Technische Infrastruktur

#### **Stromnetz**

Das versorgende Stromnetz befindet sich überwiegend entlang der Straßen (Ratold-/Raheinstraße). Die Wohngrundstücke sind von der nächstgelegenen Straße über einen Hausanschluss erschlossen. Entlang der U-Bahn, der Dülferstraße sowie entlang der Fußgänger- und Radunterführung an der Herbergstraße verlaufen Stromtrassen in Ost-West-Richtung durch das Planungsgebiet.

#### **Fernwärme/-kälte**

In der näheren Umgebung des Planungsgebietes besteht keine Fernwärmeversorgung. Die Stadtwerke München sind derzeit in Planungsüberlegungen, die Fernwärmeversorgung nach Feldmoching weiterzuführen. In der Dülferstraße verläuft eine Fernkälteleitung.

#### **Gas**

In der Ratold- und Raheinstraße verlaufen Gasleitungen. Innerhalb der Dülferstraße und südlich des Rambertweges befinden sich Gasleitungen in Ost-West-Richtung. Am Rambertweg handelt es sich um eine Hauptgasleitung (Erdgashochdruckleitung), die nicht unter einer öffentlichen Erschließungsstraße verlegt wurde. Von dieser Leitung sind Hausanschlüsse verlegt. Die Leitung muss im Vollzug des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a verlegt werden.

Derzeit befindet sich die Erdgasregelstation RE151bB an der westlichen Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a und auf angrenzenden Teilflächen der Bahn. Hier ist eine Verlagerung geplant.

#### **Wasser**

Das versorgende Wasserleitungsnetz befindet sich überwiegend in den Straßen. Die Wohngrundstücke sind von der nächstgelegenen Straße über einen Hausanschluss erschlossen. Entlang der Dülferstraße und entlang des Fußgängerwegs an der Herbergstraße verlaufen Wasserleitungen in Ost-West-Richtung durch das Planungsgebiet. Das Stellwerk hat eine Trinkwasserleitung ausgehend von der Lerchenstraße.

#### **Entwässerung**

Nördlich der Hochlandstraße liegt ein Kanal für die Entwässerung. Weiterhin befindet sich südlich der westlichen Verlängerung der Herbergstraße ein Kanal sowie eine Druckleitung auf Privatgrund. Eine weitere Sammelgrundleitung verlief nördlich der Leitung des Stellwerks, und hat die Gebäude Lerchenstraße 66 bis zum Bau des städtischen Kanals in der Lerchenstraße erschlossen. Diese ist totzulegen und die Anschlussstelle fachgerecht zu verschließen. Im Bereich des WA Süd(7) verläuft derzeit ein Kanal zum Stellwerk (Flst. Nr. 1767/38, 1767/60 u. 1767/99).

Weitere Abwasserkanäle verlaufen überwiegend in den Straßen (Bernhardstraße, Dülferstraße, Herbergstraße, Raheinstraße, Ratoldstraße).

### 2.2.7.3. Nahversorgung

An das Planungsgebiet angrenzend liegt ein Discount-Markt auf dem Grundstück Dülferstraße 69, Ecke Ratoldstraße. Dieser besteht aus einem freistehenden, eingeschossigen Gebäude und weist seit seiner Erweiterung im Jahr 2017 eine Geschossfläche von 1.956 m<sup>2</sup> sowie eine Verkaufsfläche von 1.211 m<sup>2</sup> auf.

Westlich des Discount-Marktes befindet sich ein ebenerdiger Kundenparkplatz mit 63 Stellplätzen, der über die Dülferstraße erschlossen ist. Die Zu- und Ausfahrt des Discount-Marktes befindet sich an der Dülferstraße gegenüber der Einmündung Raheinstraße. Die Anlieferung erfolgt über einen eingehausten Anlieferbereich auf der Südseite des Discount-Marktes, der vom Kundenparkplatz aus erschlossen ist.

## 2.2.8. Vorbelastungen des Planungsgebiets

### 2.2.8.1. Lärm

#### **Verkehrslärmimmissionen der Bahn sowie der angrenzenden Straßen**

Auf das Planungsgebiet wirkt Lärm durch die umgebenden Nutzungen ein. Es handelt sich im Wesentlichen um folgende Schallquellen:

- westlich angrenzende Bahnstrecke München-Regensburg (Güter-, Fern- und Nahverkehr, verläuft zum Teil in Dammlage),
- unmittelbar angrenzende und im näheren Umfeld befindliche Straßen,
- P+R-Anlage östlich des S- und U- Bahnhofs Feldmoching
- BAB A99.

Bei freier Schallausbreitung treten die folgenden höchsten Verkehrslärmpegel entlang der Bahnstrecken auf:

- im südlichen Planungsgebiet mit Beurteilungspegeln bis zu 67/69 dB(A) Tag/Nacht,
- im Bereich des Bahnhofes mit Beurteilungspegeln bis zu 66/67 dB(A) Tag/Nacht und
- im nördlichen Planungsgebiet mit Beurteilungspegeln bis zu 68/69 dB(A) Tag/Nacht.

Entlang der Ratoldstraße treten Verkehrslärmpegel von bis zu 68/61 dB(A) Tag/Nacht und entlang der Raheinstraße von 65/58 dB(A) Tag/Nacht auf.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete WA (55/45 dB(A) Tag/Nacht) können im gesamten Planungsgebiet nicht eingehalten werden. Auch die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) für Wohngebiete (59/49 dB(A) Tag/Nacht) werden deutlich überschritten.

#### **Gewerbelärm**

Vorbelastungen durch Gewerbelärm bestehen einerseits durch die gewerblich genutzte Fläche westlich der Bahntrasse, das südwestlich gelegene Stellwerk der DB und andererseits durch den Discount-Markt an der Ratoldstraße mit seinen oberirdischen offenen Stellplätzen außerhalb des Planungsgebiets. Der Mietvertrag des ehemals

vorhandenen Kfz-Betriebes mit einer Halle in der Raheinstraße ist bereits abgelaufen. Die Räumung und der Abbruch des Gebäudes ist erfolgt.

### 2.2.8.2. Lufthygiene

Im Straßennetz des direkt betroffenen Planungsgebiets liegen gemäß luftschadstofftechnischer Untersuchung keine Grenzwertüberschreitungen vor. In der zugrundeliegenden Prognoserechnung des zur Planung erstellten Gutachtens wurde die Schadstoffbelastung für die größtenteils unbebaute Fläche mit vereinzelt bestehenden Gebäuden ermittelt. Im Nahbereich der Dülferstraße (außerhalb des Straßenraums) werden gemäß dieser Prognoserechnung die höchsten Belastungswerte (Jahresmittelwerte) im Planungsgelände berechnet. In einer Rechenhöhe (Aufpunkthöhe) von 1,7 m über Grund wird hier für das Planungsgebiet und die unmittelbare Nachbarschaft eine Belastung in Höhe von 38,9 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> bzw. 17,9 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> und 15,8 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub> prognostiziert. Die relevanten lufthygienischen Grenzwerte (40 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub>, und PM<sub>10</sub> und 25 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub>) werden damit gemäß lufthygienischer Untersuchung im Planungsgebiet eingehalten. Mit zunehmender Höhe und horizontaler Entfernung zu den Straßen nehmen die Luftschadstoffbelastungen ab.

Dieses Ergebnis wird durch die in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans von der Regierung von Oberbayern enthaltenen Immissionsprognose gestützt. Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München wurde im Oktober 2019 von der Regierung von Oberbayern in Kraft gesetzt. Die Immissionsprognose bildet die NO<sub>2</sub>-Belastung für das Prognosejahr 2020 auf Basis der bis dahin fortgeschriebenen Fahrzeugflotte und umgesetzten Maßnahmen ab. Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) werden im Münchner Stadtgebiet seit 2012 eingehalten.

Bei gesamtstädtischer Betrachtung ist auch das gesamtstädtische Hauptverkehrsstraßennetz, z. B. die nach Südosten verlaufende Lerchenauer Straße in Richtung Stadtmitte und die nach Osten verlaufende Weiltstraße/Dülferstraße in Richtung Schleißheimer Straße, lufthygienisch relevant.

Gemäß der NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans liegen auch im erweiterten Umgriff des Planungsgebietes keine Abschnitte mit einer Grenzwertüberschreitung vor.“

### 2.2.8.3. Erschütterungen und Sekundärluftschall

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den Bahngleisen der Bahnstrecken mit den Streckennummern 5500 und 5566 im Bereich der Haltestelle Feldmoching in München wurden mögliche schwingungsinduzierte Auswirkungen im Rahmen erschütterungstechnischer Gutachten untersucht. Hierbei wurden die Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall gemessen und für das Planvorhaben sowie für den unmittelbar angrenzenden nicht überplanten Bereich südwestlich der Ratold-/Bernhardstraße prognostiziert.

Die Prognosen auf Basis von Erschütterungsmessungen im freien Feld zeigen, dass im gesamten Planungsgebiet der Mindestabstand bei 55 m zum nächstgelegenen

Durchfahrtgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis liegt. Die erforderlichen Abstände werden in Teilen des Planungsgebietes nicht eingehalten.

Die von der U-Bahn (im Bereich Bernhardstraße) ausgehenden Erschütterungseinwirkungen lassen bei Massivbauweise im Planungsgebiet keine Relevanz erwarten, da die Station Feldmoching eine Endstation mit geringeren Fahrgeschwindigkeiten darstellt und der Oberbau der U-Bahn als schweres Masse-Feder-System mit einer Eigenfrequenz von höchstens 10 Hz ausgeführt ist. Damit ist davon auszugehen, dass bei Errichtung der Gebäude im Planungsgebiet in Massivbauweise die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) eingehalten werden. Die U-Bahn-betriebsbedingten Erschütterungen können bei einer anderweitigen Realisierung der Gebäude als in konventioneller Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) zu höheren Erschütterungseinwirkungen und insoweit zu einer erheblichen Belästigung durch Sekundärluftschall führen.

Für den nicht überplanten angrenzenden Bereich südwestlich der Ratold-/Bernhardstraße werden für konventionelle Bauweise ebenso die DIN 4150-2 und TA Lärm eingehalten. Für Fälle einer Leichtbauweise/Holzbauweise im Bereich südwestlich der Ratold-/Bernhardstraße (Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2) sind bereits jetzt Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen vorzusehen.

#### **2.2.8.4. Elektromagnetische Verträglichkeit**

Aufgrund der Nähe zur Bahntrasse sind relevante Immissionen aus elektrischen und magnetischen Feldern zu erwarten. Diese wurden im Vorfeld untersucht und anhand der gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV beurteilt.

Die gutachterliche Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV im Planungsgebiet zuverlässig eingehalten werden.

Die untersuchten Bahnlinien mit Güter-, Fern- und Nahverkehr verlaufen in Nord-Süd-Richtung zum Teil in Dammlage. Auf dem Bahnkörper befinden sich im Bahnhofsbereich München-Feldmoching sechs Gleisstränge mit je einer 15 kV ~, 16 2/3 Hertz Oberleitung. Die beiden nächstgelegenen Gleise zum Planungsgebiet dienen vorrangig dem Abstellen und Rangieren von Zügen. Im Bereich des nördlichen Planungsgebiets werden die sechs Gleisstränge zu zwei Gleissträngen zusammengeführt. Im Bereich des südlichen Planungsgebiets trennen sich die beiden Bahnstrecken, wobei die DB-Strecke 5500 (München–Regensburg) in südwestlicher Richtung und die DB-Strecke 5566 (München-Feldmoching–Rangierbahnhof München-Nord) in südlicher Richtung weiter verläuft. Der Abstand der Bahnstrecken zum Planungsgebiet variiert über die Länge des Planungsgebiets zwischen 10 m und 30 m.

Die von der Bahnstrecke ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder sind unkritisch, sofern die Abstände eingehalten werden können.

### 2.2.8.5. Altlasten und Kampfmittel

#### **Altlasten**

Es wurden Luftbilder aus den Jahren 1937-1956 und Archivpläne aus dem Jahr 1961 ausgewertet. Hierbei wurden drei Flächen ermittelt, die aufgrund ihrer früheren Nutzungen vertieft untersucht wurden (orientierende Untersuchungen, BoSS Consult GmbH 09.10.2020).

Für die Fläche im Norden des Planungsgebietes (im Bereich der bestehenden Lackiererei) konnte der Verdacht nicht bestätigt werden. Hier liegen keine Bodenverunreinigungen vor.

Zwischen der Dülferstraße und Rambertweg befinden sich zwei verfüllte Kiesgruben. Eine Kiesgrube befindet sich im Bereich der P&R-Anlage, d. h. größtenteils außerhalb des Umgriffs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a; die am westlichen Rand befindliche Ausgleichsfläche sowie der sich daran anschließende Geh- und Radweg liegen im Randbereich dieser Auffüllung. Eine weitere Kiesgrube befindet sich südlich der Bernhardstraße innerhalb des Planungsgebietes, kleinflächig betroffen sind auch angrenzende Bahnflächen. Es konnten im Bereich der genannten Gruben (erbohrte Auffüllungsmächtigkeiten von bis zu 2,3 m bzw. bis zu 3,5 m, die jedoch nicht ins Grundwasser reichen) sowie im Bereich des Oberbodens teilweise bis maximal in einem Meter Tiefe geringe Verunreinigungen (Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Schwermetalle) festgestellt werden, die im Rahmen des Bauvollzuges abfallrechtlich zu behandeln sind. Ebenso wurde in der im städtebaulichen Vertrag geregelten externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße eine kleinräumige Auffüllung mit rund drei Metern, die ebenfalls nicht bis in das Grundwasser reicht, bestätigt, die ebenfalls soweit erforderlich im Vollzug abfallrechtlich behandelt werden kann. Eine Gefährdung des Grundwassers oder des Menschen kann ausgeschlossen werden, so dass kein akuter Handlungsbedarf besteht.

#### **Kampfmittel**

Es wurden historische Kampfmitteluntersuchungen durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchungen ergab, dass das gesamte Untersuchungsgebiet in einer Bombenabwurfzone liegt. Aus diesem Grund besteht Verdacht auf Bombenblindgänger von Spreng- und Splitterbomben (Buchwieser Geotechnik, 18.04.2019). Visuell konnte zwar kein direkter Blindgängerverdachtspunkt bestimmt werden, dennoch ist die Wahrscheinlichkeit für das Vorhandensein solcher Blindgänger gegeben. Aufgrund der stattgefundenen Bodenkämpfe besteht Verdacht auf Artillerie- und Panzergranaten sowie Flak-Blindgänger. Entsprechend besteht ein weiterer Erkundungsbedarf. Es wird empfohlen, vor dem Bauvollzug das Planungsgebiet nach Kampfmitteln durch einen Fachbetrieb mit Erlaubnis nach § 7 Sprengstoffgesetz (SprengG) absuchen zu lassen.

## **2.3. Planerische Ausgangslage**

### **2.3.1. Regionalplan**

Gemäß Regionalplan ist die Landeshauptstadt München Oberzentrum. Das Planungsgebiet ist im Regionalplan als Bereich, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt, dargestellt. Die Planung entspricht somit den Zielen des Regionalplanes.

### **2.3.2. PERSPEKTIVE MÜNCHEN**

Mit der „PERSPEKTIVE MÜNCHEN“ (PM) verfügt die Landeshauptstadt München über eine querschnittsorientierte und prozessual angelegte Stadtentwicklungsstrategie. Diese bildet ein flexibles und handlungsorientiertes Fundament für eine Stadtentwicklungspolitik, die auf neue zeitliche und räumliche Erfordernisse reagieren kann. Die PM besteht aus einem Leitmotiv, strategischen und thematischen Leitlinien, Zielsetzungen, Handlungsräumen und Projekten für die wesentlichen Handlungsfelder der zukünftigen Stadtentwicklung. In ihnen wird ausgehend von einem integrierten Ansatz ein fachspezifischer Entwicklungsrahmen aufgezeigt und durch umsetzungsorientierte Strategien konkretisiert. Das neue Leitmotiv lautet „Stadt im Gleichgewicht“. Das Planungsgebiet befindet sich im definierten Handlungsraum 8: Zwischen Milbertshofen und Freimann - Wohnen, Arbeiten, Bildung und Sport im Münchner Norden. Dabei ist an der Ratoldstraße ein Schwerpunkt für Wohnen definiert.

### **2.3.3. Flächennutzungsplan (FNP) mit integrierter Landschaftsplanung**

Im FNP mit integrierter Landschaftsplanung ist das Planungsgebiet entlang der Bahnstrecke München-Regensburg als Bahnanlage und entlang der Ratold- und Raheinstraße überwiegend als Gewerbegebiet und als öffentlicher Parkplatz dargestellt (vgl. Abb. 8). Im Norden schließen sich an die Fläche für Gewerbegebiete Flächen für die Landwirtschaft an. Im Übergang zwischen den Wohngebieten und Flächen für die Landwirtschaft stellt der FNP mit integrierter Landschaftsplanung in Ost-West-Richtung eine Allgemeine Grünfläche überlagert mit einer übergeordneten Grünbeziehung dar. Die Flächen südlich der Lerchenstraße sind ebenfalls als Allgemeine Grünflächen größtenteils überlagert mit einer übergeordneten Grünbeziehung dargestellt. Beide treffen östlich der bestehenden Wohnbebauung auf eine weitere Allgemeine Grünfläche mit übergeordneter Grünbeziehung in Nord-Süd-Richtung.

Die derzeitige Darstellung des FNP mit integrierter Landschaftsplanung entspricht für das Planungsgebiet nicht mehr den aktuellen planerischen Vorstellungen. Der FNP mit integrierter Landschaftsplanung wird daher parallel zum laufenden Bebauungsplanverfahren in Teilen geändert.

Der endgültige Beschluss zur Flächennutzungsplanänderung soll im Parallelverfahren zusammen mit der Satzung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a durch die Vollversammlung des Stadtrat der Landeshauptstadt gefasst werden.



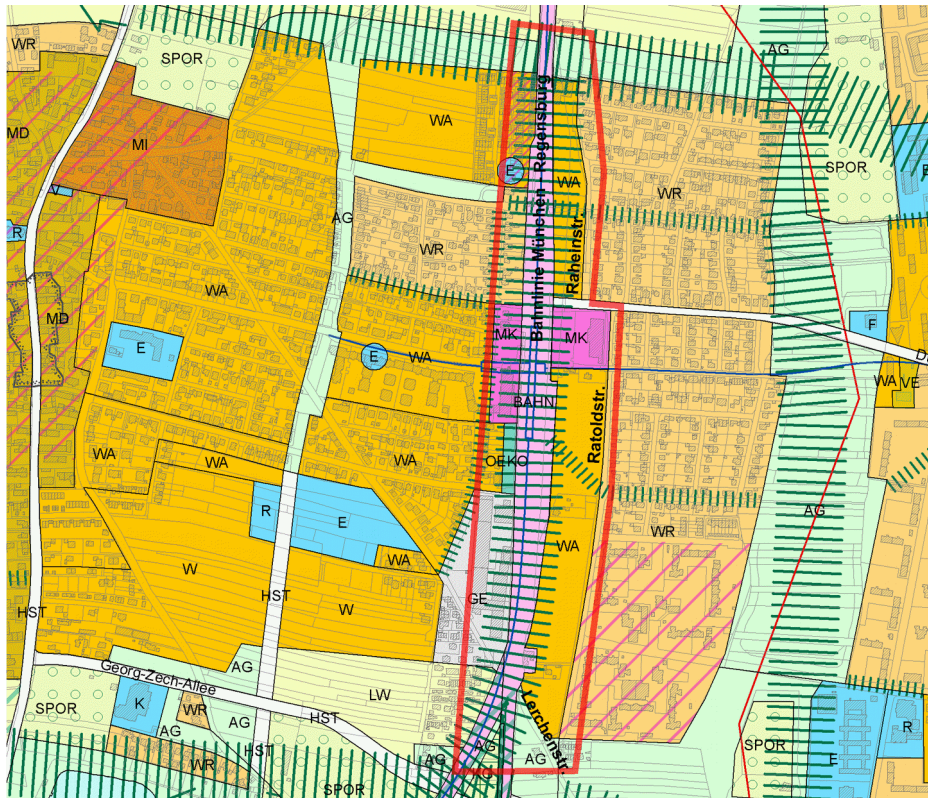


Abb. 8: Ausschnitt aus dem geltenden Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München  
© Landeshauptstadt München

#### 2.3.4. Radwegekonzept

Der Detailplan Radverkehr des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt München (Stand: März 2006) weist in der Netzkonzeption 2015 die Ratoldstraße bis zur Dülferstraße als Nebenroute im Stadtgebiet und in der Verlängerung nach Norden entlang der Raheinstraße als Hauptroute aus. Die Dülferstraße wird ebenfalls als Hauptroute im Stadtgebiet und die Herbergstraße als parallele Nebenroute dargestellt.

### **2.3.5. Zentrenkonzept**

Das Zentrenkonzept stellt um den S- und U-Bahnhof Feldmoching den Bereich um den Walter-Sedlmayr-Platz und östlich der Bahntrasse den dort vorhandenen Discount-Markt (Dülferstraße 69) als Nahbereichszentrum dar.

Nahbereichszentren stellen für einen Versorgungsbereich von etwa 5.000 bis 10.000 Einwohner\*innen die Versorgung mit Waren des täglichen bzw. kurzfristigen Bedarfs sicher. Voraussetzung ist u. a., dass es mindestens einen „Magnetbetrieb“ aus dem Lebensmitteleinzelhandel gibt.

Westlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching wurde im März 2018 am Walter-Sedlmayr-Platz ein neu gebauter Lebensmittel-Vollsortimenter mit ca. 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche eröffnet. Der Discount-Markt an der Dülferstrasse hat ebenfalls eine Verkaufsfläche von ca. 1.200 m<sup>2</sup> und hat damit auch eine marktübliche Größe. Die beiden Anbieter sind als Magnetbetriebe dieses Nahbereichszentrums einzustufen und ergänzen sich in ihren Nahversorgungsfunktionen. Sie stellen die Versorgung der Bevölkerung mit den Gütern des täglichen Bedarfs östlich und westlich der Bahntrasse sicher.

### **2.3.6. Ausgleichsfläche der DB AG**

Für eine Teilfläche des Grundstücks Flst. Nr. 1767, Gemarkung Feldmoching, außerhalb des Planungsgebietes, östlich der Gleisanlage südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching wurde ein Verfahren auf Planänderung wegen geänderter landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die S-Bahn S1 durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss für die Planfeststellungsänderung erfolgte am 13.05.2020. In diesem Bereich ist eine Ausgleichsfläche zwischenzeitlich hergestellt, die sich über eine Länge von ca. 300 m und mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 16 m parallel zur Gleisanlage ostseitig erstreckt. Sie beginnt in einem Abstand von ca. sechs Metern gemessen ab Gleismitte des östlichsten Gleises und reicht bis an die westliche Grenze des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a. Als Entwicklungsziel auf dieser Fläche sind wärmeliebende, lückige Ruderalfluren/Magerrasen vernetzt mit Gehölzinseln und mageren Säumen formuliert.

## **2.4. Planungsrechtliche Situation im Planungsgebiet und angrenzend**

### **2.4.1. Bestehendes Baurecht**

Innerhalb des Planungsgebietes ist der überwiegende Teil gemäß § 35 BauGB als Außenbereich zu beurteilen. Im Bereich der Flächen, die im FNP als Gewerbegebiet dargestellt sind, ist aufgrund der vorhandenen Erschließung die Errichtung von kleinteiligen Gewerbebauten gemäß § 35 Abs. 2 BauGB im Einzelfall zulässig. Lediglich ein gewerbliches Bauvorhaben im Nordwesten der Raheinstraße war bei einer Genehmigung gemäß § 34 BauGB beurteilt worden.

#### **2.4.2. Widmungen, Freihaltezonen**

Mit Entwidmungsbescheid vom 15.10.2003 und mit Freistellungsbescheid vom 04.02.2014 sind Grundstücke im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a von der Nutzung der Bahn freigestellt worden.

Die Landeshauptstadt München hat am 09.04.2021 einen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG beim EBA gestellt, damit vor Satzungsbeschluss ein Fachplanungsvorbehalt auch auf den übrigen Flächen im Umgriff ausgeschlossen ist.

Lediglich die südliche Teilfläche Flst. Nr. 1767/28 mit Festsetzung öffentliche Verkehrsfläche (im Bereich der Bernhardstraße) wird nachrichtlich als gewidmete Bahnfläche gekennzeichnet, die übrige Teilfläche des genannten Flurstücks ist bereits mit Bescheid des EBA vom 15.10.2003 freigestellt. Die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche widerspricht der eisenbahnrechtlichen Widmung nicht, da die Zwecke (Erschließung; bei der Bahn des Zugangs zur U-Bahn und gleichzeitig zur S-Bahn) sich nicht widersprechen.

Der östliche Bereich der widmungskonform überplanten Teilfläche der Flst. Nr. 1767/28 ist bereits straßenrechtlich gewidmet, der westliche Bereich wird straßenrechtlich im Rahmen der Umsetzung gewidmet werden, so dass die Landeshauptstadt München plant, auch hier das Freistellungsverfahren einzuleiten, sobald die Voraussetzungen gegeben sind.

Da während des Verfahrens (Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken vom 09.04.2021) in geringem Umfang eine erweiterte Berücksichtigung der bestehenden Stellwerkzufahrt als Bahnbelang festgestellt wurde, erfolgte eine Anpassung der Planung in diesem Bereich. Der Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a wurde durch eine entsprechend geringfügig notwendige Umgriff-Zurücknahme angepasst, sodass die Flst. Nrn. 1767/107 und 1778/7 nun nicht mehr im Umgriff der Planung gelegen sind.

Mit dem Bescheid des EBA vom 17.11.2022 zum Freistellungsantrag vom 09.04.2021 wurde das Flurstück Flst. Nr. 1767/43 freigestellt bzw. insoweit Planungshoheit konstatiert, indem die Freistellung für die übrigen Grundstücke abgelehnt wurde, da kein Fachplanungsvorbehalt bestanden habe, so dass dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a kein Planungsvorbehalt der Bahn entgegenstehe.

Das EBA hat in seiner letzten Stellungnahme klargestellt, dass die wesentlichen freistellungsbezogenen Punkte im übrigen mit dem Herausnehmen der Flurstücke 1767/107 und 1778/7 sowie Nichtüberplanung der neu gebildeten Flst. Nrn. 1767/108 und 1767/4, jeweils Gemarkung Feldmoching aus dem Bebauungsplanumgriff sowie der nachrichtlichen Darstellung der eisenbahnrechtlich gewidmeten Fläche des Flurstücks 1767/28, Gemarkung Feldmoching, konform umgesetzt worden sind.

Die Fachplanung steht somit nicht entgegen.

Da die bahnrechtliche Widmung der außerhalb des Bebauungsplanumgriffs, auf der Flst. Nr. 1767/40, an die Gleise angrenzenden ursprünglich geplanten Ausgleichsfläche mit einer Größe von 374 m<sup>2</sup> besteht, wird diese Fläche nicht mehr als Ausgleichs-

fläche wie ursprünglich vorgesehen. Das sich durch den Entfall dieser Fläche der Flst. Nr. 1767/40 ergebende Ausgleichsdefizit wird ersatzweise in der Fröttmaninger Heide vorgenommen.

Für die vertraglich geregelte Ausgleichsflächen auf Flst. Nr. 1767/54 bestehen keine Einschränkungen im Hinblick auf einen Fachplanungsvorbehalt, da diese Flächen mit dem Bescheid des EBA zum Freistellungsantrag vom 09.04.2021 als nicht bahnrechtlich gewidmet erklärt werden.

Die Landeshauptstadt München hat damit die Planungshoheit über die vom Bebauungsplan erfassten Flächen.

### **Grundstücke für die Nutzung durch die Bahn noch gewidmet außerhalb des Planungsgebietes**

Außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, direkt im Westen angrenzend, sind Grundstücke mit Bahnanlagen einschließlich des Stellwerks als Bahnfläche gewidmet. Das Stellwerk befindet sich im Eigentum der DB AG und wird weiterhin für den Bahnbetrieb benötigt.

Die nördliche Teilfläche des gewidmeten Bahn-Grundstücks Flst. Nr. 1767, Gemarkung Feldmoching, südlich Bernhardstraße ist als Ausgleichsfläche für Eingriffe im Rahmen der Planfeststellungsänderung zur S1 mit Planfeststellungsbeschluss vom 13.05.2020 festgelegt worden.

Das gewidmete Flst. Nr. 1767/40 südlich der Lerchenstraße, welches unmittelbar an die geplante Ausgleichsfläche auf Flst. Nr. 1767/54 angrenzt, befindet sich südlich des Planungsumgriffes des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a.

### **Freihaltezone für Bahnzwecke außerhalb des Planungsgebietes**

Östlich der Gleisanlagen im Bereich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching ist, um gegebenenfalls auf zukünftige Bedarfe für einen Gleisausbau reagieren zu können, ein Korridor von sieben Metern von Mitte des östlichsten Gleises für eisenbahnbetriebliche Nutzung freizuhalten. Dieser überlagert sich mit dem bahnbegleitenden Pflegestreifen (sechs Meter) sowie geringfügig mit der Freihaltezone für eine Kabeltrasse der Bahn (zwei Meter in westlicher Richtung und einen Meter in östlicher Richtung).

### **Freihaltezone für eine Biotopverbundachse innerhalb und außerhalb des Planungsgebietes**

Um die im ABSP genannten Ziele berücksichtigen zu können, ist entlang der Bahntrasse ein möglichst durchgehender Biotopverbundkorridor freizuhalten. Dort ist als Ziel für das Planungsgebiet die Schaffung einer linearen Vernetzungsachse mit Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten mit überregional bis landesweit bedeutsamen Biotopkomplexen aus vegetationsfreien Schotterflächen, Magerrasen, wärmeliebenden Ruderalfluren definiert. Der Biotopkorridor ist gemäß Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss des Stadtrates vom 16.03.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) zum vorliegenden Planungsgebiet für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 mit einer Breite von maximal zehn Metern (zusätzlich zum Bahnpflegestreifen von sechs Metern ab der Mitte des östlichsten Gleises) zu berücksichtigen. Um

eine ausreichende Besonnung sicherzustellen, ist ein Mindestabstand der nächstgelegenen Gebäude bzw. baulichen Anlagen von 80 % ihrer Höhe zur vorgegebenen Biotopverbundachse einzuhalten. Eine Unterschreitung der definierten Mindestbreiten bzw. eine stärkere Verschattung ist auf kürzeren Abschnitten möglich, soweit dies durch die Gestaltung im Gesamtverbund ausgeglichen werden kann.

Die durchschnittlich zehn Meter breite Freihaltezone der Biotopverbundachse, welche sich ab dem östlichen Rand des sechs Meter breiten Bahnpflegestreifens in östlicher Richtung erstreckt, wird geringfügig (um einen Meter) überlagert von der oben genannten Freihaltezone für Bahnzwecke. Ebenso wird die zur S1 planfestgestellte, durchschnittlich ca. 16 m breite Ausgleichsfläche südwestlich der Bernhardstraße um einen Meter von der Freihaltezone für Bahnzwecke überlagert.

#### **2.4.3. Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München**

Das gesamte Planungsgebiet liegt im Geltungsbereich der Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München. Das Planungsgebiet liegt nicht im Geltungsbereich der BaumschutzV.

#### **2.4.4. Denkmalschutz**

Innerhalb des Planungsgebietes sind keine Bau- und Bodendenkmäler bekannt.

Außerhalb des Planungsgebietes befinden sich in der näheren Umgebung folgende Bodendenkmäler gemäß Bayerischer Denkmal-Atlas (Internet-Stand März 2021, <http://www.blfd.bayern.de/denkmal erfassung/denk malliste/bayernviewer/>):

Südlich des Malvenweges erstreckt sich das Bodendenkmal D-1-7735-0123 im Bereich von ca. 40 bis 200 m Abstand zum Malvenweg, westlich und östlich der Lerchenstraße. Innerhalb des Feldmochinger Angers, zwischen Bernhardstraße und Dülferstraße sowie nördlich der Dülferstraße, gibt es das Bodendenkmal D-1-7735-0121. Nördlich des Planungsgebietes in ca. 150 m Entfernung befindet sich das Bodendenkmal D-1-7735-0119.

Bei den genannten Bodendenkmälern handelt es sich um Siedlungen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung.

Die Denkmaldichte im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebietes belegt eine besondere Siedlungsgunst des Raumes zwischen Isar und Amper im Nordwesten Münchens bereits seit vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Aus diesem Grund kann im Planungsgebiet bei Bodeneingriffen mit hoher Wahrscheinlichkeit mit der Aufdeckung weiterer bislang unbekannter Bodendenkmäler gerechnet werden.

Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7 Abs. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.

Erforderliche Maßnahmen können abhängig von Art und Umfang der erhaltenen Bodendenkmäler einen größeren Umfang annehmen und müssen rechtzeitig geplant werden. Sollte die archäologische Ausgrabung als Ersatz für die Erhaltung eines Bodendenkmals notwendig sein, sind hierbei auch Vor- und Nachbereitung der Ausgrabung zu berücksichtigen (u. a. Durchführungskonzept, Konservierung und Verbleib der Funde). Vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege wurde darauf hingewiesen, dass bei der Verwirklichung von Bebauungsplänen grundsätzlich vor der Parzellierung die gesamte Planungsfläche archäologisch qualifiziert untersucht werden sollte, um die Kosten für den einzelnen Bauwerber zu reduzieren.

Baudenkmäler sind vor allem im Bereich des historischen Ortskerns von Feldmoching vorzufinden (u. a. die denkmalgeschützte katholische Pfarrkirche St. Peter und Paul). In der Lerchenstraße Nr. 57 circa 100 m westlich der Bahnanlagen auf Höhe des Stellwerks befindet sich eine denkmalgeschützte Villa von Paul Breitsameter aus dem Jahr 1912.

#### **2.4.5. Dienstbarkeiten**

Es bestehen derzeit noch Dienstbarkeiten zugunsten der LHM, deren Löschung nach Inkrafttreten vorgesehen ist.

Auf bahnnahen Grundstücken bestehen Immissionsduldungsdienstbarkeiten zugunsten der Bahn.

### **3. Planungsziele**

Die Bebauungsplanung verfolgt für das Planungsgebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a folgende städtebauliche, grünordnerische, verkehrliche und sonstige Ziele:

- Schaffung eines Wohnquartiers mit ca. 900 Wohnungen, davon 70 % im freifinanzierten Wohnungsbau und 30 % im geförderten Wohnungsbau,
- Schaffung eines Wohnquartiers mit einer hohen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Qualität und eigener Identität in kompakter, möglichst flächenschonender Bauweise im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung,
- Sicherstellung der Einfügung der Neubaugebiete sowohl in ihrer Struktur als auch in ihrer Höhenentwicklung in die umgebende Bebauung,
- Integration des nach Möglichkeit zu erhaltenden Bestandsgebäudes Raheinstraße 3 in das Gesamtkonzept,
- Schaffung von Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie Ermöglichung ergänzender Einrichtungen (z. B. Arztpraxen, Gastronomie) zur Verbesserung der Versorgungssituation im Quartier,
- Schaffung der erforderlichen sozialen Infrastruktur,
- Bewältigung der von der Bahnstrecke sowie der Ratoldstraße ausgehenden Emissionen für das neue Quartier und damit Verbesserung der Lärmsituation auch für die östlich angrenzende Wohnbebauung durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen,

- Schaffung von vor Lärm geschützten Freiflächen v. a. innerhalb der privaten Höfe mit hoher Aufenthaltsqualität sowie im Bereich der Geh- und Radfahrrechtsflächen mit daran angrenzenden ergänzenden Freiflächen
- Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes der Ratoldstraße als Verbindungsglied zur bestehenden Bebauung durch Baumpflanzungen,
- Attraktive Durchwegung des Quartiers und Schaffung einer durchgehenden Verbindung für Fußgänger\*innen sowie für Radfahrer\*innen in Nord-Südrichtung mit Anbindung an die öffentlichen Grünflächen im Norden,
- Schaffung attraktiver Wegebeziehungen für Fußgänger\*innen sowie für den Radverkehr unter Berücksichtigung des Radwegeplans der Landeshauptstadt München
- Erhalt von wertvollem Baumbestand, v. a. im Bereich Raheinstraße 3; Festsetzung notwendiger Ersatzpflanzungen für unvermeidliche Rodungen von Bestandsbäumen
- Schaffung und Sicherung von vielfältig nutzbaren Grün- und Freiflächen für die künftigen Bewohner\*innen,
- Schaffung von Spielangeboten für Kinder und Jugendliche,
- Sicherung des erforderlichen Ausgleichs für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft und Entwicklung eines funktionsfähigen Biotopverbundes für trockene Lebensräume entlang der Gleistrasse,
- Unterbringung der erforderlichen, pflichtigen Stellplätze in Tiefgaragen
- Schaffung von Besuchsstellplätzen überwiegend im öffentlichen Straßenraum.

#### **4. Planungskonzept**

##### **4.1. Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept**

Die Planungsbegünstigte hat in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb zur Entwicklung des Planungsgebietes ausgelobt.

Im Vorfeld wurde der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben, sich am 10.10.2015 im Rahmen eines Workshops für Bürger\*innen im 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg über die Planungsziele zu informieren und sich aktiv in die Vorplanung einzubringen. Die daraus resultierenden Ergebnisse wurden im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vom 16.03.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) berücksichtigt.

Nach Beschlussfassung wurde ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb auf den im Beschluss definierten Eckdaten für die Wettbewerbsauslobung durchgeführt. Am 25.04.2016 erfolgte eine Podiumsdiskussion mit Bürger\*innen zum Wettbewerbsverfahren.

Insgesamt haben elf ausgewählte Teams aus Architektur- und Landschaftsarchitekturbüros an diesem Wettbewerb teilgenommen. In der Preisgerichtssitzung am 12.07.2016 wurde der städtebauliche Entwurf von 03 Architekten, München, in Zu-

sammenarbeit mit ver.de Landschaftsarchitektur, Freising, als Siegerentwurf ausgewählt. Das Preisgericht empfahl, den Siegerentwurf der weiteren Planung zugrunde zu legen und dabei die in der schriftlichen Beurteilung genannten Kritikpunkte zu würdigen.

In der Zeit vom 25.07.2016 bis 05.08.2016 wurden die Wettbewerbsarbeiten öffentlich ausgestellt, um die Bevölkerung zu informieren. Das Wettbewerbsergebnis wurde den Bürger\*innen zudem in einer Informationsveranstaltung am 22.11.2016 vorgestellt.

Der Stadtrat beauftragte am 18.01.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V07797) daraufhin das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Verfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 auf der Grundlage des 1. Preises von 03 Architekten GmbH, München, und ver.de landschaftsarchitektur, Freising, durchzuführen. Bereits im Rahmen des Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses vom 16.03.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) erging an das Referat für Stadtplanung u. a. der Auftrag des Stadtrates zur Änderung des Flächennutzungsplanes (Abb. 8). Auf Basis des Wettbewerbsentwurfes von 03 Architekten und ver.de Landschaftsarchitektur (vgl. Abb. 9) wurde in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München der Rahmenplan (vgl. Abb. 10) entwickelt.

Dieser Rahmenplan (Abb. 10) war Grundlage der Verfahren der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.

Die Baufeldnummerierung wurde aus der Rahmenplanung hinweislich übernommen und im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a unverändert beibehalten. Zum Verfahren nach den §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB sah das Planungskonzept zum damaligen Stand noch eine freistehende Kindertageseinrichtung (Kita) innerhalb der nördlichen öffentlichen Grünfläche vor und war entsprechend mit „Baufeld 1“ gekennzeichnet. Im Zuge der Weiterentwicklung des Konzeptes und unter Berücksichtigung der Einwendungen aus dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde das Baufeld 1 mit der Kita wieder herausgenommen. Da sämtliche Grundlagen (Fachgutachten, Gestaltungsleitfaden etc.) auf der ursprünglichen Baufeldnummerierung basieren, wurde diese beibehalten. Zudem ist die Nummerierung im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a zwischen Baufeld 6 und Baufeld 9 unterbrochen, da die Baufelder 7 und 8 die spätere Quartiersmitte bilden und später über den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b geregelt werden sollen. Der derzeitige Stand der Planungen zur Quartiersmitte wird in den erforderlichen Fachgutachten (u. a. Verkehrsgutachten, Erschütterungs- und Elektromagnetische Felder (EMF)-Gutachten, Lufthygiene-Gutachten) zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a aufgrund der fortgeschrittenen Planungen bereits berücksichtigt und teils dargestellt, obwohl dieser die Quartiersmitte noch nicht mit überplant.





## 1010 | 1. Preis

**03 Architekten GmbH, München**

Andreas Garkisch;  
Mitarbeiter: Sabine Kugler, Petya Stancheva,  
Sophie Hoffstadt

**ver.de Landschaftsarchitektur, München**

Robert Wenk



Abb. 9: Siegerentwurf 03 Architekten, München, ver.de Landschaftsarchitektur Freising  
© ver.de landschaftsarchitektur GbR (Stand 12.07.2016)/LHM



Abb. 10: Rahmenplan

© 03 Architekten GmbH und ver.de landschaftsarchitektur GbR  
(Stand 04.09.2017)/LHM

Folgende Bereiche wurden wesentlich zwischenzeitlich in Bezug auf den „Rahmenplan“ und damit gegenüber dem Verfahren gemäß §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 und 2 sowie § 4a Abs.3 BauGB geändert bzw. weiterentwickelt:

- Anpassung der Benennung und geringfügige Anpassungen der Strukturierung der nun zwei Baugebiete mit vier bzw. acht Teilbaugebieten (vgl. WA Nord(1) und (2), WA Süd(4), (5) sowie WA Süd (7) und (8)); und insbesondere Anpassung der Benennung wie folgt:

WA 1(1) wird WA Nord(1)

WA 1(2) wird WA Nord(2)

WA 2(1) wird WA Nord(3)

WA 2(2) wird WA Nord(4)

WA 3(1) wird WA Süd(1)

WA 3(2) wird WA Süd(2)

WA 3(3) wird WA Süd(3)

WA 3(4) wird WA Süd(4)

WA 3(5) wird zum Teil WA Süd(4) und zum Teil Süd(5)

WA 3(6) wird WA Süd(6)

WA 3(7) wird WA Süd(7)

WA 3(8) wird WA Süd(8).

- Möglicher Erhalt des Bestandsgebäudes Raheinstraße 3; in diesem Zusammenhang Anpassung des geplanten Baukörpers auf Baufeld 6,
- Teilweise Reduzierung der Gebäudehöhen in den Baufeldern 10 im WA Süd(2), 16 im WA Süd (7) und 17 im WA Süd(8),
- Herausnahme des freistehenden Kita-Standortes mit Freifläche im Norden (ehemaliges Baufeld 1) und Ergänzung der Kita-Nutzung im Planungsgebiet als integrierter Kita-Standort auf Baufeld 12a,
- Vergrößerung der Kita im Baufeld 6 auf drei Kindergarten- und drei Kinderkrippengruppen mit zugehörigen größeren Freispielflächen, die gleichzeitig auch dem Schutz des wertvollen Baumbestandes dienen,
- Vergrößerung der Kita-Freispielfläche im WA Süd(3)
- Überplanung des WA Süd(4) im Norden mit einem fünfgeschossigen Gebäude; Öffnung des Baukörpers auf Baufeld 12b im WA Süd(4) entlang der Rahtoldstraße, um Stellplätze/Flächen für den Hol- und Bringverkehr für die Kita im WA Süd(3) sowie einen neuen Standort für die Erdgasregelstation festsetzen zu können,
- zusätzliche Tiefgaragenein- und ausfahrt im WA Süd(2)
- Entfall des Wendehammers im nördlichen Teil der Raheinstraße auf Höhe der öffentlichen Grünflächen (geänderte Straßenführung mit Schleppkurve Raheinstraße für Abfallentsorgung und insoweit auch für Feuerwehr und landwirtschaftliche Fahrzeuge),

- Aufweitung der Ratoldstraße im Abschnitt Franz-Kötterl-Straße bis Malvenweg auf 19,50 m,
- Übernahme der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie mit Ausbaubreite der Ratoldstraße von 15,00 m im Abschnitt Dülferstraße bis Bernhardstraße,
- Übernahme der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie mit Ausbaubreite der Bernhardstraße von 10,00 m im östlichen Teil und platzartige Aufweitung im westlichen Bereich mit dem Zu- und Ausgang von U-, S-Bahn sowie Bahnanlagen,
- Festsetzung einer bahnbegleitenden senkrechten Lärmschutzanlage in Form von Lärmschutzwänden bzw. teils Wall-Wand-Kombinationen sowie Anpassungen der Lärmschutzanlage im Bereich des Stellwerks,
- Lärmschutzfestsetzungen insbesondere im westlichen Bereich des Planungsgebiets sowie Ergänzung Begründung bzgl. Kreuzungen Dülferstraße
- Einfügung Bauraum für die Erdgasregelstation in der Fläche für Ver- und Entsorgung,
- Änderung Baugrenze und Baulinie
  - WA Süd(1) ostseitig zurückgenommen
  - WA Süd(4) westseitig im Bereich Flst. Nr. 1800 und südlichem Anschluss zurückgenommen
- Anpassungen bezüglich der Regelungen zu Abstandsflächen und zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse
- Herausnahme von Bahnflächen aus dem Planungsumgriff (Reduzierung im Westen) und keine Anböschung von bahneigenen Flächen
- Anpassung der Dienstbarkeiten insbesondere im WA Süd(3) aufgrund der oben genannten Anpassungen sowie im WA Süd(7) und (8) bzgl. Pflegezu-/ausfahrten bzw. Katastrophenschutz
- Entfall der Dienstbarkeit FB im Norden des WA Süd(2) und entsprechende Pflegezu-/ausfahrten direkt von der verlängerten Bernhardstraße
- Entfall zulässiger Bauraumüberschreitungen durch Vorbauten im WA Nord(3) an der Nordfassade im westlichen Bauraum im Erdgeschoss und im 1. OG
- Kabeltrassen (DB) und Sicherheitsstreifen im Westen berücksichtigt bei der Planung der Ausgleichsflächen i. V. m. Anpassung des Pflege- und Entwicklungskonzeptes
- Festsetzung von offenen Einfriedungen entlang der westlichen Planungsgrenze aufgrund von Sicherheitsbelangen zu unmittelbar angrenzenden Bahnflächen
- Entfall westliche Baumreihe (8 Bäume) sowie von Stellplätzen in Ratoldstraße auf Höhe Quartiersmitte sowie
- Verschiebung und Reduzierung von Baumstandorten in der Rahein- und Ratoldstraße auf insgesamt 43 Bäume
- Verkleinerung der öffentlichen Grünfläche in Verbindung mit der Vergrößerung/Änderung der nördlichen Ausgleichsfläche (Trittstein)
- Festsetzung von Maßnahmen zum Vogelschutz
- Hinweisliche Darstellungen in der Verkehrsfläche Dülferstraße (insbesondere Knotenpunkte) sowie zum Teil Ratoldstraße (bzgl. Fahrradschutzstreifen) an-

gepasst; hinweisliche planliche Darstellung Fahrbereiche Ratoldstraße im Hinblick auf Radentscheid Verbreiterung Fahrradschutzstreifen von 1,50 m beidseitig auf 1,75 m und entspr. Verschmälerung westseitiger Gehwege von 3,00 m auf 2,50 m zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße ansonsten unverändert und keine Verbreiterung des Fahrradschutzstreifens auf 2,30 m; Anpassung der planlichen Darstellung der hinweislichen Bäume in der Ratoldstraße.

Folgende Bereiche wurden zwischenzeitlich in Bezug auf den Billigungsbeschluss vom 16.06.2021 und nach dem Verfahren gem. § 3 Abs. 2 BauGB geändert bzw. weiterentwickelt:

- Änderung des Planteils bzgl. Umgriff-Zurücknahme im Bereich der Zufahrt zum Stellwerk in geringfügiger Größe von ca. 20 m<sup>2</sup> (Flst. Nrn. 1767/107, 1778/7)
- Änderung der der Lage- und Maß-Festsetzung der Einfriedung im Textteil in „Abb. 2: Einfriedung im WA Süd(8) zu § 16 Abs. 11 der Satzung“ aufgrund der Umgriff-Zurücknahme; die Einfriedung hat sich von 25 m auf 23 m verkürzt
- Änderungen im Textteil der Abbildung im Anhang zur Satzung aufgrund Umgriff-Zurücknahmen im Bereich der Zufahrt zum Stellwerk in geringfügiger Größe in Abb. 3d: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülferstraße WA Süd(5) bis WA Süd(8) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung“ aufgrund der Umgriff-Zurücknahme; die Fläche mit „Ausschluss von schützenswerten Außenwohn- und sonstigen Freibereichen oder Abschirmungen erforderlich“ hat sich um ca. 20 m<sup>2</sup> (Flst. Nrn. 1767/107, 1778/7) verkleinert
- Änderung des Textteils von § 24 Erschütterungen durch zusätzlichen Absatz (5) und zugehöriger Abbildung 6 der Satzung; Aufnahme in die Abbildungsübersicht im Anhang zur Satzung
- Änderung Planteils bzgl. hinweisliche Baumdarstellung südlich der nicht-überplanten Flst. Nrn. 1767/55 u. 1818, im WA Süd(1) zwischen Bauräumen ca. 5 m weiter südlich
- Anpassung des Ausgleichsflächenkonzepts anstelle auf Flst.Nr. 1767/40 ersatzweise in der Fröttmaninger Heide, damit verbundene Anpassungen sowohl im Pflege- und Entwicklungskonzept als auch Städtebaulichen Vertrag
- Änderung des Textteils aufgrund Umgriff-Zurücknahmen im Bereich der Zufahrt zum Stellwerk in geringfügiger Größe in Abb. 5: Anlagenlärm – Markierung TA Lärm Konfliktbereiche zu § 23 Absatz 11 der Satzung“ Aufnahme des Planungsumgriffs in Abb. 5
- In der Übersicht zum Anhang der Satzung wurde Abbildung 2 zu § 16 Absatz 10 Einfriedung im WA Süd(8) auf § 16 Absatz 11 berichtigt, wie aus dem Satzungstext und der Abbildungsbezeichnung ersichtlich.

- Bei allen Abbildungen des Textteils wurde die Art der Quellenangabe durch Copyright ersetzt
- Änderung im Textteil § 18 Grünordnung Allgemein Abs. 9 Entfall „Zwischenbericht der Kartierung 2015 vom 27.07.2015“
- Aufnahme des Planungsumgriffs in Abb. 5 der Satzung
- Einfügung nachrichtliche Darstellung als Überlagerung zur Festsetzung öffentliche Verkehrsfläche im Bereich der Flst.Nr. 1767/28 mit „Eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche - Widmungskonforme Überplanung“
- Änderung im Textteil § 12 Abs. 6  
Der Verweis auf § 13 Abs. 5 wurde auf § 13 Abs. 6 berichtigt.

Das Konzept nach der Rahmenplanung, das weitgehend dem ersten Preisträgerentwurf entspricht, sieht eine offene Bebauungsstruktur mit 15 polygonal angeordneten Baufeldern vor. Dadurch entsteht ein Freiraumnetz aus diagonal verbindenden Stadträumen, die sich abwechselnd in Platzflächen aufweiten und in Gassen verengen. Während die Baukörper aus Gründen des Schallschutzes zur Bahn und zur Raltdstraße hin geschlossen sind, sieht das Konzept soweit möglich nach innen offene Hofstrukturen vor.

Die Höhenentwicklung orientiert sich an der Maßstäblichkeit der gegenüberliegenden Bestandsbebauung. Im Norden der Raheinstraße sollen entlang der Straße bis zu zweigeschossige Atriumhäuser und zwei- bis dreigeschossige Stadthäuser entstehen, wobei die drei Geschosse zur Bahnseite orientiert sind. Die geplante Bebauung hat somit die gleiche Gebäudehöhe wie die gegenüberliegende Ein-/Zweifamilienhausbebauung mit bis zu zwei Vollgeschossen und Dach. Auf dem Baufeld 5 im Norden des WA Nord(3) ist entlang der Bahn eine viergeschossige Bebauung vorgesehen, die auch den Schallschutz für die östliche Bestandsbebauung verbessert. Zur Raheinstraße hin entsteht eine zweigeschossige Bebauung mit Stadthäusern. Auf dem Baufeld 6 im Süden des WA Nord(3) ist entsprechend eine viergeschossige Bebauung zur Bahn und zur Dülferstraße vorgesehen.

Des Weiteren ist derzeit vorgesehen, das momentan leer stehende Bestandsgebäude Raheinstraße 3, wie von Teilen der Bevölkerung gewünscht, als historisches Element zu erhalten. Nach erfolgter Sanierung kann es beispielsweise als Wohngebäude wieder genutzt werden. Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a wird das Gebäude als erhaltbarer Bestand in die Planungen übernommen und entsprechend Bauraum, zulässige Trauf- und Firsthöhe sowie Mansarddach (MD) festgesetzt. Hierdurch wird die bisherige Baukörperfigur in diesem Bauraum gesichert.

Im Südteil des Planungsgebiets (südlich der Dülferstraße) ist eine drei- bis sechsgeschossige Bebauung mit siebengeschossiger Akzentuierung südlich der Bernhardsstraße im Übergang zur Quartiersmitte und an der Lerchenstraße vorgesehen. Die geplante Bebauung orientiert sich an der bestehenden Bebauung. Siebengeschossige Akzentuierungen schaffen ein Pendant zur östlich angrenzenden Bebauung aus den 1970er Jahren und inszenieren jeweils den Eingang von Süden in das neue Quartier und südlich der künftigen Quartiersmitte.

Die polygonale Struktur ermöglicht neben der Hauptnutzung Wohnen auch punktuell Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss, welche zur Urbanität des Gebietes einen Beitrag leisten können. Die Nicht-Wohnnutzungen sind auf Höhe von Straßeneinmündungen (z. B. Franz-Kötterl-Straße, Rambertweg, Weitlstraße, Malvenweg), Dülfer-/Raheinstraße und südlich der Bernhardstraße verortet.

Bei der Aufweitung des westlichen Bereiches der Bernhardstraße befindet sich ein kleiner Platz direkt am S- und U-Bahnhof Feldmoching. Auf dem Platz soll direkt am Zu-/Ausgang des S- und U-Bahnhofs Feldmoching ein neuer Eingangsbereich gegebenenfalls mit untergeordneten Anlagen (z. B. B+R-Anlage) geschaffen werden können, soweit andere Belange wie beispielsweise erforderliche Rettungsflächen vor dem Bahnhofzugang dem nicht entgegenstehen.

Die verkehrliche Erschließung der Wohngebäude erfolgt ausschließlich von den angrenzenden öffentlichen Straßen Ratold- und Raheinstraße. Die Tiefgaragenein- und -ausfahrten für die Wohnbebauung sind entlang der öffentlichen Straßen angeordnet, sodass der Kfz-Verkehr aus dem Quartier herausgehalten wird.

Der übergeordnete Radweg wird in der Ratoldstraße mittels beidseitigem Fahrrad-schutzstreifen nachgewiesen. Im Weiteren wird das Angebot für die künftigen Bewohner\*innen durch einen zusätzlichen Radweg entlang der Bahn ergänzt.

Das landschaftsplanerische Konzept berücksichtigt ergänzend zum Freiraumnetz die Vorgabe eines Biotopkorridors entlang der Gleisanlagen mit einer deutlichen Aufweitung im Norden des Planungsgebietes, an die sich östlich die beiden öffentlichen Grünflächen anschließen und damit am Nordrand einen attraktiven Übergang zur freien Landschaft und zum Feldmochinger Anger mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und Erholungsfunktion bilden.

#### **4.2. Umgriff des Bebauungsplans**

Die Bauleitplanung wird in diesem Verfahren zunächst für den Bereich Raheinstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich) und der Bahnstrecke München-Regensburg (östlich) durchgeführt, welcher als Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a noch nicht die Quartiersmitte überplant.

Die westlichen bahn-gewidmeten Flächen befinden sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Aufgrund der fehlenden Planungshoheit der Landeshauptstadt München als planende Gemeinde wurden diese Flächen gegenüber dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss aus dem Planungsumgriff herausgenommen.

Nach Norden endet der Geltungsbereich des Bebauungsplans an der nördlichen Grenze des künftigen öffentlichen Parks.

Im Osten verläuft der Geltungsbereich entlang der bestehenden östlichen Straßenbegrenzungslinien an Ratoldstraße und Raheinstraße. Ratoldstraße und Raheinstraße

liegen im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, da diese auch neu zu überplanen sind.

Bei der südlichen Abgrenzung des Planungsgebiets wurde der letztbekannte Stand der Planungen zum Bahnübergang Lerchenstraße berücksichtigt. Das Baureferat hat in diesem Zusammenhang gerade die Erstellung einer Vorplanung begonnen. Erst mit der Vorplanung werden weitergehende Überlegungen vorliegen. Da das Ergebnis noch nicht vorliegt, wurde bei der Abgrenzung des Geltungsbereichs die Worst-Case-Alternative im Bereich nördlich der Lerchenstraße, also die größtmögliche Inanspruchnahme des Straßenausbaus für die Unterführung, berücksichtigt.

Zudem wird das städtische Grundstück Flst. Nr. 1682/3 (ehemals als Wendehammer geplant) in den Umgriff aufgenommen, um die bestehende Straßenbegrenzungslinie anzupassen. Die städtische Fläche vor dem Grundstück Raheinstraße 4 kann als Verkehrsfläche für einen nicht mehr vorgesehenen Wendehammer aufgehoben werden. Das Grundstück kann bis zur neu festgesetzten Straßenbegrenzungslinie dem angrenzenden Baugebiet zugeordnet werden und das Baurecht beurteilt sich künftig gemäß § 30 Abs. 1 in Verbindung mit § 34 BauGB.

Die Fläche unmittelbar östlich der Bahnanlagen auf Höhe zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße wird mit einer schmalen westlichen Teilfläche im Bereich der P+R-Anlage in den Umgriff aufgenommen, um die im Gebiet erforderliche Geh- und Rad-Verbindung zwischen der Wohnbebauung und den Kitas nördlich als auch südlich der Dülferstraße und zu den öffentlichen Grünflächen im Norden sowie die erforderliche Fläche für den Biotopverbund sichern zu können.

Im Übrigen wird die verbleibende Fläche im Bereich der P+R-Anlage und das Grundstück Dülferstraße 69, Flst. Nr. 1767/41, nicht in den Umgriff übernommen, da bei letzterem derzeit keine Mitwirkungsbereitschaft gegeben ist und eine gemeinsame Überplanung erfolgen soll. Diesen Flächen sollen daher in einem separaten Bebauungsplanverfahren zur gegebenen Zeit entwickelt werden.

Darüber hinaus steht das Anwesen Bernhardstraße 63 der Planung nicht zur Verfügung. Jedoch sind die Regelungen gemäß § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben im Innenbereich) für dieses Grundstück ausreichend. Die Landeshauptstadt München hat auch an entsprechendem Baurecht gemäß § 34 BauGB, insbesondere auch an Wohnraum, Interesse und diesen Bereich nicht in den Umgriff mit einbezogen, da hierzu im Lauf des Verfahrens und auch derzeit keine Mitwirkungsbereitschaft gegeben war bzw. ist. Planungsbedürftigkeit ist im Weiteren für diesen nicht überplanten Bereich nicht gegeben, da das Baurecht gemäß § 34 BauGB für diesen Bereich selbst, eine geeignete und passende Entwicklung zulässt und auch in Bezug auf das Planungsgebiet stimmig nach § 34 BauGB ergänzt werden kann und kein Planungserfordernis erkennbar ist.

Das Grundstück Flst. Nr. 1818/2 liegt im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 1119, der auf dem Grundstück eine Straßenbegrenzungslinie in einem Abstand von fünf Metern zur damaligen östlichen Grundstücksgrenze festsetzt. Um an dieser Stelle den erfor-



derlichen Ausbau der Ratoldstraße auf 15 m Straßenbreite nun realisieren zu können, wird die Straßenbegrenzungslinie aus dem Bebauungsplan Nr. 1119 übernommen und die bisher begrünte Fläche bis zur festgesetzten Straßenbegrenzungslinie in Anspruch genommen, obwohl das Grundstück sich in privaten Eigentum befindet. Das Grundstück Flst. Nr. 1818/1 wurde ebenfalls in den Umgriff aufgenommen, obwohl es im privaten Eigentum ist, da auch hier die Straße entsprechend der bestehenden Straßenbegrenzungslinie verbreitert werden soll, um einen Gehweg unterzubringen.

Gegebenenfalls wird, wie unter 2.1 ausgeführt künftig eine Übertragung an die Landeshauptstadt München erfolgen, wenn und sofern die Planungsbegünstigte diese Flächen noch erlangt.

#### **4.3. Art der baulichen Nutzung**

Im Planungsgebiet werden zwei Allgemeine Wohngebiete (WA Nord und WA Süd) festgesetzt.

##### **Allgemeine Wohngebiete**

Das Allgemeine Wohngebiet WA Nord nördlich der Dülferstraße besteht aus vier Teilbaugebieten und das WA Süd südlich der Dülferstraße aus acht Teilbaugebieten. Im Wesentlichen orientieren sich die Aufteilungen der Teilbaugebiete an den unterschiedlichen Festsetzungen des Maßes der Nutzung für die Neubauten und am bestehenden Gebäude Raheinstraße 3. Zudem richtet sich die Abgrenzung der einzelnen Teilbaugebiete weitgehend an zukünftig sinnvollen Grundstücksteilungen, welche eine Gliederung in zusammenhängende Baufelder mit jeweils daran anschließenden G+R-Flächen und den dort geplanten Feuerwehrezufahrten gewährleisten. Die südlichen G+R-Flächen und dortigen Feuerwehr-Zufahrten sind weitgehend jeweils Teil des Teilbaugebiets.

In den Allgemeinen Wohngebieten sind die ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe sowie Tankstellen ausgeschlossen, da sie sich in die geplante urbane kleinteilige und dem Wohnen primär vorbehaltene Struktur nicht einfügen und darüber hinaus zusätzlichen Verkehr in das Planungsgebiet ziehen würden. Verwaltungsnutzungen sind ausschließlich im WA Süd ausnahmsweise zulässig, um in der Raheinstraße nur eine Erschließung von neuer Wohn- und Kita-Nutzung im WA Nord(3) vorzusehen. Betriebe eines Beherbergungsgewerbes sind ausschließlich im westlichen Bauraum des WA Süd(2) aufgrund der dafür prädestinierten unmittelbaren, fußläufig gut erreichbaren Lage am S- und U-Bahnhof Feldmoching allgemein zulässig.

Entsprechend der Ziele des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a soll das Gebiet ein dichtes und urbanes Wohngebiet werden. Dazu werden an definierten Stellen im Erdgeschoss Wohnnutzungen nicht zugelassen, um Standorte für dem Wohngebiet dienende sonstige, auch soziale oder gewerbliche Nutzungen (z. B. Arztpraxen, Bewohner\*innentreffpunkt) zu gewährleisten. Die Bereiche mit Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss sind jeweils in den definierten Teilen der baulichen Anlagen entlang der

Ratoldstraße auf der Nordseite der platzartigen Aufweitungen gegenüber der Einmündungen von Franz-Kötterl-Straße, Rambertweg, Weitlstraße und Malvenweg, im Bereich Dülfer-/Raheinstraße sowie im nördlichen Bereich des WA Süd(2) festgesetzt.

Zur wohnortnahen Versorgung mit Kitas sollen im Planungsgebiet drei integrierte Einrichtungen realisiert werden. In Abstimmung mit dem Referat für Bildung und Sport sind im Teilbauggebiet WA Nord(3) drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen, im Teilbauggebiet WA Süd(3) vier Kinderkrippen- und vier Kindergartengruppen sowie im Teilbauggebiet WA Süd(7) drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen vorgesehen und die Kitas entsprechend festgesetzt.

Die im notwendigen räumlichen Zusammenhang liegenden Freiflächen von WA Nord(3) bzw. die Innenhöfe von WA Süd(3) und WA Süd(7) weisen zum einen eine gute Belichtungssituation auf und bieten zum anderen Platz für die benötigten Freispielflächen. In den Teilbaugebieten WA Nord(3) und WA Süd(3) ist aus funktionalen Platzgründen das Erdgeschoss sowie das erste Obergeschoss für die Kita-Nutzung vorgesehen. Im WA Süd(7) ist die Einrichtung auf das Erdgeschoss begrenzt, da der Flächenbedarf im Erdgeschoss nachgewiesen werden kann.

Die Freispielflächen für Kindertagesstätten müssen einen unmittelbaren Zugang zu den Räumen der Kindertagesstätten besitzen und darüber hinaus mindestens die hinweislich dargestellte Fläche umfassen, damit diese im notwendigen Maße funktionsgerecht sind.

Für die Kitas stehen folgende Flächengrößen zur Verfügung bzw. sind erforderlich:

Teilgebiet	Geschossfläche	Freispielfläche vorhanden und ausreichend
WA Nord(3)	1.180 m <sup>2</sup>	1.086 m <sup>2</sup>
WA Süd(3)	1.460 m <sup>2</sup>	1.464 m <sup>2</sup>
WA Süd(7)	1.180 m <sup>2</sup>	1.104 m <sup>2</sup>

Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sind die vorgenannten, aufgrund der geplanten städtebaulichen Situation, ausreichend bemessenen Freispielflächen hinweislich dargestellt. Die konkreten Geschoss- und Freispielflächen werden nicht im Bebauungsplan festgesetzt, da sich in der Detailplanung Flächenänderungen ergeben könnten. Diese werden im städtebaulichen Vertrag geregelt.

#### **Fläche für Ver- und Entsorgungseinrichtungen**

Angrenzend an das WA Süd(4) ist eine Fläche für Ver- und Entsorgung festgesetzt. Diese dient zur Unterbringung des neuen Standortes für die bisherige Erdgasregulation RE151b B.

#### 4.4. Maß der Nutzung, zulässige Grund- und Geschossflächen

##### 4.4.1. Allgemeines/Festsetzungen

Zur Umsetzung des planerischen Konzepts, das auf Grundlage des Rahmenplans weiter entwickelt wurde, wurden die Art und das Maß der Nutzung entwickelt. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer maximal zulässigen Grund- und Geschossfläche als Höchstmaß bezogen auf die jeweiligen Teilbaugebiete geregelt. Zusätzlich wird das Maß durch die Wandhöhe der baulichen Anlagen, zum Teil als Höchstmaß sowie zum Teil als Mindest- und Höchstmaß, und durch die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse jeweils als Höchstmaß bestimmt.

Die festgesetzten, zulässigen Geschossflächen (GF) und Grundflächen (GR) sowie die entsprechenden Geschossflächenzahlen (GFZ) und Grundflächenzahlen (GRZ) ergeben für die einzelnen Baugebiete bzw. Teilbaugebiete folgende Werte:

Baugebiet bzw. Teilbaugebiet	Netto-bauland [m <sup>2</sup> ]	GF maximal [m <sup>2</sup> ]	entspricht GFZ maximal	GR maximal § 19 Abs. 2 BauNVO [m <sup>2</sup> ]	entspricht GRZ maximal § 19 Abs. 2 BauNVO	zulässige GR maximal [m <sup>2</sup> ] § 19 Abs. 2+4 BauNVO	entspricht GRZ maximal § 19 Abs. 2+4 BauNVO
WA Nord(1)	5.092	2.700	0,53	1.700	0,33	3.750	0,74
WA Nord(2)	4.600	4.200	0,91	1.700	0,37	3.700	0,80
WA Nord(3)	7.563	8.150	1,08	2.500	0,33	6.650	0,88
WA Nord(4)	463	250	0,54	150	0,32	190	0,41
WA Süd(1)	2.583	3.100	1,2	1.100	0,43	2.550	0,99
WA Süd(2)	10.309	15.500	1,5	4.100	0,40	9.800	0,95
WA Süd(3)	6.483	9.000	1,39	2.300	0,35	6.090	0,94
WA Süd(4)	4.049	5.450	1,35	1.350	0,33	3.730	0,92
WA Süd(5)	6.919	11.350	1,64	2.600	0,38	6.650	0,96
WA Süd(6)	7.400	12.100	1,64	2.500	0,34	6.150	0,83
WA Süd(7)	5.260	8.000	1,52	1.700	0,32	4.800	0,91
WA Süd(8)	5.424	10.700	1,97	2.100	0,39	4.850	0,89
<b>Summe WA Nord und Süd</b>	<b>66.145</b>	<b>90.500</b>	<b>1,37</b>	<b>23.800</b>	<b>0,36</b>	<b>58.910</b>	<b>0,89</b>
VE-Fläche	134			10	0,07	107	0,8

Abb. 11: Flächengrößen und Kennwerte für die (Teil-)Baugebiete

### **Geschossflächen (GF)**

Die zulässige GF in den Allgemeinen Wohngebieten beträgt insgesamt 90.500 m<sup>2</sup>. Die genaue Verteilung der Geschossfläche auf die Baugebiete bzw. Teilbaugebiete kann der oben angeführten Tabelle (Abb. 11) entnommen werden.

Bei Ermittlung der GF sind die Flächen der Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschosse einschließlich der zu Ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen. Diese Festsetzung wird getroffen, da zusätzliche Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen unter anderem Einfluss auf die Verkehrsmengen, den Bedarf an sozialer Infrastruktur und den Freiflächenbedarf haben. Das Nutzungsmaß soll hiermit abschließend dargestellt werden.

Im Teilbaugebiet WA Nord(3) und im WA Süd darf die GF um jeweils bis zu 5 % für Abstellräume für Fahrräder, Kinderwagen und Mobilitätshilfen, die in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang mit einem Hauseingang in das jeweilige Erdgeschoss integriert werden, überschritten werden. Diese Regelung schafft Anreize, Abstellräume nicht im Keller unterzubringen und erleichtert damit deren Nutzbarkeit. Zudem gilt diese Überschreitungsmöglichkeit für die vorgenannten Wohngebiete, auch für Gemeinschaftsräume, Durchgänge und Dachausstiege für gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten in Verlängerung der Treppenhäuser jeweils einschließlich ihrer Umfassungswände, um den Verlust an Geschossfläche für die dringend benötigte Wohnnutzung zu vermeiden.

Des Weiteren darf die festgesetzte GF durch die zusätzlichen Flächen von Außenwänden, soweit diese aus Lärmschutzgründen, Wärmeschutzgründen und/oder gestalterischen Gründen erfolgen, um bis zu 5 % überschritten werden, wenn diese tiefer als 40 cm sind und kein Wärmedämmverbundsystemen beinhalten. Durch diese Regelung soll die Verwendung unterschiedlicher ökologischer Materialien gefördert werden, in dem der Flächenverlust für stärkere Wandaufbauten, z. B. bei Vollziegelwänden, durch die Zulässigkeit einer Geschossflächenüberschreitung ausgeglichen wird. Damit soll dem aus ökologischer und gestalterischer Sicht zunehmend in die Kritik geratenen, übermäßig Verbreitung findenden Einsatz von Wärmedämmverbundsystemen entgegen gewirkt und für Wahlmöglichkeit unterschiedlicher Materialien gesorgt werden.

Es soll durch die zulässige GF-Überschreitung zudem infolge größerer Außenwandstärken als 40 cm die Ausführung von aus Lärmschutzgründen schräg gestellten Fasadeflächen ermöglicht und ein diesbezüglicher Flächenverlust zu Lasten der möglichen Wohnfläche vermieden werden.

Auch ist eine Überschreitung der Geschossfläche bis zu 5 % zugelassen, soweit in Folge von Schallschutzverglasungen geplante Loggien und Balkone mit bei der Berechnung der Geschossfläche zu berücksichtigen sind.

### **Geschossflächenzahlen (GFZ)**

Im WA Nord und WA Süd wird bei einer festgesetzten Geschossfläche von insgesamt 90.500 m<sup>2</sup> rechnerisch eine durchschnittliche GFZ von 1,37 erreicht. In den einzelnen Teilbaugebieten der Allgemeinen Wohngebiete liegen die GFZ-Werte zwischen 0,53 und 1,97.

### **Grundflächen (GR)**

Insgesamt wird für das Planungsgebiet eine zulässige GR von 23.800 m<sup>2</sup> innerhalb der Baugebiete gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Dies ermöglicht u. a., die Hauptbaukörper in den Baugebieten zu errichten. Die Verteilung der Grundfläche auf die Teilbaugebiete kann der Tabelle in Abb. 11 entnommen werden.

Um innerhalb der Baugebiete insbesondere autofreie Freiflächen mit hoher Aufenthaltsfunktion zu sichern, sind die erforderlichen Stellplätze in der Tiefgarage und in Gemeinschaftstiefgaragen nachzuweisen. Diese Flächen sind zu den Flächen nach § 19 Abs. 2 und 4 BauNVO (z. B. Garagen und Stellplätze und ihre Zufahrten) mit zu rechnen. In der Satzung wird für jedes Teilbaugebiet eine maximal zulässige GR gemäß § 19 Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 4 BauNVO entsprechend festgesetzt, welche auch die Tiefgaragen und zudem auch die festgesetzten Geh-, Radfahr- und Fahrrechtsflächen mit berücksichtigt. Die maximal zulässige GR für WA Nord und WA Süd beträgt 58.910 m<sup>2</sup> (s. Abb. 11).

Die planlich festgesetzte Grundfläche zur VE-Fläche lässt die bauliche Anlage der Erdgasregelstation sowie der erforderlichen zu befestigenden Flächen zu.

### **Grundflächenzahlen (GRZ)**

In den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord und WA Süd wird bei einer Grundfläche in den Baugebieten von insgesamt 23.800 m<sup>2</sup> rechnerisch eine durchschnittliche GRZ von 0,36 erreicht. In den einzelnen Baugebieten bzw. Teilbaugebieten des WA Nord und WA Süd liegen die rechnerischen GRZ-Werte zwischen 0,32 und 0,43.

Im Satzungstext wird für die Baugebiete bzw. Teilbaugebiete und die Fläche für Ver- und Entsorgung geregelt, bis zu welchem Maß die jeweils festgesetzten Grundflächen (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 S. 1 BauNVO bezeichneten Anlagen überschritten werden dürfen. Mit der Festsetzung wird der erforderlichen zusätzlichen Über- oder Unterbauung durch die genannten Anlagen insbesondere der erforderlichen, gemeinschaftlichen Tiefgaragen sowie der Umsetzbarkeit der Wegeverbindungen Rechnung getragen. Die gem. den Festsetzungen maximal zulässige GRZ liegt in den Teilbaugebieten rechnerisch zwischen 0,41 und 0,99. Im rechnerischen Durchschnitt der Allgemeinen Wohngebiete WA Nord und WA Süd beträgt in Gesamtbeurteilung die maximal zulässige GRZ insgesamt 0,89. In einigen Teilbaugebieten überschreitet aus den oben genannten Gründen die GR die Werte einer rechnerischen GRZ von 0,8.

#### 4.4.2. Überschreitung der Orientierungswerte gemäß § 17 BauNVO

In einzelnen Teilbaugebieten werden die Orientierungswerte für Obergrenzen des § 17 BauNVO für die Geschoss- und Grundflächen in unterschiedlichem Maße überschritten.

Die Orientierungswerte des Maßes der baulichen Nutzung für Allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 BauNVO bzgl. der GFZ von 1,2 wird bei Ausschöpfung des festgesetzten zulässigen Nutzungsmaßes in den Teilbaugebieten WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8) überschritten.

Die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 BauNVO von 0,4 der GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO, ohne Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO, wird geringfügig im Teilbaugebiet WA Süd(1) mit einem GRZ-Wert von 0,43 überschritten.

Die Überschreitungen der Orientierungswerte sind jedoch vorliegend aus städtebaulichen Gründen geboten und erfolgen unter Berücksichtigung sowie Abwägung der allgemeinen städtebaulichen Belange nach § 1 Abs. 6 BauGB, insbesondere den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Wohnbedürfnisse sowie die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung und Auswirkungen auf die Umwelt.

München ist durch einen hohen Nutzungsdruck verbunden mit einem enormen Flächenbedarf, vor allem auch hinsichtlich der Schaffung von Wohnraum, gekennzeichnet. Im Bereich der Landeshauptstadt stehen angesichts des nach wie vor ungeschmälernten Entwicklungsdruckes nur eingeschränkt und begrenzt geeignete Flächen zur Deckung des genannten Bedarfs zur Verfügung. Gerade in den sogenannten integrierten Lagen mit guter Erschließung gilt es deshalb, durch eine bauliche Verdichtung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine entsprechende bauliche Nutzung zu schaffen.

Die Überschreitungen der Orientierungswerte des § 17 BauNVO im Planungsgebiet, die sich aus den vorgenannten und umzusetzenden Planungszielen und dabei insbesondere der angestrebten Wohnungsanzahl und aus der dazu sich ergebenden Dichte des Planungskonzeptes ergeben, begründen sich aus der verkehrsgünstigen Lage des Planungsgebietes im Stadtgefüge und der örtlichen Situation. Es ist über den U- und S-Bahnhof Feldmoching sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Diese außergewöhnlich gute Anbindung ist prädestiniert für eine verdichtete Bebauung.

Durch die entsprechenden Anforderungen eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sind die hohen Dichten städtebaulich erforderlich. Eine verdichtete Bebauung an dieser Stelle trägt dazu bei, dass einem Siedlungsdruck in weniger gut erschlossenen und weniger prädestinierten Lagen andernorts vorgebeugt werden kann. Zudem wird einer möglichst hohen Nutzung der hier bereits in starkem Umfang vorhandenen ÖPNV-Infrastruktur Rechnung getragen. Deren Investitionskosten und deren mögliche Potentiale für eine hohe und insoweit wirtschaftlichste Nutzung werden entspre-

chend dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gemäß Gemeindeordnung gut genutzt.

Auch die vergleichsweise gut erreichbaren oder vorgesehenen Naherholungsflächen (Dreiseenplatte, Feldmochinger Anger) erlauben eine hohe Dichte.

Die Orientierungswerte bzgl. der GFZ von 1,2 wird bei Ausschöpfung des festgesetzten Nutzungsmaßes in sieben von zwölf Teilbaugebieten (WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8)) in unterschiedlichem Maße überschritten. Dies ist aus den obengenannten städtebaulichen Zielsetzungen erforderlich, um in dieser verkehrsgünstigen Lage eine angemessene Wohnentwicklung mit entsprechender Dichte zu ermöglichen. Grund dafür ist letztendlich auch die verschmälerte, für die Bebauung zur Verfügung stehende Baulandfläche. Dies ergibt sich umso mehr auch aus der erforderlichen Straßenbreite der Ratoldstraße, wegen des zu berücksichtigenden Busbegegnungsverkehrs sowie des zudem zusätzlich erforderlichen Fahrradschutzstreifens mit Schutzstreifen. Der Preisträgerentwurf des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes von 03 Architekten und ver.de Landschaftsarchitektur zeigt, dass eine sehr gut verträgliche Umsetzung sichergestellt werden kann. Durch dessen städtebauliches Ordnungsprinzip werden die Wohnnutzungen und Freiflächen durch nach innen geöffnete Hofstrukturen vor Emissionen des Umfelds geschützt. Insbesondere im WA Süd ist dadurch eine sehr hohe Geschossfläche ermöglichbar und entsprechend zulässig.

Die Überschreitung der Orientierungswerte der GRZ ist zudem darin begründet, dass die Bebauung in den Teilbaugebieten, insbesondere an den Übergängen zum östlichen Siedlungsbestand, höhenmäßig ausgerichtet wird. Das unterzubringende Bauvolumen ist dazu in einer möglichst geringen Höhenentwicklung vorgesehen und verteilt sich daher mehr in der Fläche als bei alternativ denkbaren Planungskonzepten mit einer größeren Höhenentwicklung. Eine höhere Bautypologie wurde im Hinblick auf die angrenzende bestehende Bebauung bewusst nicht gewählt.

Im Weiteren trägt sehr wesentlich die nur eingeschossig zulässige Unterbauung, welche Eingriffe ins Grundwasser durch noch tiefer gehende Bauwerkssohlen ausschließen soll, zu sehr umfänglichen in die Fläche gehenden unterirdischen baulichen Anlagen bei.

Darüber hinaus sieht das Planungskonzept über Geh- und Radwegeflächen eine Außenerschließung der Teilbaugebiete und somit eine hohe Durchlässigkeit sowie Vernetzung mit der Nachbarschaft vor. Die Geh- und Radwegeflächen sollen gleichzeitig Aufenthaltsqualität und -funktion bieten. So sollen und können die Innenhöfe als weitere nutzbare Freiräume einen von Erschließungsflächen freigehaltenen und damit "grünen" Charakter erhalten und auch von Feuerwehrflächen, welche stattdessen über die Außenerschließung sicher zustellen sind, freigehalten werden. Diese äußeren Erschließungs- und Aufenthaltsflächen erfordern und begründen entsprechend umfänglich baulich befestigte Flächen als demgegenüber eine Konzeption mit innerer Erschließung auf mit Tiefgaragen unterbauten Flächen.

Die Belichtung der Wohnungen kann durch die Festsetzung der Bauräume und der zulässigen Höhenentwicklungen ausreichend gewährleistet werden. Detaillierte Untersuchungen zu Lärm und Belichtung zeigen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfüllt werden.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden somit durch die Überschreitung der Orientierungswerte nicht beeinträchtigt bzw. können durch eine entsprechende Gestaltung der Grundrisse erreicht werden. Auch ein ausreichender Sozialabstand kann gewährleistet werden.

Da die Haupterschließung der Wohnungen von den Geh- und Radfahrrechtenflächen und nicht über die Innenhöfe erfolgen soll, können hier ruhige und begrünte Innenhöfe mit Wohnungsgärten und gemeinschaftlichen Freibereichen entstehen.

Den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung und den sozialen Belangen ist durch das Wohnquartier mit integrierten Kindergärten und einer gewährleisteten Schulversorgung Rechnung getragen.

Die allgemeinen Grundsätze des § 1 Abs. 6 BauGB sind gewahrt. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind u. a. durch nachfolgende entgegenwirkende Maßnahmen nicht zu erwarten. Durch die kompakte Bebauung kann die Flächeninanspruchnahme im Umland andernorts minimiert werden. Das Planungsgebiet ist ausreichend erschlossen. Den verkehrlichen Erfordernissen wurde mit der Planung Rechnung getragen.

Die Auswirkungen der Überschreitung der Orientierungswerte nach § 17 BauNVO werden durch folgende Maßnahmen aufgefangen:

- Festsetzung von zwei nicht unterbaubaren, insgesamt ca. 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen mit zahlreichen Baumpflanzungen, die eine ungehinderte Versickerung zulassen und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.
- Durch die Unterbringung der pflichtigen KFZ- und Fahrradabstellplätze in Tiefgaragen mit entsprechender Überdeckung und die Begrenzung von oberirdischen Nebennutzungen entstehen im Planungsgebiet begrünte, kleinklimatisch wirksame Freiflächen mit vielfältigen Aufenthalts- bzw. Nutzungsmöglichkeiten (Knüpfung sozialer Kontakte, Kinderspielen vor der Tür etc.) und ergänzen die ruhigeren, eher grüner gehaltenen intimen Innenhoffreiflächen .
- Begrünte Dachflächen mit einer erhöhten durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm, die der Erwärmung im Gebiet entgegenwirken und der Rückhaltung von Niederschlagswasser dienen.
- Ermöglichung von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten in Kombination von befestigten Flächen mit einer intensiven Dachbegrünung mit einer durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von im Mittel 40 cm v. a. südlich der Dülferstraße in Ergänzung der begrenzt vorhandenen ebenerdigen Freiflächen.
- Schaffung eines autofreien Wegenetzes mit Aufenthaltsqualität,
- Festsetzung einer Überbauung (Fuß- und Radwegbrücke) über die Dülferstraße zur sicheren Durchwegung des Planungsgebiets und Anbindung der nörd-



lich gelegenen öffentlichen Grünflächen für Fuß- und Radverkehr sowie autofreie Anbindung an den S- und U-Bahnhof Feldmoching und die Infrastruktureinrichtungen (Einzelhandel),

- Ausgleich in Form von Pflanzungen großer und mittelgroßer Bäume mit größerer Pflanzqualität im Vergleich zu den Standard-Festsetzungen der Landeshauptstadt München in den Baugebieten sowie in den Straßenräumen und den öffentlichen Grünflächen.

#### 4.5. Höhen baulicher Anlagen

Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzepts wird die Höhenentwicklung der Neubebauung durch die Festsetzung zulässiger Wandhöhen sowohl als Mindest- und Höchstmaß als auch als maximal zulässiges Höchstmaß sowie durch die Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt. Das Erscheinungsbild der Neubebauung wird in hohem Maße durch das differenzierte Spiel der Gebäudehöhen bestimmt. Die Höhenstaffelung der Gebäude stellt eine wichtige strukturelle und gestalterische, städtebauliche Komponente zur Schaffung einer differenzierten Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Bewohner\*innen im Quartier dar.

Aufgrund der dichten Bebauung ist es zur Sicherung der Belichtung erforderlich, die zulässige Höhenentwicklung zu regeln. Die Festsetzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse wurde auf Basis der Rahmenplanung entwickelt. Insbesondere in den Teilbaugebieten WA Süd(4) und WA Süd(8) erfolgten Anpassungen. Für das WA Süd(4) sind höchstens fünf Vollgeschosse und im vorderen Gebäudeteil an der Ratoldstraße höchstens drei Vollgeschosse zulässig, um bei einer Neustrukturierung des Grundstücks das Erscheinungsbild der angrenzenden Neubebauung aufgreifen zu können. Im WA Süd(8) werden abweichend von der Rahmenplanung in einem Teilbereich entlang der Ratoldstraße sechs Vollgeschosse mit einem siebten Terrassengeschoss festgesetzt, damit die Abstandsflächen zur bestehenden Straßenmitte der Ratoldstraße eingehalten werden. Des Weiteren werden im nördlichen Bereich des Teilbaugebietes WA Süd(2) fünf, sechs und sieben Vollgeschosse sowie im Norden an der Bernhardstrasse mit einer Abstufung auf vier Geschosse festgesetzt, um damit einen überleitenden Hochpunkt zur Quartiersmitte zu setzen, der durch seine Abstufung mit angrenzenden Nutzungen verträglich ist.

Die festgesetzten Wandhöhen beziehen sich jeweils auf die festgesetzten Höhenbezugspunkte.

Im WA Nord(1) sieht die Rahmenplanung eine Bebauung mit Atriumhäusern mit bis zu zwei Geschossen sowie im WA Nord(2) und WA Nord(3) eine Bebauung mit Stadthäusern jeweils mit bis zu zwei bzw. drei Geschossen vor. Damit greift der Entwurf die Maßstäblichkeit der benachbarten Bebauungsstruktur östlich der Raheinstraße auf. Um die gleiche Maßstäblichkeit in der Neubebauung wie im östlich angrenzenden Bestand zu sichern, werden im Teilbaugebiet WA Nord(1) maximal zwei Vollgeschosse, straßenseitig entlang der Raheinstraße im Teilbaugebiet WA Nord(2) zwei bzw. punktuell, etwas abgerückt, maximal drei Vollgeschosse sowie im WA Nord(3) zwei und punktuell, etwas abgerückt, drei Vollgeschosse zugelassen. Ergänzt wird die Bebau-

ung im WA Nord(3) durch eine Bebauung an der Bahnseite mit maximal vier Vollgeschossen, um einen passiven Schallschutz gegenüber dem Bahnlärm zu schaffen. Im südlichen Bereich des Teilbaugebietes WA Nord(3) sind aufgrund der direkten Lage an der Dülferstraße und zur Unterbringung einer Kita bis zu vier Vollgeschosse zulässig.

Östlich angrenzend an das Teilbaugebiet WA Nord(3) befindet sich das Teilbaugebiet WA Nord(4), welches das zukünftige Grundstück mit dem bestehenden Gebäude Raheinstraße 3 vorsieht. Das Gebäude soll nach Möglichkeit erhalten bleiben. Um die Möglichkeit zu schaffen, das bauliche, äußere Erscheinungsbild (Wohnhaus mit Mansarddach) dauerhaft zu sichern, wird die Trauf- und Firsthöhe bestandsorientiert, bezogen auf den Höhenbezugspunkt 493,8 m ü. NHN2016, festgesetzt.

Im Baugebiet WA Süd erfolgt eine differenzierte Höhenentwicklung mit drei bis sieben Vollgeschossen und mit Wandhöhen von 10,50 m bis 23,00 m, wobei die höhere Geschossigkeit zum Zweck einer passiven Schallschutzbebauung entlang der Bahn zu finden ist. Mit dieser Festsetzung soll einerseits die Idee der Höhenstaffelung gesichert und andererseits die Einhaltung ausreichender Belichtung und Belüftung gewährleistet werden.

Darüber hinaus werden im Teilbaugebiet WA Süd(2) im nördlichen Eckbereich von Baufeld 10, welches zur künftigen Quartiersmitte hin orientiert ist, sieben Geschosse mit einer maximalen Wandhöhe von 23,00 m festgesetzt, um die Quartiersmitte mit dem S- und U-Bahnhof Feldmoching städtebaulich zu akzentuieren. Nach Süden erfolgt innerhalb des Bauraumes eine Abstufung auf sechs sowie teils fünf Vollgeschosse und nach Osten auf drei bzw. teils vier Vollgeschosse.

Die Höhenentwicklung im WA Süd(8) greift die Bestandshöhe der gegenüberliegenden Geschosswohnungsbauten der 1970iger Jahre auf und schafft durch seine Lage einen unmittelbaren Bezug zu dem bestehenden Wohnquartier. Um städtebaulich darauf zu reagieren, sind in diesem Bauraum an der südlichen Kante sieben Vollgeschosse mit einer maximalen Wandhöhe von 23,00 m zulässig. Durch diese Höhenentwicklung wird ein städtebaulicher Auftakt in das neu geplante Wohnquartier und ein direkter Bezug zwischen der neuen Bebauung und der gegenüberliegenden bestehenden Bebauung geschaffen.

Entlang der Bahn werden die Wandhöhen einerseits durch Mindestwandhöhen festgesetzt, um den Schallschutz zu gewährleisten und andererseits mit dem definierten Höchstmaß eine zusätzliche Verschattung der Biotopverbundfläche zu verhindern.

Die Höhenlage des Planungsgebiets soll grundsätzlich beibehalten werden. Im WA Nord(2) wird eine Anhebung des Niveaus der Erdgeschossfußböden bei Wohnnutzung bis maximal 1,0 m und im WA Nord(4) sowie WA Süd(1), (2), (6) und (8) bei Nicht-Wohnnutzung um bis zu maximal 0,20 m über dem jeweiligen Höhenbezugspunkt ermöglicht. Im WA Nord(3) und WA Süd wird wegen der dort fast ausschließlich entstehenden Geschosswohnungen die Anhebung des Niveaus der Erdgeschossfußböden für Wohnungen um mindestens 0,50 m und maximal 1,00 m festgesetzt. Durch diesen möglichen bzw. festgesetzten Höhenunterschied kann eine reduziertere Ein-

sichtmöglichkeit von außen in die Wohnungen geschaffen werden. Außerdem können die Innenhöfe gegenüber dem angrenzenden öffentlich zugänglichen Raum höhenmäßig angehoben werden, so dass durch die Zonierung hier eine Privatsphäre geschaffen werden kann.

Um ein relevantes Eingreifen in das Grundwasser zu verhindern, sind unterirdische bauliche Anlagen wie z. B. Keller und Tiefgaragen, bezogen auf den jeweiligen Höhenbezugspunkt des Teilbaugebietes, auf eine maximale Tiefe von fünf Metern einschließlich der untersten Bauwerksohle beschränkt. Hiermit kann sichergestellt werden, dass der Grundwasserspiegel im Falle der seltenen Hochwassersituationen möglichst gering verändert wird. Negative Auswirkungen auf die umgebende Bebauung können somit ausgeschlossen werden.

Die zulässige Wandhöhe der baulichen Anlage der Gasregelstation im Bereich der festgesetzten Fläche für Ver- und Entsorgung wird auf das baulich erforderliche Maß mit maximal 2,40 m begrenzt. Für die Installation von Ausblaseleitungen darf die maximal zulässige Wandhöhe der Gasregelstation um bis zu 0,50 m überschritten werden.

Das städtebauliche Konzept von 03 Architekten GmbH sieht eine in seiner Höhe sehr ausdifferenzierte Bebauung vor, die größtenteils im Gestaltungsleitfaden geregelt ist. Dieser ist als Anlage dem städtebaulichen Vertrag beigefügt.

#### 4.6. **Abstandsflächen**

##### **Grundlage der Abstandsflächenprüfung**

Das städtebauliche Konzept sieht entsprechend der Bestandsbebauung östlich der Rahein- bzw. der Ratoldstraße im Norden des Planungsgebiets straßenseitig zunächst eine geringe Höhenentwicklung mit maximal zwei Geschossen vor. Diese Höhenentwicklung wird straßenseitig weitgehend bis zur Dülferstraße beibehalten. Dort bildet das Teilbaugebiet WA Nord(3) mit bis zu max. vier Geschossen im südlichen bis an die Raheinstraße reichenden Bauraum eine Ausnahme, die der städtebaulichen Betonung der dortigen Kreuzungssituation dient. Bei der bahnseitigen Bebauung bzw. deren Kopfbauten in Abstand zur Raheinstraße erfolgt von der zweigeschossigen Bebauung eine schrittweise Erhöhung auf zunächst drei und im Weiteren vier Geschosse bis zu der vorgenannten Betonung der Kreuzungssituation an der Dülferstraße. Südlich der Dülferstraße bzw. der neuen Mitte steigt straßenseitig die Höhenentwicklung des städtebaulichen Konzepts auf drei Geschosse an, um einen sinnvollen Übergang zu dem weiteren viergeschossigen Verlauf südlich der Verlängerung des Jakob-Sturm-Wegs zu schaffen. Die vier- bis fünfgeschossige Höhenentwicklung, die in Richtung Süden auf bis zu sieben bzw. straßenseitig sechs Geschosse (WA Süd(6) und (8)) ansteigt, bildet auch im weiteren Verlauf ein städtebauliches Pendant zu dem dort an der Ratoldstraße gegenüberliegenden Geschosswohnungsbau, der eine Höhenentwicklung von bis zu acht Geschossen auf Höhe der Weitstraße erreicht. Auch wird südlich der Bernhardstraße gegenüber der zukünftigen Quartiersmitte eine Akzentuierung mit sieben Geschossen geplant. Gleichzeitig sieht das städtebauliche

Konzept – bis auf Teilbereiche (z. B. WA Süd(4), WA Süd(7) und (8)) – eine Situierung von geschlossenen Baukörpern an der und parallel zur Ratoldstraße vor, um straßenabgewandt entlang der westlichen Bahnflächen mit einer ähnlichen Baukörperstruktur geschützte Freiflächen zwischen diesen Baukörpern zu schaffen.

Zwischen den straßenseitig festgesetzten Bauräumen und den neu festgesetzten Straßenbegrenzungslinien der Rahein- bzw. Ratoldstraße bildet ein schmaler Streifen auf Privatgrund den Übergangsbereich zur Straßenverkehrsfläche. Entlang der Raheinstraße ist dieser Bereich zwischen 0,30 m (WA Nord(2)) und 1,80 m (WA Nord(3)) tief. Der Abstand des Bestandsgebäudes im WA Nord(4) wird entsprechend dem Bestand mit 3,00 m festgesetzt. Straßenseitig entlang der Ratoldstraße liegt die Tiefe zwischen 0,80 m (WA Süd(2), (7) und (8)) und 1,40 m (WA Süd(5) und (6)), auf Höhe des WA Süd(1) bei bis zu 4,90 m.

Zur Umsetzung des der Planung zugrunde liegenden städtebaulichen Konzeptes ist in vielen Bereichen des Planungsgebiets eine Reduzierung der nach der Bayerischen Bauordnung (BayBO) erforderlichen Abstandsflächen erforderlich, sowohl straßenseitig bezogen auf die neue Straßenmitte als auch im Inneren der Baugebiete wie auch zu den westlichen Bahn- und Ausgleichsflächen hin. Das erfolgt über die Festsetzung von Bauräumen in Verbindung mit Wandhöhen als Höchst- bzw. Mindest- und Höchstmaß ergänzt durch eine höchstzulässige Anzahl an Vollgeschossen sowie über die Satzungsregelungen zur Verkürzung der Abstandsflächen. Für die maßgebliche Verkürzung der Abstandsflächentiefen und die diesbezüglich getroffene Abwägung hinsichtlich der Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde zugrunde gelegt, dass die Bauräume auch in Bereichen von Baugrenzen sowie auch hinsichtlich der durch die Planzeichnung maximal festgesetzten Wandhöhen maximal ausgenutzt werden dürfen. Aus diesen planlichen Festsetzungen zu den Grundflächen der Gebäude durch Baulinien und Baugrenzen in Verbindung mit den maximalen Festsetzungen zur Vollgeschosszahl und Gebäudehöhe ergeben sich ausdrücklich die Grundlagen, auf denen die vorgenommene Verkürzung der Abstandsflächen basiert.

Bei der Ermittlung der zulässigen Wandhöhen wurde dabei für die Wohnnutzung eine maximale Geschosshöhe von drei Metern und für Nicht-Wohnnutzungen von vier Metern zu Grunde gelegt. Zusätzlich wurde eine mögliche Attikahöhe von maximal 0,50 m berücksichtigt sowie die Herstellung eines Hochparterres bei wohngenutzten Gebäuden im WA Nord(2), WA Nord(3) und WA Süd(1) bis (8) mit maximal einem Meter bzw. im WA Nord(4), WA Süd(1), (2), (6) und (8) mit maximal 0,2 m bei Bereichen mit vorgegebener Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss.

Soweit die zur Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes vorgenommenen Festsetzungen zu Bauräumen und maximalen Höhenentwicklungen, die hier auch die Abstandsflächen regeln, nicht ausreichend sind, um bei maximaler Ausnutzung der Bauräume und der in diesen zulässigen Wandhöhen eine ausreichende Belichtung und Belüftung sowie einen ausreichenden Sozialabstand sicherzustellen, wurden mit-

tels einer Untersuchung des 45 Grad Lichteinfallswinkel zusätzlich Bauraumabschnitte in Länge und Wandhöhe definiert, für die im Rahmen des Bauvollzugs ein gesonderter Nachweis zur ausreichenden Belichtung von Aufenthaltsräumen zu führen ist. Damit wird Sorge dafür getragen, dass unter Beibehaltung möglichst großer Flexibilität für den Bauvollzug die Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse mittels Belichtungsnachweis im jeweiligen konkreten Einzelfall dennoch gewahrt sind. Der Siegerentwurf des Wettbewerbsergebnisses ist maßgeblich durch eine hohe Polygonalität geprägt, dessen flexible Umsetzung durch letztendlich gute Grundrisslösungen innerhalb der gewählten großzügigen Bauräume erfolgen soll. Zudem ergibt sich aus der Regelung des Art. 81 Abs. 1 Nr. 6b BayBO der Rechtsgedanke, dass eine Verkürzung der Abstandsflächentiefe durch städtebauliche Satzung gemäß Art. 81 Abs. 2 BayBO auch bis zu 0,4 H möglich wäre, wenn eine ausreichende Belichtung und Belüftung sowie der Brandschutz gewährleistet ist; dies wird als weiteres Argument bezüglich der Verkürzungen der Abstandsflächen zu den Straßen herangezogen, soweit hier die Abstandsflächen von 0,4 H nicht über die Straßenmitte fallen würden.

Gegenüber den an das Planungsgebiet angrenzenden Flächen südlich der Bernhardstraße und westlich der Ratoldstraße (Flst. Nr. 1818, Flst. Nr. 1767/55) gelten bezüglich des WA Süd(1) gegenüber deren südlichen Grundstücksgrenzen abweichend die Abstandsflächenanforderungen gem. Art. 6 Abs. 5a BayBO; eine Verkürzung durch Bebauungsplan erfolgt hier nicht. Diese Flächen und der dortige Gebäudebestand sind unter dem Gesichtspunkt der Abstandsflächen bzw. der durch diese geschützten Belange Belichtung, Belüftung und Sozialabstand mit dem städtebaulichen Konzept in Einklang zu bringen. Insofern wird eine gesonderte Regelung getroffen. Ein jeweiliger Grenzanbau erscheint bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen im Einvernehmen mit der/dem jeweiligen Eigentümer\*in dieser Flächen gegebenenfalls im Bauvollzug aber möglich.

#### **Im Einzelnen:**

##### **Abstandsflächen zur Raheinstraße/Ratoldstraße und Bernhardstraße**

Soweit es die Auswirkungen der Verkürzung auf die gegenüberliegende Belichtungssituation betrifft, wurde diese jeweils baufeldbezogen bei maximaler Ausnutzung des straßenseitigen Bauraums und der maximalen Wandhöhe im Bereich der jeweils geringsten Breite der angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche durch Anlegen eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad geprüft, bei dem von einer hinreichenden Belichtung ausgegangen werden darf. Es konnte festgestellt werden, dass durch die vorliegende Planung bei allen gegenüberliegenden Grundstücken entlang der Ratoldstraße und Raheinstraße ein Lichteinfallswinkel von mindestens 45 Grad, oder sogar auch flacher und insoweit für diese noch günstiger, eingehalten wird wie nachfolgend im Detail dargestellt.

Im Teilbaugebiet WA Nord(1) im Bereich des nördlichen Bauraumes (Baufelds 2) liegt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad maximal 1,60 m über der künftigen Mitte der öffentlichen Verkehrsfläche Raheinstraße. Damit ist sowohl für die Freiflächen unter Be-

rücksichtigung des dortigen Bauliniengefüges aber insbesondere für die Gebäude der straßenseitig gegenüberliegenden Grundstücke stets ein ausreichender Lichteinfall gewährleistet. Der Lichteinfallswinkel ist bereits im Bereich der Vorgärten deutlich flacher als 45 Grad. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gegeben. Gleiches gilt für das Teilbaugebiet WA Nord(1) im südlichen Bauraum (Baufeld 3). Dort fällt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad lediglich mit bis zu 0,25 m und damit nur in einem geringen Ausmaß über die Mitte der festgesetzten und insoweit zu erweiternden Verkehrsfläche Raheinstraße.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Nord(2) (Baufeld 4) beträgt die Überschreitung der Mitte der künftig zu erweiternden Verkehrsfläche Raheinstraße an der engsten Stelle maximal 1,45 m. Im Übrigen läuft diese Überschreitung aber wegen der sich in Richtung Norden aufweitenden Verkehrsfläche bzw. der im Süden nach Westen hin abknickenden Baulinie des straßenseitigen Bauraums auf einer Länge von ca. 18,5 m (in Richtung Norden) bzw. von 3,6 m (in Richtung Süden) jeweils gegen Null. Auch diese Überschreitung führt deshalb nicht zu einer für die östlich gegenüberliegenden Grundstücke wesentlichen Belichtungsbeeinträchtigung, da dort der Lichteinfallswinkel von 45 Grad eingehalten wird.

Gleiches gilt auch im WA Nord(3) (Baufeld 6). Die Überschreitung der Straßenmitte mit einem Lichteinfallswinkel von 45 Grad beträgt dort punktuell zwar bis zu 3,45 m. Punktuell liegt der Baukörper mit der seiner südöstlichen Ecke zudem nur 1,50 m hinter der Straßenbegrenzungslinie. Somit ergibt sich insgesamt ein Abstand von 14,00 m zu dem östlich angrenzenden Grundstück; ausreichender Lichteinfallswinkel ist somit auch hier sichergestellt, zumal der Bauraum auf den östlichen Grundstücken weitere ca. vier Meter hinter der Straßenbegrenzungslinie gelegen ist. In den übrigen Bereichen halten die Bauräume größere Abstände ein.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(2) (Baufeld 11) liegt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad nahezu durchgängig 0,95 m über der künftigen Mitte der öffentlichen Verkehrsfläche Ratoldstraße, im Süden verschmälert er sich auf 0,53 m. Bis zur Grundstücksgrenze der östlich daran angrenzenden Flächen verbleibt ein Abstand von mindestens ca. 8,8 m. Damit ist im Bereich der östlich diesem Baufeld gegenüberliegenden Grundstücke eine ausreichende Belichtung sichergestellt. Der Lichteinfallswinkel ist wesentlich flacher als 45 Grad. Im Bereich des WA Süd(1) (Baufeld 10) liegt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad auf der öffentlichen Verkehrsfläche der Bernhardstraße 1,01 m über der künftigen Mitte der öffentlichen Verkehrsfläche. Bis zur Grundstücksgrenze der nördlich angrenzenden Flächen verbleibt mit 11,36 m jedoch auch hier ein ausreichender Abstand, um die ausreichende Belichtung sicherzustellen.

Gleiches gilt für die Teilbaugebiete WA Süd(3) und WA Süd(4) (Baufelder 12a und 13). Dort beträgt die Überschreitung der künftigen Straßenmitte Ratoldstraße mit dem Lichteinfallswinkel von 45 Grad ebenfalls nur 0,45 m bzw. 0,5 m. Es verbleiben inso-

weit nicht betroffene Straßenflächen mit einer Tiefe von ca. 9,3 m, was auch für die gegenüberliegenden Grundstücke eine ausreichende Belichtung sicherstellt.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(5) (Baufeld 14) überschreitet der Lichteinfallswinkel von 45 Grad die künftige Straßenmitte der Ratoldstraße bei maximaler Ausnutzung des Bauraums und einer maximal zulässigen Wandhöhe von 13,50 m um ca. 2,35 m und bei einer maximalen Wandhöhe von 17,50 m um 6,35 m. In ersterem Fall verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 7,4 m. Gleichzeitig wird die bisherige Straßenmitte der Ratoldstraße nicht überschritten. In zweiterem Fall verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 3,4 m. In beiden Fällen fällt der 45 Grad Lichteinfallswinkel aber nicht auf die östlich an die Ratoldstraße angrenzenden Grundstücke, so dass aus Belichtungsgesichtspunkten dort gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben. Die Überschreitung der künftigen Straßenmitte der Ratoldstraße mit 6,35 m ist durch die Bauräumfestsetzung auf eine Breite von 14,51 m beschränkt. In diesem Umfang sieht auch der Gesetzgeber allgemein eine Verkürzung der Abstandsflächen gegenüber einem Nachbarn im Rahmen des sog. 16 m-Privilegs – auch wenn dieses nicht zur Anwendung kommt - als grundsätzlich möglich an. Diese Wertung spricht zudem dafür, dass nicht von unzumutbaren Belichtungsverhältnissen auszugehen ist.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(6) (Baufeld 15) überschreitet der Lichteinfallswinkel von 45 Grad die künftige Straßenmitte der Ratoldstraße bei maximaler Ausnutzung des Bauraums und der maximal zulässigen Wandhöhe von 17,50 m um 6,35 m. Es verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 3,4 m. Der Lichteinfallswinkel von 45 Grad fällt damit nicht auf die östlich an die Ratoldstraße angrenzenden Grundstücke, so dass dort aus Belichtungsgesichtspunkten stets noch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Der für die straßenseitig an dieser Stelle gegenüberliegenden Flächen maßgebliche Bebauungsplan Nr. 36c der Stadt München setzt für den überwiegenden Teil dieser Flächen zudem nicht belichtungsrelevante Gemeinschaftsstellplätze fest.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(7) (Baufeld 16) überschreitet der Lichteinfallswinkel von 45 Grad die künftige Straßenmitte der Ratoldstraße bei maximaler Ausnutzung des Bauraums und der maximal zulässigen Wandhöhe von 17,50 m um ca. 6,95 m und bei einer maximal möglichen Wandhöhe von 20,30 m um ca. 9,75 m. In ersterem Fall verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 2,8 m. In zweiterem Fall fällt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad genau an die Grundstücksgrenze des gegenüber liegenden Nachbargrundstücks, jedoch nicht auf dieses, so dass aus Belichtungsgesichtspunkten dort immer noch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, auch im Falle einer künftigen dortigen Ausnutzung des Bauraumes. Zudem sind die Überschreitungen der künftigen Straßenmitte der Ratoldstraße mit ca. 6,95 m und mit ca. 9,75 m durch die für diese maßgeblichen Bauräume auf Breiten von 16,00 m und 11,50 m beschränkt (s. o.). Weiter befinden sich auf den straßenseitig gegenüberliegenden Grundstücken derzeit bis zur aufgehenden Gebäudeaußenwand nicht gärtnerisch genutzte Gebäudevorzonen und

Hauseingangsbereiche, in den Bereichen, in denen der Bauraum von der Straßenbegrenzungslinie abrückt.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(8) (Baufeld 17) überschreitet der Lichteinfallswinkel von 45 Grad die künftige Straßenmitte der Ratoldstraße bei maximaler Ausnutzung des Bauraums und der maximal zulässigen Wandhöhe von 17,00 m um ca. 6,45 m und bei einer maximal möglichen Wandhöhe von 20,30 m bzw. zurückgesetzt von 23,00 m um ca. 9,75 m. In ersterem Fall verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 3,3 m. In zweiterem Fall fällt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad genau an die Grundstücksgrenze des gegenüberliegenden Nachbargrundstücks, jedoch nicht auf dieses, so dass aus Belichtungsgesichtspunkten dort noch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, auch im Falle einer künftigen dortigen Ausnutzung des Bauraumes bzw. Baurechtes. Auch diese Überschreitungen der künftigen Straßenmitte der Ratoldstraße sind jeweils bedingt durch die entsprechenden Bauräume auf eine Breite von 16,00 m beschränkt (s. o.). Die Überschreitung der Straßenmitte der Ratoldstraße mit einer Tiefe von ca. 9,75 m kommt weiter in einem Bereich vor dem östlich gegenüberliegenden Nachbargrundstück zu liegen, der derzeit mit einer ca. zwei Meter hohen, geschlossenen Einfriedung versehen ist, so dass die Belichtung der unmittelbar dahinter gelegenen Freiflächen maßgeblich durch diese Einfriedung bestimmt wird.

In den Teilbaugebieten WA Nord(3) (Baufeld 5), WA Nord(4) und WA Süd(1) (Baufeld 9) erfolgt straßenseitig zur Rahein- bzw. zur Ratoldstraße hin keine Verkürzung der Abstandsflächen durch die Festsetzungen im Bebauungsplan zu Bauräumen und maximal zulässigen Wandhöhen.

Gleiches gilt, soweit im WA Nord(2) (Baufeld 4) die maximal zulässige Wandhöhe des zurückgesetzten Bauraums und im WA Süd(8) (Baufeld 17) die maximal zulässige Wandhöhe des straßenseitigen Bauraums jeweils 10,50 m bzw. im WA Nord(3) (Baufeld 5) 11,00 m beträgt.

Abschließend kann in Bezug auf die Belichtungsverhältnisse für die an der Rahein- bzw. Ratoldstraße sowie der Bernhardstraße gegenüberliegenden Grundstücke festgestellt werden, dass diese durch die geplante Bebauung zwar reduziert werden, diese Reduzierung jedoch zugunsten des eingangs beschriebenen städtebaulichen Konzepts und zugunsten der dadurch geschaffenen Wohnflächen, für die es einen dringenden Bedarf gibt, hinnehmbar ist, weil der Lichteinfallswinkel von 45 Grad an keiner Stelle auf den gegenüberliegenden Grundstücken zu liegen kommt, sondern stets auf der öffentlichen Verkehrsfläche bleibt und somit eine ausreichende Belichtung sicher gestellt ist.

Mit Blick auf die derzeitige Mitte der bestehenden, ausgebauten Verkehrsfläche, die für die Verkürzung nicht relevant ist, würde es in großen Teilbereichen, insbesondere im Norden, zu keinen Überschreitungen kommen. Insofern trägt zur vorliegenden Situation die verbreiterte Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen mit bei.



Eine ausreichende Belüftung sowie ein ausreichender Sozialabstand sind gegenüber der östlich der Rahein- und der Ratoldstraße gelegenen Wohnbebauung trotz Verkürzung der Abstandsflächen auf die Straßenmitte durch die über den Bebauungsplan festgesetzte und insoweit zu erweiternde Verkehrsfläche Raheinstraße/Ratoldstraße sichergestellt. Diese weist im Norden auf Höhe der Hochlandstraße nach den planlichen Festsetzungen eine Mindestbreite von 9,8 m auf, weitet sich zwischen Stüdlstraße und Dülferstraße auf mindestens 12,5 m aus, erreicht zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße eine Breite von 15,0 m und setzt sich anschließend bis zur südlichen Grenze des Planungsgebiets mit einer Breite von 19,50 m fort. Durch diese öffentliche Verkehrsfläche in Kombination mit den oben genannten schmalen Streifen zwischen Bauräumen und Rahein- bzw. Ratoldstraße ist somit stets ein Abstand zwischen den niedrigeren Gebäuden, zweigeschossig im Norden und den straßenseitig gegenüber liegenden Grundstücken von mindestens knapp 11 m gewährleistet. Mit den ansteigenden Gebäudehöhen nimmt auch die Straßenbreite immer weiter zu und verdoppelt sich letztlich auf bis zu 19,50 m, so dass auch mit Blick auf die deutlich größeren Wandhöhen im Süden stets ein Abstand verbleibt, der eine ausreichende Belüftung der straßenseitig gegenüberliegenden Grundstücke gewährleistet. Hierzu trägt maßgeblich bei, dass es sich bei der Rahein- und Ratoldstraße um eine durchgängig nicht bebaute Fläche handelt, die in Verbindung mit den in diese einmündenden Querstraßen eine gute Durchströmung und somit einen ausreichenden Luftaustausch ermöglicht. Weiter werden diese Straßen als öffentliche Verkehrsfläche auch von Dritten in Anspruch genommen, mit der Folge, dass der Sozialabstand maßgeblich durch die Nähe dieser Dritten zu den östlichen Nachbargrundstücken geprägt ist. Die geplante Neubebauung auf der gegenüberliegenden Straßenseite wahrt somit trotz der Verkürzung der Abstandsflächen stets auch einen ausreichenden Sozialabstand, zumal die östlich der Rahein- und Ratoldstraße festgesetzten Bauliniengänge im Bereich der Raheinstraße und auch im nördlichen Bereich der Ratoldstraße bis nahezu auf Höhe der Weitlstraße auf den gegenüberliegenden Nachbargrundstücken einen Baukörper regelmäßig erst in einem Abstand von mindestens 4,09 m zur öffentlichen Verkehrsfläche zulassen. Der Gebäudemindestabstand zwischen geplanten und östlich der Rahein- und Ratoldstraße bestehenden bzw. möglichen Baukörpern ist damit dementsprechend größer. Ein Abstand von regelmäßig 15 m, zum Teil auch deutlich mehr als 20 m zwischen der geplanten und der bestehenden Bebauung ist als Sozialabstand im städtischen Bereich verträglich. Die Abstände der östlich der Rahein- und Ratoldstraße bestehenden Baukörper zueinander sind gerade im Norden teilweise deutlich geringer. Die beiden großen Bauräume südlich und nördlich der Weitlstraße reichen hingegen näher an die Straßenbegrenzungslinie heran, hier ist jedoch ein ausreichender Sozialabstand und eine ausreichende Belüftung durch die Straßenbreite von 19,50 m sichergestellt.

Auch erfolgt im WA Süd(2) eine Verkürzung der Abstandsflächentiefen zur künftigen Straßenmitte der Bernhardstraße. Es ist auch hier sichergestellt, dass der 45 Grad Winkel auf den angrenzenden Flächen auf der anderen Straßenseite eingehalten wird. Eine ausreichende Belichtung, Belüftung und ausreichender Sozialabstand sind sichergestellt.

### **Abstandsflächen zur Lerchenstraße**

Die Abstandsflächen, die von Baukörpern bei maximal zulässiger Ausnutzung des Bauraums und der Wandhöhen im WA Süd(8) (Baufeld 17) zur Lerchenstraße hin ausgelöst werden, werden auf die Grenze des Planungsgebiets verkürzt. Soweit der Lichteinfallswinkel von 45 Grad im Bereich des Baufelds mit einer zulässigen Wandhöhe von 22,5 bis 23,0 m über die Straßenmitte der Lerchenstraße fällt, ergeben sich daraus keine negativen Beeinträchtigungen für die straßenseitig gegenüberliegenden Fläche. Das dortige Grundstück Flst. Nr. 1767/54 wird durch städtebaulichen Vertrag zu diesem Bebauungsplan gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB als Ausgleichsfläche festgesetzt. Eine Bebauung dieses Grundstücks ist somit nicht möglich. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung der dort herzustellenden Ausgleichsfläche zur Umsetzung der Entwicklungsziele bleibt aufgrund des durch den westlichen Bauraum im WA Süd(8) vorgegebenen Gebäudeabstands möglich.

Soweit der Lichteinfallswinkel von 45 Grad auch über die Grenze des Planungsgebiets hinaus in die dort angrenzende aktuell landwirtschaftlich genutzte Fläche fällt, handelt es sich bei dieser um eine intensiv genutzte Ackerfläche. Diese ist nicht auf eine bestimmte Mindestbelichtungs- und Belüftungsqualität angewiesen. Zudem wird sie auch weiterhin ausreichend über die Südost- bzw. Westseite besonnt. Insofern kann die Abstandsfläche auch hier verkürzt werden.

### **Abstandsflächen zu den Bahngleisen und Bahngrundstücken mit Biotopverbundflächen**

Gegenüber den Bahnflächen und Bahngrundstücken werden die Abstandsflächen auf die Grenze des Planungsgebiets verkürzt, soweit sich durch die Festsetzungen von Bauräumen und maximal zulässigen Wandhöhen bis zu dieser Grenze des Planungsgebiets geringere Abstandsflächentiefen als 1 H ergeben. Maßgeblich gilt das für die westlichen Bauräume in den Teilbaugebieten WA Nord(3) (Baufeld 6), WA Süd(2) (Baufeld 10), WA Süd(3) (Baufeld 12a), WA Süd(4) (Baufelder 12 b u. 13), WA Süd(5) (Baufeld 14), WA Süd(6) (Baufeld 15), WA Süd(7) (Baufeld 16) und WA Süd(8) (Baufeld 17). Soweit die Abstandsflächen ausgehend von diesen Bauräumen zunächst auf die westlichen Ausgleichsflächen fallen, bei denen es sich künftig um Flächen der Stadt München handelt, ist eine Verkürzung auf die Grenze zu diesen Ausgleichsflächen nicht erforderlich. Aufgrund ihres Zuschnitts, ihrer Lage und ihrer Funktion sind diese künftig faktisch nicht mehr selbständig bebaubar.

Diese Verkürzung für die westlichen Bauräume zu den angrenzenden Bahnflächen kann erfolgen, weil es sich bis auf die Bereiche, in denen die Stellwerksgrundstücke angrenzen (WA Süd(7) und WA Süd(8)), ausschließlich um gleisbegleitende Grün- bzw. reine Gleisflächen handelt, für die – mit Ausnahme der als Biotopverbundachse fungierenden Flächen (siehe hierzu unten) – keine besonderen Anforderungen an eine ausreichende Belichtung und Belüftung oder den Sozialabstand gelten. Die betroffenen Gleisbereiche sind öffentliche Verkehrsflächen. Auf sie dürften bereits nach Art. 6 Abs. 2 Satz 2 BayBO Abstandsflächen fallen. Gleiches gilt für die an die Gleis-

bereiche angrenzenden gleisbegleitenden Grünflächen der Bahn. Sie wären aufgrund ihres Zuschnitts und ihrer Nähe zu den Gleisanlagen nicht selbständig bebaubar bzw. sind auch durch Planfeststellungsbeschluss vom 13.05.2020 als Ausgleichsfläche gesichert (Art. 6 Abs. 2 Satz 3 BayBO). Insoweit ergibt sich aus der Verkürzung der Abstandsflächen auf die Grenze des Planungsgebiets auch kein Nachteil für diese Flächen. Die maximale Überschreitung des 45 Grad Lichteinfallswinkels auf die westlichen Bahnflächen beträgt im Teilbaugebiet WA Süd(2) (Baufeld 10) 15,56 m und ist damit in Anbetracht der Gesamtbreite der Gleistrasse nur gering. Deren Mitte wird deutlich unterschritten.

Soweit für die westlichen Bauräume in den Teilbaugebieten WA Süd(7) (Baufeld 16) und WA Süd(8) (Baufeld 17) auch eine Verkürzung gegenüber dem Stellwerkgrundstück der Bahn (Flst. Nrn. 1767/15 und /16) erfolgt, bei dem es sich nicht um eine öffentliche Verkehrsfläche handelt, wurde mit ergänzender Untersuchung des Lichteinfallswinkels von 45 Grad nachgewiesen, dass dort auch durch diese Verkürzung keine ungesunden Arbeitsverhältnisse entstehen. Alle Fassadenbereiche des grenznahen Bestandsgebäudes bleiben auch bei maximaler Ausnutzung dieser westlichen Bauräume ausreichend unter 45 Grad belichtet. Die dem Bestandsgebäude im Norden und Osten vorgelagerten Freiflächen haben keine Aufenthaltsfunktion. Vorstehende Ausführungen zur Fassadenbelichtung gelten nach der vorgenannten Belichtungsstudie auch für einen von der Bahn in Erwägung gezogenen Neubau, wenn der Baukörper der heutigen Baukörperform des grenznahen Bauteils entspricht – selbst wenn dieser mit einem Mindestabstand von 3,00 m an die Grundstücksgrenze heranrücken sollte. Alternativ bleiben nach der Belichtungsstudie aber auch andere Baukörperformen oder eine Situierung des Neubaus im Süden des Stellwerkgrundstücks möglich, wenn in untergeordneten Teilbereichen eines solchen Gebäudes eine Grundrissorientierung mit Nichtaufenthaltsräumen erfolgt. Alternativ wären gegebenenfalls bei einer eingeschossigen Ausführung auch Dachflächenfenster möglich. Selbst bei einer Neubebauung des Stellwerkgrundstückes wird der Lichteinfallswinkel von 45 Grad nur in geringen Bereichen überschritten, da dies die Bebaubarkeit jedoch nicht wesentlich einschränkt auf der anderen Seite jedoch dringend benötigter Wohnraum geschaffen wird, werden die Belange des Grundstückseigentümers demgegenüber zurück gestellt.

### **Auswirkungen auf Biotopverbundfläche, Bahn- und Privat-Grundstücken**

Durch die Abstandsflächenverkürzungen für Baukörper innerhalb der bahnbegleitenden westlichen Bauräume im Planungsgebiet ergeben sich insbesondere keine negativen Auswirkungen auf die Biotopverbundfläche.

Insgesamt weist der Biotopkorridor mit den angrenzenden Flächen auf Bahngrund und den Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsumgriffs eine Fläche von ca. 14.500 m<sup>2</sup> auf. Bei der Überprüfung der Besonnung der Biotopverbundachse wurde die Tagundnachtgleiche betrachtet. Das bedeutet, dass zur Tagundnachtgleiche eine Besonnung von acht Stunden (von ca. 10 Uhr bis zum Sonnenuntergang ca. 18 Uhr) sichergestellt sein muss. Daraus ergibt sich eine im Hinblick auf die Besonnung hilfsweise zu berücksichtigende Abstandsflächentiefe von 0,8 H. Gem. Art. 81 Abs. 2 i. V.

m. Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe b BayBO wäre zudem darüber hinaus abweichend von Art. 6 BayBO eine Verkürzung der Abstandsflächentiefe auf bis zu 0,4 H, mindestens drei Meter, in den Bereichen möglich, in denen eine ausreichende Belichtung und Belüftung sowie der Brandschutz gewährleistet ist.

Die Richtung Westen bei maximaler Ausnutzung der Bauräume gebildeten Abstandsflächen überlagern mehrere Abschnitte des Biotopkorridors auf einer Gesamtfläche von ca. 2.350 m<sup>2</sup>. Flächen innerhalb des geforderten Zehn-Meter-Korridors werden allerdings nur auf einer Gesamtfläche von ca. 800 m<sup>2</sup> überlagert. Das bedeutet, dass rund 16 % der Gesamtbiotopfläche von ca. 14.500 m<sup>2</sup> zur Tag- und Nachtgleiche weniger als acht Stunden, aber mehr als sechs Stunden besonnt sind. Etwa die Hälfte davon ist mindestens sieben Stunden besonnt. Eine ausreichende Besonnung des Biotopverbundes ist damit gewährleistet.

#### **Abstandsflächen innerhalb der Baugebiete im Planungsumgriff**

Die Abstandsflächen innerhalb der einzelnen Teilbaugebiete und zwischen diesen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans zu Lage und Höhe der zulässigen Baukörper ebenfalls verkürzt. Das ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass die Bauräume überwiegend großzügig festgesetzt werden, um im anschließenden Workshopverfahren bzw. bei der Ausführungsplanung einen möglichst großen Spielraum bei der Baukörperausgestaltung zu erreichen. Gleichzeitig führt diese großzügige Bauraumfestsetzung dazu, dass es bei maximaler Ausnutzung der zulässigen Bauräume und der zulässigen Wandhöhen sowohl innerhalb als auch zwischen den einzelnen Baufeldern zu grundsätzlichen Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Einhaltung eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad an sich jeweils gegenüberliegenden Fassaden kommt.

Mittels der bereits vorgenannten Untersuchung des 45 Grad Lichteinfallswinkel wurden diese Problembereiche identifiziert und mit Längenangaben sowie Angaben zur jeweils maximal betroffenen Wandhöhe in der Planzeichnung im Belichtungsgutachten verbindlich gekennzeichnet. Gleichzeitig regelt der Bebauungsplan, dass in diesen Bereichen vor jedem notwendigen Fenster eines schützenswerten Aufenthaltsraums ein Lichteinfallswinkel von maximal 45 Grad zur Waagrechten, bezogen auf eine Fensterbrüstung von einem Meter Höhe ab Oberkante Fertigfußboden des jeweiligen Geschosses einzuhalten ist. Das muss im Rahmen des späteren Bauvollzugs entsprechend nachgewiesen werden. Dass ein solcher Nachweis möglich ist, ist ebenfalls Ergebnis der Untersuchung.

Auf folgende Maßnahmen kann dabei zurückgegriffen werden:

- Zurückbleiben von der Baugrenze bei ausreichend großem Bauraum
- Ausbildung geeigneter Baukörperzuschnitte (z. B. mit schräg gestellten Fassadenabläufen)
- Grundrissgestaltungen (z. B. Orientierung von Aufenthaltsräumen oder einzelner Fenster von Aufenthaltsräumen zu nicht betroffenen Fassadenbereichen, Orientierung von Nichtaufenthaltsräumen zu betroffenen Fassadenbereichen)

- Flexible Gestaltung der Höhenentwicklung, soweit nicht Bereiche mit Mindest- und Höchstmaß festgesetzt sind
- Gemeinsamer Bauantrag für Gebäude innerhalb eines Teilbaugebiets mit belichtungstechnisch aufeinander abgestimmten Baukörpern

Die GF und GR ist jeweils als Gesamtfläche für die einzelnen Teilbaugebiete festgesetzt, sodass insoweit auch entsprechend flexible Gestaltungen der Baukörper im Bauvollzug möglich sind.

Zur Plausibilisierung der vorstehenden Maßnahmen wurden im Zuge der Belichtungsuntersuchung die hinweislichen Baukörper in den potenziell beeinträchtigen Wandbereichen auf die Einhaltung des 45 Grad Lichteinfallswinkels überprüft. Hierfür wurden Teilbaugebiete ausgewählt, in denen eine besonders hohe Anzahl an grundsätzlich beeinträchtigten Bereichen identifiziert werden konnte. Anhand der Prüfzeichnungen konnte schon durch die bei den hinweislichen Baukörpern angewendeten Maßnahmen (Rücksprünge von der Baugrenze, schräg gestellten Fassaden) festgestellt werden, dass die Problembereiche deutlich reduziert sind. Werden nur diese Baukörper betrachtet und nicht die Außenkanten der festgesetzten Bauräume, gibt es nur noch wenige Fassadenbereiche, hinter denen kein Aufenthaltsraum angeordnet werden kann bzw. die Belichtung eines Aufenthaltsraums über einen anderen Fassadenbereich dieser Fassade bzw. eine andere Fassadenseite gewährleistet sein muss. Insofern besteht die Möglichkeit im Bauvollzug, mit Grundrissgestaltungen zu arbeiten oder den Baukörper weiter zu modifizieren, beispielsweise durch Rücksprünge, so dass der Lichteinfallswinkel von 45 Grad eingehalten werden kann.

Trotz der sich – zur Ermöglichung eines möglichst großen Spielraums bei der Baukörperausgestaltung – aus den großzügiger bemessenen Bauräumen ergebenden Problembereiche hinsichtlich eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad an sich gegenüber liegenden Fassaden bei maximaler Ausnutzung dieser Bauräume, ist es möglich, die je Teilbaugebiet zulässige GR und GF im nachfolgenden Bauvollzug innerhalb der Bauräume eines Teilbaugebiets mit entsprechend gestalteten Baukörpern so zu verteilen, dass schützenswerte Aufenthaltsräume in diesen Baukörpern hinreichend unter 45 Grad belichtet sind. Damit sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich beachtet. Die Festsetzung, dass die Einhaltung dieses Lichteinfallswinkels vor jedem notwendigen Fenster eines schützenswerten Aufenthaltsraums bezogen auf eine Fensterbrüstung von einem Meter Höhe ab Oberkante Fertigfußboden des jeweiligen Geschosses gewährleistet sein muss, sichert einen diesbezüglichen Nachweis im späteren Baugenehmigungsverfahren.

Innerhalb des Planungsgebietes sind die Bauräume in einigen Bereichen nahe zueinander angeordnet. Ziel des städtebaulichen Entwurfes ist ausdrücklich auch die Schaffung urbaner Stadträume. Durch die Anordnung der Räume kann auf den Sozialabstand bei der Umsetzung ebenfalls Einfluss genommen werden. Durch die Festsetzung des Nachweises des Lichteinfallswinkels von 45 Grad wird sicher gestellt,

dass Aufenthaltsräume nicht in besonders kritischen Bereichen nachgewiesen werden.

**Abstandsflächen zum Anwesen Bernhardstraße 63 und Arrondierungsfläche Flst. Nr. 1767/55**

Entlang der Grenze des Planungsgebiets wurden im WA Süd(1) zu den nördlich gelegenen Grundstücken Fstl. Nrn. 1767/55 und 1818 (Bernhardstraße 63) hin Baugrenzen festgesetzt, die die Bauräume des WA Süd(1) definieren. Zu diesen Grundstücken hin müssen innerhalb dieser Bauräume gelegene Baukörper grundsätzlich die nach Bauordnungsrecht geltenden Abstandsflächen gemäß Art. 6 Abs. 5a Satz 1 BayBO einhalten, um einer ausreichenden Belichtung und Besonnung sowie einem ausreichenden Sozialabstand Rechnung zu tragen.

Bei der für das WA Süd(1) gegenüber dem nicht mit überplanten Bereich südlich der Bernhardstraße 63 und westlich der Ratoldstraße vorgegebenen Abstandsflächentiefe gemäß Art. 6 Abs. 5a BayBO wird auch grundsätzlich der Lichteinfallswinkel von 45 Grad stets eingehalten, sofern das 16m-Privileg Anwendung finden würde, entspricht dies der von der Bayerischen Bauordnung allgemein vorgegebenen Regelung und es ist damit sichergestellt, dass keine Beeinträchtigung der privaten Interessen vorliegt. Eine maximale Ausnutzung der Bauräume in diesem Teilbaugebiet mit der maximal zulässigen Wandhöhe durch die Anordnung der Geltung der gesetzlichen Abstandsflächen ist damit eingeschränkt. Nebenanlagen sind im WA Süd(1) aufgrund der Satzungsbestimmungen nur als offene Fahrradabstellanlagen in untergeordneter Anzahl (maximal sechs Fahrradabstellplätze je Hauszugang) zulässig. Von daher ist die Bernhardstraße 63 besser gestellt als mit sogar an Grundstücksgrenzen deutlich umfänglicher zulässigen Nebenanlagen nach BayBO.

Gegebenenfalls ist ein Kommunanbau abweichend hiervon künftig möglich, wenn die/der benachbarte Grundstückseigentümer\*in bei Vorliegen der gesetzlichen Vorgaben im Rahmen des Bauvollzuges entsprechend zustimmt. Aus Sicht des Städtebaues erscheint dies jedenfalls nicht ausgeschlossen bezüglich der im Übrigen entlang der Ratoldstraße städtebaulich angestrebten durchgängigen Bebauung.

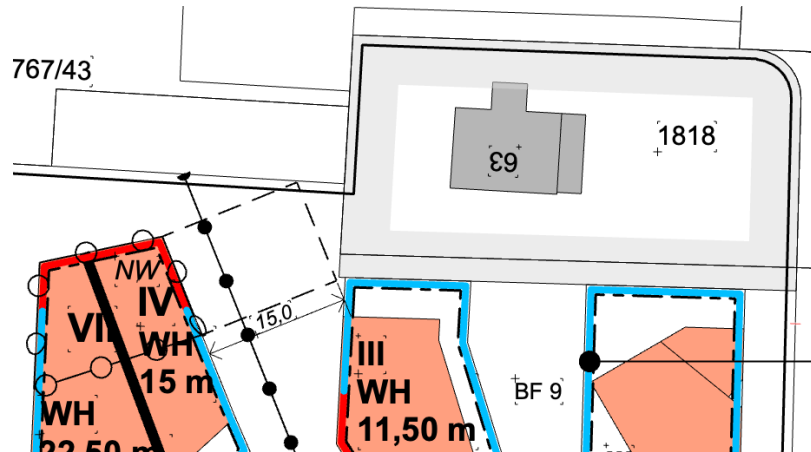


Abb.12: Abstandsflächen im nordwestlichen Bereich WA Süd(1)  
© DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH/LHM

Im Teilbaugebiet WA Süd(2) wird durch Satzungsbestimmung die nach Osten zum WA Süd(1) hin anfallende Abstandsfläche auf die Grenze zwischen diesen Teilbaugebieten verkürzt (vgl. Darstellung in Abb. 12 zu Abstandsflächentiefe 1H). Die Teilbaugebietsgrenze bildet dabei die Grundstücksgrenze des (künftigen) Baugrundstücks. Soweit dabei der Lichteinfallswinkel von 45 Grad bei maximaler Ausnutzung des Bau-raums und der zulässigen Wandhöhe von 15,00 m bzw. westlich anschließend mit 22,50 bis 23,00 m die Grenze des Teilbaugebiets überschreitet, führt das nicht zu einer negativen Beeinträchtigung der Belichtung und Belüftung der Grundstücke Flst. Nrn. 1767/55 und 1818. Die Überschreitung der Teilbaugebietsgrenze durch den Lichteinfallswinkel käme vollständig auf der zugunsten der Allgemeinheit dienstbar-keitslich als Geh- und Radfahrfläche zu sichernden und entsprechend als solche in der Planzeichnung festgesetzten Fläche zu liegen. Hier bedarf es keiner bestimmten Be-lichtung und Belüftung. Eine für die Grundstücke Flst. Nrn 1767/55 und 1818 (Bern- hardstraße 63) nicht mehr zumutbare Belichtungs- und Belüftungseinschränkung kann somit ausgeschlossen werden. Der Lichteinfallswinkel von 45 Grad kann auf den angrenzenden Grundstücken außerhalb des Planungsgebietes somit stets einge- halten werden. Gesunde Wohnverhältnisse bleiben gewahrt. Nach Norden erfolgt hin- sichtlich des Teilbaugebiets WA Süd(1) hingegen keine Verkürzung, wie bereits auf S. 223 f. dargestellt.

### **Abstandsflächen für Abgrenzungsmauer und Lärmschutzwand**

Die Abgrenzungsmauern in nördlicher Verlängerung der Lärmschutzwand 7 (LSW 7) sowie in westlicher Verlängerung der Lärmschutzwand 1 (LSW 1) sind auf eine Höhe von 1,50 m beschränkt. Sie lösen somit keine eigenen Abstandsflächen aus. Die westlich entlang der Bahnflächen verlaufende Lärmschutzwand erreicht eine maxima- le Höhe von 4,50 m (LSW 10 und 12), in der Regel liegt sie aber zwischen 3,00 m und 4,00 m. Aufgrund des durch die Lage der Lärmschutzwand und die Bauräume für die Gebäude festgelegten Mindestabstands zu den Gebäuden im Planungsgebiet

sind letztere im Hinblick auf den 45 Grad Lichteinfallswinkel durch die Lärmschutzwand nicht berührt.

Soweit die Lärmschutzwand unmittelbar an den künftigen Grundstücksgrenzen der Ausgleichsflächen errichtet wird, können die dort in Richtung Westen ausgelösten Abstandsflächen aufgrund der tatsächlichen Nichtüberbaubarkeit dieser Flächen (s. o.) auf diesen zu liegen kommen. Eine Beeinträchtigung der dortigen Nutzung als Biotopkorridor wird vermieden, indem die Flächen westlich der Lärmschutzwand an diese angeböschet werden (vgl. unten Abb. 13, Seite 270). Durch diese Schrägstellung kann eine Belichtung bzw. Besonnung dieser Flächen von Süden und Westen sichergestellt werden, die den Biotopanforderungen gerecht wird. An Stellen, an denen die Tiefe der Ausgleichsflächen nicht ausreicht, um die Abstandsflächen der Lärmschutzwand vollständig aufzunehmen, werden diese auf die Grenze des Planungsgebiets verkürzt. In soweit gelten die vorstehenden Ausführungen zur Verkürzung der Abstandsflächen für die bahnbegleitenden westlichen Baukörper entsprechend.

Die westlichen Abstandsflächen der Lärmschutzwandbereiche, die unmittelbar an der Grundstücksgrenze zu Bahnflächen (Gleisflächen und gleisbegleitende Grünflächen) errichtet werden, können mangels eines Abstands zu dieser Grenze nicht auf diese verkürzt werden. Sie fallen deshalb mit einer Tiefe von bis zu maximal 4,5 m auf die jeweils westlich angrenzenden Bahnflächen. Das ist entsprechend den vorstehenden Ausführungen zur Verkürzung der Abstandsflächen der Gebäude wegen der Qualität dieser Flächen nach Art. 6 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayBO zulässig. Soweit es sich bei den unmittelbar angrenzenden Bahnflächen ebenfalls um Flächen für den Biotopkorridor handelt, wäre zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der dort angrenzenden Biotopflächen ebenfalls eine Anböschung an die Lärmschutzwand von Bahnseite möglich, sofern die DB dies umsetzen möchte. Die Bahnflächen befinden sich hier jedoch nicht im Planungsumgriff. Auf ein Abrücken der Lärmschutzwand zugunsten einer Verkürzung der Abstandsflächen wird wegen der geringen Tiefe der Abstandsflächen und zur Situierung der Lärmschutzwand möglichst nah an der Lärmquelle verzichtet.

Im Bereich des Stellwerkgrundstücks (Flst. Nrn. 1767/15 und /16) ist die Lärmschutzwand (LSW 13 und 14) um 0,8 m von der Grundstücksgrenze abgerückt. Damit gilt die Regelung zur Verkürzung der Abstandsflächen auf die Grenze des Planungsgebiets. Diese Verkürzung führt künftig nicht zu ungesunden Arbeitsverhältnissen auf dem Stellwerkgrundstück. Die Wandhöhen der Lärmschutzwand betragen im Bereich der LSW 13 vier Meter und im Bereich der LSW 14 drei Meter. Das Bestandsgebäude mit einem Abstand von ca. fünf Metern zur gemeinsamen Grundstücksgrenze erfährt damit hinsichtlich eines Lichteinfallswinkel von 45 Grad keine Beeinträchtigung. Gleiches gilt für einen Stellwerkneubau der bis auf einen Mindestabstand von drei Metern an die gemeinsame Grundstücksgrenze heranrückt. Auch in diesem Fall kommt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad vor einem solchen Baukörper bzw. nur bei einer Wandhöhe von 0,2 m zu liegen. Die durchschnittliche Höhe einer Brüstungsunterkante eines Fensters im EG liegt bei ca. einem Meter. Folglich kann auf dem Stellwerk-



grundstück auch in Bezug auf die Lärmschutzwand stets ein ausreichend unter 45 Grad belichteter Neubau errichtet werden.

### **Zusammenfassung**

Die Abstandsflächen werden im gesamten Planungsgebiet grundsätzlich durch die Festsetzung von Bauräumen in Kombination mit maximal zulässigen Wandhöhen festgelegt. Soweit dadurch eine Abstandsflächentiefe von 1 H unterschritten wird, gelten innerhalb des Planungsgebiets die sich daraus ergebenden Abstandsflächentiefen. Zu den Straßen und nach Westen zu den Bahnflächen hin gelten die Abstandsflächentiefen, die sich bis zur Mitte der angrenzenden Straße bzw. bis zur Grenze des Planungsgebiets ergeben.

Gesonderte Regelungen gelten nur in Bezug auf die Grundstücke Flst. Nrn. 1767/55 und 1818 und die Lärmschutzwand.

Soweit eine Verkürzung auf die Mitte der Rahein- und Ratoldstraße erfolgt, ist berücksichtigt, dass der 45 Grad Lichteinfallswinkel, soweit dieser die Straßenmitte überschreitet, stets auf der öffentlichen Verkehrsfläche zu liegen kommt. Straßenseitig gegenüberliegende Grundstücke sind von der Überschreitung nicht betroffen. Auf diesen erfolgt somit keine Beeinträchtigung der Belichtung und Belüftung und des Sozialabstands. Letzterer ist zudem bereits durch die Breite der zwischen dem Planungsgebiet und diesen Grundstücken liegenden Verkehrsfläche ausreichend gewahrt.

Die Überschreitung der Grenze des Planungsgebiets und in einem Teilbereich auch der Straßenmitte mit dem 45 Grad Lichteinfallswinkel im Bereich der Lerchenstraße bzw. zu dieser hin führt nicht zu einer Beeinträchtigung. Straßenseitig gegenüber befindet sich künftig eine Ausgleichsfläche für das Planungsgebiet, die mangels einer Unterschreitung des 45 Grad Lichteinfallswinkels auf der Fläche selbst in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt wird. Im Übrigen betrifft die Überschreitung der Grenze des Planungsgebiets nur intensiv genutzte Ackerflächen, die keinen besonderen Belichtungs- und Belüftungsanforderungen unterliegen.

Gegenüber den Bahnflächen und den im Gebiet liegenden Ausgleichsflächen erfolgt eine Verkürzung der Abstandsflächen durch den Bebauungsplan auf die Grenze des Planungsgebiets. Diese Verkürzung führt ebenfalls zu keiner Beeinträchtigung. Die Bahnflächen sind im Bereich der Gleise als öffentliche Verkehrsfläche einzustufen, im Bereich der gleisbegleitenden Grünflächen, die zum Teil auch als Ausgleichsfläche durch eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss gesichert sind, sind sie als tatsächlich bzw. rechtlich nicht überbaubare Flächen einzustufen. Es bestehen auch dort keine konkreten Anforderungen an eine bestimmte Belichtung und Belüftung. Soweit der gleisbegleitende Biotopverbundkorridor auf den privaten und den Bahnflächen eine bestimmte tagbezogene Besonnungsdauer benötigt, ist diese auch unter Berücksichtigung der Verkürzung auf ausreichend Flächen gewährleistet.

Bezogen auf das Stellwerkgrundstück Flst. Nrn. 1706/15 und /16 ergibt die Untersuchung des Lichteinfallswinkels von 45 Grad, dass sich für das grenznahe Bestands-

gebäude keine Beeinträchtigung der Belichtung bei maximaler Ausnutzung des im Planungsgebiet gegenüberliegenden Bauraums ergibt. Gleiches gilt auch für einen in der Baukörperform identischen Neubau, der nur den Mindestabstand von drei Metern zur gemeinsamen Grundstücksgrenze einhält. Alternative Baukörperformen im grenznahen Bereich sind ebenfalls möglich, wenn diese mit entsprechenden Grundrissorientierungen oder gegebenenfalls Dachflächenfenstern ausgestaltet werden.

Innerhalb der Baugebiete und zwischen diesen bzw. zwischen den einzelnen Teilbaugebieten wurde bei der Zulassung von Bauräumen und Wandhöhen darauf geachtet, dass im späteren Bauvollzug ein möglichst großzügiger Spielraum hinsichtlich der Baukörpergestaltung verbleibt. Das führt dazu, dass sich bei maximaler Ausnutzung der Bauräume in einigen Bereichen grundsätzlich Beeinträchtigungen hinsichtlich einer ausreichenden Belichtung von schützenswerten Aufenthaltsräumen ergeben würden. Hier muss im späteren Bauvollzug nachgewiesen werden, dass die dort innerhalb der Bauräume konkret ausgestalteten Baukörper im Bereich von schützenswerten Aufenthaltsräumen ausreichend belichtet sind. Dass dieser Nachweis geführt werden kann bzw. hierfür ausreichend Baukörpergestaltungsmöglichkeiten im Bauvollzug zur Verfügung stehen, ist durch entsprechende Untersuchung des 45 Grad Lichteinfallswinkels auch am Beispiel der hinweislichen Baukörper verifiziert.

Gegenüber den außerhalb des Planungsgebiets gelegenen Grundstücken Flst. Nrn. 1767/55 und 1818 gelten im Süden die Abstandsflächen gemäß BayBO. Auf der Westseite dieser Grundstücke wurden die gegenüberliegend anfallenden Abstandsflächen auf die Teilbaugebietsgrenze verkürzt. Gegebenenfalls kann ein Kommunanbau im Rahmen des Bauvollzuges erfolgen.

Auch für die Bereiche der Lärmschutzwand, die nicht unmittelbar an Bahnflächen angrenzen, sondern an künftige naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen, erfolgt – soweit erforderlich – eine Verkürzung der Abstandsflächen auf die Grenze des Planungsgebiets. Die Ausgleichsflächen selbst werden durch diese Verkürzung im Hinblick auf deren konkrete Ausgestaltung als angeböschte Flächen nicht beeinträchtigt. Gleiches gilt für die außerhalb der Grenze des Planungsgebiets gelegenen Bahnflächen. Soweit diese ebenfalls eine Ausgleichsflächenfunktion haben, können sie gleichfalls angeböschet werden. Im Übrigen handelt es sich um tatsächlich nicht überbaubare bzw. öffentliche Verkehrsflächen, für die keine besonderen Belichtungs- und Belüftungsanforderungen gelten. Im Bereich des Stellwerks ist durch den Abstand der Lärmschutzwand zur Grundstücksgrenze und durch deren maximale Höhe eine ausreichende Belichtung des bestehenden Gebäudes wie auch eines künftigen Neubaus mit verringertem Grenzabstand gewährleistet. Soweit die Abstandsflächen der Lärmschutzwand in den Bereichen, in denen diese unmittelbar an Bahnflächen angrenzt, mangels Verkürzungsmöglichkeit auf die Bahnflächen fallen, ist dies zulässig. Betroffen sind insoweit nur Flächen, die tatsächlich nicht überbaubar oder öffentliche Verkehrsflächen sind.

#### 4.7. **Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und bauliche Gestaltung**

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen (Bauräume) erfolgt durch Baugrenzen und Baulinien gemäß Planzeichnung und textlichen Festsetzungen. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden zu Gunsten von Frei- und Erschließungsflächen und zur Sicherung des angestrebten städtebaulichen Konzepts beschränkt. Die Bebauung in den Allgemeinen Wohngebieten folgt dem Konzept einer geöffneten Bebauung mit innen liegenden Höfen, die ein Geflecht von Freiräumen definiert.

Zur Sicherung der geplanten Gebäudestruktur und zur Abschirmung des Bahn- und Verkehrslärms sind die Gebäude innerhalb der Bauräume entlang deren baufeldaußenseitigen Baulinien und Baugrenzen entlang der Bahnstrecke in den Teilbaugebieten WA Nord(1)bis (3) und WA Süd(2) bis WA Süd(8) durchgehend, ohne Lücken, als geschlossene Lärmschutzbebauung herzustellen.

Im WA Süd(3) ist ein Durchgang insbesondere als Zugang zur Kita, aber auch als Verbindung zum Geh- und Radweg an der Biotopverbundachse vorgesehen. Zur Sicherung der Zuwegung ist im Bauraum ein Durchgang mit einer lichten Höhe von mindestens drei Metern und mit einer lichten Breite von mindestens sechs Metern auszuführen. Die Mindestbreite ergibt sich durch die erforderliche Breite der Leitungsschutzzone für die hier weiterhin mögliche neue Erdgashochdruckleitung in Ost-West-Richtung mit neuer Station nahe der Ratoldstraße.

Zwischen der festgesetzten Straßenverkehrsfläche und den Baukörpern sind Vorzonen mit einem überwiegend urbanen Charakter vorgesehen. Diese Bereiche sollen das Abstellen von Fahrrädern und weitere Nutzungen im Zusammenhang mit den Gebäudezugängen bis hin zu Flächen für Begrünung ermöglichen. Aus diesem Grund sind die jeweiligen Bauräume der Teilbaugebiete in einem Abstand zwischen minimal 0,30 m bis maximal 4,90 m zur Straßenverkehrsfläche konzipiert und in der Satzung entsprechend festgesetzt.

Unter Berücksichtigung einer künftigen baulichen Entwicklung des außerhalb des Planungsumgriffs liegenden Stellwerks werden die im Bereich WA Süd(7) festgesetzten Lärmschutzwände nach Norden und Osten um jeweils 0,8 m von der Grundstücksgrenze des Stellwerks abgerückt.

Es wird eine Überschreitung der Baugrenzen und Baulinien ausschließlich in den Obergeschossen gegenüber den festgesetzten Straßenbegrenzungslinien um bis zu 0,5 m sowie gegenüber den Gehrechtsflächen und um bis zu 0,8 m durch offene Vortritte bei Loggien sowie zur Gliederung und Strukturierung der Gebäudekubatur vortretende Gebäudeteile (insbesondere Balkone, Erker) zugelassen. Diese Begrenzung erlaubt in ausreichendem Maß eine Fassadengliederung, sichert aber gleichzeitig ein noch ruhiges Fassadenbild sowie insbesondere im Straßenraum bei maximal 0,5 m tiefen Vorbauten die erforderlichen Baumpflanzungen. Um sicherzustellen, dass die Bauräume nicht übermäßig ausgeweitet werden, sind die Überschreitungen in der Fläche untergeordnet in der Gesamtfassade auszuführen.

Um die im Norden des WA Nord(3) in der Herbergstraße verlaufende Kanalschutzzone, die nicht überbaut werden darf, von einer Überbauung frei zu halten, werden im WA Nord(3) in der zur Herbergstraße orientierten Nordfassade des westlichen Bau- raums Überschreitungen der Baugrenze und Baulinien durch Vorbauten auch im ers- ten Obergeschoss ausgeschlossen.

Überschreitungen der festgesetzten Baugrenzen werden, mit Ausnahme von WA Nord(3) südlicher Bauraum, WA Nord(4) und WA Süd(1), in den Bereichen in den In- nenhöfen der jeweiligen hinweislich dargestellten Baufelder zwischen den festgesetz- ten Bauräumen zu den Grünbereichen in den Innenhöfen hin, ausschließlich in den Obergeschossen, durch Balkone und Erker um maximal 1,50 m, sowie jeweils in un- tergeordneter Breite durch Terrassen mit maximal 2,50 m Tiefe und durch ebenerdige Licht- und Lüftungsschächte um bis zu 1,25 m zugelassen. Dadurch wird ausge- schlossen, dass städtebaulich übergroße Elemente dort vor der Baugrenze vortreten und noch weitergehend die engen Innenhöfe Minderungen erfahren.

Fluchtbalkone und -treppen von Kindertageseinrichtungen dürfen mit einer maximalen Tiefe von 1,5 m die Baugrenze im Bereich der hinweislich dargestellten Freispielflä- chen überschreiten. Die Errichtung des zweiten Rettungsweges kann damit auch durch Fluchtbalkone und -treppen vor der Fassade und nicht nur innerhalb des Ge- bäudes erfolgen.

Ein geringfügiges Zurücktreten von Gebäudeteilen von den Baulinien ist zulässig, so- weit dies zugunsten einer gegliederten Fassade aus Gestaltungsgründen vorgesehen wird und dies hinsichtlich des Lärmschutzes vertretbar ist. Damit soll eine vielfältige Fassadengliederung ermöglicht werden.

Um die städtebaulich prägenden Rücksprünge in der Fassade im WA Nord(3) und WA Süd zu sichern, sind die Außenfassaden pro Bauraum ab einer Mindestlänge von 20 m durch Rücksprünge von mindestens 1,50 m Tiefe und mindestens gleicher Brei- te in unregelmäßigem Abstand zu gliedern. Ein entsprechendes Abrücken von Bauli- nien wird dabei zugelassen. Zur Umsetzung der aus dem Wettbewerbsergebnis und der Rahmenplanung resultierenden gegliederten und polygonalen Bauweise, sind die städtebaulich prägenden Rücksprünge geregelt, um das äußere Erscheinungsbild so zu gestalten, dass durch unterschiedliche Rücksprünge eine stärker gegliederte Poly- gonalität zu erzeugen, die je Rücksprung insofern nur einmalig einen 90 Grad Winkel zulässt. Detaillierte Regelungen zur Sicherung der polygonalen Baukörperstruktur sind Teil des Gestaltungsleitfadens.

Um eine optische Beeinträchtigung der Gebäude durch Antennen und Satellitenanla- gen zu vermeiden, sind diese an den Fassaden nicht zulässig.

#### **4.8. Nebenanlagen, Trafostationen, Erdgasregelstation**

Die Errichtung oberirdischer Nebenanlagen soll auf das notwendige Minimum be- schränkt werden, so dass die Freiflächen v. a. zur Begrünung und Erholung der Be-

wohner\*innen zur Verfügung stehen. Daher sind in den Allgemeinen Wohngebieten solche Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO sowie Trafostationen in die Gebäude zu integrieren. Hiervon ausgenommen sind lediglich Nebenanlagen für Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätze, nicht nach Fahrradabstellsatzung (FabS) pflichtige oberirdische Fahrradabstellplätze. Diese sind auch außerhalb der Bauräume zulässig.

Für Fahrradstellplätze und Werbeanlagen sind jeweils zusätzliche Regelungen getroffen.

Auf Höhe des WA Süd(1) ist westseitig im Straßenraum voraussichtlich eine Bushaltestelle vorzusehen. Falls hier der Platzbedarf für einen Fahrgastunterstand künftig nicht vollständig innerhalb der Verkehrsfläche umsetzbar sein sollte, wird im WA Süd(1) im Vorgartenbereich (Fläche zu begrünen und zu bepflanzen) ein Fahrgastunterstand in einer Tiefe von maximal zwei Metern ab der Straßenbegrenzungslinie und in einer Länge von maximal sieben Metern zugelassen, ausgenommen davon ist der festgesetzte Ein- und/oder Ausfahrtbereich der Gemeinschaftstiefgarage. Vorbehaltlich einer Gestattung durch die/den Eigentümer\*in ist somit in der Umsetzung eine Flexibilität für eine Situierung ermöglicht.

Unmittelbar an der Ratoldstraße wird eine Fläche für Ver- und Entsorgung für eine Erdgasregelstation mit einer zulässigen Grundfläche von 10 m<sup>2</sup> festgesetzt, welche hier insbesondere für Wartungsarbeiten gut erreichbar ist.

#### **4.9. Fahrradabstellplätze**

Aus gestalterischen Gründen und aufgrund der nur eingeschränkt zur Verfügung stehenden Freiflächen sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen nur innerhalb der Bauräume in die Gebäude integriert oder unterirdisch auch außerhalb der Bauräume in der Tiefgarage oder Gemeinschaftstiefgaragen integriert nachzuweisen. Weitere, nicht pflichtige Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen (Besuchsstellplätze) sind auch außerhalb der Gebäude als offene, nicht überdachte Fahrradabstellanlagen im Bereich der Hauszugänge in untergeordneter Anzahl zulässig, soweit das Erscheinungsbild der angrenzenden Freiflächen nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Dies dient einerseits der Förderung des Fahrradverkehrs und andererseits dazu, das Erscheinungsbild der Freiflächen nicht zu beeinträchtigen und die Innenhöfe von Fahrradabstellflächen frei zu halten.

#### **4.10. Verkehr, Erschließung**

##### **4.10.1. Verkehrskonzept**

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

Die Haupteerschließung erfolgt über die Ratold- und die Raheinstraße. Von hier ist der Kfz-Verkehr an die beiden Hauptstraßen des Sekundärnetzes (Dülferstraße im Norden und Lerchenstraße im Süden) an das übergeordnete Primärstraßennetz der Landeshauptstadt München angebunden.

Das Quartier selbst ist für den MIV grundsätzlich gesperrt. Lediglich für die Kindertageseinrichtungen, insbesondere zur Ver- und Entsorgung und Andienung der Freispielflächen zur Pflege, für Pflegezu- und ausfahrten zu bahnseitigen Ausgleichsflächen als auch für zwei Zugänge Katastrophenschutz zu den Bahnflächen sowie für das Stellwerk auf Flst. Nr. 1767/15 werden Fahrbeziehungen auf den im Plan festgesetzten Dienstbarkeitsflächen zugelassen.

Um die verkehrliche Verbindungsfunktion der nördlichen Raheinstraße und dabei auch die Bestandszufahrt zu den Gebäuden Raheinstraße 44 und 46 zu sichern, wird diese als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

### **Verkehrsmengen**

Das Verkehrsgutachten (TÜV Rheinland Verkehrsuntersuchung 19.11.2020) kommt zu dem Ergebnis, dass durch die geplante Nutzung innerhalb des Planungsgebiets ein Neuverkehr von ca. 2.180 Kfz/Tag entsteht. Beurteilungsgrundlage ist das Jahr 2035 als Prognosehorizont.

Bereits ohne Realisierung des neuen Quartiers im Planungsgebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a kommt es im Bereich des Planungsumgriffes zu einer Verkehrszunahme gemäß dem Verkehrsgutachten bis zum Jahr 2035 (Prognose-nullfall 2035; ohne Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a). Das Verkehrsgutachten hat hierzu alle denkbaren verkehrlichen Entwicklung (worst case) betrachtet. Dazu wurden entsprechend die zu erwartenden Planungen bzw. Umsetzungen der Planungsgebiete Hochmuttinger Straße/Herbergstrasse Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2106, des Lerchenauer Feld Bebauungsplan mit Grünordnung in Aufstellung Nr. 2138 als auch der Quartiersmitte des Planungsgebietes Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße mit betrachtet, die bereits einen entsprechenden Planungsstand aufweisen. Außerdem wird als worst case berücksichtigt, dass gegebenenfalls die Verlängerung der Schleißheimer Straße entfallen soll und es für die Höhenfreimachung des Bahnüberganges (BÜ) Lerchenstraße noch keine Planfeststellung gibt. Ebenfalls findet die allgemeine verkehrliche Entwicklung in und um München Berücksichtigung.

Dabei weist die Dülferstraße in ihrer Funktion als Querverbindung in Ost-West Richtung den höchsten verkehrlichen Zuwachs auf.

Gemäß Prognoseplanfall 2035 des Verkehrsgutachten wird sich durch die Umsetzung der Planung im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a der Verkehr im Verhältnis zur gesamten verkehrlichen Entwicklung im Bereich der Dülferstraße und Lerchenstraße und im nördlichsten Bereich der Raheinstraße eher geringfügig erhöhen.

Bei dem Prognose-nullfall 2035 ist festzustellen, dass sich der Zuwachs zum Einen bereits maßgeblich sowohl aus der verkehrlichen Gesamtentwicklung (zzgl. der zu erwartenden Planungsgebiete Planungsgebiete Hochmuttinger Straße/Herbergstrasse, des Lerchenauer Felds) als auch zum Anderen aus dem zu erwartenden Ausbau der

geplanten Quartiersmitte (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b) zwischen Bernhardstraße und Dülferstraße mit einem Verwaltungs- und Einkaufsstandort und einer integrierten P&R-Anlage mit künftig 300 Stellplätzen ergibt. Dabei wurde zugrunde gelegt, dass die künftige Quartiersmitte vollständig über die Dülferstraße erschlossen wird, um eine Belastung des Wohnquartiers an der Ratoldstraße selbst soweit möglich von externem Verkehr freizuhalten.

Im Prognoseplanfall verändert sich das Verkehrsaufkommen in der Ratoldstraße nördlich der Weitlstraße nicht. Im südlichen Abschnitt erhöht sich das Verkehrsaufkommen im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenußfall um 10 %.

#### **Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Planfall 2035 (Prognosehorizont)**

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurde die Leistungsfähigkeit der bestehenden, maßgebenden Knotenpunkte beurteilt. Hierbei handelt es sich um die Knotenpunkte Dülferstraße/Raheinstraße, Dülferstraße/Ratoldstraße, Ratoldstraße/Weitlstraße, Lerchenstraße/Ratoldstraße.

Die beiden Knotenpunkte Ratoldstraße/Weitlstraße und Lerchenstraße/Ratoldstraße sind weiterhin sehr leistungsfähig, so dass ein Knotenpunktumbau nicht erforderlich ist.

Wesentliches Ergebnis hinsichtlich der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist aber, dass bereits ohne Realisierung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a die Knotenpunkte an der Dülferstraße/Raheinstraße und Dülferstraße/Ratoldstraße nicht mehr leistungsfähig und Maßnahmen zu empfehlen sind. Die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen haben die erforderliche Breite für die Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren und damit einer verbesserten Knotenpunktgestaltung. Für den Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße sollen für eine notwendige Erweiterung erstmals Leerrohre der Lichtzeichenanlage (LZA) vorgesehen werden, um im Falle stark steigender Verkehrszahlen adäquat verkehrstechnisch reagieren zu können. Etwaige Abbiegespuren können parallel mit den Leerrohren der Signalisierung umgesetzt werden. Beim Umbau des Knotenpunktes Dülferstraße/Ratoldstraße ist eine Lichtzeichenanlage bauseitlich schon jetzt vorzusehen.

Bei Eintreten der o. g. verkehrsvermehrenden Effekte aus der worst-case Betrachtung, könnte es auch mit einer LZA am Knoten Raheinstraße/Dülferstraße zu Rückstauungen im Bereich der Bahnunterführung Dülferstraße kommen, die aus Sicht der Verkehrssicherheit kritisch gesehen wird. Eine teilweise oder umfänglichere Verlegung der Zu- und/oder Abfahrt der Quartiersmitte wäre dann über die Bernhardstraße aus gutachterlicher Sicht prüfbar und denkbar, soweit nicht anderweitige, nachfolgend aufgelisteten Maßnahmen zur Problemvermeidung beitragen:

- Verlagerung des allgemeinen Verkehrswachstums auf den Umweltverbund und neuer Mobilitätskonzepte
- Untersuchungen, wie die verkehrlichen Entlastungseffekte der Verlängerung der Schleißheimer Straße an die A99 anderweitig erzeugt werden können.

- Eine Entlastung durch die Höhenfreimachung des Bahnübergangs Lerchenstraße wurde nur deshalb nicht unterstellt, da dieses Projekt noch nicht planfestgestellt ist bzw. noch keine ausreichende Planungstiefe besitzt. Bei einer Höhenfreimachung ist aber ein Entlastungspotential der untersuchten Knotenpunktsbereiche zu erwarten.
- Die Verkehrserzeugung durch die Quartiersmitte Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b ist noch nicht abschließend festgelegt, hier wird noch u. a. durch die hohe Lagegunst zum ÖPNV noch Verbesserungspotential gesehen.

Aus diesen Gründen ist ein bedarfsgerechter Ausbau der Knoten vorgesehen.

Durch die Berücksichtigung der Umbaumöglichkeiten der Knotenpunkte Ratoldstraße/Dülferstraße und Raheinstraße/Dülferstraße im Rahmen des Bebauungsplanes kann im Bedarfsfall das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Planungsgebiet und aufgrund der prognostizierten allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen verträglich abgewickelt werden. Hierbei sollen jedoch zunächst die tatsächliche Veränderungen des Verkehrsaufkommens abgewartet werden, um die erforderlichen Umbaumaßnahmen qualifiziert anhand der Realität bewerten und adäquat und zielgerichtet umsetzen zu können. Hierbei sind auch andere verkehrsplanerische Maßnahmen im Münchner Norden und deren Effekte auf die Verkehrsverteilung und vor allem den Modal-Split zu berücksichtigen.

### **Fuß- und Radverkehr**

Das Planungsgebiet wird auch für den Fuß- und Radverkehr in das bestehende Wegenetz eingebunden. Ergänzend zu den gemäß der Festsetzungen auszubauenden und zu verbreiternden Straßenverkehrsflächen im Planungsgebiet wird ein enges Wegenetz in Form einer diagonalen Wegestruktur zwischen den Bauräumen und insbesondere in Form eines bahnbegleitenden Fuß- und Radweges für die Allgemeinheit über Dienstbarkeitsflächen gesichert. Dadurch entstehen sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung neue Wegeverbindungen.

Über die Geh- und Radfahrrechte in Ost-West-Richtung wird eine Durchlässigkeit des Quartiers für Fußgänger\*innen sowie Radfahrer\*innen geschaffen und der Nachbarschaft und den Bewohner\*innen im östlichen Stadtteil von Feldmoching eine attraktive Anbindung an den U- und S-Bahnhaltepunkt ermöglicht. Eine optimale Anbindung an den U- und S-Bahnhof Feldmoching bietet auch der durchgehende Fuß- und Radweg entlang der Bahn.

Über diesen Fuß- und Radweg entlang der Bahn mit einer Mindestbreite von zum größten Teil 5,50 m sind sowohl die öffentlichen Grünflächen im Norden als auch die integrierten Kitas nördlich und südlich der Dülferstraße für alle neuen Wohnquartiere erreichbar. Eine geringere Breite des Fuß- und Radweges ist nur in wenigen Teilbereichen gegeben, an denen dieser nicht gleichzeitig auch als Feuerwehrezufahrts- und aufstellflächen notwendig ist. Der Weg dient ebenfalls der Anbindung an die Naherho-



lungsgebiete des Münchner Nordens, wobei der Weg durch eine geplante Fuß- und Radwegebrücke im Kreuzungsbereich Dülferstraße ein gefahrloses Überqueren der Straße ermöglicht. Um Begegnungsverkehr durch Fußgänger\*innen sowie Radfahrer\*innen, die Befahrbarkeit der Brücke durch Räumfahrzeuge mit einem Gewicht von 7,5 t sowie durch unplanmäßige Befahrbarkeit eines Fahrzeugs mit einer Gesamtbreite von 2 m und einer Bremslast von  $Q_{fik}=72$  kN zu sichern, ist die Überbauung (Brücke) mit einer lichten Mindestbreite von 5,00 m über der Fahrbahn der Dülferstraße und zudem die Geh- und Radwegsfläche als dinglich zu sichern festgesetzt.

Darüber hinaus ist innerhalb der Ratoldstraße zusätzlich eine Radwegverbindung durch die Errichtung von Fahrradschutzstreifen vorgesehen. Durch die Festsetzungen werden die erforderlichen Breiten der Fuß- und Radwege und Straßen gewährleistet.

Innerhalb der Straßenverkehrsfläche der Bernhardstraße südlich der P+R-Anlage ist, soweit dieser nicht andere Belange wie beispielsweise Rettungswegflächen vor dem Bahnhofzugang entgegenstehen, eine B+R-Anlage im Rahmen der Umsetzung zu prüfen.

In westlicher Verlängerung der Herbergstraße wird ein Ausbau der bestehenden Geh- und Radwegunterführung der Bahnanlagen in Form einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung geplant (siehe Punkt 4.10.2).

#### **4.10.2. Straßenverkehrsflächen**

Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme ist im Hinblick auf die im vorliegenden Bebauungsplan neu entstehenden Wohneinheiten eine Anpassung des Straßenprofils der Ratoldstraße und Raheinstraße an die zukünftigen Anforderungen erforderlich. Um die Radverkehrsführung (Nebenroute gemäß Radverkehrsplan) und Stadtbuslinienführung in der Ratoldstraße zu sichern, ist eine Neuordnung des Straßenprofils der Ratoldstraße vorgesehen.

Die geplante Straßenverkehrsflächen an der Kreuzung von Bernhardstraße und Ratoldstraße beanspruchen zum Teil private Flächen (Flst. Nr. 1818/1 und 1818/2). Auf Höhe des Grundstücks Bernhardstraße 63 ist ein Straßenquerschnitt mit einer Breite von 15,00 m geplant. Dieses Maß wird benötigt, um beidseitige Gehwege mit jeweils 2,50 m Breite und beidseitige Fahrradschutzstreifen mit jeweils 1,75 m Breite unterbringen zu können. Der bestehende Straßenquerschnitt reicht dafür nicht aus. Zwischen östlicher Straßenbegrenzungslinie und Grundstücksgrenze Bernhardstraße 63 beträgt die Breite zehn Meter. Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche in der vorgesehenen Breite ermöglicht hier, dass den verkehrlich aktuell erforderlichen Breiten eines zweiseitigen Fußweges, eines zweiseitigen Fahrradschutzstreifens und einer Fahrbahn mit Eignung für Busbegegnungsverkehr entsprochen werden kann.

Zudem bestehen in diesem Bereich bereits durch den Bebauungsplan Nr. 1119 bzw. übergeleitete Straßenbegrenzungslinien, lediglich der Ausbau wurde bisher nicht in voller Breite umgesetzt.

Zugunsten eines beidseitigen und nicht mehr nur einseitigen Gehweges, erfolgt die Verbreiterung der Bernhardstraße geradlinig im Süden. Auf diese Weise wird ein verbesserter Zugang zum U- und S-Bahnhof Feldmoching und dem sich anschließenden Platz erreicht.

Es wurden auch Planungsalternativen geprüft, ob ein Eingriff in die Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2 vermieden werden kann. Aus folgenden Gründen wurde jedoch an der Planung festgehalten:

Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche in der Ratoldstraße in der vorgesehenen Breite ermöglicht, dass den verkehrlich aktuell erforderlichen Breiten eines zweiseitigen Fußweges, eines zweiseitigen Fahrradschutzstreifens und einer Fahrbahn mit Eignung für Busbegegnungsverkehr entsprochen werden kann. Der gesamte Ausbau der Ratoldstraße kann mit Blick auf die hierfür erforderliche Flächenverfügbarkeit (auch im Bereich der Neuen Mitte) und auf eine jeweils durchgängige, geradlinige Geh- und Radwegführung bestmöglich auf der Westseite der Ratold- und auf der Südseite der Bernhardstraße erfolgen. Bisher gärtnerisch gestaltete und genutzte Freiflächen innerhalb der heute schon bestehenden Straßenbegrenzungslinien der Ratoldstraße werden hierfür benötigt, gleichermaßen wie im weiter nördlich anschließenden Bereich bis zur Dülferstraße. Damit wird der notwendige Ausbau der Ratoldstraße in geradliniger Weiterführung nach Norden bis zur bestehenden Kreuzung an der Dülferstraße ermöglicht. Verkehrlich nachteilige Verschwenke werden vermieden, welche demgegenüber bei einer alternativen Verbreiterung der Ratoldstraße an ihrer Ostgrenze notwendig wären. Eine nach Osten verbreiterte Ratoldstraße würde zudem in eine größere Anzahl an Grundstücken nachteilig eingreifen und dort auch Vorgartenflächen in Gänze bzw. maßgeblich eliminieren. In der Abwägung ist daher der Verbreiterung der Ratoldstraße geradlinig im Westen der Vorzug zu geben, da damit geringere Eingriffe und Nachteile verbunden sind.

Im Bereich der Bernhardstraße gilt dies für die Gehwegführung auch unter Berücksichtigung der Lage des U-Bahn Zugangs im Südwesten und des Umstands, dass sich in deren nördlichem Bereich bereits ein Gehweg befindet. Auch wird durch die erforderliche Verbreiterung der Bernhardstraße zugunsten eines beidseitigen und nicht mehr nur einseitigen Gehweges eine geradlinige Weiterführung vom Knoten an der Ratoldstraße nach Westen ermöglicht. Eine nach Norden verbreiterte Bernhardstraße mit entsprechendem Versatz am Knoten Bernhardstraße/Dülferstraße wäre verkehrlich nachteiliger. Auch würden durch eine Verbreiterung im Norden bei der Verlängerung der Bernhardstraße nach Westen, Flächen beansprucht und in dortige Grundstücke und Nutzungen eingegriffen. In der Abwägung ist daher der Verbreiterung der Bernhardstraße geradlinig im Süden der Vorzug zu geben, da damit geringere Eingriffe und Nachteile verbunden sind.

Die östlich und nördlich gelegenen angrenzenden Flächen sind bisher zudem nicht als Verkehrsflächen festgesetzt.

Der Umfang der festgesetzten Verkehrsflächen wurde auf das notwendige Maß beschränkt, das für die Geh- und Radwegführung erforderlich ist. Die privaten Eigen-

tumsinteressen im Bereich südwestlich Bernhard-/Ratoldstraße, eine seit Jahren als Verkehrsfläche festgesetzte Fläche als Garten weiter zu nutzen, treten hinter dem Interesse an einer Planung entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen zurück.

Sofern die Flächen nicht durch die Planungsbegünstigte der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt werden sollten bzw. ein freihändiger Erwerb der Flächen auch künftig nicht möglich sein sollte, wird die Stadt zur Umsetzung der Festsetzungen ein Enteignungsverfahren prüfen.

Der Bebauungsplan beinhaltet damit auch hinreichende Festsetzungen im Hinblick auf die Erschließung des nicht überplanten Bereiches der Flst. Nrn. 1767/55 und 1818 (Bernhardstraße 63) über öffentliche Verkehrsflächen. Das Flst. Nr. 1818 (Bernhardstraße 63) grenzt an für eine Erschließung planungsrechtlich notwendige, öffentliche Verkehrsflächen an.

### **Radverkehr**

Um in Nord-Süd-Beziehung einen beidseitigen Radweg in Form eines Fahrradschutzstreifens mit einer Breite von jeweils mindestens 1,50 m mit einem Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 0,50 m entlang Längsparkern in der Ratoldstraße unterbringen zu können, wird die Ratoldstraße zwischen Franz-Kötterl-Straße und Malvenweg von 15,0 m auf 19,50 m ausgebaut. Zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße erfolgt der Ausbau entsprechend den vorhandenen Straßenbegrenzungslinien von 10,00 m auf 15,00 m Breite, ohne Längsparker und mit beidseitigen Fahrradschutzstreifen mit je 1,75 m Breite. Der Radweg wird über den Knotenpunkt Ratoldstraße/Dülferstraße geführt. In der Raheinstraße wird der Radverkehr (Hauptroute gemäß Radverkehrsplan) auf der Fahrbahn geführt.

Diese Radwegkonzeption in Ratold- und Raheinstraße wird zudem ergänzt mit einer zusätzlichen bahnparallelen Radwegsverbindung für die Vernetzung im Quartier. Diese bahnparallele Radwegverbindung funktioniert fast vollständig ohne Kreuzungspunkte mit dem MIV. An der Bernhardstraße, die hier im Westen als Sackgasse endet, ist ein Kreuzen des MIVs in geringem Umfang gegeben.

Eine wichtige Ost-West-Verbindung (Nebenroute im Radverkehrsplan) stellt eine Geh- und Radwegunterführung der Bahnanlagen dar, welche sich in westlicher Verlängerung der Herbergstraße befindet.

Diese wird in der Planung in Form einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung berücksichtigt. Zur Sicherstellung der verkehrlichen Durchgängigkeit ist in diesem Bereich eine Öffnung in der neu geplanten Lärmschutzwand mit einer maximalen Breite von neun Metern und einer maximalen lichten Höhe von drei Metern auszuführen.

Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes zum Zeitpunkt der Übernahme des „Radentscheids“ vom 24.07.2019 sowie dem dazugehörigen Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 /

V 15572), wurde für die Umsetzung der Radverkehrsanlagen die geltenden Richtlinien zugrunde gelegt.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung stellt die vorgelegte Planung, die Ergebnis einer intensiven Abstimmung ist, eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr dar. So werden im nördlichen Bereich der Ratoldstraße von der Kreuzung Dülferstraße bis zur Franz-Kötterl-Straße aufgrund angrenzender privater Flächen Breiten der öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt, die neben den erforderlichen Fahrspuren einen beiderseitigen Fahrradschutzstreifen mit jeweils 1,75 m Breite ermöglichen, sowie anschließend südlich der Franz-Kötterl-Straße beiderseitiger Fahrradschutzstreifen (mit 1,50 m Radweg-Breite zuzüglich jeweils einem Sicherheitsbereich von 0,5 m entlang Längsparkern in der Ratoldstraße) mit insgesamt 2 m Breite vorgesehen. Diese entsprechen nicht vollumfänglich den im Radentscheid geforderten Radwegbreiten von jeweils 2,30 m und gegebenenfalls entlang Längsparkern in der Ratoldstraße dann jeweils zuzüglich erforderlichem Sicherheitsbereich von 0,5 m, d. h. von insgesamt 2,80 m Breite. Die Planung stellt aber im Sinne einer gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange (wie z. B. Grundstücksverfügbarkeiten, Verkehrsmengen, Besuchsstellplätze, Grünbelange, Klimaanpassung etc.) und Verkehrsarten mit so in der Umsetzung möglichen beidseitigen Fahrradschutzstreifen sowie einem zusätzlichen bahnparallelen Radwegangebot die bevorzugte Lösung dar und soll mit diesem Bebauungsplan umgesetzt werden.

In einer am 09.01.2020 stattgefundenen Dialogrunde mit Vertreter\*innen der Radentscheidinitiative und Vertreter\*innen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, lobten die Initiator\*innen die Planung des zusätzlich bahnbegleitenden Radweges. Sie gaben zu bedenken, dass die Planung der primären Radverkehrsanlage in der Ratoldstraße nicht den Richtwerten des Radentscheids entspräche, wenngleich auch die Kenntnis über den derzeitigen Projektstand und die Dringlichkeit des Projektfortschritts bekannt sei.

Seitens der Initiator\*innen des Radentscheids wurden zwei alternative Vorschläge unterbreitet, wie man die Radverkehrsführung in der Ratoldstraße verbessern könnte:

- Alternative 1:  
Tempo 30 in der Ratoldstraße und optische Trennung des zusätzlichen und insofern optionalen Fuß- und Radweges entlang der Bahntrasse. Zudem sollten im Zuge der Umsetzung die abbiegenden Wegebeziehungen des bahnseitigen Fuß- und Radweges abgerundet werden.

Diese Forderungen der Initiator\*innen sind hinsichtlich Tempo 30 seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt worden, wenngleich im Bebauungsplan keine Entscheidung zugunsten Tempo 30 getroffen werden kann. Die letztendliche Entscheidung über eine Möglichkeit von Tempo 30 muss im Vollzug geprüft und soweit möglich vorgenommen werden.

Abrundungen von Dienstbarkeitsflächen sind insofern nach vorheriger Abstimmung zwischen Dienstbarkeitsgeber\*in und -nehmer \*in gemäß Satzung nicht ausgeschlossen, da nach dieser ausnahmsweise von den festgesetzten Flä-

chen geringfügig abgewichen werden kann, soweit insbesondere technische Gründe dies erfordern, sofern mit öffentlichen Belangen vereinbar. Dies kann im Rahmen des Vollzugs geprüft werden.

Eine optische Trennung zwischen Fuß- und Radweg entlang der Bahntrasse ist nicht nötig, da die primäre Radwegführung in der Ratold- und Raheinstraße gegeben ist. Im Weiteren ist hier wie bei vergleichbaren Wegeflächen im Stadtgebiet eine strikte Trennung nicht wünschenswert, da eine gemischte Nutzung den Bedürfnissen flexibler gerecht werden kann.

- Alternative 2:

Soweit Tempo 30 nicht möglich ist: Einseitige Entfernung der Parkbucht (PB) mit Baumpflanzungen auf der Ostseite im Straßenraum zugunsten breiterer Radwege mit 2,30 m + 0,5 m Sicherheitsabstand und ersatzweise Vergrößerung der Tiefgaragen

Die Folgen wären bestenfalls ein ostseitiger Entfall von ca. 57 oberirdischen möglichen Besuchsstellplätzen (von insgesamt 85 oberirdischen Stellplätzen) entlang der Ratoldstraße und ein Verlust von fünf großen Bäumen. Im Vergleich dazu würden im Falle eines Entfalles der westseitigen Längsparkplätze mit Baumpflanzungen dort ca. 28 mögliche Besuchsstellplätze entfallen. Zudem würden auf der westlichen Straßenseite 26 Baumpflanzungen entfallen.

Diese Forderung der Initiator\*innen sind hinsichtlich einseitigem Entfall von Längsparkern in Kombination mit Baumpflanzungen seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung geprüft worden.

Die geplante Straßenbreite der Ratoldstraße würde grundsätzlich drei Varianten für den Ausbau ermöglichen:

1. beidseitiger Fahrradschutzstreifen mit 1,50 m Breite und dabei zweiseitigem Längsparken mit insgesamt 85 Längsparkern (zzgl. jeweiligem 0,50 m Sicherheitsstreifen) in Kombination mit 31 Baumpflanzungen (wie in der Planzeichnung hinweislich dargestellt),
2. beidseitiger Fahrradschutzstreifen mit 2,30 m Breite und dabei 28 Längsparker auf der Westseite (zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen) in Kombination mit 26 Baumpflanzungen,
3. beidseitiger Fahrradschutzstreifen mit 2,30 m Breite und dabei 57 Längsparker auf der Ostseite (zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen) in Kombination mit 5 Baumpflanzungen.

Die vorgenannten drei Varianten sind aber vor dem Hintergrund zu betrachten, dass gemäß Satzung 42 Bäume im Straßenraum zu pflanzen sind.

Die derzeitige Planung und Satzung stellte bereits auf die Variante 1 ab. Die Auswirkungen der Varianten 2 und 3 wurden untersucht und nachstehend beschrieben.

Die Variante 2 ist aus verkehrsplanerischer Sicht und die Variante 3 aus grünplanerischer Sicht jedoch nicht vertretbar, wie im Folgenden näher dargestellt.

#### Variante 2

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist diese Variante wegen des zu weitreichenden Entfalles der bisher bereits vorhandenen und weiter möglichen 57 Bestandsstellplätze für Besucher\*innen, die nicht direkt dem Planungsgebiet zuzuordnen sind, im ostseitigen Straßenraum nicht vertretbar. Der Stellplatzerhalt ist nicht zuletzt wegen des wahrgenommenen Parkdrucks vor Ort insgesamt Wunsch der ortsansässigen Bevölkerung.

Aus grünplanerischer Sicht ist Variante 2 dann umsetzbar, wenn weiterhin 31 Bäume gepflanzt werden und dafür Besuchsstellplätze entfallen oder die Satzung bezüglich den 31 zu pflanzenden Bäumen geändert wird. Bei dieser Variante entfallen nämlich ggf. fünf große Bäume auf der Ostseite des Straßenraumes in einem begrenzten Straßenabschnitt zwischen Franz-Kötterl-Straße und Rambertweg. Mit Hilfe der auf der Westseite geplanten 26 Bäume im Wechsel mit Stellplätzen über den gesamten Straßenabschnitt der Ratoldstraße zwischen Malvenweg und Franz-Kötterl-Straße ist gewährleistet, dass die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes durch die Begrünung mit großen Bäumen lediglich über einen kurzen Straßenabschnitt, in dem bisher beidseitig Baumpflanzungen vorgesehen waren, verschlechtert wird. Insgesamt kann bei dieser Variante das Ziel, auch den Straßenraum v. a. für Fußgänger\*innen/Radfahrer\*innen durch Baumpflanzungen attraktiv zu gestalten und mit Hilfe deren Verschattung und Verdunstung ein angenehmes Bioklima zu schaffen, weiterhin erreicht werden. Bei Variante 2 können im Vergleich zu Variante 1 fünf Bäume weniger nachgewiesen werden. Dies wäre aus grünplanerischer Sicht im Hinblick darauf, dass im gesamten Bebauungsplanumfang umfangreiche Neupflanzungen von Bäumen erfolgen, noch vertretbar.

Zwischenfazit: Variante 2 ist jedoch wegen den vorgenannten Sachverhalten aus verkehrsplanerischer Sicht nicht vertretbar.

#### Variante 3:

Aus grünplanerischer Sicht ist Variante 3 wegen des zu weitreichenden Entfalles von Baumpflanzungen im westseitigen Straßenraum nicht vertretbar. Der Wegfall von 26 Bäumen zusammen mit 28 Stellplätzen auf der Westseite der Ratoldstraße bedeutet, dass über weite Strecken in der Ratoldstraße mit einem Querschnitt von 19,5 m keinerlei Baumpflanzungen mehr möglich sind, lediglich der kurze Abschnitt zwischen Rambertweg und Franz-Kötterl-Straße kann noch ostseitig von fünf Bäumen überstellt werden. Aufgrund der fehlenden Verschattung und der daraus resultierenden Aufheizung v. a. an heißen Tagen bedeutet dies eine aus bioklimatischer Sicht sehr ungünstige Situation, die die Aufenthaltsqualität insbesondere für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sehr stark mindert. Dieser Effekt wird durch die sehr dicht an den Straßenraum angrenzenden Bauräume des zukünftigen Baugebietes noch verstärkt, da – wenn überhaupt – nur sehr schmale Grünstreifen zwischen Straßenraum und Bebauung möglich sind, so dass auch hier keine Standorte für Baumpflanzungen zur Verfügung stehen.

Um ein stabiles Grundgerüst insbesondere mit großen Bäumen zu erhalten, sind v. a. die nicht unterbauten Standorte im Straßenraum sowie in den öffentlichen Grünflächen unverzichtbar, da diese einen langfristigen Baumerhalt ermöglichen. Bei Wegfall von 26 Bäumen auf der Westseite besteht daher ein Defizit von ca. zwei Drittel der derzeit durch Festsetzungen gesicherten großen Bäume im Straßenraum bzw. einem Viertel der insgesamt im Planungsumgriff zu pflanzenden großen Bäume. Dieser Verlust kann weder in den öffentlichen Grünflächen aufgrund von vielfältigen Nutzungsansprüchen noch innerhalb der Baugebiete mit den überwiegend schmalen Innenhöfen sowie der großflächigen Unterbauung durch die Tiefgaragen kompensiert werden. Ebenso wenig geeignet für die Pflanzung von großen Bäumen sind Standorte angrenzend an die Biotopachse für trockenheitsliebende Arten, da diese möglichst wenig verschattet werden soll.

Aus verkehrsplanerischer Sicht entfallen bei dieser Variante mit 28 Besuchsstellplätzen in der Ratoldstraße verhältnismäßig wenige Stellplätze. Die günstige Lage des Bebauungsplangebietes zum U- und S-Bahnnetz kann diesen Wegfall egalalisieren. Mit einem Besucherstellplatzschlüssel von dann 1:14 liegt das Planungsgebiet mit anderen Entwicklungsgebieten in München in einem ähnlichen Rahmen.

Zwischenfazit: Variante 3 ist nicht vertretbar, da zu weitreichend Baumpflanzungen entfallen.

Fazit:

Gesamtsichtlich ist in Abwägung aller Belange aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung somit nur die Variante 1 vertretbar. Die getroffenen Festsetzungen (insbesondere hinsichtlich der Baumpflanzungen sowie der festgesetzten Breite der öffentlichen Verkehrsflächen) basieren auf dieser Variante, wie hinweislich im Bebauungsplan mit beidseitigen Baumpflanzungen und Längsparkern dargestellt.

Der Straßenraum ist wichtiges Verbindungsglied zwischen bestehender östlicher Bebauung und dem geplanten Wohnquartier, wobei die Baumpflanzungen wesentliches Element für die Nutzbarkeit des Straßenraumes v. a. für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen aufgrund der Beschattungsleistung und Staubfilterung sind. Gerade an heißen Sommertagen kommt den Bäumen eine sehr wichtige Funktion in Bezug auf das Mikroklima vor Ort zu, da sie aufgrund ihrer Verdunstungsleistung einen spürbaren Einfluss in Bezug auf die Temperatur (Kühlung) haben. Ein Verzicht auf Baumpflanzungen im Straßenraum zugunsten zusätzlicher Versiegelungen widerspricht damit auch den Zielen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.

Auch erscheint der Bevölkerung vor Ort und der örtlichen Politik die Schaffung von 900 Wohnungen ohne entsprechend zugehörige Neuschaffung von Besuchsstellplätzen im Straßenraum nicht vermittelbar. Zusätzlich müssten aufgrund des enormen Parkdrucks vor Ort (Anwohner\*innen, Besucher\*innen und graues P&R) die entfallenen oberirdischen Stellplätze anderweitig ersetzt werden. Dies könnte nur in größeren Tiefgaragen umgesetzt werden. Eine weitere flächenmäßige Ausdehnung der Tiefgaragen über die bereits getroffenen Festsetzungen hinaus ist jedoch aufgrund fehlender zusätzlicher Flächen nicht

möglich. Aufgrund des hohen Grundwasserstands ist eine weitere Tiefgaragenebene ebenfalls nicht möglich.

### **Busverkehr**

Für den Busbegegnungsverkehr ist auf der Ratoldstraße eine Fahrbahn von 6,50 m Breite vorgesehen und wird durch die Festsetzungen ermöglicht.

Bei der Straßenplanung wurde zudem der Platzbedarf für die momentan bestehende Bushaltestelle der beiden Stadtbuslinien auf Höhe des U- und S-Bahnhaltepunktes (Haltestelle Feldmoching Bahnhof Ost) in der Ratoldstraße auf der Westseite zwischen Bernhard- und Franz-Kötterl-Straße und auf der Ostseite zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße berücksichtigt.

Des Weiteren sieht die derzeitige hinweislich dargestellte Straßenplanung einen zusätzlichen Bushalt an der West- und Ostseite der Ratoldstraße zwischen Jakob-Sturm-Weg und Weiltstraße vor, da zukünftig wahrscheinlich eine weitere Stadtbuslinie in der Ratoldstraße geführt werden soll.

Die Option einer Tramverbindung durch die Ratoldstraße ist grundsätzlich durch die vorliegende Bebauungsplanung nach derzeitigem Sachstand offen, da die Tram in einer Straßenbreite mit bereits berücksichtigtem Busbegegnungsverkehr gemäß Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a möglich ist. Bei Bedarf bleibt die Prüfung der Tram einem späteren eigenen Zulassungsverfahren vorbehalten.

### **Stellplätze im Straßenraum**

Die Aufweitung der Straßenverkehrsflächen ermöglicht auch die Unterbringung von Stellplätzen (Längsparker mit einer Breite von zwei Metern) im öffentlichen Straßenraum alternierend mit Baumstandorten. Die Stellplätze werden in der Raheinstraße auf der Westseite und in der Ratoldstraße zwischen Franz-Kötterl-Straße und Malvenweg beidseitig vorgeschlagen. Aufgrund der vorhandenen Erdgas-Hochdruckleitung im östlichen Straßenraum zwischen Rambert- und Malvenweg sind ggf. auf der Ostseite der Ratoldstraße lediglich zwischen der Franz-Kötterl-Straße und dem Rambertweg alternierend Baumpflanzungen möglich. In der Ratoldstraße im Abschnitt zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße orientiert sich die festgesetzte Straßenverkehrsfläche an den bestehenden Straßenbegrenzungslinien. Aus diesem Grund bietet der Straßenraum hier keinen Platz zur Unterbringung für Parkbuchten.

#### **4.10.3. Mobilitätskonzept**

Um den zukünftigen verkehrlichen Belastungen gerade in den Stadtbezirken im Münchner Norden gerecht zu werden, müssen die verkehrlichen Infrastrukturen und die Mobilitätsangebote in einem großräumigen Kontext betrachtet und bewertet werden. Die Verzahnung von vorhandenen mit neuen Angeboten steht dabei besonders im Fokus.

Hierzu wird derzeit für den 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg ein Verkehrskonzept erarbeitet. Ziel ist es, ein Verkehrskonzept für den Stadtteil Feldmoching-Hasenberg zu entwickeln, bei dem der Schwerpunkt auf der Ertüchtigung des ÖPNV



und der Nahmobilität liegt, um somit das Ziel der Reduzierung des MIV und damit die Stadt der kurzen Wege zu fördern. Neben dem mittelfristig (Planungshorizont 2030) geplanten, durchgehenden 10-Minuten-Takt auf den Buslinien der MVG wird bereits seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ein tagsüber durchgehender 5-Minuten-Takt auf der U-Bahn ab Feldmoching angeboten. Dies ist bereits im Vorgriff der anstehenden Siedlungsmaßnahmen erfolgt und dürfte die Nachfrage auch zukünftig passend abdecken.

Eine sichere, barrierefreie und möglichst direkte Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad zu allen Einrichtungen des täglichen Bedarfs innerhalb der Quartiere und des gesamten Stadtbezirkes spielen hier ebenso eine bedeutende Rolle wie die Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger\*innen.

Aus dem gesamtstädtischen Blickwinkel sind aus lufthygienischer Sicht Maßnahmen zur Reduktion des emissionsstarken motorisierten Individualverkehrs wünschenswert. Daher wird der Planungsbegünstigten empfohlen, ein Mobilitätskonzept im Rahmen des geplanten Wohnquartiers zu erstellen und umzusetzen. Im Bauvollzug wäre damit bei Erfüllung der Vorgaben eine Reduzierung der erforderlichen Stellplätze möglich. Von einer Festsetzung eines zwingenden Anteils, die nach Art. 81 Abs. 2 i. V. m. Abs. 1 Nr. 4 BayBO möglich wäre, wird hier abgesehen, um die Entscheidung im Vollzug flexibel zu ermöglichen.

Zudem enthält das Gebäude-Elektroinfrastrukturgesetzes (GEIG) Regelungen zu Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität .

#### **4.11. Kfz-Stellplätze, Tiefgarage/Gemeinschaftstiefgaragen, Grundstückszu- und -ausfahrten**

##### **Kfz-Stellplätze**

Im Planungsgebiet ist die Anzahl an nachzuweisenden, pflichtigen Stellplätzen gemäß Art. 47 BayBO in Verbindung mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München geregelt. Entsprechend der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München ist in der Regel ein Stellplatz je Wohnung nachzuweisen.

Gemäß des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13593) kann der Stellplatzschlüssel durch Vorlage eines Mobilitätskonzepts bzw. im geförderten Mietwohnungsbau differenziert nach den einzelnen Förderwegen bis auf 0,3 Stellplätze je Wohneinheit reduziert werden. Dieser Wert stellt nur eine „Kann“-Situation dar. Ob und inwiefern von einer weiteren Stellplatzreduzierung ausgegangen werden kann, ist eine Frage der Umsetzung und davon abhängig, ob freiwillig ein Mobilitätskonzept der Bauherr\*innen vorgelegt wird.

Um in den dicht bebauten Gebieten die Freiraumnutzungen nicht einzuschränken, sind Stellplätze gemäß Art. 47 BayBO i. V. m. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München mit Ausnahme der Teilbaugebiete WA Nord(4) und WA Süd(3) nur in der Tiefgarage bzw. in Gemeinschaftstiefgaragen zulässig. Darüber hinaus wird zusätzlich eine Festsetzung bzgl. weiterer neuer Besuchsstellplätze getroffen.

Das Teilbaugebiet WA Nord(4), Raheinstraße 3, bietet aufgrund seiner geringen Größe und dem als zu erhalten festgesetzten Baumbestand keine Möglichkeit zur Reali-

sierung einer Tiefgarage. Zudem soll das bestehende Gebäude erhalten werden können. Daher besteht hier die Möglichkeit, den erforderlichen Stellplatznachweis (derzeit grundsätzlich ein Stellplatz je Wohnung) oberirdisch auf dem Grundstück zu führen. Unter der Voraussetzung einer privatrechtlichen Einigung können alternativ die erforderlichen Stellplätze für das WA Nord(4) in der Tiefgarage des WA Nord(3) untergebracht werden.

Die Tiefgarage bzw. Gemeinschaftstiefgaragen sind innerhalb der festgesetzten Bauräume und Flächen für Tiefgaragen/Gemeinschaftstiefgaragen zulässig.

### **Tiefgarage/Gemeinschaftstiefgaragen**

Die notwendigen Kfz-Stellplätze sind entsprechend dem Bebauungskonzept in einer Tiefgarage bzw. in Gemeinschaftstiefgaragen außer im WA Nord(4) nachzuweisen. Das Bebauungskonzept ermöglicht für folgende Baufelder in den Teilbaugebieten die Realisierung von Gemeinschaftstiefgaragen (GTGa) bzw. Tiefgaragen (TGa):

- GTGa Baufelder 2 und 3 im WA Nord(1),
- GTGa Baufeld 4 im WA Nord(2),
- GTGa Baufeld 5 im WA Nord(3),
- TGa Baufeld 6 im WA Nord(3),
- GTGa Baufeld 9 im WA Süd(1)
- GTGa Baufelder 10 und 11 im WA Süd(2),
- GTGa Baufeld 12a im WA Süd(3)
- GTGa Baufelder 12b und 13 im WA Süd(4),
- GTGa Baufeld 14 im WA Süd(5)
- GTGa Baufeld 15 im WA Süd(6),
- GTGa Baufeld 16 im WA Süd(7),
- GTGa Baufeld 17 im WA Süd(8).

Die festgesetzten Gemeinschaftstiefgaragen sind Gemeinschaftsanlagen für die jeweiligen Teilbaugebiete. Aufgrund der Grundwassersituation ist eine größere Gemeinschaftstiefgarage für das gesamte Quartier hier nicht sinnvoll. Aufgrund des bereits fortgeschrittenen Planungsstandes wurde auch die Unterbringung von Stellplätzen an einer Stelle im Sinne einer großen Quartiersgarage nicht weiter verfolgt.

Die nachzuweisenden Stellplätze sind in der Tiefgarage bzw. in Gemeinschaftstiefgaragen unterzubringen. Um ein Eindringen in das Grundwasser zu verhindern, sind ausschließlich eingeschossige Tiefgaragen, Gemeinschaftstiefgaragen und andere unterirdische bauliche Anlagen mit einer maximalen Tiefe von 5,00 m, einschließlich der untersten Bauwerkssohle, in Bezug auf den jeweiligen Höhenbezugspunkt der Teilbaugebiete bzw. der beiden Bereiche im WA Nord(3) gemäß § 4 Absatz 1 der Satzung zulässig.

Die Be- und Entlüftungen der Gemeinschaftstiefgaragen und Tiefgarage sind durch bauliche und technische Vorkehrungen über das Dach der Gebäude zu führen. Diese Festsetzung dient der Sicherung der Aufenthaltsqualitäten in den Freibereichen und dem Schutz von Wohnungen und sonstigen schutzbedürftigen Nutzungen.

### **Grundstückszu- und ausfahrten**

In den Allgemeinen Wohngebieten können die Tiefgarage bzw. Gemeinschaftstiefgaragen mit den Kraftfahrzeugen ausschließlich von der Ratoldstraße und Raheinstraße aus angefahren werden, so dass das gesamte Wohnquartier frei von Kfz-Nutzung ist.

Die Zu- und Ausfahrtsbereiche von den öffentlichen Verkehrsflächen zu den Allgemeinen Wohngebieten werden in Anzahl und Lage begrenzt, um ausreichenden Abstand von Kreuzungsbereichen zu halten und um möglichst wenig Querungen durch den Kfz-Verkehr im Bereich der Gehbahnen an Ratold- und Raheinstraße zu erzeugen.

Von den festgesetzten Zu- und Ausfahrten sind geringfügige Abweichungen möglich, sofern technische Gründe dies erfordern und die Abweichungen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.

In den Allgemeinen Wohngebieten, ausgenommen in WA Süd(1), sind die Zu- und Ausfahrten aus Gründen des Schallschutzes in die oberirdischen Gebäude integriert und vollständig eingehaust herzustellen. Zudem sollen sowohl Zu- und Ausfahrten als auch Ein- und Ausgänge aus gestalterischen Gründen in die Gebäude integriert werden. Außerdem wird dadurch vermieden, dass die Freiräume durch solche Elemente beeinträchtigt werden. Im WA Süd(1) soll eine integrierte oder auch eigenständige Tiefgaragenzufahrt ggf. auch neben dem Gebäude ermöglicht werden, um auf ein Zurücktreten des Baukörpers aufgrund der Abstandsflächen sowie einen südlich ggf. im Rahmen der Ausführung zu ermöglichenden Bushalt zu reagieren.

### **Hol- und Bringverkehr Kindertageseinrichtungen**

Der Hol- und Bringverkehr für die Kitas im WA Nord(3), WA Süd(3) und WA Süd(7) kann von der Ratoldstraße und Raheinstraße aus stattfinden. Das Konzept schlägt im öffentlichen Straßenraum Besuchsstellplätze vor, deren Nutzung bei Bedarf im Vollzug durch verkehrsordnende Maßnahmen (eingeschränkte Halteverbote, Kurzzeitparkplätze) entsprechend zugunsten des Hol- und Bringverkehrs gesichert werden soll.

Für die Kita im WA Süd(3) werden aufgrund ihrer nahen Lage an der Ratoldstraße und vor dem Hintergrund der geringen Verfügbarkeit von Stellplätzen im Straßenraum außerdem vier oberirdische Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr auf Privatgrund ermöglicht. Die Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr sind verkehrsnah nördlich der Erdgasregelstation auf der Fläche mit der Festsetzung Stellplätze (St) vorgesehen.

### **Besuchsstellplätze Wohnnutzung**

In dem neu geordneten Straßenraum der Ratoldstraße und Raheinstraße können Besuchsstellplätze als Längsparker nachgewiesen werden. Je nach Ausgestaltung der Straßenflächen können in den öffentlichen Straßenräumen Ratold-/Raheinstraße bis zu ca. 122 Besuchsstellplätze oberirdisch erstellt werden.

Davon wären ca. 37 neue Stellplätze im Straßenraum der Raheinstraße (westseitig,

dem Planungsgebiet zugewandt) möglich, welcher im Bestand keine Stellplätze aufweist.

In der Ratoldstraße gibt es im Bestand ca. 104 Stellplätze (ca. 54 westseitig und ca. 50 ostseitig). Gegenüber der Bestandssituation wird sich die Anzahl der Stellplätze voraussichtlich reduzieren, da entlang der Westseite neue Zu- und Ausfahrtsbereiche entstehen und die Längsparker alternierend mit Baumpflanzflächen angeordnet werden.

Je nach Ausgestaltung des Straßenraumes können zukünftig ca. 85 oberirdische Stellplätze in der Ratoldstraße untergebracht werden.

Dabei sind ca. 28 Stellplätze an der Westseite und ca. 57 Stellplätze an der Ostseite (im Vgl. zu bisher nur 45 Stellplätzen im Bestand an der Ostseite) möglich. Aus verkehrsplanerischer Sicht kann entsprechend einerseits eine Zuordnung der westlichen Stellplätze zu dem westlichen Neubaugebiet und andererseits der östlichen Stellplätze dem östlichen Bestand angerechnet werden.

Da durch die 900 Wohneinheiten des Planungsgebietes jedoch ein größerer Bedarf an Besuchsstellplätzen neu entsteht, wird ein zusätzliches Angebot in den Gemeinschaftstiefgaragen des WA Süd(2) und (6) an insgesamt 26 herzustellenden Besuchsstellplätzen festgesetzt. Diese gegenüber der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München bezüglich der Besuchsstellplätze abweichende Regelung ist hier aufgrund der besonderen Situation im Planungsgebiet erforderlich, da im öffentlichen Straßenraum nicht ausreichend Flächen zur Verfügung stehen und angesichts der Freiraumgestaltung eine Situierung in den oberirdischen Freiflächen nicht gewünscht ist.

Ausgehend von 37 Stellplätzen im Straßenraum der Raheinstraße sowie 28 Besuchsstellplätzen auf der westlichen dem Planungsgebiet zugewandten Seite im Straßenraum der Ratoldstraße und insgesamt 26 Besuchsstellplätzen auf Privatgrund im Planungsgebiet im Bereich entlang der Ratoldstraße werden insgesamt 91 Besuchsstellplätze zugunsten des neuen Planungsgebietes als zur Verfügung gestellt angerechnet werden können. Bei ca. 900 Wohneinheiten bedeutet dies einen Stellplatzschlüssel von 1:10, d. h. ein Besuchsstellplatz pro 10 Wohneinheiten. Damit wird erreicht, dass im Bereich der Ratoldstraße das verkehrlich erforderliche Angebot an Stellplätzen für Besucher\*innen im Straßenraum der Ratoldstraße und in diesen beiden Gemeinschaftstiefgaragen gegeben ist. Die beiden hierzu vorgesehenen Gemeinschaftstiefgaragen der Teilbaugebiete WA Süd(2) mit 14 Besuchsstellplätzen im nördlichen Bereich des WA Süd und WA Süd(6) mit 12 Besuchsstellplätzen im südlichen Bereich des WA Süd sind sowohl von der Lage als auch hinsichtlich ihrer Größe der städtebaulich und verkehrlich geeignete Standort im Planungsgebiet. Die Verortung an diesen Standorten gewährleistet einerseits eine gute Verteilung und somit Erreichbarkeit entlang der Ratoldstraße sowie andererseits in Bezug auf ihre Größe die Umsetzbarkeit eines zusätzlichen Stellplatzangebots neben den dort unterzubringenden pflichtigen Stellplätzen. Eine Verteilung der Besuchsstellplätze auf mehr Tiefgaragen/GTGa wird damit bewusst vermieden.

Es wird durch die Festsetzungen zugelassen, dass im WA Süd auf diese Besuchsstellplätze auch mit freistehenden Beschilderungen hingewiesen werden kann.

In Anbetracht der sehr guten Anbindung des Quartiers an den ÖPNV am S- und U-Bahnhof Feldmoching kann von weiteren Besuchsstellplätzen abgesehen werden.

### **Verkehrsflächen, Fuß- und Radwegbrücke**

Die Aufweitung der Bernhardstrasse im westlichen Bereich dient der Anbindung und Verbindung der Geh- und Radfahrbeziehungen aus dem Gebiet sowie auch einer möglichen Zufahrt von Rettungsfahrzeugen in das Gebiet und einer ausreichenden Zufahrtsmöglichkeit zur angrenzenden Ausgleichsfläche.

Im Bereich der westlichen Aufweitung der Bernhardstraße können im Bauvollzug unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange vor Ort, insbesondere von Rettungsflächen und der Zufahrt zur Ausgleichsfläche gegebenenfalls weitere untergeordnete Anlagen, wie überdachte Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr (Bike & Ride o. a.) umgesetzt werden.

Des Weiteren ist zur Schaffung einer Nord-Süd gerichteten Fuß- und Radwegführung über die Dülferstraße, eine Fuß- und Radwegbrücke mit einer Mindestbreite von fünf Metern und mit einer lichten Höhe über der Dülferstraße von mindestens 3,80 m, Höhenbezugspunkt 491,4 m ü. NHN2016 zulässig.

### **Erschließung Stellwerk Flst. Nr. 1767/15**

Für das Stellwerk der DB wird die Möglichkeit einer Erschließung von der Ratoldstraße aus mit berücksichtigt. Bzgl. der Einzelheiten der Erschließung im Übrigen wird auf die Begründung zum Punkt Dienstbarkeiten verwiesen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist an der Ein- und Ausfahrtstelle zum Stellwerk die dortige Lärmschutzwand 14 (LSW 14) an ihrem südlichen Endstück über zehn Meter Länge vollständig in durchsichtigem Glas unter Berücksichtigung der Maßnahmen zum Vogelschutz herzustellen. Damit wird eine frühzeitige gegenseitige Wahrnehmbarkeit von Ausfahrenden sowie Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen im Nahbereich der Zu- und Ausfahrt des Stellwerks ermöglicht.

Im Weiteren ist die nordwestliche Bebauung im WA Süd(8) gegenüber der Ein- und Ausfahrtstelle zum Stellwerk soweit zurückgenommen, dass auch hier eine frühzeitige gegenseitige Wahrnehmbarkeit von Einfahrenden sowie Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen ermöglicht ist. Die Einfriedung der Freiflächen vor der nordwestlichen Bebauung im WA Süd(8) stellt sicher, dass eine Gefährdung von dortigen Personen durch Ein- und Ausfahrende einerseits ausgeschlossen bleibt und durch deren begrenzte Höhe von 0,70 m notwendige Sichtfelder für Ein- und Ausfahrende sowie Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen gewahrt bleiben. Eine verkehrssichere Zufahrt kann mithilfe dieser Maßnahmen gewährleistet werden.

Die Erschließung des Stellwerks ist derzeit von der westlichen Lerchenstraße aus gegeben. Sollte diese dort zukünftig aufgrund des höhenfreien Ausbaus des Bahnübergangs Lerchenstraße entfallen, wird hier eine zweite Zufahrtsmöglichkeit von der Ratoldstraße aus über die Dienstbarkeitsfläche gesichert.

Die Mitarbeiter\*innen des Stellwerkes können dann über diesen Weg ihren Arbeits-

platz erreichen. Im Übrigen können dann weiterhin auf dem Stellwerkgrundstück auch Instandhaltungsmaterial gelagert und dazu gelegentlich angeliefert bzw. auch abgeholt werden.

Gemäß Aussagen der DB gegenüber dem Schallgutachter wurde hier mit dem „Worst-Case“ von zwei Pkw- und zwei Lkw-Fahrten pro Stunde gerechnet. Lkw-Fahrten gehören realistisch aber eher zur Ausnahme, da das Stellwerk nicht täglich beliefert bzw. angefahren wird. Auch die Pkw-Fahrten werden in der Regel deutlich weniger sein, hier ist eher von drei bis vier Fahrten am Tag auszugehen. Es sind im Stellwerk derzeit zwei Mitarbeiter\*innen im Schichtbetrieb tätig. Hinzukommen zeitweise noch ein oder zwei Instandhaltungsmitarbeiter\*innen. Die vorgesehene Fläche für die Zufahrt muss und kann auch Bauarbeiten bzw. einen Umbau/Abriss des Stellwerkes langfristig ermöglichen. Stellwerkbauteile können im Umbaufall auch in Modulbauweise durch Sattelschlepper angeliefert werden. Ähnliches gilt gegebenenfalls auch im Falle einzelner Materiallieferungen ggf. auch durch Sattelschlepper.

#### **4.12. Dienstbarkeitsflächen, Schutzzonen**

Rückgrat des städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwurfs ist die durchgehende Wegebeziehung parallel zu den Gleisen, an der sich die polygonalen Baufelder aufreihen. Hierfür bereitet der Bebauungsplan in verschiedenen Teilbaugebieten die dingliche Sicherung von Flächen zugunsten der Allgemeinheit durch Festsetzungen im Plan und textlich in § 11 der Satzung vor. Diese Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung sowie die zwischen den Bauräumen entstehenden Gassen und platzartigen Aufweitungen, die die bahnbegleitende durchgängige Wegeverbindung abschnittsweise an die Ratold- bzw. Raheinstraße anbinden, werden als mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit dinglich zu sichernde Flächen festgesetzt, so dass die Durchwegung des Gebiets sichergestellt ist. Gleichzeitig bieten diese Flächen mit ihren platzartigen Aufweitungen und mit den unmittelbar angrenzenden privaten Freiflächen insbesondere den Bewohner\*innen des Quartiers als auch der Nachbarschaft vielfältige Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten, z. B. in Form von Treffpunkten mit Sitzmöglichkeiten oder Spielmöglichkeiten wie Hüpf- und Bewegungsspiele.

Durch diese das gesamte Planungsgebiet vernetzenden Wegebeziehungen wird zum einen eine optimale Anbindung der einzelnen Teilbaugebiete an den S- und U-Bahnhof Feldmoching erreicht. Zum anderen stellt die bahnbegleitende durchlaufende Wegebeziehung eine autofreie attraktive Fuß- und Radwegverbindung zu den Kitas im Planungsgebiet, den öffentlichen Grünflächen am nördlichen Rand des Planungsgebietes und im Weiteren in Richtung Oberschleißheim dar.

Eine Überbauung der mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzten Flächen im Bereich zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße in oberen Geschossen z. B. bei einem künftigen Ausbau der P+R-Anlage wird nicht ausgeschlossen. Im Bauvollzug ist auf eine ausreichende lichte Höhe zu achten, um die festgesetzte Wegebeziehung zu gewährleisten.

Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen G und R im Bereich der Fuß- und Radwegebrücke über der Dülferstraße, mit Festsetzung eines Gehrechts und Radfahrrechts für die Allgemeinheit, wird planlich mit einem Maß von fünf Metern und die hierfür notwendige Überbauung der Dülferstraße mit 6,0 m Breite festgesetzt. Dies stellt sicher, dass in diesem Bereich die notwendige lichte Breite von fünf Metern für einen Begegnungsverkehr von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen zwischen den Brückengeländern geben ist.

An der Nordgrenze des Teilbaugebiets WA Nord(3) verläuft südlich der westlichen Verlängerung der Herbergstraße ein Abwasserkanal auf Privatgrund. Um zukünftig die übergeordnete technische Infrastruktur zu sichern, wird unmittelbar südlich der Fuß- und Radwegunterführung eine entsprechende Leitungsrechtsfläche im Bebauungsplan zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Diese führt weiter durch die bahnbegleitend festgesetzte Ausgleichsfläche, bei der es sich künftig um eine Fläche der Landeshauptstadt München handelt.

Im Süden des Teilbaugebiets WA Süd(3) erfolgt die Leitungsführung zur in der Lage neu festgesetzten Erdgasregelstation an der Ratoldstraße. Wie bei dem vorgenannten Abwasserkanal handelt sich hierbei um eine Anlage der übergeordneten technischen Infrastruktur, für die deshalb ebenfalls eine Leitungsrechtsfläche zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt wird.

Bahnbegleitend sieht der Bebauungsplan Ausgleichsflächen vor. Bei diesen Flächen handelt es sich künftig um städtische Flächen. Da diese zum Teil nicht unmittelbar an künftige Verkehrsflächen angrenzen, muss deren Zugänglichkeit für die Stadt insbesondere zur Umsetzung der für diese Flächen vorgesehenen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen hinreichend gesichert werden. Durch den Bebauungsplan wird insofern vorbereitet, dass im Süden des WA Nord(2), im Norden und Süden des WA Nord(3), im Süden des WA Süd(2) sowie im Norden des WA Süd(3) im Bereich der jeweils dortigen mit „FB“ bezeichneten Flächen, neben dem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit, beschränkte Fahrrechte jeweils zugunsten der Landeshauptstadt München gesichert werden, um die Zu- und Ausfahrten zur Pflege der bahnseitigen Ausgleichsflächen zu sichern.

Die dingliche Sicherung erfolgt über den städtebaulichen Vertrag. Hier ist ebenfalls geregelt, dass die Zufahrtbereiche zu den Ausgleichsflächen eine ausreichende Traglast von mindestens 18 t für die Pflegefahrzeuge der Stadt haben, soweit sie nicht gleichzeitig auch als Zufahrt für den Katastrophenschutz dienen und deshalb eine höhere Traglast benötigen (s. u.).

Im Norden des WA Nord(3) und im Norden des WA Süd(3) dienen die vorgenannten Zufahrten gleichzeitig auch als Zufahrt für den Katastrophenschutz. Dieser benötigt ebenfalls eine hinreichend gesicherte Zufahrt mit seinen Fahrzeugen und im weiteren einen Zugang über die bahnbegleitenden Ausgleichsflächen zu den Gleisanlagen für den Katastrophenfall. Aufgrund der Längenausdehnung des Planungsgebiets entlang der Bahnleiße ist für eine schnelle Erreichbarkeit eine einzelne Zufahrtsmöglichkeit

nicht ausreichend. In Abstimmung mit der Feuerwehr wurden deshalb die beiden Zufahrten so gewählt, dass sie den im Bereich des Planungsgebiets im Katastrophenfall abzudeckenden Gleisbereich in gleichmäßige Abschnitte untergliedern. Damit wird auch der entsprechenden Anforderung seitens der Deutschen Bahn AG Rechnung getragen, mindestens alle 500 m einen Durchgang bzw. eine Fluchttüre (mit entsprechendem Wegerecht) vorzusehen. Zur dauerhaften dinglichen Sicherung umfassen die mit „G R FB“ bezeichneten Flächen im Norden des WA Nord(3) und im Norden des WA Süd(3) deshalb ein beschränktes Fahrrecht für Personen, die in öffentlichem Auftrag zum Zweck des Katastrophenschutzes handeln. Durch städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass die Zufahrtsbereiche für den Katastrophenschutz eine ausreichende Traglast von mindestens 26 t haben.

Im WA Nord(3), WA Süd(3) und WA Süd(7) befinden sich die für das Planungsgebiet erforderlichen Kindertagesstätten (Kita/s) mit zugehörigen hinweislich dargestellten Freispielflächen. Da deren Zugangs- bzw. An- und Ablieferbereiche nicht unmittelbar an der Rahein- bzw. Ratoldstraße liegen, ist es zur Ver- und Entsorgung dieser Einrichtungen, z. B. mit Lebensmitteln, Spielgeräten, Sand, Müll etc., erforderlich, dass die die Bauräume und Grünflächen begleitenden Wegeflächen künftig in beschränktem Umfang mit (Liefer-)Fahrzeugen befahren werden können. Zum Zwecke der dauerhaften Sicherung dieser Befahrungsmöglichkeit umfassen deshalb die mit „G R FB“ bezeichneten Flächen im Süden des WA Nord(3), im WA Süd(7) und im WA Süd(8) neben dem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit auch die dingliche Sicherung eines beschränkten Fahrrechts jeweils zugunsten der Landeshauptstadt München zur Ver- und Entsorgung der Kita.

Im WA Süd(3) liegt die Freispielfläche, die hinweislich dargestellt ist, voraussichtlich nicht unmittelbar an der Ratoldstraße. Daher bedarf es auch dort für die mit „L GB FB“ bezeichnete Fläche einer entsprechenden dinglichen Sicherung neben dem für diese bereits festgesetzten Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit. Diese beinhaltet neben dem beschränkten Fahrrecht speziell an dieser Stelle mangels eines ansonsten bereits zugunsten der Allgemeinheit festgesetzten Gehrechts auch ein beschränktes Gehrecht. Diese Fläche dient dem Hol- und Bringverkehr der Kita; im südlichen Teilbereich werden hier zudem die dem Hol- und Bringverkehr der Kita dienenden Stellplätze festgesetzt. Das beschränkte Geh- und Fahrrecht wird deshalb jeweils zugunsten der Landeshauptstadt München für beide Zwecke festgesetzt.

Um eine durchgängige bahnbegleitende Wegeführung zu ermöglichen, ist über der Dülferstraße eine Überbauung mit einer Geh- und Radwegbrücke zulässig (s. o.). Südlich an diese Brücke grenzen städtische Flächen an. Die Regelungen zu Herstellung und Unterhalt werden im städtebaulichen Vertrag getroffen. Da die Stadt Pflichten im Bezug auf das Brückenbauwerk übernimmt, ist es erforderlich, dass sie mit Fahrzeugen für den Bauunterhalt und mit entsprechenden Räumfahrzeugen bis an die Brücke heran bzw. über diese zu ihren eigenen Flächen fahren kann. Zur Absicherung dieser Zufahrtsmöglichkeit umfasst deshalb die im Süden des WA Nord(3) mit „G R FB“ bezeichnete Fläche neben dem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit und den bereits oben aufgeführten beschränkten Fahrrechten für die Pflegezu- und -



ausfahrt und die Ver- und Entsorgung der Kita auch die Festsetzung zur Vorbereitung einer dinglichen Sicherung eines beschränkten Fahrrechts zugunsten der Landeshauptstadt München, um die Zufahrt zur Fuß- und Radwegebrücke über der Dülferstraße für Räumfahrzeuge und für Fahrzeuge zum Bauunterhalt zu gewährleisten.

Die Zufahrt zum Stellwerkgrundstück der Deutschen Bahn (Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16) erfolgt derzeit über die Lerchenstraße. Da künftig nicht ausgeschlossen ist, dass der heute im Bereich der Lerchenstraße bestehende beschränkte Bahnübergang durch ein Unterführungsbauwerk ersetzt wird – entsprechende Planungsüberlegungen bestehen – und im Zuge einer solchen Maßnahme eine unmittelbare Anbindung des Stellwerkgrundstücks über die Lerchenstraße künftig nicht mehr möglich ist, wird eine alternative Zufahrtsmöglichkeit innerhalb des Planungsgebiets vorgesehen. Zu diesem Zwecke wird im Norden des Teilbaugebiets WA Süd(8) im Bereich der mit „G R FB LB“ bezeichneten Fläche neben dem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit und dem beschränkten Fahrrecht für die Ver- und Entsorgung der Kita auch ein beschränktes Fahrrecht zugunsten des jeweiligen Eigentümers des Stellwerkgrundstücks sowie zu Gunsten der Landeshauptstadt München festgesetzt. Damit diese Zufahrtsmöglichkeit künftig gegebenenfalls geeignet ist, die notwendigen An- und Abfahrten des hier angesiedelten Instandhaltungslagers und einen Stellwerknneubau zu ermöglichen, wird im städtebaulichen Vertrag geregelt, dass diese Zufahrtsfläche so auszugestalten ist, dass eine Befahrung mit einem Sattelschlepper bis zu 40 t sowie durch die Feuerwehr möglich ist. Eine Unterbauung mit Tiefgaragen wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans daher nicht zugelassen.

Um die übergeordnete technische Infrastruktur (z. B. Wasser, Abwasser, Strom und Telekommunikation) zu den Grundstücken Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16 zu gewährleisten, ist im WA Süd(8) neben einem beschränkten Fahrrecht ein beschränktes Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt München und zugunsten der Eigentümer\*in der Grundstücke Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16 vorgesehen.

Im Norden ist entlang der Raheinstraße straßenbegleitend in der öffentlichen Grünfläche hinweislich die westliche und östliche Grenze einer Leitungsschutzzone dargestellt. Eine dingliche Sicherung ist an dieser Stelle nicht erforderlich, weil es sich sowohl bei der Raheinstraße als auch bei der öffentlichen Grünfläche um städtische Flächen handelt.

Um die Zugänglichkeit zu den Leitungen im Bereich der festgesetzten Leitungsrechtsflächen sowie der hinweislich dargestellten Leitungsschutzzone zu gewährleisten, dürfen diese weder unter- noch überbaut bzw. durch Aufschüttungen verändert werden. Um ein Einwurzeln zu verhindern sind die Leitungen darüber hinaus von jeglicher Baumpflanzung und tief wurzelnden Sträuchern freizuhalten. Hiervon ausgenommen sind die Leitungsrechtsflächen im WA Süd(3), im unmittelbaren Anschluss an das WA Süd(4) im Bereich des Bauraums sowie der Lärmschutzwand und die Leitungsrechtsfläche im Norden des WA Nord(3) im Bereich der Lärmschutzwand sowie bezüglich der nur in oberen Obergeschossen zulässigen Vorbau-

ten. Da die neue zu verlegende Erdgashochdruckleitung zukünftig durch den Durchgang im westlichen Baukörper des WA Süd(3) verlaufen wird, darf die dortige mit „L“ bezeichnete Dienstbarkeitsfläche ab einer Höhe von 3,00 m über Gelände im Bereich der in der Planzeichnung festgesetzten Überbauung überbaut werden. Im WA Nord(3) wird in Verbindung mit der Regelung in § 6 Abs. 6 sicher gestellt, dass die Anforderungen in Bezug auf eine Überbauung des Kanals eingehalten sind, sowie bezüglich der Lärmschutzwand die Festsetzungen einer technischen Umsetzbarkeit nicht entgegen stehen. Der Mindestabstand von Außenkante Kanal zu Außenkante Fundament der Lärmschutzwand soll 2,50 m nicht unterschreiten, die Fundamente dürfen jedoch in der Kanalschutzzone zum Liegen kommen.

Um gewisse Spielräume für den Bauvollzug und die Freiflächengestaltung einzuräumen, kann von der festgesetzten Lage und Größe der Dienstbarkeitsflächen abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

#### **4.13. Dachform und Dachaufbauten**

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept sieht eine subtil bewegte Dachlandschaft vor. Ziel ist eine kleinteilige Struktur mit vielfältiger Dachlandschaft, die zusammen das charakteristische Gesamtgefüge im Quartier bildet. Diese verfolgt die Gestaltidee der Flachdächer bzw. flach geneigter Dächer des Wettbewerbsergebnisses weiter und greift damit auch Gestaltelemente aus der Nachbarschaft auf. Daher werden mit Ausnahme vom WA Nord(4) Flachdächer mit einer Neigung von max. 5 Grad festgesetzt, die eine Begrünung und die Nutzung als Freiflächen sowie die Errichtung technischer Anlagen zur Nutzung von Solarenergie ermöglichen. Im WA Nord(4) mit dem Bestandsgebäude Raheinstraße 3 wird ein Mansarddach mit einer Traufhöhe von 3,70 m und einer Firsthöhe von 9,90 m festgesetzt, um die historisch prägende Dachform zu sichern.

Um ein ruhiges Erscheinungsbild zu gewährleisten, werden für Dachaufbauten und technische Anlagen Festsetzungen getroffen. So sind technische Dachaufbauten und technische Anlagen auf den Dächern nur in der vorgegebenen Höhe zulässig und sofern sie der Nutzung der Gebäude dienen. Dabei dürfen sie eine Höhe von 3,0 m über dem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche nicht überschreiten. Abweichend davon sind im WA Nord(4) technische Dachaufbauten und technische Anlagen auf den Dächern unzulässig, um das charakteristische Erscheinungsbild des Mansarddachs nicht zu beeinträchtigen.

Dachausstiege sind ausschließlich in Verlängerung der gemeinschaftlich genutzten Treppenhäuser zulässig, um die Anzahl der Dachausstiege zu begrenzen und gleichzeitig eine gemeinschaftliche Nutzung von Dachgärten, die für alle Bewohner\*innen zugänglich sind, zu ermöglichen. Die Zugänglichkeit über die gemeinschaftlichen Treppenhäuser gilt auch für die private Dachgartennutzung, sofern sie nicht über einen Austritt aus einer im Anschluss aufgehenden Fassade erfolgen kann.

Mit diesen Festsetzungen wird ein Betreten der Dachflächen für die zur Nutzung Berechtigten geschaffen und die Möglichkeit zur gemeinschaftlichen sowie privaten Nutzung von Dachgärten in allen Teilbaugebieten, ausgenommen WA Nord(1) und WA Nord(4), eröffnet. Im WA Nord(1) sind Atriumhäuser intendiert, bei denen die Dachfläche über einem ersten Geschoss bis zu 100 % intensiv begrünt werden kann und damit eine Dachgartennutzung mit maximal bis zu 60 % Belagsflächen ermöglicht wird, wobei die Dachfläche über das angrenzende aufgehende zweite Geschoss erreicht werden kann.

Um das Gesamtbild nicht zu beeinträchtigen, dürfen die Dachausstiege eine Höhe von 3,6 m über dem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche und einschließlich Nebenanlagen, wie z. B. Nebenräume zur Aufbewahrung von Gartenmobiliar, Gartengeräten etc., jeweils 25 m<sup>2</sup> Grundfläche pro Treppenhaus nicht überschreiten. Damit sie sich in das Gesamtbild einfügen sind auch für sie ausschließlich Flachdächer zulässig. Diese sind ab einer Größe von 15 m<sup>2</sup> extensiv zu begrünen.

Um die Freiraumnutzungen auf den Flachdächern nicht zu stark einzuschränken und ein ruhiges Erscheinungsbild zu wahren, dürfen Dachaufbauten und technische Anlagen auf Dächern eine Fläche von maximal 15 % des darunter liegenden Geschosses nicht überschreiten. Dachaufbauten sowie technische Anlagen sind jeweils baulich zusammenzufassen, einzuhausen und mindestens um das Maß ihrer Höhe von den Außenkanten der Fassaden abzurücken, um sicher zu stellen, dass die erforderlichen Dachaufbauten gestalterisch hinter die Gebäudekubatur zurücktreten und negative Auswirkungen auf den öffentlichen und privaten Freiraum vermieden werden.

Technische Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind unter Berücksichtigung von § 13 Absatz 6 der Satzung ohne flächenmäßige Begrenzung zulässig. Um ein ruhiges Erscheinungsbild der Dachflächen zu sichern, wird ihre Höhe auf maximal 0,5 m ab ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche beschränkt. Sie sind mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses abzurücken. Diese Festsetzungen werden getroffen, damit keine negativen Auswirkungen auf den öffentlichen und privaten Freiraum ausgehen und die Nutzung der Solarenergie nicht in Konkurrenz mit der extensiven Dachbegrünung steht.

Reine Sichtschutzwände werden ausgeschlossen, um den Umfang von Dachaufbauten auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Zum Schutz von Dachgartennutzungen sind als Dachaufbauten Lärmschutzwände mit einer maximalen Höhe von 2,25 m zulässig. Dies ergibt sich aus dem erforderlichen Schallschutz. Um die sichere Nutzung von Dachgärten und -terrassen zu gewährleisten, sind Absturzsicherungen zulässig. Diese werden auf eine Höhe von maximal 1,20 m ab ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche beschränkt. Aus baulich-gestalterischen Gründen sind Absturzsicherungen in Form von offenen Geländern herzustellen und um mindestens das Maß ihrer Höhe von der Außenkante der Fassa-

de zurückzusetzen, so dass ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf die umgebenden Freiflächen sowie das Erscheinungsbild der Dachlandschaft entstehen.

#### 4.14. Dachbegrünung

Die Begrünung der Dachflächen mindert eine Aufheizung des Planungsgebietes, hält Niederschlagswasser zurück, trägt zur Feinstaubfilterung bei und bedingt eine erhebliche Attraktivitätssteigerung höher gelegener Wohnungen mit Dachblick. Daher sind die auf Flachdächern nicht durch Dachaufbauten und technische Anlagen belegten Flächen zu begrünen.

Bei einer extensiven Begrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke (einschließlich Dränschicht) dabei 20 cm anstelle der üblichen 10 cm. Die höhere Schichtdicke ermöglicht eine erweiterte Pflanzenauswahl, weist eine höhere Speicherkapazität in Bezug auf Niederschlagswasser auf und bietet verschiedenen Tierarten Überwinterungsmöglichkeiten.

Bei einer intensiven Begrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke (einschließlich Dränschicht) im Mittel 40 cm. Diese ist mit Rasen, Stauden und Sträuchern zu begrünen oder mit Nutzpflanzen zu bepflanzen. Belagsflächen sind bis zu einem Anteil von 60 % der intensiv zu begrünenden Dachfläche zulässig und in die angrenzenden Pflanzflächen zu entwässern. Die erhöhte Substratstärke von im Mittel 40 cm in Verbindung mit der Möglichkeit, die Substratstärken zu variieren, eröffnet einen deutlich größeren Gestaltungsspielraum bei der Pflanzenauswahl, so dass auch Kleingehölze und Sträucher verwendet werden können. Ebenso bietet die erhöhte Mindestgesamtschichtdicke von im Mittel 40 cm Möglichkeiten für urbanes Gärtnern, gleichzeitig wird den Belangen der Regenrückhaltung Rechnung getragen.

Um eine Nutzung von Dachflächen zu ermöglichen, werden in sämtlichen Teilbaugebieten prozentual die maximal zulässigen Flächenanteile an intensiv zu begrünender Fläche bezogen auf die gesamte Dachfläche des jeweiligen Teilbaugebietes festgesetzt. Die festgesetzten Obergrenzen für die intensiv begrünenden Flächen ermöglichen eine Dachgartennutzung mit einem Anteil von max. 60 % zulässiger Belagsfläche. Bei Teilbaugebieten, in denen der Orientierungswert für die Freiflächenversorgung am Boden nicht erreicht werden kann, ermöglichen die zulässigen Obergrenzen für eine intensive Dachbegrünung die Umsetzung von ausreichend großen gemeinschaftlichen Dachgärten, um insbesondere das Defizit (je nach Teilbaugebiet zwischen zwei Quadratmeter und vier Quadratmeter je Einwohner\*in) bis zur Erreichung des Orientierungswertes von 20 m<sup>2</sup> je Einwohner\*in ausgleichen zu können (WA Nord(3) südlicher Bauraum, WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(5), WA Süd(6), WA Süd(7), WA Süd(8)). Insgesamt werden im Planungsumgriff 4.550 m<sup>2</sup> gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten vertraglich gesichert.

Darüber hinaus ermöglichen die festgesetzten Obergrenzen zu einem gewissen Anteil (bis zu maximal 20 % der erforderlichen Fläche der vertraglich zu sichernden Flächen für Gemeinschaftsdachgärten) die Herstellung weiterer Dachgärten, die für eine private oder ebenfalls gemeinschaftliche Nutzung herangezogen werden können.

In denjenigen Teilbaugebieten, in denen kein Defizit in Bezug auf die Orientierungswerte zur Freiflächenversorgung besteht (WA Nord(2), WA Nord(3) nördliche Bauräu-

me, WA Süd(1), WA Süd(4)), ist eine intensive Dachbegrünung von maximal 20 % bezogen auf die gesamte Dachfläche zulässig, um eine private oder ebenfalls gemeinschaftliche Dachgartennutzung zu ermöglichen.

Das WA Nord(1) stellt diesbezüglich aufgrund seiner Bauweise mit dort nach Maßgabe des Rahmenplans vorgesehenen und zulässigen Atriumhäusern eine Besonderheit dar, da hier nur über Erdgeschossen eine intensive Dachbegrünung bis zu 100 % zulässig ist und keine Dachgartennutzungen in einer weiteren darüber liegenden Ebene. Hiermit soll erreicht werden, dass über der festgesetzten maximal zulässigen Wandhöhe auch keine Beeinträchtigung der Dachlandschaft durch Dachaufbauten, wie zusätzlich erforderliche Lärmschutzwände, Dachausstiege oder Geländer gegeben ist.

Eine Freiraumnutzung auf dem Dach ist aus gestalterischen und ökologischen Gründen an eine intensive Dachbegrünung gekoppelt mit entsprechenden Obergrenzen. Die gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten für die Bewohner\*innen mit den entsprechenden Flächenanteilen für die Teilbaugebiete WA Nord(3) südlicher Bauraum, WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(5), WA Süd(6) WA Süd(7) und WA Süd(8) werden im städtebaulichen Vertrag über Dienstbarkeiten gesichert.

Mit den Festsetzungen von Obergrenzen für intensiv begrünte Dachflächen wird einerseits eine übermäßige Ausdehnung von Dachgartennutzungen und Dachaufbauten (Lärmschutzwände) ausgeschlossen, andererseits wird den Erfordernissen der Freiflächenversorgung innerhalb des Planungsgebietes Rechnung getragen und in allen Teilbaugebieten der aktuell geltende Orientierungswert von insgesamt 20 m<sup>2</sup> öffentliche Grün- und private Freifläche je Einwohner\*in eingehalten.

Um die Nutzung regenerativer Energien zu erleichtern und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, sind technische Anlagen zur Nutzung von Solarenergie ohne Flächenbegrenzung zulässig. Da auch die Dachbegrünung zur Verbesserung des Klimaschutzes beiträgt und, um eine Konkurrenz beider Flächenansprüche zu vermeiden, sind Anlagen zur Nutzung von Solarenergie mit einer extensiven Dachbegrünung zu kombinieren. Diese Kombination kann flächenmäßig übereinander oder voneinander getrennt erfolgen, wobei im letzteren Fall ein Mindestflächenanteil von 80 % der nicht durch Dachaufbauten und technische Anlagen belegten Flächen zu begrünenden Dachfläche festgesetzt wird, um ausreichend begrünte Dachflächen zu erhalten. Durch die Festsetzung, auf Flachdächern mit einer extensiven Dachbegrünung eine durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm (einschließlich Dränschicht) vorzusehen, ist eine ausreichende Kompensation auch für den Anteil von max. 20 % der nicht begrünenden, ausschließlich mit Anlagen für Solarenergie versehenen Dachflächen gewährleistet.

#### **4.15. Werbeanlagen**

Um das Ortsbild und den Charakter des allgemeinen Wohngebietes nicht zu beeinträchtigen, werden Festsetzungen zu Werbeanlagen getroffen.

Frei stehende Werbeanlagen sind aus gestalterischen Gründen in den Allgemeinen Wohngebieten ausgeschlossen, da sie dem Charakter eines Wohngebietes widersprechen. Die Errichtung freistehender Hinweisschilder im WA Süd wird ermöglicht,

um auf die jeweilige Zufahrt zu den Besuchsstellplätzen in der Gemeinschaftstiefgarage hinweisen zu können.

Zum Schutz der Biotopverbundachse entlang der Bahn dürfen Werbeanlagen nicht zu dieser Seite orientiert werden. Zudem sind Werbeanlagen innerhalb der als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen nicht zulässig, um Beeinträchtigungen dieser Flächen sowie der Biotopverbundachse als auch deren Wirkung in Bezug auf das Orts- und Landschaftsbild zu vermeiden.

Grundsätzlich sind Werbeanlagen in Form von Großplakaten und Spanntüchern, laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, sich bewegende Werbeanlagen (wie z. B. Fahnen, Lightboards, Videowände), Skybeamern und Laserstrahlern unzulässig, da diese die Gebäudearchitektur dominieren und negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild haben.

#### **4.16. Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern**

Die grundsätzliche Unzulässigkeit von Aufschüttungen oder Abgrabungen zielt auf die Erhaltung der bestehenden, ebenen Topographie ab.

Um einen höhengleichen Anschluß der nicht überbaubaren Grundstücksflächen an das Niveau der angrenzenden ausgebauten öffentlichen Verkehrsflächen zu erreichen, sind entsprechende Geländeanpassungen in Form von Aufschüttungen und Abgrabungen zulässig.

Für eine attraktive und funktionsgerechte Gestaltung der Freiräume werden ebenso durch Ausnahmen bewusst Spielräume geschaffen.

Angemessene Geländemodellierungen in Form von kleinflächigen Abgrabungen und Aufschüttungen im Bereich von Spielplätzen, auch im Bereich der Kitas, und Innenhöfen sowie bei Baumpflanzungen können zu hohen Gestalt- und Nutzungsqualitäten sowie zur Verbesserung von Wuchsstandorten durch Erhöhung des Substrataufbaus im Bereich von Baumpflanzungen beitragen. Jedoch sind darüber hinausgehende Veränderungen des Niveaus der Freispielflächen der Kitas nicht zugelassen.

Das Freiraumkonzept basiert auf unterschiedlich nutzbaren Freiräumen, die mittels Niveauunterschieden voneinander abgegrenzt werden.

Um die halböffentlichen, nachbarschaftsbezogenen Innenhöfe der einzelnen Baufelder der Teilbaugebiete WA Nord(2), WA Nord(3) sowie WA Süd(1) bis WA Süd(7) von den öffentlich nutzbaren Geh- und Radfahrrechtflächen abzusetzen, wird eine Anhebung des Geländeneiveaus der Innenhöfe um 0,5 m mit Ausnahme der Kita-Freiflächen festgesetzt. Die entstehenden Höhenübergänge markieren den Übergang von den öffentlich nutzbaren Geh- und Radfahrrechtflächen zu den intimeren Höfen der Nachbarschaften sowie den Übergang der Kita-Freiflächen zu den angrenzenden gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen. Eine Aufschüttung im Schutzbereich (Kronenbereich zzgl. 1,5 m) des zum Erhalt festgesetzten Baumes im WA Süd(4) ist unzulässig, da diese zum Absterben des Baumes führt.

Die privaten Wohnungsgärten werden durch Festsetzung einer zusätzlichen Geländeanhebung von 0,5 m gegenüber dem Niveau der Innenhöfe nochmals räumlich-funktional abgesetzt. In Verbindung mit einer Erhöhung der Erdgeschosses (Hochparterre) der Wohnungen, die somit gegenüber den Gassen um bis zu einem Meter erhöht liegen, sind somit sowohl die Wohnungen als auch die dazugehörigen privaten Wohnungsgärten vor Einblicken geschützt. Nichtwohnnutzungen im Erdgeschoss wie Gewerbe oder soziale Nutzungen liegen mit der Oberkante Fertigfußboden auf dem tieferen Niveau der Gassen und profitieren von einer um bis zu einem Meter erhöhten Raumhöhe gegenüber den im Hochparterre situierten Wohnungen.

Im WA Nord(1) mit Bauräumen für Gartenhofhäuser und im WA Nord(4) mit dem zu erhaltenden Gebäude Raheinstraße 3 wird dies nicht festgesetzt, um eine den dortigen Planungen entsprechende Freiflächengestaltung zu erlauben. Im WA Süd(8) wird dies nicht festgesetzt, da dort Feuerwehrlflächen innerhalb des Baufeldes möglich sein sollen.

Die Geländeabstufungen sind mit baulichen Elementen wie Treppen, Mauern und Sitzkanten mit max. 0,5 m Höhe oder barrierefrei erschließenden Rampen zu gestalten.

Um die Funktionalität des Biotopkorridors zu verbessern und Schallreflexionen auf der Westseite der Bahn zu vermeiden, wird im Bereich der „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ eine Anschüttung von Lärmschutzwänden und Abgrenzungsmauern als nach Westen geneigte Halbwälle zugelassen.

#### **4.17. Einfriedungen, Zäune, Mauern und Sichtschutzelemente**

Um den offenen Charakter und die Durchlässigkeit des Wohnquartiers zu gewährleisten, werden Einfriedungen in den allgemeinen Wohngebieten weitestgehend ausgeschlossen. Die Festsetzungen von Bereichen, in denen Einfriedungen, Zäune und Mauern verpflichtend umzusetzen sind, erfolgt nur dort, wo Sicherheitsbelange dies erfordern (Freiflächen von Kitas, Quartiersmitte südlich der Dülferstraße bis zur Abgrenzungsmauer, im WA Süd(8) südlich der Stellwerkszufahrt entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs ) oder es für den Schutz der Privatsphäre im Bereich von Wohnungsgärten bzw. Terrassen sowie Atriumgärten und zur Abgrenzung der Innenhöfe der Baufelder gegenüber den öffentlich zugänglichen Geh- und Radfahrrechtsflächen erforderlich ist. Festsetzungen zu Art und Gestaltung von Einfriedungen sollen zu einem einheitlichen Erscheinungsbild beitragen. Die Festsetzungen der Einfriedungen zu den Bahnflächen im Bereich der Quartiersmitte und im WA Süd(8) in den in der Abb. 2 der Satzung rot gekennzeichneten Bereichen werden aufgrund von Sicherheitsbelangen getroffen und verhindern die Zugänglichkeit auf die angrenzenden Bahngleise. Südlich angrenzend an die verpflichtende Einfriedung im WA Süd(8) wird eine Einfriedung zur Abgrenzung von angrenzenden Flächen mit gleicher Höhe zugelassen.

Die Einfriedungen von Wohnungsgärten sind nur als sockellose, offene Zäune auf der Innenseite mit einer Höhe von maximal einem Meter (Bezugshöhe ist das Niveau der Wohnungsgärten) in Verbindung mit einer Begrünung aus geschnittenen Laubholzhecken mit einer Mindesthöhe von 1,5 m und einer Maximalhöhe von 1,8 m (Bezugshöhe ist das Niveau der Innenhöhe) zulässig, welche auf der Seite zu den gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen aus gestalterischen und ökologischen Gründen zu pflanzen sind. Untereinander können die Wohnungsgärten durch Sichtschutzelemente oder geschnittene Laubholzhecken bis zu einer maximalen Höhe von zwei Metern und Tiefe von 2,5 m abgegrenzt werden. Die Zulassung von straßenseitigen Einfriedungsmauern in WA Nord(1) innerhalb des Bauraums dienen dem Schutz privater Wohnhöfe/-gärten (Atriumgärten). Die maximale Höhe wird im Hinblick auf die Straßenraumgestaltung und die Wirkung auf die Nachbarschaft auf maximal 1,80 m begrenzt.

Die Festsetzung von Mauern und/oder geschnittenen Laubholzhecken mit einer maximalen Höhe von 1,40 m, bezogen auf das Niveau der Geh- und Radfahrrechtsflächen im Bereich der Baufeldöffnungen von WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(3) und WA Süd(5) bis WA Süd(7) auf zwei Dritteln der Länge dient in Verbindung mit den Festsetzungen zur Anhebung des Geländeneiveaus der ablesbaren Abgrenzung der Innenhöfe von den öffentlich nutzbaren Gehrechtsflächen. Weiterhin ist im WA Süd(8) entlang der als zu begrünenden festgesetzten Fläche nördlich des westlichen Bauraumes entlang der gesamten Westseite und nordseitig weiterführend über eine Länge von 14 m mit einer offenen Einfriedung oder Mauer mit maximal 0,70 m Höhe zu errichten. Diese dürfen mit Stauden oder Kleinsträuchern mit einer maximalen Höhe von 0,70 m hinterpflanzt werden. Diese Festsetzung ist aufgrund der unmittelbar angrenzenden Stellwerkszufahrt, die auch von LKW's und Sattelschleppern mit einem Gesamtgewicht von 40 t befahren werden darf, erforderlich. Durch die Abgrenzung in Form eines Zaunes oder einer Mauer in Höhe von max. 0,7 m wird einerseits ein Heraustreten aus den Freiflächen auf die G+R- und FB-Flächen im Bereich der Schleppkurve verhindert, durch die Höhenbegrenzung sowohl der Mauer als auch der Hinterpflanzung auf 0,70 m bleiben andererseits Sichtbeziehungen zwischen den Freiflächen und den G+R- und FB-Flächen erhalten. Diese Festsetzung dient der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sowie der Bewohnerschaft des WA Süd(8).

Einfriedungen von Freiflächen für Kitas sind dagegen bis zu einer Höhe von 1,50 m aus Sicherheitsgründen zulässig. Für die Lärmschutzwand 15 (LSW 15) wird eine gesonderte Regelung getroffen.

Dabei wird zu den Geh- und Radfahrrechtsflächen sowie zum öffentlichen Straßenraum eine Einfriedung durch Mauern zur Wahrung einer entsprechenden Privatheit zugelassen, während entlang aller anderen Grenzen (z .B. gemeinschaftlich nutzbare Freiflächen in den Innenhöfen) ausschließlich offene Einfriedungen zulässig sind.

Sämtliche Mauern sind gestalterisch an die angrenzende Fassadengestaltung der Gebäude anzupassen, damit eine abgestimmte Gesamtgestaltung entsteht.



Die Festsetzung einer Abgrenzungsmauer mit einer Höhe von 1,5 m in nördlicher Verlängerung zur Lärmschutzwand 7 (LSW 7) sowie in westlicher Verlängerung der Lärmschutzwand 1 (LSW 1) erfolgt, um die westlich bzw. südlich angrenzenden „Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen“ (Biotopkorridor) vor Störungen durch Erholungsnutzungen zu schützen.

Mit der festgesetzten Einfriedung der Erdgasregelstation auf Höhe von WA Süd(4) soll das technische Gebäude mit seinen Betriebsflächen geschützt und zusammen mit den Festsetzungen zur Begrünung in die Bau- und Freiraumstruktur integriert werden. Um sie in das Ortsbild einzubinden, sind die Einfriedungen von außen mit mindestens 1,50 m hohen geschnittenen Laubholzhecken oder ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen.

An den öffentlichen Straßenraum angrenzende Einfriedungsmauern im WA Nord(1) sowie die Lärmschutzwand im WA Süd(7) sind straßenseitig zu begrünen. Damit soll eine gestalterische Bereicherung und Aufwertung des Stadtraumes durch Bepflanzungen sichergestellt werden.

#### **4.18. Vogelschutzmaßnahmen**

Für das Planungsgebiet und die unmittelbare Umgebung konnten bei den Kartierungen insgesamt zwanzig Vogelarten erfasst werden. Neben überwiegend kommunen Arten konnte die in München saP-relevante Gartengrasmücke im Planungsgebiet sowie der Turmfalke, der auf der bayerischen Vorwarnliste steht, im nahen Umgriff des Planungsgebietes kartiert werden. Die meisten als Brutvögel eingestuft Arten brühten in den Gehölzen zwischen Bahn und Ratold- bzw. Raheinstraße. Eine Abgrenzung zu Brutstätten in Hausgärten östlich des Planungsgebietes war teilweise schwierig, da es in manchen Abschnitten regelmäßige Hin- und Herflüge gab. Im Umfeld des Planungsgebietes dürfen deshalb sehr wahrscheinlich diverse weitere Brutten der erfassten Arten vorkommen. Durch die Präsenz von zwei Spechtarten kann nicht ausgeschlossen werden, dass immer wieder neue Baumhöhlen entstehen, insbesondere in den Grundstücken mit älteren, größeren Bäumen wie im Bereich Raheinstraße 3 und Rambertweg 27, wo alter Baumbestand zum Erhalt festgesetzt wird. Die entlang der Bahn nördlich und südlich außerhalb des Planungsgebietes vorhandenen Heckenstrukturen, die in der Biotopkartierung erfasst sind, bieten ebenfalls Lebensraum für diverse Vogelarten.

Es werden Maßnahmen zum Vogelschutz festgesetzt, welche Vögel vor Kollision mit Glasflächen schützen soll. Großflächig transparente oder spiegelnde Bauteile stellen Gefahren für Vögel dar, da diese das transparente oder spiegelnde Hindernis, durch das die dahinterliegende oder sich spiegelnde Landschaft sichtbar ist, nicht erkennen. In allen Baugebieten sind daher bei großflächigen Glaselementen und Fensterbändern, Eckverglasungen und den festgesetzten Lärmschutzwänden, Abgrenzungsmauern und Mauern den Belangen des Vogelschutzes Rechnung tragende Verglasungen (wie z. B. licht-reflexionsarme Verglasungen) und/oder Gestaltungen bzw. anerkannte

Maßnahmen gegen Vogelschlag zu wählen. Spiegelnde Balkone mit durchsichtig verglasten Brüstungen sind nicht zulässig.

#### **4.19. Grünordnungskonzept**

Rückgrat des Freiraumkonzeptes ist die bahnbegleitende, durchgehende Fuß- und Radwegverbindung, das Freiraumgeflecht aus Gassen und Plätzen zwischen den polygonalen Bauräumen sowie die Freihaltung und Aufwertung der westlich angrenzenden Biotopverbundachse für trockenheitsliebende Tier- und Pflanzenarten. Die Anordnung der Baufelder erzeugt ein Netz an Freiräumen für unterschiedliche Nutzungen. Das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept generiert einen verhältnismäßig großen Anteil an privaten Freiflächen. Da sie gleichzeitig der fußläufigen Erschließung dienen und auch für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar sind, werden diese Flächen mit einem Faktor von 0,5 in der Freiflächenbilanzierung angesetzt.

Die geschützten Innenhofbereiche bieten Raum sowohl für private Wohnungsgärten als auch gemeinschaftliche Nutzungen mit Kleinkinderspiel und stellen somit Freiräume für Nachbarschaften dar. Diese werden ergänzt durch das die Baufelder umgebende Netz aus befestigten und begrünter Freiflächen, die sowohl für die neuen Bewohner\*innen als auch für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar sind. Das Freiraumangebot für nachbarschaftliche Nutzungen auf Privatgrund wird v. a. im südlichen Teil des Planungsgebiets in fast allen Baufeldern durch die Errichtung gemeinschaftlich nutzbarer Dachgärten für die Bewohner\*innen des jeweiligen Gebäudes ergänzt, da in den Hofbereichen abgesehen von den Kinderspielplätzen nur wenige für die Allgemeinheit zugängliche Flächen für gemeinschaftlich nachbarschaftliche Nutzung angeboten werden können. Insbesondere in den Baufeldern, in denen die Kitas integriert sind, nehmen die Freispielflächen der Kitas einen erheblichen Anteil der Hofbereiche in Anspruch. Aufgrund der Entfernung von mindestens 600 m bis zu 1.200 m des südlich der Dülferstraße gelegenen Wohnquartiers zu den öffentlichen Grünflächen am nördlichen Rand des Planungsgebietes ist die Erreichbarkeit der neu entstehenden öffentlichen Grünflächen teilweise eingeschränkt.

Über den durchgehenden Fuß- und Radweg parallel zur Bahn werden alle Freiräume untereinander vernetzt und an die neu entstehenden, ca. 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen im Norden des Planungsgebietes angebunden. In diesem Quartierspark entstehen weitere großzügige Spielangebote, die auf den autofreien Wegen durch das Wohnquartier und der zugehörigen neuen Fuß- und Radweg-Brücke über die Dülferstraße v. a. für ältere Kinder gut erreichbar sind und die Grünverbindung zum Feldmochinger Anger darstellen.

Das Freiraumgeflecht aus Gassen sowie Plätzen mit den angrenzenden Grün- und Freiflächen ist ebenso wie die öffentlichen Grünflächen für die Allgemeinheit zugänglich und bietet vielfältige Angebote für Erholung, Kommunikation und Spiel, da es frei von Kfz-Verkehr ist. Diese Flächen ermöglichen eine gute Durchwegung des gesamten Quartiers und dienen der fußläufigen Erschließung der Gebäude sowie auch überwiegend als Feuerwehrezufahrten. Um eine öffentliche Nutzung zu ermöglichen,

werden diese Flächen mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit gesichert.

Das Bepflanzungskonzept zielt auf ein gut durchgrüntes Wohnquartier mit hoher Aufenthaltsqualität für die Bewohner\*innen und günstigen siedlungsklimatischen Bedingungen ab. Dabei bilden sowohl die Baumpflanzungen des Straßenraumes zusammen mit den zu begrünenden Freiflächen der Baugrundstücke als auch der öffentlichen Grünflächen ein robustes Grüngerüst. Aufgrund des Freiraumkonzeptes mit unterschiedlicher Höhenzonierung der verschiedenen nutzbaren Freiflächen in den Baugebieten ergeben sich v. a. in den unterbauten Innenhöfen günstigere Wuchsbedingungen für Bäume, da aufgrund ihrer Anhebung um 0,5 m gegenüber dem Niveau der Gehrechtsflächen eine Überdeckung der Tiefgaragen bzw. Kellergeschosse von im Mittel 1,10 m erfolgt. Diese Überdeckung ermöglicht die nachhaltige Durchgrünung des Quartiers mit Baumpflanzungen auch im Bereich der unterbauten Flächen. Die im Plan dargestellten Baumpflanzungen sind hinweislich. Diese Baumstandorte können je nach Planungskonzept modifiziert werden.

Die durch die Festsetzungen ermöglichten und vertraglich gesicherten gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten stellen daher eine wichtige Ergänzung des Freiraumangebotes innerhalb einer Hausgemeinschaft dar. Neben den gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten wird in geringem Umfang eine private Dachgartennutzung zugelassen. Neben der quantitativen Ergänzung der Grün- und Freiflächenversorgung bieten die Dachgärten aufgrund ihrer exponierten Lage mit einer guten Besonnung und Fernsicht zusätzliche besondere Freiraumqualitäten.

Mit den Festsetzungen zu öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen sowie den vertraglich geregelten Gemeinschaftsdachgärten werden die geltenden Orientierungswerte der Landeshauptstadt München von 20 m<sup>2</sup> privater Frei- und öffentlicher Grünfläche pro Einwohner\*in außerhalb des Mittleren Rings eingehalten.

### **Grünordnung allgemein**

Die allgemeinen Festsetzungen zur Grünordnung entsprechen den Standards der Landeshauptstadt München für die Sicherung einer fachgerechten und nachhaltigen Umsetzung grünordnerischer Maßnahmen.

Es wird die Begrenzung befestigter Freiflächen auf ein für eine funktionsgerechte Nutzung erforderliches Maß festgesetzt. Bei den festgesetzten Mindestpflanzgrößen von 25/30 cm Stammumfang (StU) für große Bäume bzw. 20/25 cm StU für mittelgroße Bäume wird die Pflanzqualität gegenüber dem üblichen Standard angehoben. Ziel ist dabei, in Kombination mit der Mindestgröße für durchwurzelbare Pflanzflächen von 24 m<sup>2</sup> und der geforderten Mindestbodenüberdeckung von Tiefgaragen von 0,60 m für mittelgroße Bäume bzw. mindestens 1,20 m für große Bäume wichtige Voraussetzungen für eine rasch wirksame Durchgrünung und einen langfristigen Erhalt der Baumpflanzungen zu schaffen. Die Festsetzung größerer Pflanzqualitäten für große und mittelgroße Bäume stellt eine zusätzliche Kompensation für erforderliche Fällungen dar.

Es wurde geprüft, dass eine Versickerung auf Baugebieten über Rigolen oder ggf. in besonderen Situationen auch über Mulden bzw. Mulden-Rigolen-Systeme erfolgen kann. Welche Versickerung gewählt wird, kann im Vollzug geklärt werden.

### **Grünordnung öffentliche Grünflächen**

Mit den rund 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen wird ein neues Freiraumangebot am nördlichen Stadtrand geschaffen. Die Anlage wird mit Rasen- und Wiesenflächen, zahlreichen Baum- sowie Strauchpflanzungen, Wegeverbindungen und vielseitigen Spiel- und Erholungsbereichen parkartig gestaltet. Nach Norden lockert die Gehölzkulisse auf, so dass ausreichend Platz für Spielflächen verbleibt.

Durch die Pflanzung von mindestens 42 standortgerechten großen oder mittelgroßen Bäumen erhält der Park ein stabiles Grüngerüst, wobei der Anteil an großen Bäumen mindestens 50 % betragen muss. § 40 BNatSchG sieht eine Regelung bezüglich der Verwendung gebietseigener Gehölze in der freien Natur vor. Die Grünfläche grenzt hier jedenfalls an die freie Natur an, auch wenn durch die Festsetzungen eher eine parkähnliche Gestaltung vorgegeben ist. Aufgrund der besonderen Lage am Ortsrand angrenzend an die freie Landschaft wird in der öffentlichen Grünfläche daher hier ein Anteil von 70 % gebietseigener Bäume festgesetzt. Damit wird einerseits den naturschutzfachlichen Zielsetzungen Rechnung getragen, zum anderen wird ausreichend Flexibilität für die freiraumplanerische Umsetzung mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, z. B. die Anlage von ökologisch bedeutsamen und kulturhistorisch Ortsrand prägenden Streuobstwiesen oder Spielplätzen ermöglicht. Zudem bleiben Spielräume für die Auswahl klimaresilienter Gehölzarten. Nach Möglichkeit ist neben gebietseigenen Gehölzen zumindest zu einem gewissen Anteil die Verwendung autochthoner Arten anzustreben, auch wenn dies gesetzlich nicht vorgeschrieben ist.

Um die vorhandene nördliche Siedlungskante landschaftlich einzubinden, soll die Gehölzkulisse am südlichen Rand der östlichen öffentlichen Grünfläche verdichtet werden. Hier ist außerdem die Pflanzung von Heckenstrukturen in Form von drei dreireihigen Heckenstrukturen aus gebietseigenen Sträuchern mit einer Länge von mindestens 10 m und einem Pflanzraster von 1,5 m mal 1,5 m festgesetzt. Die Heckenstrukturen sind als Artenschutzmaßnahme (FCS-Maßnahme) für die Gartengrasmücke erforderlich, aufgrund ihrer Lage am Siedlungsrand und ihrer Funktion als Bruthabitat für die Gartengrasmücke sind sie der freien Natur zuzuordnen, so dass hier die Verwendung gebietseigener Gehölze festgesetzt wird.

Zum Schutz der Pflanzung vor Betreten ist diese mit Ausnahme zur südlichen Grundstücksgrenze mit einem Wall aus überwiegend dornigem Astwerk mit einer Höhe von ca. 1,20 m und einer Breite von ca. drei Metern einzufassen. Damit diese Maßnahme bereits frühzeitig ihre Wirkung entfalten kann, ist die Verwendung von überwiegend drei mal verpflanzten Solitärgehölzen in einer Mindestpflanzgröße von 175-200 cm erforderlich.

Die öffentlichen Grünflächen bilden den Übergang zwischen Siedlung und angrenzendem nördlichen Landschaftsraum und stellen in östlicher Richtung einen Brückenschlag zum Grünzug des Feldmochinger Angers dar, der in ca. 300 m bis 400 m Entfernung parallel zum Planungsgebiet verläuft. Für die südlichen Wohngebiete ist ein

kurzer Zugang zum Feldmochinger Anger über die bestehenden Anliegerstraßen möglich.

Für den Feldmochinger Anger sollen langfristig weitere Angebote für die Freiraumnutzung im dortigen Verfahren geprüft werden.

### **Grünordnung Verkehrsflächen**

Neben den öffentlichen Grünflächen im Norden erhalten auch die Ratold- und die Raheinstraße, von denen aus das Quartier verkehrlich erschlossen wird, ein stabiles Grüngerüst aus großen Laubbäumen, die als Kompensation für erforderliche Fällungen dienen und die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes deutlich erhöhen. Daher sind in der Ratoldstraße 31 große Laubbäume zu pflanzen. In der vom Querschnitt geringer dimensionierten Raheinstraße sind mindestens elf große Laubbäume zu pflanzen. Um den Straßenquerschnitt möglichst gering zu halten, sind die Baumstandorte sowohl in der Rahein- als auch in der Ratoldstraße mit den erforderlichen Längsparkern zu kombinieren. Ein weiterer großer Baum ist im Bereich der Straßenaufweitung der Raheinstraße gegenüber der Pflegezu- und -ausfahrt Nr. 1 zu pflanzen. Dies hat neben ökologischen Gründen auch den Zweck, unerlaubtes Parken an dieser Stelle zu vermeiden.

### **Grünordnung in den Allgemeinen Wohngebieten**

Unmittelbar angrenzend an die Fassaden sind ausschließlich in den Innenhöfen Wohnungsgärten zulässig, die unmittelbar von den Wohnungen aus zugänglich sind. Die Regelung gilt nicht für das WA Nord(1), da hier ggf. eine Bebauung mit Atriumhäusern und dementsprechend zugeordneten abgeschlossenen Hofbereichen erfolgen soll. Ebenso wird im WA Nord(4) ein Wohnungsgarten ohne Einschränkung zugelassen. Im WA Süd(8) sind Wohnungsgärten ausgeschlossen, da hier die Feuerwehrezufahrt aufgrund der Freihaltezone im Bereich der Lerchenstraße für eine eventuelle Höhenfreimachung des Bahnübergangs durch den Innenhof geführt werden muss und somit kein Platz für Wohnungsgärten verbleibt.

Um ausreichend dimensionierte gemeinschaftlich nutzbare Freiflächen in den Innenhöfen zu sichern, werden maximal zulässige Flächenanteile für Wohnungsgärten differenziert nach den einzelnen Teilbaugebieten bzw. Bauräumen festgesetzt. Die Obergrenzen bewegen sich mit Ausnahme stark verengter Hofsituationen (z. B. wegen Kita-Freiflächen) zwischen 30 und 45 % der Hoffläche. Mit dieser Vorgabe können Privatgartenzonen rein rechnerisch mit einer durchschnittlichen Tiefe von drei Metern inklusive einer Terrasse geschaffen werden. Die städtebauliche und freiraumplanerische Idee ist jedoch nicht, die Wohnungsgärten bzw. Terrassen in einer einheitlichen Tiefe vorzusehen, vielmehr ist hier ein Vor- und Zurückspringen in Abstimmung mit den Baukörpern gewünscht. Daher ist die durchschnittliche Tiefe lediglich ein rechnerisch ermittelter Wert. Um jedoch noch ausreichend gemeinschaftliche Freiflächen in den Innenhöfen zu ermöglichen, wird ein maximal zulässiger prozentualer Anteil an Wohnungsgärten inklusive Terrassen bezogen auf die Gesamtfläche des jeweiligen Innenhofes festgesetzt. Die letztliche Ausformung und Tiefenentwicklung bleibt

variabel. Somit kann bei der Hofgestaltung auf die spannungsreiche Polygonalstruktur der Baukörper bzw. Freiräume flexibel geantwortet werden.

Im Gegensatz zu den Gassen und Plätzen bieten die Innenhöfe in den Teilbaugebieten WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(8) ruhigere und intimere Aufenthaltsbereiche.

Die gemeinschaftlich genutzten Freiflächen der Innenhöfe bieten Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten. Die nach Art. 7 Abs. 3 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind auf den Baufeldern insbesondere zwischen den Bauräumen herzustellen. In den gemeinschaftlich nutzbaren Hofbereichen sind die Spielflächen primär für Kleinkinder nachzuweisen. Damit diese ohne Umweg und Nutzung der Geh- und Radfahrrechten erreichbar sind, ist die Erschließung über die jeweiligen Treppenhäuser erforderlich. Lediglich im Hof des WA Süd(7) können die nach der BayBO nachzuweisenden Spielbereiche nur zu einem sehr geringen Teil nachgewiesen werden, da dieser nahezu vollumfänglich als Freispielfläche für die dortige Kita genutzt wird. Um trotzdem ein wohnungsnahes Spielflächenangebot anbieten zu können, sind gemäß Planzeichnung innerhalb der benachbarten Freiflächen von WA Süd(5) bis WA Süd(7) jeweils Spielplätze am Westrand festgesetzt, die den Bedarf für das WA Süd(7) selbst mit decken sollen. Gleichzeitig stehen diese beiden Kinderspielflächen im WA Süd(5) und WA Süd(6) aufgrund ihrer Lage direkt angrenzend an die Geh- und Radfahrrechtenflächen der Allgemeinheit, insbesondere aber allen Bewohner\*innen des Quartiers südlich der Dülferstraße zur Verfügung, zumal diese nicht eingezäunt werden dürfen.

Um eine gute Durchgrünung des Wohngebietes zu erzielen und die erforderlichen Baumfällungen zu kompensieren, ist pro 300 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksflächen mindestens ein standortgerechter, großer oder mittelgroßer Baum zu pflanzen. Dabei muss der Anteil an großen Bäumen mindestens 25 % betragen. Innerhalb der Wohnbaugebiete wird die Verwendung gebietseigener Gehölze nicht festgesetzt, da hier mit beengten Verhältnissen und einem erhöhten Versiegelungsgrad andere Kriterien bei der Auswahl von Baumarten im Vordergrund stehen (z. B. Klimaresilienz, Multifunktionalität, hohe Gestaltungsansprüche) und auch kein naturschutzrechtliches Erfordernis i. S. des § 40 BNatSchG besteht. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist es jedoch wünschenswert, unter anderem auch gebietseigene oder sogar autochthone Gehölze zu verwenden, um deren Genpool möglichst auf großer Fläche zu erhalten.

Entlang der Nord-Süd-Wegeverbindung parallel zu den Bahngleisen sind nur in den aufgeweiteten zu begrünenden Flächen Baumpflanzungen in Gruppen vorgeschlagen, um eine zu starke Verschattung der angrenzenden Biotopflächen zu vermeiden.

Der wertvolle und identitätsstiftende Gehölzbestand im Bereich des WA Nord(3) (Rah-einstraße 3) im Bereich der Kita-Freispielfläche und im Bereich der angrenzenden Ausgleichsfläche sowie im Bereich des WA Nord(4) sowie ein dominanter Einzelbaum im WA Süd(4) wird zur Erhaltung festgesetzt. Dieser kann auf die nach der Satzung zu pflanzenden Bäume angerechnet werden.

Sofern sich unvermeidbare Erfordernisse im Rahmen der Kampfmittelfreimachung

bzw. Altlastensanierung ergeben, kann in den festgesetzten Baumbestand im WA Nord(3) ausnahmsweise eingegriffen werden. Entfallene Bäume sind im Verhältnis 1:1 unter Beachtung der Satzung zu ersetzen.

Um dem urbanen Charakter des Wohnquartiers v. a. südlich der Dülferstraße zu entsprechen, sind entlang der Raheinstraße und der Ratoldstraße die Flächen gemäß § 6 Abs. 4 der Satzung zwischen Bauraum und Straßenbegrenzungslinien mit Bodenbelägen zu gestalten. Damit können diese Flächen auch die erforderlichen Funktionen wie z. B. Fahrradstellflächen im Bereich der Hauseingänge übernehmen oder in untergeordnetem Umfang auch mit Pflanzflächen für Fassadenbegrünungen oder auch Kleingehölze bzw. Staudenpflanzungen aufgewertet zu werden.

#### **4.20. Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen**

Die bahnbegleitenden Flächen (als „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ und „Ausgleichsflächen“ festgesetzten Bereiche) haben besondere Bedeutung als Verbundkorridor für Arten magerer Lebensräume. Der Korridor soll weitestgehend ungestört von Freiraumnutzung und ausreichend besonnt sein. Die Besonnung wird durch einen angemessenen Abstand der neu geplanten Bebauung von der östlichen Grenze des Biotops erreicht (0,8 H); die Lärmschutzanlagen tragen in geringem Umfang zur Verschattung bei. Von der östlichsten Bahngleisachse aus wird auf Bahngrund ein Streifen von sechs Metern Breite als Bahnpflegestreifen für die Nutzung durch die DB AG freigehalten.

Der notwendige Lärmschutz für eine gut nutzbare und qualitätsvolle Gestaltung der östlich angrenzenden Freiflächen im Quartier erfordert die Ausführung von unterschiedlich hohen Lärmschutzanlagen (zwischen 2,75 m und 4,50 m Höhe) entlang der Bahn. Um eine Verschattung der im Planungsgebiet festgesetzten Ausgleichsflächen durch die freistehende Lärmschutzwand zu vermeiden und die Exposition der Flächen zu optimieren (v. a. verbesserter Strahlungsgenuss in den Spätnachmittagsstunden), werden die Flächen des Trockenbiotops innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a im Pflege- und Entwicklungskonzept als westexponierte Halbwälle vorgesehen. Im Bereich der Halbwälle werden Aufschüttungen als zulässig festgesetzt. Die Umsetzung ist über den städtebaulichen Vertrag gesichert. Die Wälle werden durch die festgesetzten Lärmschutzwände zur neuen Bebauung hin abgefangen. Die Ausführung als Halbwall in Kombination mit einer begleitenden Lärmschutzwand erfüllt neben der Lärmschutzfunktion auch einen Schutz des Biotops vor unerwünschter Störung durch Betreten. Im Anschluss an die Lärmschutzwand (LSW) 1 in Richtung Westen sowie in nördlicher Verlängerung der LSW 7 sind darüber hinaus 1,50 m hohe Abgrenzungsmauern festgesetzt, die die angrenzenden Ausgleichsflächen bzw. Bahnflächen ebenfalls vor Betreten schützen.

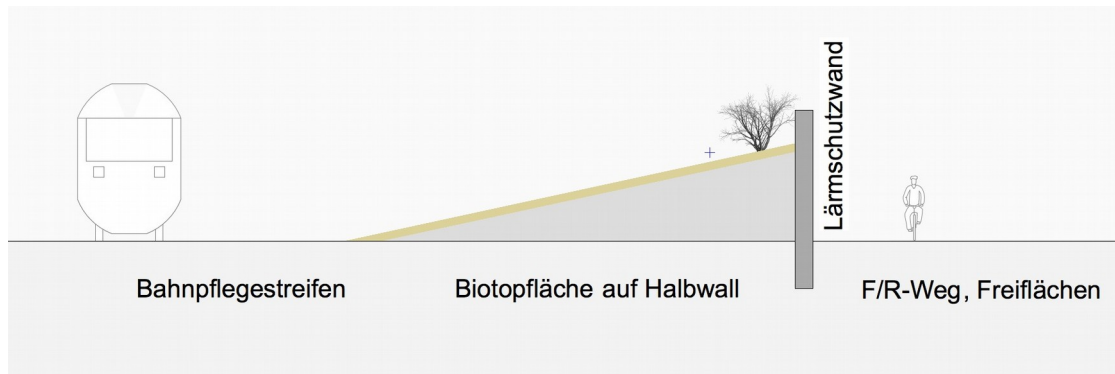


Abb. 13: Biotopverbundkorridor  
© planwerkstatt karlstetter/LHM

Die Biotopflächen innerhalb des Planungsgebiets mit einer Gesamtgröße von ca. 6.000 m<sup>2</sup> (gegenüber dem Planstand zum Verfahren gem. § 4 Abs. 2 BauGB nochmals um rund 850 m<sup>2</sup> vergrößert) werden als „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt sowie auf Basis eines Pflege- und Entwicklungskonzepts naturnah gestaltet und entwickelt. Die Umsetzung ist durch den städtebaulichen Vertrag gesichert.

Im nördlichen Teilbereich zwischen Raheinstraße und Dülferstraße wird innerhalb des Planungsgebietes ein durchschnittlich ca. sieben Meter (min. fünf bis max. zehn Meter) breiter Biotopstreifen als Ausgleichsfläche festgesetzt, der lediglich in einem kurzen Abschnitt im Bereich der Unterführung Herbergstraße sowie im Bereich der Dülferstraße aufgrund dortiger Verkehrsflächen unterbrochen ist. Zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße im Bereich der derzeitigen P+R-Anlage wird ebenfalls ein Streifen von ca. fünf Metern Breite mit deutlicher Aufweitung auf Höhe der Bernhardstraße mit einer Länge von ca. 95 m festgesetzt. Damit wird eine deutliche Verbesserung in diesem Abschnitt erzielt, da derzeit die P+R-Anlage bis an einen nur schmalen Bahnpflegestreifen heranreicht und dieser Abschnitt bisher eine Engstelle im Biotopverbund darstellt. Im Gegenzug wird der Korridor an anderen Stellen stärker aufgeweitet. Insbesondere am Nordrand des Planungsgebietes wird ein rund 2.000 m<sup>2</sup> großes Trittsteinbiotop entwickelt.

Im Anschluss an die im Planungsumgriff festgesetzten Ausgleichsflächen zwischen Dülfer- und Bernhardstraße grenzt südlich die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Baumaßnahme Ausbau S1 West Bahnhof Feldmoching planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 14,5 m und einer Länge von ca. 300 m an, die als ökologische Ausgleichsfläche entwickelt und gesichert wird (ca. 3.890 m<sup>2</sup> große Teilfläche südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching). Hierzu liegt ein Planfeststellungsbeschluss vom 13.05.2020 vor. Die Realisierung erfolgte nach Aussagen der DB im Jahr 2021. Diese Ausgleichsfläche wird durch die im Plan festgesetzte linsenförmige Ausgleichsfläche (westlich des WA Süd(2) und (3)) ergänzt, sodass diese beiden Flächen insgesamt an der breitesten Stelle ca. 25 m Breite aufweisen und damit die Lebensraumfunktion für trockenheitsliebende Arten deutlich gestärkt wird.



Um den Zielvorgaben des ABSP zu entsprechen, entlang der Bahntrasse eine lineare Vernetzungsachse mit Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten zu schaffen, wird zusätzlich außerhalb des Planungsgebietes eine Fläche südwestlich der Lerchenstraße und östlich angrenzend an Bahnflächen in den Biotopverbundkorridor einbezogen und vertraglich gesichert. Diese ca. 0,21 ha große Fläche stellt ein weiteres Trittsteinbiotop dar, um die Lebensraumfunktion sowohl für Gehölzbrüter als auch trockenheitsliebende Arten zu stärken. Die im Billigungsbeschluss noch mit ca. 2.500m<sup>2</sup> vorgesehene Fläche ist um die Fläche von 374 m<sup>2</sup> (Flst. Nr. 1767/40) reduziert worden, da nach neueren Erkenntnissen das Flst. Nr. 1767/40 mit einer Größe von 374 m<sup>2</sup> bahngewidmet ist und aus bahnbetrieblichen Gründen auch zukünftig keine Entwidmung der Flst. Nr. 1767/40 möglich ist. Das Pflege- und Entwicklungskonzept (PEK) wurde entsprechend angepasst. Eine Anpassung der in der saP aufgeführten Vermeidungsmaßnahme V-2 (Versetzen besiedelter Baumstämme) ist von der Anpassung nicht betroffen, da diese Maßnahme gemäß saP im Bereich der Flst. Nr. 1767/54 vorgesehen ist. Aus fachlicher Sicht wird trotz Entfalls der Flst. Nr. 1767/40 als Ausgleichsfläche das Ziel einer deutlichen Stärkung der Biotopverbundachse erreicht, weil das Trittsteinbiotop Flst. Nr. 1767/54 ausreichend groß ist, unmittelbar an Bahnflächen angrenzt und insoweit weiterhin mit den anderen Biotopflächen der Verbund gewährleistet ist. Das im Rahmen der Eingriffs- u. Ausgleichsbilanzierung dadurch entstehende Defizit wird zusätzlich im Ökokonto Fröttmaninger Heide nachgewiesen.

Ursprünglich war geplant, auch angrenzende Flächen westlich des Planungsumgriffs auf Bahngrund mit einer Fläche von insgesamt ca. 4.500 m<sup>2</sup> als Biotop zu sichern. Insbesondere die Flächen südlich der planfestgestellten Ausgleichsfläche westlich angrenzend an den Planungsumgriff bis zu den Bahnbetriebsflächen in einer Größenordnung von ca. 3.150 m<sup>2</sup> sind seitens der DB als potentielle künftige Ausgleichsflächen eingestellt. Die Herstellung im Sinne des Biotopverbunds ist derzeit jedoch noch nicht rechtlich gesichert.

Da diese Flächen Bahnflächen darstellen, die nicht für eine Überplanung zur Verfügung stehen, befinden sie sich nicht im Umgriff des Bebauungsplans. Eine Absicherung über eine vertragliche Regelung konnte hier nicht erreicht werden. Die Landeshauptstadt München wird jedoch weiterhin versuchen, sich bei der DB für eine mit den Zielen des Biotopverbunds vereinbare Pflege, insbesondere Vermeidung zu starker Verschattung durch Gehölzaufwuchs einzusetzen.

Auch wenn im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a die rechtliche Sicherung der o. g. Flächen südlich der Ausgleichsfläche mit einer Flächengröße von ca. 3.150 m<sup>2</sup> derzeit nicht möglich ist, wird eine deutliche Stärkung der Biotopverbundachse durch die Maßnahmen, die zum großen Teil der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a festsetzt, im Verbund mit der vertraglich geregelten Ausgleichsfläche südwestlich der Lerchenstraße sowie der planfestgestellten Ausgleichsfläche zur S1 erzielt. Die sowohl im Norden, südlich der Bernhardstraße sowie südlich der Lerchenstraße deutlich aufgeweiteten Flächen fungieren als Trittsteinbiotope. Damit bie-

ten sie günstige Standortbedingungen für trockenheitsliebende Tier- und Pflanzenarten und ermöglichen diesen auch einen (zeitweisen) Aufenthalt auf diesen Flächen. Durch diese Trittsteinbiotope wird insbesondere bedrohten Arten die Ausbreitung erleichtert und auch der genetische Austausch von Subpopulationen ermöglicht. Damit sind die Trittsteine ein wesentlicher Baustein zur Arterhaltung und erleichtern Wanderungen zwischen den für die Arterhaltung geeigneten Arealen, die ansonsten nicht erreicht werden können aufgrund zu großer Distanzen zwischen den entsprechenden Lebensräumen.

Insgesamt können somit im Rahmen der Festsetzungen zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a, dazugehörige vertragliche Regelungen zur Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße und unter Berücksichtigung der angrenzenden planfestgestellten Ausgleichsflächen zur S1 entlang der Bahnachse ca. 12.200 m<sup>2</sup> als Biotopverbundkorridor umgesetzt werden.

#### **4.21. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung/Baumbilanz/Wald/Artenschutz**

Trotz vorgesehener umfangreicher Minimierungsmaßnahmen im Planungsgebiet verbleibt ein Eingriff in Natur und Landschaft. Die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfes erfolgt gemäß den Grundsätzen des Leitfadens zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung. Ein Teil des Ausgleichsflächenerfordernisses wird im Umgriff des Bebauungsplanes nachgewiesen, um den gemäß ABSP erforderlichen Biotopverbundkorridor bahnbegleitend für Arten der mageren Lebensräume sichern zu können (ca. 0,6 ha), eine externe Ausgleichsfläche südlich des Planungsumgriffs von ca. 0,21 ha wird durch vertragliche Regelungen hinzugezogen. Der größte Teil des Ausgleichsflächenbedarfes wird im Bereich der Fröttmaninger Heide nachgewiesen (ca. 4,4 ha). Ein großer Teil des v. a. durch Sukzession entstandenen Gehölzaufwuchses kann nicht erhalten werden. Die Erhaltung des v. a. im Bereich des Grundstücks Rahenstraße 3 als erhaltenswert bis sehr erhaltenswert eingestuften Baumbestands wird durch Festsetzungen gesichert.

Im Planungsgebiet wurden insgesamt 318 Gehölze erfasst. Davon entsprechen 170 Bäume den Kriterien der Baumschutzverordnung, die aber im Planungsgebiet nicht gilt.

Im Rahmen des Bebauungsplanes werden 21 Bestandsbäume als „zu erhalten“ festgesetzt. Für unvermeidbare erforderliche Fällungen (insgesamt 297 Fällungen, davon waren 252 Bäume in ihrer Vitalität beeinträchtigt) werden umfangreiche Neupflanzungen (ca. 220 Bäume) in höheren Pflanzqualitäten als üblich festgesetzt. Zudem sind Hecken, Feldgehölze und -gebüsche nach Art. 16 Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) geschützt, so dass die Rodung bzw. Fällung einen Eingriff im Sinne des BNatSchG darstellt und daher eine genehmigungspflichtige Maßnahme ist. Der Eingriff wurde bereits ermittelt und die erforderlichen Ausgleichsflächen werden im Zuge der Gesamtmaßnahme nachgewiesen.

Teilbereiche innerhalb des Planungsgebietes sind als Wald im Sinne des Art. 2 Waldgesetz für Bayern (BayWaldG) eingestuft. Für diese Waldflächen sind keine besonderen Funktionen erfasst. Dabei handelt es sich um vier relativ kleine Teilflächen in einer Größenordnung zwischen ca. 850 m<sup>2</sup> und 1.700 m<sup>2</sup>, die über das

Planungsgebiet verteilt sind (wie unter Ziffer 2.2.4. näher beschrieben). Die vier Teilflächen weisen insgesamt eine Fläche von ca. 5.180 m<sup>2</sup> auf. Die Bestände sind durch Sukzession entstanden und weisen unterschiedliche Altersstrukturen auf. Der Bebauungsplan sieht zugunsten der dringend benötigten Wohnraumschaffung eine Überplanung von drei der vier Teilflächen vor. Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart stellt eine Rodung dar (Art. 9 Abs. 2 BayWaldG).

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sieht den Erhalt wichtiger Gehölzbestände im Bereich der Raheinstraße 3 vor. Diese Teile der Waldflächen bleiben in ihrer Substanz somit erhalten. Im Übrigen ist die Rodung der durch Sukzession entstandenen Waldbestände, die für die Umsetzung der Bebauung hier erfolgen wird, aus forstfachlicher Sicht und auch unter sinngemäßer Beachtung des Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG möglich, da keine Versagungsgründe vorliegen. Es handelt sich nicht um Schutz-, Bann- oder Erholungswald oder ein Naturwaldreservat und einer Rodung stehen keine Rechtsvorschriften außerhalb des BayWaldG entgegen. Es liegt kein Hinweis auf Versagungsgründe gemäß Art. 9 Abs. 5 BayWaldG vor, da die zu rodenden Waldflächen keine Funktion der Waldfunktionskarte betreffen und die Rodung den Zielen des Waldfunktionsplanes gemäß Art. 6 BayWaldG nicht widerspricht. Es liegen auch keine Hinweise auf andere, einer Rodungserlaubnis entgegenstehenden Versagensgründe vor, da von der Rodung ausschließlich Sukzessionsbestände ohne bedeutende Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen i. S. des BayWaldG betroffen sind und somit der Rodung keine Gründe im öffentlichen Interesse entgegenstehen.

Es besteht hier großes öffentliches Interesse an der Schaffung von Wohnraum und dieses hat Vorrang gegenüber einem öffentlichen Interesse hier durch Sukzession entstandenen Wald zu erhalten. Insofern geht in der Abwägung der Belang, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, der Erhaltung des Waldes an dieser Stelle vor. Bezüglich der Bilanzierung wird auf die Ausführungen unter Punkt A 1.9 verwiesen. Auch hatte das AELF mitgeteilt, dass nach Abwägung der materiell rechtlichen Situation der Rodung aus forstfachlicher Sicht ohne weitere Auflagen zugestimmt werde.

Gem. Art. 9 Abs. 8 BayWaldG ist keine gesonderte Erlaubnis vorgesehen.

Die faunistischen Bestandsaufnahmen und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) führen zu folgendem Ergebnis:

Durch die Überplanung und weitgehende Bebauung des Planungsgebietes sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenermaßen oder potentiell) vorkommenden streng geschützten Tierarten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen. Für einige Arten, insbesondere Fledermäuse und Vögel, sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote zu verstoßen. Für Gehölzfledermäuse sowie die Gartengrasmücke ist außerdem eine artenschutzrechtliche Ausnahme in Verbindung mit entsprechenden zusätzlichen Artenschutzmaßnahmen erforderlich, da nicht garantiert werden kann, dass die Habitate dieser Arten in räumlichem und zeitli-

chem Zusammenhang erhalten werden können bzw. es zu erheblichen Störungen kommen kann.

Die Inaussichtstellung der artenschutzrechtlichen Ausnahme in Bezug auf die Gartengrasmücke sowie Gehözfledermäuse im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a wurde am 15.10.2019 mit entsprechenden Auflagen erteilt.

#### **4.22. Brandschutz/Feuerwehr/Katastrophenschutz**

Im Planungsgebiet sind im Bestand folgende Anfahrts- und Zugriffsmöglichkeiten für Rettungskräfte und den öffentlichen Katastrophenschutz zu den Gleisanlagen gegeben (siehe Abb. 14a und b):

- Verlängerung Herbergstraße bei der Unterführung,
- Bernhardstraße,
- ca. auf Höhe Franz-Kötterl-Straße,
- ca. auf Höhe Jakob-Sturm-Weg (südl. Grundstücksgrenze Rambertweg 27).

Um die Anfahrts- und Zugriffsmöglichkeiten zu den Gleisanlagen weiterhin zu gewährleisten, sind im nördlichen, bahnseitigen Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(3) und südlich der Herbergstraße im Rahmen der Umsetzung Zugänge herzustellen. Entsprechend werden in der Planzeichnung Zugänge für Katastrophenschutz an zwei Stellen im Abstand von ca. 500 m dargestellt. In § 23 Abs. 4 werden zudem Festsetzungen zu notwendigen Toren in der Lärmschutzwand getroffen. Zudem wird auf die Dienstbarkeitenregelung in § 11 Abs. 7 (öffentlicher Katastrophenschutz) verwiesen. Im Bereich der geplanten Biotopverbundachse kann die Zugänglichkeit durch den Einbau von Toren, die im Notfall durch die Feuerwehr geöffnet werden können, in der Umsetzung sichergestellt werden. Es wird auf die Festsetzungen zu den Lärmschutzwänden verwiesen. Die Feuerwehr gelangt mit Fahrzeugen bis zu diesen Zugangsmöglichkeiten und dann über Tore in der Lärmschutzwand fußläufig zu den Gleisen. Hierzu müssen die erforderlichen Zugangsmöglichkeiten innerhalb des Planungsgebiets zu den Gleisen für schwere Katastrophengeräte bzw. Großfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von 26 t anfahrbar sein. Dies wird entsprechend der oben genannten Regelungen zu den Dienstbarkeitsflächen auch im städtebaulichen Vertrag gesichert. In den Bereichen, in denen die Befahrung auf unterbauten Bereichen, z. B. bei Tiefgaragen, erforderlich ist, ist im Bauvollzug der entsprechende statische Nachweis zu führen.

Aufstellbereiche für Rettungsfahrzeuge sollen in den gassenartig ausgebildeten Erschließungszonen der Wohngebäude nachgewiesen werden. Die Regelung erfolgt im Bauvollzug.

Die Geh- und Radfahrrechtsflächen sind entsprechend der jeweiligen Erfordernisse nach den „Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr“ auszubilden. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sieht einen durchgehenden Geh- und Radweg entlang der Bahn vor. In den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord(3) und WA Süd wird entsprechend des Brandschutzkonzeptes der Geh- und Radweg auch für die Feuerwehrbefahrung genutzt. Aus diesem Grund ist möglichst umfänglich eine Mindestbreite von 5,50 m in einem Mindestabstand von drei Metern zu den Gebäuden vorgese-

hen. Wo dies bis zur Baugrenze stellenweise nicht gewährleistet ist, kann dies durch ein Zurückbleiben des Baukörper von der Baugrenze bei Bedarf kompensiert werden.

Aufgrund der geplanten Höhenentwicklung der Gebäude in den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord(3) und WA Süd bedarf es des Einsatzes von Drehleitern. Die Innenhöfe im WA Nord(3) und WA Süd sollen als begrünte und ruhige Innenhöfe mit Spielmöglichkeiten für die Bewohner\*innen zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund sind die Feuerwehrezufahrten auf den befestigten Gassen und Platzflächen außerhalb der Baufelder anzuordnen.

Eine Ausnahme bildet das Teilbaugebiet WA Süd(8), in dem die Feuerweherschließung über den Innenhof erfolgen muss. Grund ist die westlich an das Teilbaugebiet WA Süd(8) unmittelbar angrenzende und zu berücksichtigende Freihaltezone für die geplante Bahnunterführung im Bereich Lerchenstraße. Somit stehen keine ausreichenden Flächen für die Anleiterung der westlichen Fassaden zur Verfügung. Auch im Baufeld 10 des WA Süd(2) kann abhängig von der Grundrisskonzeption eine zusätzliche Feuerwehr-Zufahrt durch einen kurzen Stich in den Innenhof erforderlich werden.



Abb. 14a: Zufahrten für Feuerwehr und Rettungskräfte Bereich nördlich der Bernhardstraße  
© DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH/LHM



Abb. 14b: Zufahrten für Feuerwehr und Rettungskräfte Bereich südlich der Bernhardstraße  
© DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH/LHM

#### 4.23. Lärmschutzkonzept

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, 16. BImSchV, TA Lärm und 18. BImSchV beurteilt.

##### Verkehrslärm

Das Planungsgebiet unterliegt den Verkehrslärmeinwirkungen der angrenzenden Straßen (Rahein-, Ratold-, Weiltl-, Dülfer-, Lerchen- und Bernhardstraße) und der im weiteren Umfeld befindlichen Straßen (BAB A99) sowie der Bahnstrecke München–Regensburg. In einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen des zukünftigen Verkehrslärms prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz beurteilt.

Nach Errichtung des Planvorhabens betragen die höchsten Verkehrslärm-Beurteilungspegel entlang der Bahnstrecke bis zu 70 dB(A) tagsüber und bis zu 72 dB(A) nachts. Entlang der Raheinstraße treten Beurteilungspegel durch Verkehrsgeräusche von bis zu 57/55 dB(A) Tag/Nacht und entlang der Ratoldstraße von bis zu 66/58 dB(A) Tag/Nacht auf. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA von 55/45 dB(A) Tag/Nacht werden entlang der Bahnstrecke um bis zu 15/27 dB(A) Tag/Nacht, entlang der Raheinstraße um bis zu 2/10 dB(A) Tag/Nacht und entlang der Ratoldstraße um bis zu 11/13 dB(A) Tag/Nacht überschritten.

Für Freispielflächen von Kindertageseinrichtungen wird in der Landeshauptstadt München der Orientierungswert der DIN 18005 für WA bzw. Parkanlagen tagsüber von 55 dB(A) als Zielwert herangezogen. Der Zielwert wird für die nördliche Kita im WA Nord(3) bei Pegeln von bis zu 59 dB(A) um bis zu 4 dB(A) überschritten, für die mittlere Kita im WA Süd(3) bei Pegeln von bis zu 54 dB(A) eingehalten und für die südliche Kita im WA Süd(7) bei Pegeln von bis zu 63 dB(A) um bis zu 8 dB(A) überschritten (Berechnungshöhe  $h = 2$  m über GOK).

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hilfsweise) i. d. R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass einer Abwägung keine grundsätzlichen schalltechnischen Gesichtspunkte entgegenstehen und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Wohngebiete (gilt für Reine Wohngebiete, Allgemeine Wohngebiete nach BauNVO) 59/49 dB(A) Tag/Nacht. Nach Auffassung des Umweltbundesamts können Gesundheitsgefährdungen bei einer dauerhaften Lärmbelastung von mehr als 65/60 dB(A) tags/nachts nicht ausgeschlossen werden.

Gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel treten entlang der Bahnstrecke tagsüber und nachts sowie entlang der Ratoldstraße tagsüber auf bzw. können nicht ausge-



geschlossen werden. Entlang der Bahnstrecke betragen die Pegel dabei zum Teil mehr als 70 dB(A) nachts. Darüber hinaus verbleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Beim Schienenlärm ist das gesunde Wohnen abhängig von Aufwachreaktionen der Bewohner\*innen im Nachtzeitraum. Maßgebend sind hierfür im vorliegenden Fall nicht die Mittelungspegel des Verkehrslärms, sondern kurzzeitige Geräuschspitzen von einzelnen Zugvorbeifahrten des Güterzugverkehrs und die Häufigkeit des Auftretens dieser Geräuschspitzen. Aufgrund der Lage des Planungsgebiets unmittelbar angrenzend an die Bahnstrecke und aufgrund des zu erwartenden Güterzugaufkommens ist zumindest in Teilbereichen des Planungsgebiets insbesondere in der Nähe der Bahnstrecke mit relevanten mittleren Maximalpegeln des Güterzugverkehrs zu rechnen. Deshalb sind im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke bei der Auslegung des baulichen Schallschutzes die mittleren Maximalpegel zu berücksichtigen. Der bauliche Mindestschallschutz nach DIN 4109 darf dabei nicht unterschritten werden.

In den Bereichen des Planungsgebiets mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und/oder mit Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel müssen weitergehende aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen getroffen werden, die über die Mindestanforderungen zum Schallschutz von Außenbauteilen nach DIN 4109 hinausgehen.

Ein Abrücken von der Bahnstrecke und von den Straßen ist angesichts des ohnehin schon sehr schmalen Planungsgebiets und dem Ziel der Schaffung von dringend benötigten Wohnraumes nicht sinnvoll möglich. Die vorliegende Planbebauung reagiert auf die Verkehrslärmeinwirkungen, indem zur Hauptlärmquelle (Bahnstrecke) eine abschirmende Bebauung errichtet werden soll, die im dahinter liegenden Planungsgebiet eine deutliche Reduzierung der Belastung nach sich zieht. Zum Schutz der ebenirdigen Freiflächen wurden bereits aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke erarbeitet und berücksichtigt. Eine darüber hinausgehende Errichtung weiterer aktiver Maßnahmen (z. B. Schallschutzwände, -wälle, Kombinationen Wand/Wall) ist zum Schutz der geplanten Gebäude nicht verhältnismäßig möglich, da diese nahezu in gleicher Höhe angelegt werden müssten wie die zu schützende Bebauung. Dies kommt aus städtebaulichen Gründen nicht in Betracht. Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicher zu stellen, sind daher passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen und festgesetzt.

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 BayBO und der Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB), Ausgabe April 2021, ist die/der Bauherr\*in verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach der Tabelle 7 der DIN 4109-1 Januar 2018 im Rahmen der Bauausführungsplanung zu bemessen. Die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 werden nicht festgesetzt, sondern lediglich die Anwendung der DIN 4109.

In den Bereichen ohne bzw. mit geringen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von bis zu 4 dB(A) Tag/Nacht ist ein baulicher Schallschutz ausreichend. Die Mindestanforderungen ergeben sich aus der DIN 4109.

An den Fassaden der Gebäude mit Überschreitungen der Orientierungswerte von mehr als 4 dB(A) (mit Verkehrslärmpegeln > 59/49 dB(A) Tag/Nacht) sind neben einem ausreichenden Schalldämmmaß 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 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 gewährleistet sein, wenn die Höhe des Außenlärmpegels auch ein zumindest teilweises Öffnen der Fenster unmöglich macht. Im Planungsgebiet sind voraussichtlich an einem überwiegenden Teil der Gebäude aus Lärmschutzgründen schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen.

An den Gebäudeseiten mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln von über 65/60 dB(A) Tag/Nacht sind lüftungstechnisch notwendige und somit offenbare Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) durch eine geeignete Grundrissgestaltung zu vermeiden.

Entlang der Bahnstrecke betragen die Pegel zum Teil sogar mehr als 70 dB(A) nachts, so dass festgesetzt wird, dass durch eine strikte Grundrissorientierung reagiert werden muss und somit offenbare Fenster in den gemäß Abbildungen 3a-3d rot gekennzeichneten Bereichen mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln von mehr als 70/65 dB(A) Tag/Nacht schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen ohne Ausnahme ausgeschlossen werden müssen. Nicht offenbare Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume sind nicht oder nur mit einem speziellen Öffnungsmechanismus (z. B. Hausmeisterschlüssel) zu Reinigungszwecken offenbare Schallschutzfenster. Öffnenbare Fenster von Nebenräumen (z. B. Bad, Küche ohne Essbereich, Abstellräume) können auch lärmexponiert angeordnet werden.

An den weiterhin hoch belasteten Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln über 65/60 dB(A) Tag/Nacht, an denen Fenster von Aufenthaltsräumen von Wohnungen lüftungstechnisch notwendig sind, sind diese mit speziellen baulich-technischen Maßnahmen (Gebäudevorsprünge, Laubengänge, Schallschutzloggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker o. Ä.) so zu schützen, dass vor diesen Fenstern zumindest die hilfsweise verwendeten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Es werden auch solche Schallschutzkonstruktionen bzw. nicht schutzbedürftige Vorräume zugelassen, die bei teilgeöffneten Fenstern einen mittleren Innenpegel ( $L_{A,m}$ ) von nicht mehr als 30 dB(A) nachts innerhalb des Aufenthaltsraumes sicherstellen, wobei die Belüftbarkeit der Räume gewährleistet sein muss (z. B. Kastenfenster). Die Schallschutzkonstruktionen können offenbar gestaltet werden (z. B. verglaste Loggien mit verschiebbaren Glaselementen). 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

Bei der Grundrissgestaltung ist in den Bereichen mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln ( $> 65/60$  dB(A) Tag/Nacht) darauf zu achten, dass mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume einer Wohnung über Fenster belüftet werden kann, vor denen die Verkehrslärmpegel weniger als 59/49 dB(A) Tag/Nacht betragen. In begründeten Einzelfällen kann hiervon abgewichen werden (z. B. in Gebäudeeckbereichen o. Ä.).

Für Büronutzungen existieren eine Vielzahl technischer Möglichkeiten, wie zum Beispiel Schallschutz-Kastenfensterkonstruktionen gegebenenfalls in Verbindung mit schallgedämmten 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, dies betrifft die zur Bahnstrecke orientierten Seiten, müssen Fenster von Büroräumen mit einer mechanischen Belüftungseinrichtung ausgestattet werden, wenn diese nicht über ein Fenster an einer verkehrslärmabgewandten Seite belüftet werden können. Ein Verzicht auf Büronutzungen an Fassaden mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm  $> 65$  dB(A) tags ist nicht erforderlich.

### **Verkehrslärm – Realisierungsreihenfolge**

Das Planungsgebiet soll voraussichtlich in einzelnen Bauabschnitten realisiert werden. Eine diesbezügliche Untersuchung zeigte, dass insbesondere die fehlende Abschirmung im voraussichtlich ersten Bauabschnitt (WA Süd(1) bis WA Süd(4)) und voraussichtlich zweiten Bauabschnitt (WA Nord(1) bis WA Nord(4) mit ersten Bauabschnitt vorhanden) zu keiner nennenswerten Veränderung der Verkehrslärmsituation führt. Auch für die Kita-Freiflächen ergeben sich keine Verschlechterungen. Somit ist auch keine erhebliche Zunahme bezüglich der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erwarten und eine Festsetzung wird nicht getroffen. Im voraussichtlich dritten Bauabschnitt (WA Süd(7) und WA Süd(8) (mit ersten bis dritten Bauabschnitt vorhanden) und im voraussichtlich vierten Bauabschnitt (WA Süd(5) bis WA Süd(6)) kann eine Verschlechterung der Lärmsituation ausgeschlossen werden.

Innerhalb der einzelnen Baufelder stellen die geplante Bebauung und die geplanten Schallschutzeinrichtungen entlang der Bahnstrecke eine wesentliche Schallabschirmung für die jeweils dahinter liegende Planbebauung und für die Freibereiche dar. Um einen ausreichenden Lärmschutz der Neubebauung von Beginn an zu gewährleisten, wird festgesetzt, dass die Bebauung und die Schallschutzeinrichtung je Bauraum durchgehend ohne Zwischenräume errichtet werden muss und dass die Errichtung der Gebäude in den östlichen Bauräumen erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung in den jeweils westlichen Bauräumen an der Bahnstrecke vollständig wirksam errichtet ist.

Darüber hinaus wird aus diesem Grund festgesetzt, dass

- die Nutzungsaufnahme der Bebauung im Teilgebiet WA Süd(1) erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung im nördlichen Bauraum von WA Süd(2) vollständig (Gebäude inklusive geschlossener Fensterflächen) wirksam ist,
- die Nutzungsaufnahme der Bebauung im östlichen Bauraum von Teilgebiet WA Süd(2) erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(3) vollständig wirksam ist,
- die Nutzungsaufnahme der Bebauung im südlichen Bauraum im Teilgebiet WA Süd(5) erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(6) vollständig wirksam ist, sowie
- die Nutzungsaufnahme der Bebauung im östlichen Bauraum im Teilgebiet WA Süd(6) erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(7) vollständig wirksam ist.

Ebenso wird festgesetzt, dass die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen bis Nutzungsaufnahme der östlichen Bauräume errichtet und wirksam sind, um den erforderlichen Schutz zu gewährleisten.

### **Verkehrslärm – Freiflächenschutz**

Auch für Freibereiche können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005 abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hilfsweise) i. d. R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass gesunde Wohnverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Wohngebiete (gilt für Reine Wohngebiete und Allgemeine Wohngebiete nach BauNVO) 59 dB(A) tags. Nachts (22-6 Uhr) entsteht auf Freibereichen i. d. R. keine Betroffenheit. Für Freispielflächen von Kitas können Überschreitungen des Zielwertes von 55 dB(A) tags für Verkehrslärmpegel von bis zu 57 dB(A) tags auf zwei Dritteln der Freispielfläche und von bis zu 59 dB(A) tags auf dem verbleibendem Drittel abgewogen werden.

Für den ebenerdigen Freiflächenschutz entlang der Bahnstrecke wurde ein Lärmschutzkonzept (Lärmschutzanlagen mit einer Höhe von  $h = 2,75$  m bis 4,5 m) entwickelt, das entsprechend als aktive Schallschutzmaßnahme festgesetzt wird. Dadurch ist sichergestellt, dass im südlichen Planungsgebiet entlang der Bahn im Bereich der Baufelder im WA Süd(5) bis WA Süd(7) die öffentlichen Kinderspielflächen ausrei-

chend geschützt sind (Zwei Drittel-, ein Drittel-Kriterium der Landeshauptstadt München). Es wurde ermittelt, dass die nördlichste Lärmschutzanlage im Planungsgebiet zum Schutz der öffentlichen Grünfläche eine Höhe von mindestens  $h = 3,00$  m über Gelände aufweisen muss, um auf einem anzustrebenden Großteil der Grünfläche (mit ca. 65 % fast zwei Drittel) den Zielwert von 59 dB(A) tagsüber einzuhalten.

Auf der Freispielfläche der Kita im WA Nord(3) betragen die Verkehrslärmpegel in einer Berechnungshöhe von  $h = 2$  m über Gelände bis zu 59 dB(A). In einer Berechnungshöhe von  $h = 1,2$  m über Gelände (entspricht der üblichen, kinderspezifisch betrachteten Nutzerhöhe) zeigt sich, dass auf zwei Dritteln der Freispielfläche Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von weniger als 57 dB(A) und auf einem Drittel der Freispielfläche Beurteilungspegel zwischen 57 dB(A) und 59 dB(A) vorliegen. Die Anforderungen der Landeshauptstadt München werden somit eingehalten und weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Auf der Freispielfläche der Kita im WA Süd(7) betragen die Verkehrslärmpegel im östlichen Bereich der Fläche bis zu 63 dB(A), so dass die Anforderungen der Landeshauptstadt München nicht eingehalten werden. Ursächlich für die hohen Pegel ist die Ratoldstraße. Für den notwendigen Schallschutz muss entlang der östlichen Grenze der Freispielfläche eine Schallschutzwand mit einer Höhe von mindestens  $h = 1,75$  m über eine Länge von  $l = 17$  m errichtet werden.

Um auf Höhe der Herbergstrasse die Unterführung im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung umsetzen zu können, wird ein Wanddurchbruch in der Lärmschutzwand in der entsprechend notwendigen Breite und Höhe zugelassen. Im Bereich der Pflegezufahrten und -ausfahrten sind ebenfalls in der Umsetzung Tore vorzusehen, für die die erforderliche Schalldämmung festgesetzt wird. Für die aus Verkehrssicherheitsgründen durchsichtig auszuführenden Teile der Lärmschutzwand 14 bei der Stellwerkszufahrt wird ebenfalls eine besondere Regelung zum Absorptionsmaß getroffen.

Eine geringfügige Abweichung wird zugelassen bei Vorliegen technischer oder gestalterischer Gründe, sofern dies mit den schalltechnischen und öffentlichen Belangen vereinbar ist, um eine die erforderliche Flexibilität für den Vollzug zu gewährleisten.

In den Obergeschossen der künftigen Wohnbebauung entlang der angrenzenden Straßen wird der Zielwert für Außenwohnbereiche von maximal 59 dB(A) überschritten. Hier müssen Außenwohnbereiche 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.

Im Planungsgebiet sind im südlichen Bauraum von WA Nord(3) und im WA Süd(2) bis WA Süd(8) nutzbare Dachgartenflächen vorgesehen. Es wurden beispielhafte Einzelpunktberechnungen durchgeführt, die zeigen, dass die Dachflächen von Gebäude(-teilen) im Schallschatten von Gebäuden entlang der Bahn ohne weitere Abschirmungsmaßnahmen nutzbar sind. Für alle anderen Dachbereiche, sofern hier in der

Umsetzung schützenswerte Außennutzungen vorgesehen würden, werden Schallschutzwände mit einer Höhe von  $h = 1,75$  bis  $2,25$  m über der jeweiligen Dachoberkante erforderlich, um den Zielwert von  $59$  dB(A) am Tage einzuhalten. Diese sind aus Glas beziehungsweise auch ohne Absorptionsverlust zulässig.

Da allgemein schutzbedürftige Freiflächennutzungen zulässig sein sollen, wird festgesetzt, dass schutzbedürftige Frei- und Außenwohnbereiche (Privatgärten, Terrassen, Dachterrassen, Balkone, Kinderspielflächen von Wohnanlagen usw.) nur zulässig sind, wenn zwei Meter über Oberkante Boden der Nutzfläche ein Verkehrslärm-Beurteilungspegel von  $59$  dB(A) tagsüber (6-22 Uhr) nicht überschritten wird.

### **Verkehrslärm – Auswirkungen auf die Nachbarschaft**

Das Planvorhaben führt einerseits durch Fassaden- und Wandreflexionen, durch Abschirmungen aufgrund der Planbebauung sowie andererseits aufgrund der Änderung von Verkehrsmengen zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft. Die Auswirkungen des Planvorhabens werden im Hinblick auf die Verkehrslärmsituation für die betroffene Nachbarschaft hilfsweise nach den Maßgaben der 16. BImSchV bewertet. Im Sinne der 16. BImSchV gelten Änderungen des Beurteilungspegels aus Verkehrslärm von weniger als  $2,1$  dB(A) als nicht wesentlich, sofern (mit Ausnahme von Gewerbegebieten) Verkehrslärmpegel von  $70/60$  dB(A) Tag/Nacht nicht erreicht bzw. weitergehend überschritten werden.

### **Verkehrslärm – Auswirkungen auf die Nachbarschaft durch Reflexionen**

Es zeigt sich, dass unter Berücksichtigung einer bahnseitig hochabsorbierenden Ausführung der Lärmschutzanlagen ( $D_{\text{ref}} = 8$  dB(A)) und aufgrund der Abschirmung durch die neue Planbebauung in der östlichen Nachbarschaft Pegelreduzierungen von bis zu  $7/12$  dB(A) Tag/Nacht zu erwarten sind.

In der westlichen Nachbarschaft auf der gegenüber liegenden Seite der Bahnstrecke, bestehend aus Wohnbebauung (und teils auch Gewerbe), ergäben sich – allein mit hochabsorbierenden Ausführung nur der Lärmschutzanlagen ( $D_{\text{ref}} = 8$  dB(A)) als Lärmschutzmaßnahme - Pegelerhöhungen von bis zu  $1,6$  dB(A)/aufgerundet  $2$  dB(A), (in Bezug auf eine angenommene Lärmschutzwand-Höhe von  $1,5$  m) bei maximalen Verkehrslärmpegeln von  $69/70$  dB(A) Tag/Nacht. Diese Erhöhungen sind relevant im Sinne der 16. BImSchV, da der als Grenzwert angegebene Nachtpegel von  $60$  dB(A) weitergehend erhöht wird (bezüglich der Wohnnutzungen). Damit kommt es bei einer hilfsweisen Bewertung der Auswirkungen der Planung auf die Gesamtlärmsituation nach den Maßgaben der 16. BImSchV rechnerisch zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrslärmpegel in der westlichen Nachbarschaft, da sich die Beurteilungspegel an der bereits erheblich lärmvorbelasteten Bestandsbebauung (Verkehrslärmpegel  $> 60$  dB(A) nachts) weiter erhöhen. Daraus könnte ein Anspruch der westlichen Nachbarschaft auf Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigung durch die verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens resultieren.

Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Nachbarschaft westlich der Bahnstrecke sind bei weiteren, über die hochabsorbierende Lärmschutzwand hinausgehenden Schallschutzmaßnahmen, d. h. einer bahnseitig hochabsorbierenden oder geneigten Ausführung der Gebäudefassaden, dagegen als nicht wesentlich im Sinne der 16. BImSchV einzustufen.

Aus schallgutachterlicher Sicht kann festgehalten werden, dass minimale Pegelerhöhungen von bis zu 0,5 dB(A) nicht wahrnehmbar sind und somit minimale Pegelerhöhungen zumutbar erscheinen (vgl. Verwaltungsgericht (VG) München, Urteil vom 21.09.2016, Beschluss Nr. M 9 K 15.3732), insbesondere wenn die umsetzbaren Möglichkeiten des Schallschutzes auf Seiten der Planbebauung ausgeschöpft sind. Dass eine solche Zusatzbelastung bestehende Gesundheitsgefahren erhöhen könnte, ist aus schallschutzfachlicher Sicht unwahrscheinlich. Durch die Plangebäude wird keine neue bedeutende Lärmquelle geschaffen. Bei einer ganzheitlichen Betrachtung der Nachbarschaft werden weiterhin mehr Nachbargebäude von der Planung profitieren (östliche Nachbarschaft).

Im Zuge der Bauleitplanung sollen vorhabenbedingte Verschärfungen der Immissionssituation soweit möglich vermieden oder vermindert werden. Entsprechend wurden Möglichkeiten von weitergehenden Vermeidungs- und Verminderungs-Maßnahmen hinsichtlich Fassaden- und Wandreflexionen geprüft und entsprechende Festsetzungen vorgesehen, die sowohl die Belange der Nachbarschaft als auch der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit der Planungen berücksichtigen.

Eine Vermeidung kann durch eine hochabsorbierende Ausführung der Gesamtfassaden oder eine Neigung der Fassaden erreicht werden. Hochabsorbierende Fassaden sind sehr aufwändig, wirtschaftlich nicht verhältnismäßig und im Wohnungsbau mit einem Fensterflächenanteil an der Gesamtfassade von mindestens 20 – 30 % nicht ohne weiteres umsetzbar.

Eine durchgängig geneigte Ausführung der Planbebauung, die die Schallreflexionen über die Bestandsgebäude lenkt, erscheint ebenfalls nicht umsetzbar.

Es wurde insofern ein Lösungskonzept mit drei Alternativen zur Umsetzung für die Bahnreflexionen entwickelt, das sicherstellt, dass in der Nachbarschaft auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnstrecke keine relevanten Pegelerhöhungen  $\geq 0,1$  dB(A) auftreten. Die in § 23 Abs. 6 getroffenen Festsetzungen werden durch die Darstellungen in den Abbildungen 4a und 4b der Satzung ergänzt:

1. Das Gesamt-Schall-Absorptionsvermögen der bahnzugewandten Fassaden innerhalb der einzelnen Baugebiete wird so festgesetzt, dass die Pegelerhöhungen weniger als 0,1 dB(A) betragen, was je nach Lage des Teilbaugebietes durch ein Gesamt-Absorptionsvermögen von  $D_{\text{refl}} = 5/6/7$  dB(A) erreicht werden. Daraus folgt ein möglicher (reflektierender) Fensterflächenanteil von 40/30/20 % an der Gesamtfassade, sofern Akustikziegel oder akustisch gleich wirkende Elemente mit einem Absorptionsvermögen von  $D_{\text{refl}} = 10$  dB(A) verwendet werden.

oder

2. Die Fassaden und Reflexions-/Fensterflächen werden geneigt ausgeführt (im Folgenden nicht aufgeführte Teilbaugebiete benötigen keine Neigung):
 

WA Nord(1):	$\geq 2^\circ$
WA Nord(2) und WA Nord(3):	$\geq 8^\circ$
WA Süd(3) und WA Süd(4):	$\geq 7^\circ$
WA Süd(2) und WA Süd(8) (südlicher Bereich mit max. WH 22,5 bis 23 m):	$\geq 10^\circ$
WA Süd(8) (westlicher Bereich mit max. WH 16,5 bis 20 m):	$\geq 6^\circ$

oder

3. Das Schall-Absorptionsvermögen der Fassaden (ohne Reflexions-/Fensterflächen) der einzelnen Teilbaugebiete wird wie in der Lösungsmöglichkeit Nr. 1 ausgeführt (d. h. Akustikziegel o. Ä. können auch mit einem Absorptionsvermögen  $D_{\text{refl}} < 10 \text{ dB(A)}$  ausgeführt werden) und nur die Reflexions-/Fensterflächen werden entsprechend Lösungsmöglichkeit Nr. 2 geneigt.

Für alle Reflexionsflächen, die unterhalb der Schienenoberkante (= + 0,6 m im Gleisbereich) liegen, kann auf die o.g. Anforderungen verzichtet werden. Darüber hinaus kann auf die o. g. Anforderungen verzichtet werden, wenn die Fassadenteile unterhalb der Oberkante der jeweils davorliegenden Schallschutzeinrichtungen liegen. Das heißt, im vorliegenden Fall kann je nach Lage des betroffenen Gebäudes der untere Teil mit 2,75 m bis 4,5 m ohne die o. g. Anforderungen errichtet werden.

Weitere Lösungsansätze (absorbierende Fassade mit einem Absorptionsvermögen  $D_{\text{refl}} = 4 \text{ dB(A)}$ , Erhöhung der festgesetzten Schallschutzanlage, Lärmschutzwände auf der anderen Seite der Bahnstrecke außerhalb des Planungsgebiets, an der Horizontalen gedrehte Fensterflächen sowie eine Zick-Zack-Bebauung) wurden aus schalltechnischer Sicht ebenfalls geprüft, stellen aber keine umsetzbaren Lösungsmöglichkeiten dar.

Das o. g. Lösungskonzept mit seinem Umsetzungsmöglichkeiten führt zu keinen relevanten Pegelerhöhungen  $> 0,1 \text{ dB(A)}$ . Es werden planseitig durch die Fassadenausführung mit Schallabsorption und/oder Neigung umfangreiche Schallschutzmaßnahmen getroffen, die die schalltechnische Verträglichkeit mit der schutzbedürftigen Nachbarschaft sicherstellen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht verhältnismäßig und aus bautechnischen Gründen nicht umsetzbar. Hierzu führt das Niedersächsische Obergericht mit seinem Urteil vom 24.06.2015 (Beschluss Nr. 1 KN 138/13, Textziffer 60) aus: „Dabei ist der Antragsgegnerin in ihrem Ausgangspunkt zuzustimmen, dass die Lärmschutzbelange der von den Reflexionen Betroffenen in der Abwägung hintenangestellt werden können, wenn Lärmschutz mit verhältnismäßigem Aufwand nicht bewirkt werden kann und das Interesse an der Ausführung der Planung das Lärmschutzinteresse der Anwohnern überwiegt“.



Mit dem Lösungskonzept wird eine anspruchsvolle und komplexe Umsetzung des Wohnquartiers mit Gestaltungsspielräumen und wirtschaftlich tragbaren Fassaden ermöglicht. Zudem können die künftigen Wohnungen über die Westseite zur Bahnstrecke ausreichend belichtet werden, wenn ein möglichst großer Fensterflächenanteil entstehen kann. Für den Anspruch an die Gestaltung des Quartiers und seiner Gebäude ist die Bahnseite entscheidend: Sie ist zum einen die gestalterische „Visitenkarte“ für den mit ÖPNV oder mit der Bahn am Planungsgebiet vorbei Reisenden. Zum anderen ist die Bahnseite auch auf der stadträumlichen Ebene der Bewohnerin oder des Bewohners und des Langsamverkehrs (Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen) als Adresse des Quartiers konzipiert.

Aus schallgutachterlicher Sicht kann zudem festgehalten werden, dass minimale Pegelerhöhungen von bis zu 0,5 dB(A) nicht wahrnehmbar sind und somit minimale Pegelerhöhungen zumutbar erscheinen (vgl. VG München – M 9 K 15.3732, Urteil vom 21.09.2016), insbesondere wenn die umsetzbaren Möglichkeiten des Schallschutzes auf Seiten der Planbebauung ausgeschöpft sind. Dass eine solche Zusatzbelastung bestehende Gesundheitsgefahren erhöhen könnte, ist aus schallschutzfachlicher Sicht unwahrscheinlich. Durch die Plangebäude wird keine neue bedeutende Lärmquelle geschaffen.

Bei einer ganzheitlichen Betrachtung der Nachbarschaft werden weiterhin mehr Nachbargebäude von der Planung profitieren (östliche Nachbarschaft).

### **Verkehrslärm – Auswirkungen auf die Nachbarschaft Dülferstraße**

Die Dülferstraße soll voraussichtlich insbesondere durch neue Abbiegespuren umgebaut werden. Am Knotenpunkt Dülferstraße/Ratoldstraße wird eine Ampelanlage bauseitig vorgesehen. Durch die erheblichen Ausbaumaßnahmen der Knotenpunkte, kommt es voraussichtlich zu einem erheblichen baulichen Eingriff. Es ist jedoch noch nicht sicher, ob und wann am Knotenpunkten Dülferstraße/Raheinstraße gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund von Verkehrsentwicklungen eine Ampelanlage errichtet wird. Daher wurde sowohl für die Variante mit als auch ohne Ampelanlage geprüft, ob durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV auftritt.

Die Berechnungen an maßgeblichen Einzelpunkten in der Nachbarschaft zeigen, dass in der Situation ohne Ampeln in der Nachbarschaft Pegelerhöhungen von bis zu 1,2 dB(A) tags und 1,1 dB(A) nachts und in der Quartiersmitte von 1,1 dB(A) tags und 1,3 dB(A) nachts infolge des baulichen Eingriffs auftreten. Diese Pegelerhöhungen sind nicht wesentlich im Sinne der 16. BImSchV, da sie weniger als 2,1 dB(A) betragen und Pegel von  $\geq 70/60$  dB(A) nicht erreicht bzw. weitergehend überschritten werden. Ein Anspruch der Nachbarschaft auf Entschädigung bzw. Lärmschutz ist nicht absehbar.

Die Berechnungen für die Situation mit Ampeln zeigen, dass in der bestehenden Nachbarschaft Pegelerhöhungen von bis zu 3,6/3,9 dB(A) Tag/Nacht und in der Quar-

tiersmitte von bis zu 4,1/4,3 dB(A) Tag/Nacht auftreten. Diese Pegelerhöhungen sind wesentlich im Sinne der 16. BImSchV, da sie mehr als 2,1 dB(A) betragen und auch Pegel von mindestens 70/60 dB(A) Tag/Nacht erreicht bzw. weitergehend erhöht werden. Die Berechnungen zeigen, dass im Falle der Realisierung der Ampelanlagen für folgende Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung (24. BImSchV) resultiert: Dülferstraße 63, 65, 70, 72, 72a, 74, Ratoldstraße 70, 72 und Leberlestraße 1.

Nach der 16. BImSchV besteht bei Überschreitung der Kriterien für wesentliche Änderungen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen für jede betroffene Nutzungseinheit (Wohneinheit, Gewerbeinheit). Die Lärmwirkungen sollen primär durch Lärmminierungsmaßnahmen an der Quelle oder im Schallausbreitungsweg verringert werden. Wenn dies in der Nähe von stark befahrenen Verkehrswegen mit vertretbaren Mitteln nicht oder nur teilweise möglich ist, können Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden (sog. passiver Schallschutz) eine unzumutbare Beeinträchtigung von Aufenthaltsräumen verhindern und eine bestimmungsgemäße Nutzung der Gebäude gewährleisten.

Im vorliegenden Fall sind aufgrund der innerstädtischen Lage keine aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Quelle (lärmarmen Asphalt) oder im Ausbreitungsweg (Schallschutzwände) umsetzbar und verhältnismäßig.

Die Verwendung von lärmarmen Asphalten (z. B. Flüsterasphalt) als aktiver Schallschutz ist hier nicht geeignet. Flüsterasphalt ist nur bei Geschwindigkeitsbereichen über 60 km/h zweckmäßig, die innerorts nicht zu erwarten sind. Auch sind in Kreuzungsbereichen lärmarme Asphalte aufgrund der auftretenden Scherkräfte nicht zum Einsatz geeignet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kann im Bebauungsplanverfahren nicht festgesetzt werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form Teil-/Vollabdeckungen (Tunnel) sowie Einschnitts-/Trog-/Hochlagen sind im vorliegenden Fall nicht umsetzbar. Die Errichtung von Lärmschutzwänden als aktiver Schallschutz ist auch hier nicht geeignet. Ein vollständiger Schutz im Sinne der 16. BImSchV, d. h. eine notwendige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59/49 dB(A) Tag/Nacht, ist nicht mit vertretbarem Aufwand möglich, da Kosten erforderlich würden, wenn durchgehende Lärmschutzwände mit Höhen > 6 m, gegebenenfalls ca. 9 m, vorgesehen würde. Geringere Lärmschutzwandhöhen hätten nur eine pegelreduzierende Wirkung auf Teilbereiche der ebenerdigen Freibereiche und ggf. Erdgeschossbereiche und würden insoweit keinen umfassenden Schutz bieten. Außerdem würde die Wirkung deutlich lückenhaft, da die betroffenen Anwesen über die Dülferstraße und Ratoldstraße erschlossen werden, d. h. es ergeben sich Lücken in den Schallschutzwänden, welche selbst im Fall von dortigen Torabschlüssen nicht gesichert als immer ausreichend geschlossen und insoweit schützend betrachtet werden können. Die Zugänglichkeit der Grundstücke wäre hierdurch erheblich beeinträchtigt.

Daher ist eine Lösung, soweit erforderlich, über passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Abwicklung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen (ausreichendes Schalldämmmaß der Außenbauteile wie Fenster) an bestehenden Gebäuden regelt die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung 24.

BlmSchV. Im Falle der Realisierung der Ampelanlagen resultiert für die oben genannten Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung (24. BlmSchV). Da eine ausreichende Schalldämmung der Außenbauteile eines Wohnraumes in der Regel nur bei geschlossenen Fenstern gewährleistet ist, müssen im Falle des passiven Schallschutzes für Schlaf- und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorgesehen werden, damit die Planung den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse hinsichtlich der Höhe der Lärmeinwirkungen und den Anforderungen an die Lufthygiene auch während der Nachtruhe entspricht. Bei Aufenthaltsräumen und Büronutzungen, die überwiegend am Tag genutzt werden, ist dagegen die Frischluftzufuhr durch Stoßlüftung des Raumes, d. h. dem temporären Öffnen der Fenster, zumutbar. Hier werden keine schallgedämmten Lüftungseinrichtungen vorgesehen.

In welchem Umfang und in welcher Höhe die Betroffenen Anspruch auf Kostenersatz für passive Schallschutzmaßnahmen oder für eine lärmbedingte Minderwertentschädigung haben, ist in einem nachfolgenden Verfahren auf der Grundlage der 24. BlmSchV zu ermitteln. Die Betroffenen können sich diesbezüglich an die Landeshauptstadt München wenden.

#### **Verkehrslärm – Auswirkungen auf die Nachbarschaft Raheinstr. 44, 46**

Die Anwesen Raheinstraße 44 und 46 liegen nördlich außerhalb des Planungsgebietes. Für die dortigen Nachbargebäude erfolgten schalltechnische Prüfungen (in Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a), welche keine relevanten Änderungen bzgl. der Verkehrslärmsituation in Folge des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a aufzeigen. Hierbei wurde der sogenannte „Prognose Nullfall“ (d. h. die Verkehrslärm-Beurteilungspegel zum Prognosezeitpunkt 2035 ohne eine Umsetzung des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a) mit dem sogenannten „Prognose Planfall“ (d. h. die Verkehrslärm-Beurteilungspegel zum Prognosezeitpunkt 2035 und dabei unterstellter, erfolgter Umsetzung des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a) verglichen.

Im Erdgeschoss der Raheinstraße 44 werden im Nachtzeitraum identische Pegel berechnet und im Tagzeitraum um +0,1 dB(A) höhere Pegel bei einem Absolutpegel von 66 dB(A). Zur Beurteilung wird hilfsweise die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV; Details siehe Schalluntersuchung vom 04.12.2020) herangezogen. Im Sinne der 16. BlmSchV gelten Änderungen des Beurteilungspegels aus Verkehrslärm als wesentlich, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- Erhöhung des Pegels um 2,1 dB(A) oder mehr bei Verkehrslärm-Beurteilungspegeln größer dem jeweiligen Immissionsgrenzwert der 16. BlmSchV in mindestens einem Beurteilungszeitraum  
oder
- Erhöhung des Pegels  $\geq 0,1$  dB(A) bei Verkehrslärm-Beurteilungspegeln von  $> 70/60$  dB(A) Tag/Nacht in mindestens einem Beurteilungszeitraum.

Die minimale Pegelerhöhung tagsüber in der Raheinstraße 44 von 0,1 dB(A) ist nicht relevant im Sinne der 16. BlmSchV, da die Pegelerhöhung weniger als 2,1 dB(A) beträgt und mit einem Absolutpegel von 66 dB(A) auch künftig der Pegel von 70 dB(A) deutlich unterschritten wird. Es kann erwartet werden, dass sich die minimale Pegel-

erhöhung ausschließlich rechnerisch aufgrund der angenommenen Verkehrsmengenansätze für die nördliche Raheinstraße ergibt (durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) Nullfall = 600 Kfz/Tag und DTV Planfall = 670 Kfz/Tag. Tatsächlich sind in diesem Bereich deutlich geringeren Verkehrsmengen und keine Pegelerhöhungen zu erwarten.

Gemäß dieser schalltechnischen Prüfungen können relevante Auswirkungen durch die Planungen auf die Verkehrslärmsituation in der Raheinstraße 44 und 46 ausgeschlossen werden. Die Berechnungen wurden normgerecht durchgeführt, d. h. Schallreflexionen und sich daraus ergebende „Tunnelwirkungen“ wurden berücksichtigt. Insofern ergeben sich in Folge des Planungsgebietes keine notwendigen Festsetzungen hinsichtlich Schallschutzmaßnahmen, wie beispielsweise eine Verlängerung des aktiven Lärmschutzes über die geplante Lärmschutzwand im Bereich des Bebauungsplangebietes 2108a hinaus, in dem betrachteten Bereich der Raheinstraße 44 und 46.

#### **Anlagen-/Gewerbelärm – Anlagen/Betriebe außerhalb des Geltungsbereiches**

Die Beurteilungspegel durch Anlagen/Betriebe außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, insbesondere aus westlich angrenzenden Gebieten einschließlich der Betrachtung von gewerblichen Geräuschen von Bahnnutzungen sowie des Discount-Marktes und der P+R-Anlage im Bereich der Dülferstraße, werden künftig bis zu 58/41 dB(A) Tag/Nacht betragen, so dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55/40 dB(A) Tag/Nacht um bis 3/1 dB(A) Tag/Nacht überschritten werden.

Relevante kurzzeitige Geräuschspitzen können ausgeschlossen werden. Bei alleiniger Berücksichtigung des Abstandsmaßes wird das Spitzenpegelkriterium für Allgemeine Wohngebiete tagsüber ab einem Abstand von etwa 13 m eingehalten. Im vorliegenden Fall beträgt der kürzeste Abstand des Planungsgebiets zu den Anlagen außerhalb ca. 25 m. Im Nachtzeitraum können relevante kurzzeitige Geräuschspitzen aufgrund der Abschirmwirkung der Bestandsbebauung und aufgrund der geplanten Lärmschutzanlage entlang der Bahn ausgeschlossen werden.

Die Lärmkonflikte bei den Betrachtungen zum Anlagenlärm außerhalb des Planungsgebietes haben ihre Ursache in der Gewerbefläche südwestlich sowie im elektronischen Stellwerk der Deutschen Bahn (ebenfalls südwestliches Planungsgebiet) und beschränken sich auf diesen Teilbereich des Planungsgebietes; betroffen sind die Baugebiete WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8). Daher müssen in diesem Bereich entlang der Bahnstrecke Immissionsorte von Wohnungen nach TA Lärm ausgeschlossen werden. Dies sind offenbare Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer). Diese Maßnahme wird bereits gegenüber Verkehrslärm erforderlich. Nicht offenbare Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume sind nicht oder nur mit einem Schlüssel zu Reinigungszwecken offenbare Schallschutzfenster. Ein nicht offenes Fenster gilt nicht als Immissionsort nach TA Lärm, wodurch keine Einhaltung der Immissionsrichtwerte 0,5 m vor dem geöffneten Fenster erforderlich ist. Die Anforderungen an den passiven Schallschutz nach DIN 4109 sind dennoch

einzuhalten, d. h. durch eine ausreichende Schalldämmung der nicht öffenbaren Fensterkonstruktion werden niedrige Innenpegel bei geschlossenen Außenbauteilen gewährleistet.

Der P+R-Parkplatz mit derzeit 156 Pkw-Stellplätzen westlich des Discount-Markts soll gegebenenfalls interimswise durch ein P+R-Parkdeck mit 300 Stellplätzen ersetzt werden. Es zeigt sich, dass im Falle einer solchen Erweiterung der P+R-Anlage auf 300 Stellplätze in den geplanten allgemeinen Wohngebieten die Anforderungen der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Schallschutzmaßnahmen an den Plangebäuden sind bei Erweiterung der P+R-Anlage nicht erforderlich.

### **Anlagen-/Gewerbelärm – Anlagen/Betriebe innerhalb des Geltungsbereiches – Erdgasregelstation**

Innerhalb des Planungsgebiets ist auf einer Fläche für Ver- und Entsorgung auf Höhe des Jakob-Sturm-Weges als geräuschrelevante Einrichtung eine Erdgasregelstation geplant. Derzeit existieren noch keine konkreten Planungen zur Erdgasregelstation. Es handelt sich um eine genehmigungspflichtige Anlage, deren schalltechnische Verträglichkeit im Rahmen des Bauvollzugs nachzuweisen bzw. sicherzustellen ist. Dies ist aus schalltechnischer Sicht auch möglich, da durch den Betrieb der Anlage keine Lärmkonflikte zu erwarten sind bzw. diese mit verhältnismäßigen und üblichen Maßnahmen lösbar sind (beim Betrieb der Erdgasregelstation können nennenswerte tief-frequente und tonhaltige Geräuschanteile abgestrahlt werden; bei der Auslegung der konkreten Maßnahmen (Wand- und Dachaufbau, schallabsorbierende Auskleidung, Art und Dimensionierung der Schalldämpfer) ist darauf zu achten, dass tieffrequente Geräusche (8-125 Hz) und tonhaltige Geräusche vermieden werden). Eine Festlegung von konkreten Schallschutzmaßnahmen ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zweckmäßig und möglich.

### **Anlagenlärm – Sport-/Freizeit-/Spielflächen**

Im nördlichen Planungsgebiet werden zwei öffentliche (parkartige) Grünflächen mit Rasen- und Wiesenflächen, Baum- und Strauchpflanzungen, Wegen und Spielflächen festgesetzt. Die Ausführungsplanung mit detaillierten Angaben zu Art und Lage der Sport-/Spielflächen auf den Grünflächen liegt noch nicht vor. Es wurde informativ ermittelt, welche Nutzungen grundsätzlich möglich und welche Abstände dabei zu beachten sind.

Beurteilungsgrundlage ist die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV). Kinderspielflächen fallen unter die Regelungen des Gesetzes über Anforderungen an den Lärmschutz bei Kinder- und Jugendspieleinrichtungen (KJG) und müssen nicht schalltechnisch beurteilt werden. Sie sind demnach ohne Einschränkung möglich. Bolzplätze, Skate-Anlagen o. Ä. sind aufgrund der Nähe zur bestehenden Wohnbebauung im vorliegenden Fall nicht möglich. Streetball- und Beachvolleyballanlagen dagegen können im vorliegenden Fall auf der öffentlichen Grünfläche vorgesehen werden, sofern ein Abstand zur südlichen Bebauung im reinen Wohngebiet an der Hochlandstraße vom Rand der Sport-/Spielflächen von mindestens 45 m (bei einer

Streetballanlage mit einem Korb oder einer Beachvolleyballanlage) bzw. von 56 m (bei einer Streetballanlage mit zwei Körben) beachtet wird.

Festsetzungen werden insofern diesbezüglich nicht vorgesehen, da die Gestaltung der Freiflächen mit wünschenswerten entsprechenden Anlagen unter Berücksichtigung der Vorgaben des Schallschutzes im Vollzug ausreichend möglich ist.

### **Sonstige Geräusche und Ausbauvorhaben**

In Oberschleißheim befindet sich eine Polizeihubschrauberstaffel, die erweitert werden soll. Hierzu existiert ein Planfeststellungsbeschluss mit Lärmgutachten. Dem Lärmgutachten vom TÜV Süd vom 05.10.2017 kann entnommen werden, dass im Planungsgebiet keine relevanten Hubschrauber- und Sportfluggeräusche auftreten. Das Planungsgebiet „Ratold-/Raheinstraße“ liegt außerhalb der Tag- und Nachtschutzzonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) und die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA werden eingehalten. Es sind keine Bauverbote oder Nutzungsbeschränkungen zu beachten.

Die BAB A92 soll vom Autobahndreieck München-Feldmoching bis zum Anschlussknoten Neufahrn sechsstreifig ausgebaut werden. Hierzu existiert ein Planfeststellungsbeschluss (1. Tektur vom 22.12.2017) mit Lärmgutachten. Diesem Lärmgutachten kann entnommen werden, dass für den Abschnitt vom Autobahndreieck Feldmoching bis zur Anschlussstelle Oberschleißheim ein Emissionspegel (von der BAB abgestrahlt) von  $L_{m,E} = 76,9/70,6$  dB(A) Tag/Nacht angesetzt wurde, wobei lärmmindernde Straßenoberflächen zum Einsatz kommen sollen. Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen für das Planungsgebiet „Ratold-/Raheinstraße“ wurde demgegenüber ein um etwa 1 dB(A) höherer Emissionspegel von  $L_{m,E} = 77,9/71,9$  dB(A) Tag/Nacht berücksichtigt. Insofern ist der geplante Ausbau der BAB A92 in der vorliegenden Schalluntersuchung ausreichend berücksichtigt. Bemerkenswert ist zudem, dass die BAB A92 für die Geräuscentwicklung im Planungsgebiet „Ratold-/Raheinstraße“ nicht maßgeblich ist, da die BAB A99 und die Bahnstrecke pegelbestimmend sind.

Ein Ausbau der BAB A99 ist derzeit nur im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Detaillierte Planungen hierzu existieren noch nicht. Für die BAB A99 wurde jedoch in der vorliegenden Schalluntersuchung eine Verkehrszunahme für den Prognosehorizont 2030 von etwa 15 % im Vergleich zur Bestandssituation angenommen.

Geräusche von Kitas und Freispielflächen von Kindern o. Ä. sind aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht zu beurteilen, jedoch wird hinsichtlich einer schalltechnischen Optimierung empfohlen, auf eine schalltechnisch günstige Situierung von Freispielflächen von Kindern zu achten. Dies kann bspw. durch Ausnutzung einer schallabschirmenden Bebauung oder durch einen Mindestabstand der Freispielfläche zu den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen von etwa zehn Metern erreicht werden.

Zur Geräuschminimierung wird festgesetzt, dass Tiefgaragenrampen innerhalb des Planungsgebietes eingehaust auszuführen bzw. in ein Gebäude integriert werden müssen. Bei deren baulicher Ausführung muss zudem der Stand der Lärmminde- rungstechnik (z. B. lärmarmes Garagenrolltor, Regen- bzw. Entwässerungsrinnenab- deckung usw.) beachtet werden, so dass der Lärmbeitrag der baulich-technischen Einrichtungen (Rolltor, Regenrinne, Tiefgaragen-Abluft usw.) die Geräuschabstrah- lung an der Tiefgaragenzufahrt durch die Kraftfahrzeuge nicht nennenswert ( $< 1 \text{ dB(A)}$ ) erhöht. Dabei wird festgesetzt, dass die Innenwände und Decken der Rampen schallabsorbierend zu verkleiden sind und einen Absorptionskoeffizienten von  $\alpha_{500} > 0,8$  bei 500 Hz aufzuweisen haben. Die Einhausung der Rampen hat ein Schalldämmmaß von  $R'_{w,R} = 25 \text{ dB}$  aufzuweisen.

#### 4.24. Erschütterungen

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den Bahngleisen der Bahnstrecken mit den Streckennummern 5500 und 5566 im Bereich der Haltestelle Feldmoching in München wurden mögliche schwingungsinduzierte Auswirkungen im Rahmen eines erschütterungstechnischen Gutachtens untersucht. Hierbei wurden die Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall gemessen und für das Planvorhaben prognostiziert. Dabei wurde eine aktuelle Prognose für das Jahr 2030 zugrunde gelegt; weiter in die Zukunft gehende Prognosen bis beispielsweise 2035 sind wegen nicht erreichbaren Datenlagen dazu möglich. Das darin enthaltene Betriebsprogramm geht deutlich über das vor Ort gemessene Zugaufkommen hinaus. Deshalb müssen die Messwerte auf das zukünftige Zugaufkommen hochgerechnet werden.

Die Prognosen auf Basis von Erschütterungsmessungen im freien Feld zeigen, dass im gesamten Planungsgebiet der Mindestabstand bei 55 m zum nächstgelegenen Durchgangsgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis liegt, damit keine Maßnahmen erforderlich werden. Diese erforderlichen Abstände zu den Baufeldern werden nicht eingehalten.

Im Zuge der Bauausführung ist auf die Immissionen entsprechend zu reagieren. Des- halb wird festgesetzt, dass in den betroffenen Baugebieten WA Nord(1), WA Nord(2), WA Nord(3), WA Nord(4), WA Süd(1), WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6) und WA Süd(7) und WA Süd(8) bei der Errichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen im Nahbereich der Bahnstrecken sowie darüber hinaus in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen (z. B. Tiefgaragen, Tiefgaragenein- und - ausfahrten, Nebenanlagen, Fahrwege usw., die gegebenenfalls auch in anderen Bauräume liegen) bei Unterschreitung des Mindestabstandes von 55 m zum nächst- gelegenen Durchgangsgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis eine Prü- fung der zum Genehmigungszeitpunkt vorherrschenden Erschütterungssituation (bau- spezifischer Nachweis) vorgenommen werden muss. Erforderlichenfalls sind techni- sche bzw. konstruktive Maßnahmen vorzusehen, die eine Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte für Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen sicherstellen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Baugebiet WA Süd(1) und Süd (8) zu schützen ist, wenn keine Entkopplung zu betroffenen Baufeldern (z. B. bauliche Kopplung durch Tiefgarage etc.) erfolgt.

Im Bereich der Bernhardstraße verläuft die U-Bahn-Linie U2 in Ost-West-Richtung. Die von der U-Bahn ausgehenden Erschütterungseinwirkungen im Planungsgebiet wurden nicht eigens gemessen, da die Station Feldmoching eine Endstation mit geringeren Fahrgeschwindigkeiten darstellt und der Oberbau der U-Bahn als schweres Masse-Feder-System mit einer Eigenfrequenz von höchstens 10 Hz ausgeführt ist. Auf Basis vergleichbarer Situationen in München ist zu beachten, dass künftig keine bauliche Kopplung zum Tunnelbauwerk der U-Bahn erfolgt und ein Mindestabstand von 10 m zum U-Bahn-Tunnel beachtet wird, der einen Erfahrungswert bzgl. vergleichbarer Situationen darstellt. Der Abstand des U-Bahn-Bauwerks zu den festgesetzten Bauräumen in den nächstgelegenen Teilbaugebieten WA Süd(1) und WA Süd(2) beträgt im vorliegenden Fall ca. 18 m. Damit ist davon auszugehen, dass bei Errichtung der Gebäude im Planungsgebiet in Massivbauweise die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) eingehalten werden. Auch die Richtwerte für Sekundärschallimmissionen (TA Lärm) werden eingehalten.

Das Masse-Feder-System im Oberbau der U-Bahn und die Mindestabstände von 55 m zum nächstgelegenen Durchfahrtgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis setzen für die Plangebäude Massivbauweise mit Stahlbetondecken voraus. Bei einer anderweitigen Bauweise (z. B. Leicht- oder Holzbauweise) kann es zu höheren Erschütterungseinwirkungen kommen. Es wird daher festgesetzt, dass im Falle einer Abweichung von der konventionellen Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) grundsätzlich in allen Baugebieten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der Nachweis der Einhaltung der gestellten Anforderungen zu bringen ist; die Mindestabstände von 55 m zum nächstgelegenen Durchfahrtgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis gelten in diesem Fall nicht.

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den Bahngleisen der Bahnstrecken mit den Streckennummern 5500 und 5566 im Bereich der Haltestelle Feldmoching in München wurden mögliche schwingungsinduzierte Auswirkungen auf die Bestandsbebauung in der Bernhardstraße 63 im Rahmen eines erschütterungstechnischen Gutachtens untersucht.

Es zeigt sich, dass im Bestand und Prognose Nullfall (Bebauungsplan Nr. 2108a ist nicht realisiert; Bestandsbebauung Bernhardstraße 63 weiterhin vorhanden) die Anforderungen der DIN 4150-2 und TA Lärm eingehalten sind bzw. werden. In der Bestandssituation für die Bernhardstraße 63 bei Berücksichtigung der künftigen Ausbreitungssituation aufgrund der Planbebauung und zusätzlichen Versiegelung (Prognose Planfall, Bebauungsplan Nr. 2108a) werden die Anforderungen der DIN 4150-2 und TA Lärm ebenfalls eingehalten.



In der Neubausituation für die Bernhardstraße 63 (Flst. Nr. 1818) wurde für den Prognose Planfall unterschieden nach der Art der Bauweise. Im Falle einer konventionellen Bauweise mit Stahlbetondecken werden die Anforderungen der DIN 4150-2 und TA Lärm eingehalten. Im Falle einer Leicht-/Holzbauweise kann nicht zuverlässig ausgeschlossen werden, dass in der künftigen Ausbreitungssituation (Prognose Planfall) die Anforderungen der DIN 4150-2 und TA Lärm überschritten werden. Um deshalb im Falle einer dortigen Leicht-/Holzbauweise negative Auswirkungen zu minimieren, werden daher durch entsprechende Festsetzung Maßnahmen im Bereich des Planungsgebietes vorgegeben, welche die Einhaltung der Anhaltswerte im Bereich Bernhardstraße 63 (Flst. Nr. 1818) gewährleisten. Dazu erfolgen jeweilige einzelne Festsetzungen für das WA Süd(1) und Süd(2). Damit ist die Einhaltung der Anhaltswerte für das Grundstück Bernhardstraße 63 (Flst. Nr. 1818) sichergestellt, auch wenn die Bebauung nur auf einem der beiden Teilbaugebiete WA Süd(1) oder Süd(2) umgesetzt ist.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor erhöhten Erschütterungsübertragungen ist in diesem festgesetzten Bereich die unter Gelände liegende Bebauung im WA Süd(1) auf der gesamten Nordseite sowie auf der Westseite bzgl. der Nordwestecke von der Oberkante Fundament bis zur Geländeoberkante wirksam zu entkoppeln. Zum Schutz der Nachbarschaft vor erhöhten Erschütterungsübertragungen ist die unter Gelände liegende Bebauung im WA Süd(2) auf der gesamten Nordseite sowie auf der Ostseite bzgl. der Nordostecke von der Oberkante Fundament bis zur Geländeoberkante wirksam zu entkoppeln.

Eine geeignete Entkopplung entsprechend der Festsetzungen wäre im Rahmen des Bauvollzugs beispielsweise durch Elastomerlager des Typs Sylomer SR-28 mit einer Dicke von 37,5 mm oder technisch gleichwertigen Materialien gegeben. Die seitliche Abschirmung wird in der Regel mit den unter Gelände liegenden Außenwänden ( Keller-/Tiefgaragenaußenwand o. ä.) verklebt und ist durch eine Noppenbahn oder eine Lastverteilungsschicht gegen Durchdringen von Erdreich zu schützen. Ausführungsdetails, insbesondere im Bereich von Leitungsdurchdringungen, Licht-/Lüftungsschächten, dem ebenerdigen Abschluss einer Dämmfuge oder die Bereiche mit Perimeterdämmung, sollten nach Abstimmung mit den Lieferanten des Entkopplungsmaterials konzipiert werden. Es ist darauf zu achten, dass in dem Bereich keine weiteren Schwingungsbrücken entstehen, z. B. durch unterirdische Kanäle, Leitungen o. Ä., bzw. diese so ausgeführt werden, dass keine relevante Schwingungsweiterleitung erfolgt.

Eine Festsetzung zu Kanälen, Leitungen oder Ähnlichen ist nicht erforderlich, da die vorgesehenen Festsetzungen einen ausreichenden Schutz der Aufenthaltsräume der Plangebäude und der nicht überplanten Grundstücke südwestlich der Bernhard-/Ratoldstraße gegenüber unzumutbaren Erschütterungen gewährleisten. Kanäle und Leitungen queren die nicht überplanten Grundstücke südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße nicht. Ein Leitungsrecht zugunsten der Planungsbegünstigten ist dort nicht geregelt. Die Kanäle, Leitungen o. Ä. aus dem Planungsgebiet können künftig an die Sammelkanäle in der öffentlichen

Verkehrsfläche anschließen. In einem worst-case könnten die Kanäle, Leitungen o. Ä. direkt an der Grundstücksgrenze dieser nicht überplanten Grundstücke südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße zu liegen kommen. In diesem Falle wären Kanäle, Leitungen o. Ä. auch so auszuführen, dass die Schwingungseinleitung in die Plangebäude (geregelt infolge § 24 Absatz 1 und 2) und damit auch die Schwingungsübertragung zu den nicht überplanten Grundstücken südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße verhindert wird. Zudem sind die Kanäle und Leitungen o. Ä. im Verhältnis ihrer Größe und Masse gegenüber den übrigen unter Gelände liegenden Außenwänden (z. B. für Tiefgaragen und Kellergeschosse) untergeordnet. Zusammenfassend ist festzustellen, dass unzumutbare Übertragungen von Schwingungen auf die nicht überplanten Grundstücke südwestlich der Kreuzung Bernhard-/Ratoldstraße ausgeschlossen sind.

Weitere Festsetzungen für die Planbebauung im WA Süd(2) sind gemäß § 24 Abs. 1 und 2 der Satzung festgesetzt, die selbst erschütterungsmindernde Maßnahmen gegenüber den Immissionen der Bahnstrecke vorsehen. I. d. R. erfolgt die elastische Gebäudelagerung zwischen Tiefgarage/Keller o. ä. ohne schutzbedürftige Aufenthaltsräume und Geschossen mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen. Für den Fall, dass keine Tiefgarage oder kein Keller im Planungsgebiet errichtet wird, muss die elastische Gebäudelagerung unter dem Fundament des Planungsgebiets vorgesehen werden und es ist von einer der festgesetzten, seitlichen Gebäudelagerung vergleichbaren Wirkung auszugehen. Damit ist in beiden Fällen (WA Süd(1) bzw. WA Süd(2) hat eine bzw. haben keine unter Gelände liegende Außenwand, d. h. Tiefgarage und/oder Keller o. ä.) sichergestellt, dass es zu keiner relevanten Verschlechterung für das nicht überplante Grundstück südwestlich der Bernhard-/Ratoldstraße kommt.

#### **4.25. Elektrische und magnetische Felder**

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den oberirdischen Bahnanlagen im Westen wurden die elektrischen und magnetischen Felder untersucht. Hierbei wurden die zukünftigen Einwirkungen messtechnisch ermittelt, prognostiziert und nach der 26. BImSchV zum Schutz der Allgemeinheit beurteilt.

Bezüglich der Wechselfelder wurden elektrische Feldstärken von bis zu  $E = 0,53 \text{ kV/m}$  (arithmetischer Mittelwert des Effektivwertes) bzw.  $E = 0,88 \text{ kV/m}$  (Maximalwert des Effektivwertes) und magnetische Flussdichten von bis zu  $B = 2,71 \text{ } \mu\text{T}$  (arithmetischer Mittelwert des Effektivwertes) bzw.  $B = 6,44 \text{ } \mu\text{T}$  (Maximalwert des Effektivwertes) gemessen.

Die höchsten gemessenen (kurzzeitigen) Spitzenwerte der elektrischen Feldstärke betragen bis zu 9 %, die höchsten (kurzzeitigen) Spitzenwerte der magnetischen Flussdichte betragen bis zu 2,2 % der Grenzwerte der 26. BImSchV. Die gemessenen Mittelwerte der elektrischen Feldstärke betragen bis zu 5,3 % und die gemessenen Mittelwerte der magnetischen Flussdichte betragen bis zu 1 % der Grenzwerte der 26. BImSchV und halten damit die gesetzlichen Anforderungen ein.

Ebenso werden die angegebenen Abstände der Berichte der DB-Systemtechnik zu elektrischen und magnetischen Feldern bei Standard-Oberleitungsanlagen vom 29.02.2016 eingehalten, die zur Beurteilung der höchsten betrieblichen Auslastung herangezogen werden und die sich auf den maximalen betrieblichen Dauerstrom der Oberleitungsanlagen beziehen (worst-case).

Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind.

#### **4.26. Lufthygiene**

Da das Planungsgebiet östlich der Bahnstrecke München–Regensburg und westlich der Ratoldstraße bzw. Raheinstraße liegt und die Dülferstraße durch das Planungsgebiet verläuft sind relevante verkehrsbedingte Luftschadstoffe nicht ausgeschlossen. Aus diesem Grund wurde die Luftschadstoffsituation untersucht und beurteilt.

Die Durchführung der Immissionsprognose erfolgt für die maßgebenden Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaubpartikel (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) mit dem mikroskaligen Ausbreitungsmodell MISKAM. Die Luftschadstoffbelastung setzt sich aus der städtischen Hintergrundbelastung und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung zusammen. Die Abschätzung der städtischen Hintergrundbelastung erfolgte anhand der Jahresmessdaten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt. Die verkehrsbedingte Emissionszusatzbelastung wurde mit Hilfe des Handbuchs für Emissionsfaktoren Version 4.1 (HBEFA 4.1) unter zusätzlicher Berücksichtigung der PM<sub>10</sub>-Emission durch Abrieb und Aufwirbelung ermittelt und die Immissionen im Null- und Planfall durch Ausbreitungsberechnungen für das Prognosejahr 2035 ermittelt, wobei die Emissionsparameter des HBEFA 4.1 für das Jahr 2025 und nicht für das Prognosejahr 2035 verwendet wurden. Dies hat folgenden Grund: HBEFA 4.1 schätzt basierend auf der absehbaren Entwicklung der Abgasvorschriften das Emissionsniveau des Flottenmixes ab. Diese Abschätzung fällt insbesondere bei hohen Lkw-Anteilen jedoch sehr optimistisch aus, was zur Folge hat, dass die Emissionsfaktoren für das Prognosejahr 2035 (Verkehrsmengenprognose) wesentlich niedriger sind als im Jahr 2025. Für den Fall einer frühen Baurealisierung (vor dem Prognosejahr 2035), wäre somit ein zu niedriger Emissionsansatz gewählt. Für eine Prognose auf der sicheren Seite werden die Emissionsfaktoren des Jahres 2025 zugrunde gelegt. Demnach werden die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV, abgesehen vom Straßenraum der Dülferstraße, im gesamten Planungsgebiet eingehalten; in den Baugebieten selbst werden an den Fassaden der Plangebäude keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch die verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes prognostiziert.

Die höchsten Belastungen an den Plangebäuden treten ebenerdig im WA Süd(7) auf. Nach der Errichtung des Planvorhabens betragen die prognostizierten Jahresmittel-

werte an den Plangebäuden maximal  $24,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$ ,  $16,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{10}$  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. In der Nachbarschaft, werden am Bestandsgebäude Ratoldstraße 70 die höchsten Schadstoffzunahmen prognostiziert. Dort beträgt die Erhöhung der Luftschadstoffbelastung durch das Planvorhaben im Jahresmittelwert für  $\text{NO}_2$  bis zu  $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , bis zu  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{10}$  und bis zu  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{2,5}$ . Dafür ist vor allem der Ziel-/Quellverkehr des Planvorhabens ursächlich. Derartige Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung von weniger als 3 % ( $\approx 1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei einem Immissionsgrenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{NO}_2$  und  $\text{PM}_{10}$ , bzw.  $\approx 0,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei einem Immissionsgrenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{2,5}$ ) des Immissionsjahresmittelwertes sind nach TA-Luft nicht relevant. Zusätzlich dazu führen die Erhöhungen am Immissionsort zu einer Luftschadstoffbelastung, die weiterhin die Grenzwerte der 39. BImSchV zuverlässig unterschreitet.

Es werden in der Nachbarschaft weiterhin die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  und Feinstaubpartikel  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten lässt.

Aufgrund der Planbebauung ändern sich die Strömungsverhältnisse (tendenziell niedrigere Windgeschwindigkeiten) in der Nachbarschaft, so dass im Straßenraum grundsätzlich höhere Luftschadstoffe prognostiziert werden (auch bedingt durch den Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens) und in den dahinterliegenden Nachbarbebauungen niedrigere Luftschadstoffbelastungen im Vergleich zur Bestandssituation auftreten.

#### **4.27. Altlasten und Kampfmittel**

Im Planungsgebiet befinden sich zwei verfüllte Kiesgruben. Es konnten im Bereich der genannten Gruben (erbohrte Auffüllungsmächtigkeiten von bis zu 2,3 m bzw. bis zu 3,5 m, die jedoch nicht ins Grundwasser reichen) sowie im Bereich des Oberbodens teilweise bis maximal in einem Meter Tiefe geringe Verunreinigungen (Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Schwermetalle) festgestellt werden, die im Rahmen des Bauvollzuges abfallrechtlich zu behandeln sind. Ebenso wurde in der vertraglich gesicherten externen Ausgleichsfläche eine kleinräumige Auffüllung mit rund drei Metern, die ebenfalls nicht bis in das Grundwasser reicht, bestätigt, die ebenfalls soweit erforderlich im Vollzug abfallrechtlich behandelt werden kann. Eine Gefährdung des Grundwassers oder des Menschen kann ausgeschlossen werden, so dass kein akuter Handlungsbedarf besteht.

Es wurden historische Kampfmitteluntersuchungen durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchungen ergab, dass das gesamte Untersuchungsgebiet in einer Bombenabwurfzone liegt. Aus diesem Grund besteht Verdacht auf Bombenblindgänger von

Spreng- und Splitterbomben. Aufgrund der stattgefundenen Bodenkämpfe besteht Verdacht auf Artillerie- und Panzergranaten sowie Flak-Blindgänger. Entsprechend besteht ein weiterer Erkundungsbedarf. Es wird empfohlen, vor dem Bauvollzug das Planungsgebiet nach Kampfmitteln durch einen Fachbetrieb mit Erlaubnis nach § 7 SprengG absuchen zu lassen.

Die Lösung im Bauvollzug erscheint bzgl. der Altlasten und Kampfmittel insofern möglich.

#### **4.28. Immissionen aus angrenzender Landwirtschaft**

Im dem nördlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bereich müssen nicht genehmigungsbedürftige als auch genehmigungsbedürftige landwirtschaftliche Nutzungen bzw. Anlagen bereits die vorhandene Wohngebiete berücksichtigen, hier insbesondere die Bestandsgebäude zwischen Rahein- und Steinbergerstraße im Innenbereich und Bestandsgebäude Raheinstraße 44 und 46 im Außenbereich. Dabei ist bereits das Rücksichtnahmegebot zu beachten.

Ausschlaggebend ist dabei der Abstand einer Wohnbebauung vom Emissionsort der landwirtschaftlichen Nutzung bzw. Anlage. Der Abstand der geplanten neuen Wohnbebauung des Planungsgebietes ist ähnlich wie derjenige der Bestandsbebauung zwischen Rahein- und Steinbergerstraße und sogar größer als derjenige der Bestandsgebäude Raheinstraße 44 und 46. Das geplante Wohngebiet tritt hier nicht näher an die landwirtschaftlich Nutzungen und Anlagen heran als die Bestandsgebäude. Insoweit verschärft sich durch die geplante Wohnbebauung die Situation nicht. Die Zulässigkeit von landwirtschaftlichen Nutzungen bzw. Anlagen wird bereits jetzt durch die notwendige Rücksichtnahme auf die Bestandsgebäude bestimmt. Durch das Hinzutreten der neuen Wohngebiete im Planungsgebiet kommt es aufgrund der bereits notwendigen Rücksichtnahme auf die Bestandsbebauung zu keinen weitergehenden Einschränkungen für die landwirtschaftliche bestehende Nutzung in Folge der Bebauung im Planungsgebiet.

Gemäß BImSchG sind für genehmigungspflichtige Anlagen die Richtwerte gemäß 4. BImSchV, gemäß TA Luft und TA Lärm einzuhalten. Für nicht genehmigungspflichtige Anlagen sind die Richtwerte gemäß TA Lärm und ggf. die Anforderungen der TA Luft einzuhalten. Konflikte mit gemäß BImSchG genehmigungspflichtigen Anlagen oder auch bezüglich vorhandener nicht genehmigungspflichtiger sonstiger Nutzungen sind vorliegend nicht ersichtlich. Im Umfeld des Planungsgebiets sind nördlich angrenzend derzeit lediglich landwirtschaftliche Nutzungen vorhanden.

#### **5. Nachhaltigkeit**

Mit den Beschlüssen zur Stadtentwicklung PERSPEKTIVE MÜNCHEN sowie mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung (Nachhaltigkeitsaspekte in Bebauungsplänen vom 10.10.2012, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09592) hat sich die Landeshauptstadt München zur Berücksichtigung des Prinzips der Nachhaltigkeit bei der weiteren Stadtentwicklung bekannt. Darüber hinaus hat sich die Lan-

deshauptstadt München 2017 mit Beschluss der Klimaschutzziele zum Ziel (27.09.2017, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V0821) 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 drei Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Einwohner\*in und Jahr zu reduzieren.

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).

Um die ambitionierten Ziele der Klimaneutralität bis 2035 für die gesamte Stadt München zu erreichen, haben gerade Neubauprojekte einen entscheidenden Einfluss darauf, die Treibhausgasemissionen im Stadtgebiet nicht weiter zu erhöhen.

Bei der zukünftigen Nutzung des Areals soll eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung hinsichtlich der sozialen, ökologischen und ökonomischen Machbarkeit und Verträglichkeit gewährleistet werden. Unter Berücksichtigung der vorhandenen städtebaulichen und landschaftlichen Gegebenheiten soll eine qualitativ hochwertige Neugestaltung des Gebietes entsprechend dem Leitbild „kompakt, urban, grün“ erfolgen.

Dabei sind im Hinblick auf das Ziel der Reduktion des Verbrauchs an fossiler Energie und an natürlichen Ressourcen vor allem die energetische Optimierung bei der Anordnung und Ausformung der Baukörper (kompakte Bauformen, Südorientierung) und der Anordnung der Bäume (Begrenzung von Verschattungen), ein flächensparendes Erschließungskonzept und Erleichterung der Bauweise ohne Wärmedämmverbundsysteme (zulässige GF-Überschreitung für Außenwanddicken) im Rahmen der Festsetzungen im Bezug auf den Belang einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gemäß § 1 Abs. 5 BauGB eingeflossen. Der Einsatz innovativer Techniken und regenerativer Energieträger, wie z. B. der Solarenergienutzung in einer geeigneten Verbindung mit Dachbegrünung, kann dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen. Zur Sicherstellung dieser Zielsetzungen kann ein Energiekonzept erarbeitet werden, das den Energiebedarf und die Energieversorgung der neuen Gebäude ermittelt und diese ökologisch wie ökonomisch im Sinne der Münchner Klimaschutzziele optimiert. Zudem verfügt das Gebiet über einen optimalen Anschluss an den ÖPNV und auch Freizeitnutzungen sind in der näheren Umgebung insbesondere mit dem noch in Entwicklung befindlichen Feldmochinger Anger sowie den nahe gelegenen Seen gut erreichbar.

Die Wohngebiete sollen zusätzlich im Sinne einer gendergerechten Planung und gemäß den Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen entwickelt werden. So sollte beispielsweise beim Entwurf der Freibereiche eine angstfreie Benutzung für Frauen, Kinder, Jugendliche und ältere Mitmenschen erreicht werden, insbesondere durch die Schaffung gut einsehbarer und belebter Bereiche und Wege sowie durch klare Sichtverbindungen und Orientierungspunkte. Es soll ein kinder- und

familiengerechter Wohnstandort mit hohen Aufenthaltsqualitäten in den Freiräumen mit differenzierten Nutzungsmöglichkeiten entstehen.

Barrierefreiheit kommt einem großen Personenkreis, beispielsweise Älteren und gehbehinderten Menschen und Familien mit Kindern zugute. In Wohnbereichen ermöglicht sie eine lange Bewohnbarkeit im Alter und erleichtert die Benutzbarkeit bei Behinderungen oder vorübergehender Krankheit. Auch das Arbeitsplatz- und Wohnumfeld inklusive der Freiflächen, wie z. B. die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kinderwagen, sollte barrierefrei und stufenlos erreichbar sein.

## **6. Wesentliche Auswirkungen**

### **6.1. Städtebau und Grünordnung**

- Schaffung von Flächen für Wohnungsbau für rund 2.100 Einwohner\*innen zur Leistung eines Beitrags für den Wohnraumbedarf in München einschließlich der erforderlichen Infrastruktur (Kitas), wovon 30 % des neu geschaffenen Wohnbaurechts für den geförderten Wohnungsbau vorgesehen sind.
- Ermöglichung von stadteildienenden Nutzungen sowie deren Zugänglichkeit im Erdgeschoss zur Belebung und Versorgung des Quartiers.
- Abbruch von bestehenden Gewerbebauten (Raheinstraße 27) zur Umsetzung der Planung.
- Mögliche Einbindung des ortsbildprägenden Bestandsgebäudes Raheinstraße 3 in das Neuordnungskonzept.
- Schaffung einer großen öffentlichen Parkanlage am nördlichen Stadtrand mit Anbindung an die Grünflächen des Feldmochinger Angers für die Bewohner\*innen des neuen Quartiers sowie für die Anwohner\*innen.
- Schaffung eines attraktiven vernetzten Freiraumsystems aus öffentlich zugänglichen und gemeinschaftlich nutzbaren Gassen, Plätzen, Spielflächen, gemeinschaftlich nutzbaren Innenhöfen und Dachgärten sowie privaten Wohnungsgärten und Dachterrassen.
- Schaffung einer bahnparallelen Geh- und Radwegverbindung in Nord-Süd-Richtung mit Geh- und Radwegbrücke über die Dülferstraße ohne Kreuzungspunkte mit dem MIV durch das gesamte Quartier
- Aufwertung der vorhandenen Straßenräume durch Festsetzungen zu Baumpflanzungen

### **6.2. Umwelt**

- Große Verluste von naturnahen und landwirtschaftlich genutzten Freiflächen mit eingeschränkter Bedeutung für Naherholung,
- Umfangreiche Verluste von naturnahen Gehölzbeständen mit klimatischer Wirksamkeit; Kompensation durch Neupflanzungen innerhalb von öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen sowie Straßenräumen,
- soweit möglich Erhalt und Einbindung des wertvollen, ortsbildprägenden Baumbestandes im Bereich des Grundstücks Raheinstraße 3 in die zukünftige Kita-Freispielfläche sowie den Gartenbereich des Einzelgebäudes,

- Sicherung eines funktionsfähigen Biotopkorridors magerer Lebensräume entlang der Bahntrasse,
- Dekontaminierung belasteter Böden,
- naturschutzrechtliche Eingriffe durch unvermeidbare Biotopverluste und Überbauung bzw. Versiegelung von Böden,
- Neuversiegelung durch Über- und Unterbauung bzw. Versiegelung von ca. 6,0 ha (Versiegelungsgrad von rund 75 % zusammen mit den bereits im Bestand versiegelten Verkehrsflächen),
- Naturschutzrechtlicher Ausgleich und Sicherung durch Aufwertungsmaßnahmen im Bereich des Biotopverbundkorridors (ca. 0,6 ha), einer externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße (ca. 0,21 ha) sowie Zuordnung von Flächen des interkommunalen Ökokontos in der „Fröttmaninger Heide“ (ca. 4,4 ha),
- Auftreten artenschutzrechtlicher Konflikte v. a. bei den Artengruppen Fledermäuse und Vögel, die durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen wie im Bescheid zur Inaussichtstellung der Regierung vom 15.10.2019 mit den genannten Auflagen im Zuge einer zu erwirkenden artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung im Vollzug gelöst werden können.

### 6.3. Verkehr/Immissionen

- Erhöhung des Verkehrsaufkommens,
- Neustrukturierung der Ratold- und Raheinstraße, für Unterbringung von beidseitigen Fahrradschutzstreifen auf der gesamten Ratoldstraße sowie beidseitiger Sicherheitsstreifen im Bereich zwischen Franz-Kötterl-Straße und Malvenweg und Gewährleistung der Buslinienführung in der Ratoldstraße,
- Zusätzliche Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Lärmschutzwand parallel zu den Bahngleisen.
- Schaffung einer Fuß- und Radwegbrücke über die Dülferstraße

## 7. Maßnahmen

Für die Umsetzung des Planungskonzeptes sind über das Bauleitplanverfahren hinaus folgende Maßnahmen notwendig:

- Qualitätssicherungsverfahren zum Hochbau inklusive der Freiflächen (v. a. Innenhöfe) mit Erstellung eines vorgezogenen, sämtliche Teilbaugebiete umfassenden Planungskonzeptes für sämtliche öffentlich nutzbare Freiflächen außerhalb der Innenhöfe (Geh- und Radfahrrechtsflächen mit angrenzenden zu begrünenden und zu bepflanzenden Flächen) auf den Baugrundstücken inklusive der Lärmschutzeinrichtungen; in diesem Zusammenhang möglichst bau-feldübergreifende Herstellung der Innenhofbereiche mit Herstellung der Kinderspielplätze
- Gestaltungsleitfaden,
- Bestellung von Dienstbarkeiten (Geh- und Fahrrechte – einschließlich solcher auf der Überbauung der Dülferstraße -, Leitungsrechte, gemeinschaftliche Dachgärten),



- Altlastensanierung,
- Kampfmittelfreimachung,
- Aufweitung von bestehenden Straßen,
- Erwerb von Teilflächen für die Erstellung/Verbreiterung öffentlicher Verkehrsflächen
- bzw. (ggf.) Durchführung eines Enteignungsverfahrens für die Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich der Kreuzung Bernhardstraße
- Veräußerung des Flst. Nr. 2272/15 (an der Raheinstraße) zur Anpassung der Grundstücksgrenzen an geplante Straßenbegrenzungslinie
- Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Planungsumgriffs und außerhalb südlich der Lerchenstraße als Biotopverbundachse sowie im interkommunalen Ökokonto „Fröttmaninger Heide“,
- artenschutzrechtliche Maßnahmen,
- Beantragung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme bei der Regierung von Oberbayern im Rahmen der Umsetzung der Bebauung
- Sozialgerechte Bodennutzung/städtebaulicher Vertrag/Kostenübernahme Erschließungsvertrag.

### **7.1. Qualitätssicherungsverfahren zum Hochbau und den Freiflächen innerhalb der Baufelder (Innenhöfe)**

Um die Umsetzung der konkreten Vorstellungen in Bezug auf die Architektur zu gewährleisten, sollen konkurrierende Verfahren durchgeführt werden. In diesem Rahmen sollen verschiedene Architektur-, Planungs- und Hochbaubüros in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekt\*innen gleichzeitig verschiedene Baufelder inklusive der Freiflächen im Bereich der Innenhöfe entwerfen, um einen zusammenhängenden Städtebau mit darauf abgestimmten Freiflächen im Bereich der gemeinsamen Innenhöfe zu erhalten.

### **7.2. Freiflächenplanung halböffentlicher Bereiche (außerhalb Baufelder)**

Ergänzend und in Vorbereitung zum o. g. konkurrierenden Verfahren ist geplant, dass zu den Baufeldern eine vorgezogene Planung der Freiflächen aufbauend auf dem Entwurf des ersten Preisträgers aus dem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb (03 Architekten GmbH mit ver.de Landschaftsarchitekten Stadtplaner) für sämtliche ebenerdige private Freiflächen im Umgriff des Planungsgebietes außerhalb der Baufelder erstellt wird, damit die Gestaltung der öffentlich zugänglichen Flächen von Norden nach Süden ein abgestimmtes Konzept darstellt und somit die Schnittstellen zwischen den Teilbaugebieten angemessen berücksichtigt werden können. Ebenso sind die Schnittstellen zu den angrenzenden, im konkurrierenden Verfahren zu entwickelnden Baufeldern (Hochbauten und Innenhoffreiflächen) zu berücksichtigen, entsprechend abzustimmen und fortzuschreiben.

### **7.3. Gestaltungsleitfaden**

Ergänzend zum Rahmenplan wurde von den Wettbewerbsgewinner\*innen ein Gestaltungsleitfaden erstellt. Während der Rahmenplan das städtebauliche und landschafts-

planerische Konzept vorgibt und als Planungsgrundlage für den Bebauungsplan mit Grünordnung diene, trifft der Gestaltungsleitfaden konkrete Aussagen zu den Gestaltungsprinzipien. Ziel des Gestaltungsleitfadens ist eine übergeordnete und kontinuierliche Qualitätssicherung für das Gesamtquartier.

Der Gestaltungsleitfaden wird dem städtebaulichen Vertrag als Anlage hinsichtlich der Qualitätssicherung beigelegt und soll einerseits Vorgabe für das anschließende konkurrierende Verfahren werden und andererseits zur Bewertung zukünftiger Bauvorhaben dienen.

#### **7.4. Herstellung von Dienstbarkeiten**

Im Planungsumgriff werden umfangreiche Flächen als dinglich zu sichern (zugunsten der Allgemeinheit und teilweise zugunsten eines beschränkten Personenkreises) festgesetzt.

Mit diesen Festsetzungen sollen die innere Erschließung der Baugebiete für die Anwohner\*innen sowie die Zugänglichkeit für die Allgemeinheit sowie Leitungsrechte gesichert und gleichzeitig Wegeverbindungen mit der Umgebung verbessert werden. Ebenso wird die Zugänglichkeit der Ausgleichsflächen (Pflegezufahrten), der Katastrophenschutzzufahrten (Bahnflächen) und Zufahrten zu den Kindertageseinrichtungen sowie die Erschließung des Stellwerks über beschränkte Dienstbarkeiten sichergestellt.

#### **7.5. Artenschutzrechtliche Maßnahmen**

Gemäß dem Fachgutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) sind zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände umsetzungsvorbereitend bzw. -begleitend entsprechende Maßnahmen sowie zusätzlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, sog CEF-Maßnahmen („continuous ecological functionality-measures“) zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (Gebäudefledermäuse) durchzuführen.

Entsprechend der Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sind artenschutzrechtliche Ausnahmen von den Verboten des § 44 Abs. 1 Satz 1 und 3 BNatSchG für die Gehölzfledermäuse sowie die Gartengräsmücke erforderlich. In Verbindung damit sind zusätzliche FCS-Maßnahmen („favorable conservation status“-Maßnahmen) zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes notwendig. Die fachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme sind unter Berücksichtigung kompensatorischer Maßnahmen gegeben.

Der Erfolg der Maßnahmen ist im Rahmen eines Monitorings nachzuweisen.

### **8. Sozialgerechte Bodennutzung/Städtebaulicher Vertrag und finanzielle Auswirkungen**

Für den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a finden die Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN, Fassung vom 26.07.2006 i. V. m. der Anpassung der Verwaltungspraxis zum fiktiven Wohnbaurecht

gemäß Stadtratsbeschluss vom 27.06.2012) Anwendung, da der Aufstellungsbeschluss bereits in 2016 erfolgte und somit ein Altfall vorliegt.

Die Arbeitsgruppe (AG) SoBoN hat sich mehrmals mit dem Vorhaben befasst und dem Vorgehen zugestimmt. Im vorliegenden Fall besteht kein fiktives Wohnbaurecht.

Die Grundeigentümerin hat sich zur Mitwirkung nach den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) verpflichtet. Demnach werden die ursächlichen Kosten und Lasten übernommen.

Für zwei Flurstücke an der Kreuzung Bernhardstraße/Ratoldstraße liegt keine Grundzustimmung vor; sofern die Stadt die Grundstücke für die Verkehrsflächen nicht freihändig erwerben kann bzw. von der Planungsbegünstigten künftig keine Übertragung erfolgen sollte, soll ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden.

Es werden nach den anzuwendenden Verfahrensgrundsätzen der SoBoN (Fassung vom 26.07.2006 i.V. m. der Anpassung der Verwaltungspraxis zum fiktiven Wohnbaurecht gemäß Stadtratsbeschluss vom 27.06.2012) 30 % geförderter Wohnungsbau realisiert.

Über den begleitenden städtebaulichen Vertrag werden insbesondere folgende Kosten und Lasten übernommen:

- Unentgeltliche Abtretung der ursächlichen Grün- und Verkehrsflächen sowie von Ausgleichsflächen im Planungsgebiet und der extern südlich angrenzenden vertraglich gesicherten Ausgleichsfläche an die Landeshauptstadt München zur Aufwertung und Sicherung eines Biotopverbundkorridors entlang der Bahnlinie,
- Beseitigung der relevanten Altlasten soweit erforderlich sowie von Kampfmitteln
- Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen, der öffentlichen Grünflächen innerhalb des Planungsgebietes sowie der Ausgleichsflächen (mit Finanzierung der langjährigen Entwicklungspflege),
- ursächliche Anpassungen im Bereich der bisherigen P+R-Anlage im Anschluss an die überplanten Bereiche aufgrund und infolge der Herstellung der G+R-Fläche Mitte
- Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft durch Kostenbeitrag zum Ökokonto Fröttmaninger Heide,
- Anteilige Finanzierung der sozialen Infrastruktur und Errichtung der integrierten Kindertageseinrichtungen in den Teilgebieten WA Nord(3), WA Süd(3) und WA Süd(7),
- Bestellung von Dienstbarkeiten – einschließlich solcher auf der Überbauung der Dülferstraße -, und Gemeinschaftsdachgärten,
- Verpflichtung, die im Umgriff des Bebauungsplans liegenden Grundstücke binnen eines bestimmten Zeitraums nach Inkrafttreten des Bebauungsplans zu bebauen,
- Verpflichtung, artenschutzrechtliche Maßnahmen durchzuführen,
- Errichtung von 30 % gefördertem Wohnungsbau.

Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a wurde erst, nachdem alle notwendigen Verträge, insbesondere die Grundvereinbarung, wirksam geschlossen waren, gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Zeit vom 29.07.2021 mit 08.09.2021 öffentlich ausgelegt. Insbesondere war hier auch die Beschlussfassung des Kommunalausschusses und der Vollversammlung im Hinblick auf die nichtursächlichen Kosten (insbesondere Stellwerkszufahrt) erforderlich. Nicht zu den notwendigen Verträgen zählt die Regelung bzgl. der zwei Flurstücke an der Kreuzung Bernhardstraße/Ratoldstraße, zu der wie oben dargestellt verfahren werden soll. Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ hat diesem Vorgehen zugestimmt.

Der Landeshauptstadt München entstehen durch den Bebauungsplan insbesondere folgende Kosten:

- Finanzierung der nichtursächlichen Anteile der Herstellungskosten der technischen Infrastruktur
- Finanzierung ggf. anfallender Ansprüche bzgl. des passiven Schallschutzes als Teil der Ausbaukosten
- Kosten für die Dienstbarkeitsfläche der Stellwerkszufahrt (Einräumung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit, die Ablöse der Mehrkosten für die Herstellung und den dauerhaften Unterhalt)
- Tragung der nicht durch die anteilige Finanzierung der Planungsbegünstigten gedeckten Kosten für die Herstellung der sozialen Infrastruktur (Entschädigung der nicht ursächlichen Flächenanteile sowie die Herstellungskosten für die drei Kindertageseinrichtungen),
- Entschädigung nicht ursächlicher Straßenflächenabtretungen,
- Erstattung von Kosten für die Kampfmittelbeseitigung und Altlastensanierung auf städtischen Bereitstellungsflächen

Für die nichtursächlichen Anteile der Herstellungskosten der technischen Infrastruktur ist zum derzeitigen Planungsstand nur eine grobe Kostenschätzung möglich, es wird mit Kosten von ca. 1,5 bis 2,0 Mio € gerechnet. Im Bereich der Bernhardstraße ist nach Herstellung eine Abrechnung von Erschließungsbeiträgen geplant.

## **9. Umweltbericht gemäß § 2a Baugesetzbuch (BauGB)**

### **9.1. Einleitung**

#### **9.1.1. Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans**

##### **9.1.1.1. Beschreibung der Festsetzungen des Plans**

Das Planungsgebiet liegt im 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching. Auf dem hervorragend an den ÖPNV angebotenen, ca. 11,6 ha großen Areal zwischen der Bahnstrecke München-Regensburg und der Ratold- und Raheinstraße soll ein neues Wohnquartier mit ca. 900 Wohneinheiten für rund 2.100 Einwohner\*innen entwickelt werden.

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept sieht fünfzehn Baufelder angeordnet in zwei allgemeinen Wohngebieten (WA) mit vier Teilbaugebieten im nördlichen und acht Teilbaugebieten im südlichen Bereich mit polygonalen Blockstrukturen vor. An städtebaulich markanten Stellen (südlich Bernhardstraße und südlicher Quartierseingang) werden einzelne Hochpunkte gesetzt. Die Blockstrukturen durchzieht ein nach allen Richtungen offenes Netzwerk von gemeinschaftlich nutzbaren und privaten Freiflächen, die über einen durchgehenden Grün-/Wegkorridor am Westrand an zwei neue, insgesamt ca. 1,6 ha große öffentliche Grünflächen am Nordrand und an die freie Landschaft angebunden werden. Bahnseitig schützt eine 2,75 m bis 4,50 m hohe Lärmschutzwand die Freiflächen des neuen Quartiers vor Lärmeinwirkungen; zudem ist eine 1,75 m hohe Lärmschutzwand entlang der Ratoldstraße im WA Süd(7) zum Schutz der Freifläche der Kindertageseinrichtung vorgesehen. Bahnseitig werden „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt, die im Zusammenwirken mit angrenzenden Flächen der Deutschen Bahn AG einen Biotopverbundkorridor für magere und trockenheitsliebende Arten sichern bzw. ermöglichen. Die festgesetzten Lärmschutzwände sowie zusätzlich festgesetzte Abgrenzungsmauern mit 1,50 m Höhe schützen diese Flächen vor dem Betreten. Im nördlichen Teilbereich zwischen Raheinstraße und Dülferstraße wird innerhalb des Planungsgebietes ein durchschnittlich ca. sieben Meter breiter Biotopstreifen als Ausgleichsfläche festgesetzt, der am Nordrand des Planungsgebietes durch ein rund 2.000 m<sup>2</sup> großes Trittsteinbiotop ergänzt wird.

Zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße wird ebenfalls ein Streifen von ca. fünf Meter Breite mit deutlicher Aufweitung im Süden und einer Länge von ca. 95 m festgesetzt. Südlich der Bernhardstraße wird zudem eine linsenförmige Ausgleichsfläche festgesetzt, die die angrenzende, auf DB-Grund planfestgestellte, im Durchschnitt 14,5 m breite Ausgleichsfläche für die S1, die an das Planungsgebiet angrenzt, ergänzt.

##### **9.1.1.2. Umfang des Vorhabens und Bedarf an Grund und Boden**

Der Geltungsbereich umfasst rund 11,6 ha. Ratoldstraße, Raheinstraße sowie Teile der Dülferstraße, der Bernhardstraße sowie der Verlängerung der Herbergstraße sind Bestandteil des Geltungsbereichs.

Davon werden ca. 6,6 ha als Baugebiete festgesetzt. Innerhalb der Baugebiete werden ca. 1,8 ha als private und ca. 2 ha als halböffentliche Freiflächen entwickelt, wobei letztere nur zu 50 % in die Berechnung der Freiflächenversorgung eingehen. Die Flächen für die vorhandenen und zum Teil neu auszubauenden Straßenräume von Rahein-, Dülfer-, Ratold- Herberg- und Bernhardstraße betragen ca. 2,7 ha. Die am Nordrand geplanten öffentlichen Grünflächen umfassen ca. 1,6 ha. Rund 0,6 ha werden für Biotopverbundflächen bzw. ökologische Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsgebietes beansprucht. Die restlichen Flächen entfallen auf die Fläche für Ver- und Entsorgung (134 m<sup>2</sup>) sowie Flächen, die über einen einfachen Bebauungsplan (794 m<sup>2</sup>) geregelt werden.

### 9.1.2. Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Bei Planung und gutachterlicher Beurteilung sind insbesondere die gesetzlichen Vorgaben und Ziele

- zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden nach § 1a Abs. 2 BauGB, zum Schutz vor Verkehrs-, Anlagen- und Gewerbelärm (DIN 18005, 16. BImSchV, 18. BImSchV, 24. BImSchV, TA Lärm, DIN 4109),
- zum Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall (26. BImSchV, DIN 4150, DIN 45669, DIN 45680, DIN 45681),
- zur Sicherung ausreichender Belichtung (BayBO),
- zum allgemeinen Naturschutz und speziellen Artenschutz (BNatSchG, BayNatSchG, BauGB, BayBO),
- zum Bodenschutz (Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG), Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV), Bayerisches Bodenschutzgesetz (BayBodSchG)),
- zum Grundwasserschutz (Wasserhaushaltsgesetz (WHG), Bayerisches Wassergesetz (BayWG), Grundwasserverordnung (GrwV), Technische Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENGW), Entwässerungssatzung Landeshauptstadt München),
- zur Sicherung günstiger lufthygienischer und siedlungsklimatischer Bedingungen (39. BImSchV, BauGB),
- zu Energieeffizienz und -bewahrung (EU-RL 2010/31/E, Gebäudeenergiegesetz (GEG), Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG))
- zur Eingriffsregelung (BauGB) zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sind v. a. folgende Fachpläne maßgeblich:

#### **Regionalplan**

Gemäß Regionalplan ist die Landeshauptstadt München Oberzentrum. Das Planungsgebiet ist im Regionalplan als Bereich, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt, dargestellt. Die Planung entspricht somit den Zielen des Regionalplanes.

### **Flächennutzungsplan**

Der geltende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt den Planungsbereich überwiegend als Gewerbegebiet, Bahnanlage und öffentlichen Parkplatz dar. Am Nordrand sind Flächen für die Landwirtschaft und eine Allgemeine Grünfläche mit überlagerter Übergeordneter Grünbeziehung dargestellt. Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren geändert.

### **Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)**

Im ABSP sind begleitend zur Bahntrasse trockene, teils magere Strukturen erfasst, die angrenzend an das Planungsgebiet als lokal bedeutsam, zum Teil auch als regional bedeutsam eingestuft sind. Im Süden auf Höhe der Lerchenstraße im Bereich des Abzweigs der S-Bahn ist ein überregionales Artenvorkommen kartiert mit Neuntöter, Gartenrotschwanz und Dorngrasmücke.

Das ABSP formuliert folgende Ziele mit Bezug zum Untersuchungsgebiet:

- Bereich nördlich der Herbergstraße, Bereich südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching, Bereich südlich der Lerchenstraße:  
Erhalt, Pflege und Optimierung von Magerrasen, Magerwiesen, Ruderalflächen, Ranken, Rainen, trockenen Komplexlebensräumen und innerstädtischen Brachflächen.
- Durchgehender Korridor entlang der Bahntrasse:  
Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten als lineare Vernetzungachsen.

Zur Art der Berücksichtigung wird auf die folgenden Ausführungen und Darstellungen zu den einzelnen Schutzgütern verwiesen.

Zudem wurde die Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München berücksichtigt

### **9.1.3. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung**

Zur Festlegung des Inhalts und Umfangs des Umweltberichtes wurde durch die Landeshauptstadt München am 13.07.2017 eine Besprechung mit beteiligten Fachbehörden durchgeführt (sog. Scoping-Termin).

Folgende Aspekte wurden als nicht relevant eingestuft und werden daher nicht weiter berücksichtigt:

- Lärm durch Rangier-, Umschlagbahnhöfe, Flugbetrieb und Einsatzzentralen (Polizei/Feuerwehr), da diese in der unmittelbaren Umgebung des Planungsgebietes nicht vorhanden sind,
- Oberflächengewässer, da sich keine Oberflächengewässer im Planungsgebiet und dessen Wirkraum befinden.

Der erforderliche Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft gemäß §§ 14, 15 BNatSchG und § 1a Abs. 3 BauGB wird auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in

der Bauleitplanung“ des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003 (Ergänzte Fassung), ermittelt.

Im Zuge des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a sind zwingend die Belange des Artenschutzes abzuhandeln bzw. die Erfüllung von Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu prüfen. Im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren wurde daher eine Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt.

## **9.2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

### **9.2.1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch/seine Gesundheit/Bevölkerung**

#### **9.2.1.1. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Lärm**

##### **9.2.1.1.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

###### **Verkehrslärm**

Die wesentlichen Lärmeinwirkungen gehen von folgenden Schallquellen aus:

- Westlich angrenzende Bahnstrecke München-Regensburg (Güter-, Fern- und Nahverkehr, verläuft zum Teil in Dammlage),
- unmittelbar angrenzende und im näheren Umfeld befindliche Straßen (Rahein-, Ratold-, Dülfer-, Weitl-, Bernhard- und Lerchenstraße),
- P+R-Anlage im Bahnhofsbereich,
- BAB A99.

Der Einfluss der nördlich gelegenen BAB A92 kann aufgrund des großen Abstands zum Planungsgebiet sowie aufgrund des dominierenden Schienenverkehrslärms vernachlässigt werden.

Bei freier Schallausbreitung treten ohne Bebauung die folgenden höchsten Verkehrslärmpegel entlang der Bahnstrecken auf. Diese betragen in der Höhe der geplanten Wohnbebauung:

- Im südlichen Planungsgebiet mit Beurteilungspegeln bis zu 67/69 dB(A) Tag/Nacht,
- im Bereich des Bahnhofes mit Beurteilungspegeln bis zu 66/67 dB(A) Tag/Nacht und
- im nördlichen Planungsgebiet mit Beurteilungspegeln bis zu 68/69 dB(A) Tag/Nacht.

Entlang der Ratoldstraße treten Verkehrslärmpegel von bis zu 68/61 dB(A) Tag/Nacht und entlang der Raheinstraße von 65/58 dB(A) Tag/Nacht auf.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete (WA 55/45 dB(A) Tag/Nacht) können ohne Schutzmaßnahmen im gesamten Planungsgebiet nicht eingehalten werden. Auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (59/49 dB(A) Tag/Nacht) werden deutlich überschritten.



### **Gewerbelärm**

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. Die Beurteilungspegel durch Anlagen/Betriebe außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a werden künftig bis zu 58/41 dB(A) Tag/Nacht betragen, so dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55/40 dB(A) Tag/Nacht um bis 3/1 dB(A) tags/nachts überschritten werden.

Der P+R-Parkplatz mit derzeit 156 Pkw-Stellplätzen westlich des Discount-Marktes soll ggf. durch ein P+R-Parkdeck mit 300 Stellplätzen ersetzt werden. Es zeigt sich, dass in den geplanten WA die Anforderungen der TA Lärm für WA eingehalten werden können. Schallschutzmaßnahmen an den Plangebäuden sind bei Erweiterung der P+R-Anlage nicht erforderlich.

Relevante kurzzeitige Geräuschspitzen durch Anlagen außerhalb des Planungsgebietes können im Tagzeitraum aufgrund des Abstandes zum Planungsgebiet ausgeschlossen werden. Bei alleiniger Berücksichtigung des Abstandsmaßes wird das Spitzenpegelkriterium tagsüber ab einem Abstand von etwa 13 m eingehalten. Im vorliegenden Fall beträgt der kürzeste Abstand des Planungsgebietes zu den Anlagen außerhalb ca. 25 m. Im Nachtzeitraum können relevante kurzzeitige Geräuschspitzen aufgrund der Abschirmwirkung der Bestandsbebauung ausgeschlossen werden.

#### **9.2.1.1.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

##### **Verkehrslärm, Auswirkungen auf die geplante Bebauung**

Entlang der Bahnstrecke treten tagsüber und nachts sowie entlang der Ratoldstraße tagsüber gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel auf. Entlang der Bahnstrecke betragen die Pegel dabei zum Teil mehr als 70 dB(A) nachts. Darüber hinaus verbleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Durch Festsetzung einer abschirmenden Bebauung zur Hauptlärmquelle (Bahnstrecke) und umfangreicher Schallschutz- und Vermeidungsmaßnahmen (baulicher Schallschutz, Ausschluss öffentlicher Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume durch konsequente Grundrissorientierung) können jedoch die maßgeblichen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Durch ergänzende Festsetzungen (z. B. durchgängige Herstellung von Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bahngleise) wird auch ein ausreichender Lärmschutz für einzelne Bauabschnitte (vor Umsetzung der gesamten Baumaßnahme) garantiert. Die öffentlichen Grünflächen am Nordrand des Geltungsbereichs, die Freiflächen mit öffentlich nutzbaren Spielflächen am Westrand des Gebietes sowie die Freibereiche der Kitas werden durch festgesetzte Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände/wälle) ausreichend geschützt.

### **Verkehrslärm, Auswirkungen auf die Nachbarschaft**

Das Planvorhaben führt durch Fassaden- und Wandreflexionen, durch Abschirmungen aufgrund der Planbebauung sowie aufgrund der Änderung von Verkehrsmengen zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft.

Durch Ausführung der Lärmschutzanlagen und der Baukörper entlang der Bahntrasse ergeben sich für die östliche Nachbarschaft Pegelreduzierungen von bis zu 7/12 dB(A) Tag/Nacht. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel für die bereits erheblich lärmvobelastete Bestandsbebauung in der westlichen Nachbarschaft (auf der anderen Seite der Gleistrasse) kann durch Festsetzung hochabsorbierender Lärmschutzanlagen und sowie durch Festsetzung absorbierender und/oder geneigter Fassaden im Bereich von WA Nord(1) bis WA Nord(3) sowie WA Süd(2) bis WA Süd(4) und WA Süd(8) weitgehend vermieden werden.

Im Zuge der Umsetzung ist als Maßnahme auch die Anpassung der Knotenpunkte Dülferstraße/Ratoldstraße und Dülferstraße/Raheinstraße erforderlich. Beim Umbau des Knotenpunktes Dülferstraße/Ratoldstraße ist eine Lichtzeichenanlage bauseitig schon jetzt vorzusehen. Für den Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße sollen für eine notwendige Erweiterung erstmals Leerrohre der Lichtzeichenanlage (LZA) vorgesehen werden, um im Falle stark steigender Verkehrszahlen adäquat verkehrstechnisch reagieren zu können. Etwaige Abbiegespuren können parallel mit den Leerrohren der Signalisierung umgesetzt werden.

Im Zuge der Realisierung ist ein baulicher Eingriff in die Dülferstraße (zusätzliche Abbiegespuren und die Errichtung von mindestens der Lichtzeichen geregelten Anlage an dem Knotenpunkt Dülferstraße/Ratoldstraße vorgesehen, ggf. wird künftig in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen auch ein Ausbau des zweiten Knotenpunktes Dülferstraße/Raheinstraße geprüft. Bei Errichtung von Ampeln wird ein entfernungsabhängiger Zuschlag erforderlich und es resultieren wesentliche Pegelerhöhungen im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung. Für neun Bestandsgebäude folgt daraus dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung, da aktiver Schallschutz hier nicht verhältnismäßig umsetzbar ist.

### **Anlagenlärm (Gewerbe)**

Mögliche Lärmkonflikte ergeben sich aus der Gewerbefläche südwestlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a für die Baugebiete WA Süd(6) WA Süd(7) und WA Süd(8). Ein Ausschluss von Immissionsorten im Sinne der TA Lärm, der bereits im Hinblick auf die verkehrsbedingten Lärmimmissionen erforderlich wird, garantiert einen ausreichenden Lärmschutz.

Innerhalb des Planungsgebiets ist auf einer Fläche für Ver- und Entsorgung als geräuschrelevante Einrichtung eine Erdgasregelstation geplant; es existieren noch keine konkreten Planungen zur Erdgasregelstation. Es handelt sich um eine genehmigungspflichtige Anlage. Die schalltechnische Verträglichkeit kann im Rahmen des Bauvollzugs sichergestellt werden.

Bei Berücksichtigung der Maßgaben der Sportanlagenlärmschutzverordnung können unzulässige Lärmimmissionen aus Sport-/Freizeit- und Spielflächen für die benachbarte Wohnbebauung ausgeschlossen werden. Die Vorgaben sind insbesondere bei der Umsetzung der öffentlichen Grünflächen im Vollzug berücksichtigbar.

#### **Sonstige Geräusche und Ausbauvorhaben**

In Oberschleißheim befindet sich eine Polizeihubschrauberstaffel, 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.

Der geplante Ausbau der Autobahnen BAB A92 und der BAB A99 mit den zu erwartenden Verkehrszunahmen ist in der vorliegenden Schalluntersuchung ausreichend berücksichtigt und führt zu keinen immissionsrechtlichen Konflikten.

Detaillierte Ausführungen sind in der Begründung dargestellt.

#### **9.2.1.1.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Die bereits vorhandenen Lärmeinwirkungen würden sich auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a und die Umgebung weiterhin auswirken. Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme wird v. a. die Belastung durch den Straßenverkehr weiter zunehmen.

Gemäß dem geltenden FNP mit integrierter Landschaftsplanung sind östlich der Bahnstrecke Bahnflächen sowie Flächen für Gewerbe dargestellt. Entsprechende Nutzungen würden erhebliche Mehrbelastungen durch Verkehrslärm sowie Mehrbelastungen durch Anlagenlärm generieren.

#### **9.2.1.1.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Ausbildung geschlossener Schallschutzbebauungen entlang der Bahn, die sowohl die Gebäude als auch die in den Höfen liegenden Freiflächen im Planungsgebiet vor Lärmeintrag sowohl durch den Bahnbetrieb als auch durch gewerbliche Nutzung östlich der Bahntrasse schützt,
- Ausschluss öffentlicher Fenster von schutzwürdigen Aufenthaltsräumen auf bahnzugewandten Gebäudeseiten bei bahnbegleitender Wohnbebauung in besonders lärmbelasteten Bereichen,
- Ausschluss von zur Bahn orientierten Freibereichen wie Balkone und Dachterrassen bzw. Festsetzung von ausreichendem Schallschutz,
- Herstellung von durchgehenden hochabsorbierenden Schallschutzanlagen bahnseits zum Schutz der Freiflächen außerhalb der bereits lärmgeschützten

- Baufelder; mit Herstellung der Lärmschutzwände jeweils vor Nutzungsaufnahme der östlich angrenzenden Baufelder,
- schallgedämmte Lüftungseinrichtungen für schutzbedürftige Räume,
  - schallabsorbierende oder geneigte Ausführung der westlichen Hausfassaden in den Teilbaugebieten WA Nord(1), Nord(2) und Nord(3) sowie in den Teilbaugebieten WA Süd(2), Süd(3), Süd(4) und Süd(8) sowie schallabsorbierende Ausführung der nicht durch Halbwälle angeschütteten bahnbegleitenden Lärmschutzwände
  - Aufnahme einer Regelung zur Nutzungsaufnahme der ostseitigen Baukörper entlang von Ratold- und Raheinstraße erst nach Errichtung der lärmabschirmenden westseitigen Bebauung entlang der Gleistrasse oder einer gleichwertigen Lärmschutzmaßnahme in den jeweiligen betroffenen Gebäuden im WA Süd,
  - Nachweis eines Beurteilungspegels von maximal 59 dB(A) für schützenswerte Außenwohn- und sonstige Freibereiche (Balkone, Loggien, Terrassen, Dachterrassen),
  - Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen; Integration der Zu- und Abfahrten in Gebäude oder Einhausung.

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Anwendung der Regelungen der DIN 4109 bei der Planung und Errichtung von Schallschutzmaßnahmen, insbesondere schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen, im gesamten Planungsgebiet,
- Anwendung der Regelungen der 24. BImSchV für Gebäude im Bestand, sofern künftig bei baulichen Eingriff an der Dülferstraße im Einzelfall geltend gemacht wird, dass es zu einer wesentlichen Erhöhung der Beurteilungspegel im Sinne der 16. BImSchV kommt,
- Anwendung der Zusätzlichen Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (ZTV-Lsw 06) bei der Planung und Errichtung von Schallschutzwänden und Schallschutzanlagen,
- Anwendung der Sportanlagenlärmschutzverordnung bei der Planung und Errichtung von Sport- und Spielflächen in den öffentlichen Grünflächen.
- Anwendung der TA Lärm, DIN 45680 und DIN 45681 bei der Planung und Errichtung von gewerblichen Anlagen/Betrieben (Erdgasregelstation)

#### **9.2.1.1.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die der Planung zugrunde gelegte schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung des Verkehrs- und Anlagenlärms erfolgte auf der Grundlage der aktuell gültigen Normen (u. a. DIN 18005, 16. BImSchV, 18. BImSchV, 24. BImSchV) und technischen Regelwerke (u. a. TA Lärm, DIN 4109). Es wurden Maßnahmen durch Festsetzungen sowie im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen zur Sicherstellung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse getroffen.

### **9.2.1.2. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erschütterungen und sekundärer Luftschall**

#### **9.2.1.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Im Planungsgebiet treten entlang der Gleise durch den Bahnverkehr hohe bis mittlere Erschütterungen und Sekundärluftschall durch den Bahnverkehr auf, die eine Beeinträchtigung gleisnaher Nutzungen bedingen.

Die von der U-Bahn (im Bereich Bernhardstraße) ausgehenden Erschütterungseinwirkungen lassen bei Massivbauweise im Planungsgebiet keine Relevanz erwarten, da die Station Feldmoching eine Endstation mit geringeren Fahrgeschwindigkeiten darstellt und der Oberbau der U-Bahn als schweres Masse-Feder-System mit einer Eigenfrequenz von höchstens 10 Hz ausgeführt ist. Damit ist davon auszugehen, dass bei Errichtung der Gebäude im Planungsgebiet in Massivbauweise die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) eingehalten werden.

#### **9.2.1.2.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Die bahnbetriebsbedingten Erschütterungen können zu einer erheblichen Belästigung durch Sekundärluftschall führen. Aufgrund der geringen Tiefe des Planungsgebiets können die erforderlichen Mindestabstände von 55 m zum nächstgelegenen Durchgangsgleis bzw. 35 m zum nächsten Rangiergleis nicht eingehalten werden.

Die U-Bahn-betriebsbedingten Erschütterungen können bei einer anderweitigen Realisierung der Gebäude als in konventioneller Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) zu höheren Erschütterungseinwirkungen und insoweit zu einer Belästigung durch Sekundärluftschall führen.

#### **9.2.1.2.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei einer zu erwartenden Zunahme des Bahnverkehrs wird sich die Frequenz der Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall erhöhen.

#### **9.2.1.2.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen

Vorgaben für die zwingende Durchführung von Maßnahmen für schutzbedürftige Aufenthaltsräume im Nahbereich der Bahnstrecken sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen, dass hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen des Bahnbetriebs die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2, Ausgabe Juni 1999, sowie hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen die gemäß TA Lärm

Abschnitt 6.2 i. d. F. vom August 1998 vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden bzw. Körperschallübertragungen für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Zudem wird festgesetzt, dass ein Nachweis der Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen durch ein erschütterungstechnisches Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen ist.

Auf Basis vergleichbarer Situationen in München ist zu beachten, dass künftig keine bauliche Kopplung zum Tunnelbauwerk der U-Bahn erfolgt und ein Mindestabstand von 10 m zum U-Bahn-Tunnel beachtet wird. Der Abstand zu den festgesetzten Bauräumen im nächstgelegenen Teilbaugebiete WA Süd(1) und WA Süd(2) beträgt ca. 18 m. Damit ist davon auszugehen, dass bei Errichtung der Gebäude im Planungsgebiet in Massivbauweise die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 eingehalten werden. Auch die Richtwerte für Sekundärschallimmissionen (TA Lärm) werden eingehalten.

Im Falle einer Abweichung von der konventionellen Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) ist grundsätzlich in allen Baugebieten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der Nachweis der Einhaltung der gestellten Anforderungen zu erbringen unabhängig von den Mindestabstände von 55 m zum nächstgelegenen Durchfahrtsgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor erhöhten Erschütterungsübertragungen ist in diesem festgesetzten Bereich die unter Gelände liegende Bebauung im WA Süd(1) auf der gesamten Nord- und Westseite sowie an der Nordwestecke von der Oberkante Fundament bis zur Geländeoberkante wirksam zu entkoppeln. Zum Schutz der Nachbarschaft vor erhöhten Erschütterungsübertragungen ist die unter Gelände liegende Bebauung im WA Süd(2) auf der gesamten Nord- sowie Ostseite von der Oberkante Fundament bis zur Geländeoberkante wirksam zu entkoppeln.

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Umsetzung technischer bzw. konstruktiver Maßnahmen in der Bauweise, um trotz Unterschreitung erforderlicher Mindestabstände zu den Gleisanlagen einen ausreichenden Schutz gegenüber Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu erreichen.

#### **9.2.1.2.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Erschütterungen wurden nach DIN 4150, Teil 2 bewertet. Für die Bewertung des sekundären Luftschalls gibt es kein Regelwerk, weswegen hierbei – wie in Bayern üblich – auf die TA Lärm bzw. auf die DIN 45680 zurückgegriffen worden ist. Hierauf beruhen die festgesetzten und im Bauvollzug umzusetzenden Maßnahmen.

### **9.2.1.3. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich elektromagnetische Felder**

#### **9.2.1.3.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Die Durchgangsgleise der Bahnstrecke München-Regensburg erzeugen elektromagnetische Felder, die sich auf angrenzende Nutzungen nachteilig auswirken können.

#### **9.2.1.3.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Bei der Festsetzung von Baugrenzen und Baulinien wird im vorliegenden Fall der kürzeste Abstand der geplanten Baufelder zur nächstgelegenen Ober- bzw. Versorgungsleitung der Deutschen Bahn etwa 20 m betragen, so dass auch bei einer theoretischen worst-case-Betrachtung der Schutz der Allgemeinheit vor elektrischen und magnetischen Feldern der Bahnstromanlagen sichergestellt ist. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind.

#### **9.2.1.3.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Die bestehenden Quellen für elektromagnetische Felder würden bestehen bleiben. Die bestehenden Nutzungen würden in der heutigen Form fortgesetzt. Neue relevante Quellen werden voraussichtlich auch bei Nichtdurchführung der Planung nicht entstehen.

#### **9.2.1.3.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

Keine zusätzlichen Vermeidungsmaßnahmen erforderlich.

#### **9.2.1.3.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Der Bewertung wurden der Vorsorgewert der Landeshauptstadt München für die magnetische Flussdichte sowie die gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV für die magnetische Flussdichte und die elektrische Feldstärke zu Grunde gelegt. Aus den Untersuchungsergebnissen ergab sich keine Veranlassung für spezifische Festsetzungen. Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange sind insofern berücksichtigt.

#### **9.2.1.4. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung**

##### **9.2.1.4.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Das Planungsgebiet ist derzeit durch große Brachflächen mit fortschreitender Gehölzsukzession, landwirtschaftliche Nutzung und kleinflächig ältere Gehölzbestände geprägt. Die bauliche Nutzung innerhalb des Planungsgebiets beschränkt sich auf wenige Einzelgebäude mit geringer Höhe. Gebäude und hochgewachsene Gehölzbestände bewirken kleinflächige Verschattungen geringer Bedeutung im näheren Umfeld, die jedoch nur geringfügig bei tiefem Sonnenstand im Westen auf die Wohnnutzungen in der Nachbarschaft einwirken. Durch angrenzende bauliche Nutzungen werden die östlichen Randbereiche des Planungsgebiets v. a. auf Höhe der vorhandenen Geschossbebauung mit bis zu acht Geschossen im südlichen Teil der Ratoldstraße bei tiefstehender Sonne verschattet. Der überwiegende Teil der landwirtschaftlich genutzten Flächen wird ungehindert besonnt.

##### **9.2.1.4.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Infolge der umfangreichen Hochbaumaßnahmen mit zwei bis sieben Vollgeschossen wird sich die Belichtungssituation innerhalb des Gebietes wie auch auf angrenzenden Grundstücken erheblich verändern. Insbesondere in den Wintermonaten wird die Verschattung deutlich zunehmen.

Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes ist in vielen Bereichen des Planungsgebiets eine Reduzierung der nach der Bayerischen Bauordnung erforderlichen Abstandsflächen erforderlich, sowohl zur neuen Straßenmitte entlang der Rahein- und Ratoldstraße (zur angrenzenden Wohnbebauung hin) sowie auch WA Süd(2) zur Straßenmitte der Bernhardstraße als auch im Inneren des Planungsgebiets und zu den westlichen Bahnflächen hin. Dies erfolgt über die Festsetzung von Bauräumen (Baulinien- und Baugrenzen) in Verbindung mit Wandhöhen als Höchst- bzw. Mindest- und Höchstmaß ergänzt durch eine höchstzulässige Anzahl an Vollgeschossen sowie in Verbindung mit textlichen Festsetzungen.

Diese Verkürzung wurde hinsichtlich der Belichtungsverhältnisse der bestehenden und möglichen neuen Gebäude an den Umgriff angrenzende Grundstücke insbesondere östlich der Rahein- und Ratoldstraße im Zuge der Planung geprüft. Es kann festgestellt werden, dass diese durch die geplante Bebauung zwar reduziert werden, diese Reduzierung jedoch hinnehmbar ist, weil der Lichteinfallswinkel von 45 Grad an keiner Stelle auf den gegenüberliegenden Grundstücken zu liegen kommt, sondern stets auf der öffentlichen Verkehrsfläche gerade im nördlichen Bereich des Planungsgebiets, bleibt. So wird eine ausreichende Belichtung der östlich angrenzenden Wohnbebauung sichergestellt, wie im Detail in der Begründung zu den Abstandsflächen ausgeführt. Es wird durch die Festsetzungen zudem sicher gestellt, dass innerhalb des Planungsgebietes Aufenthaltsräume nur zulässig sind, soweit an deren



Fenster ein Lichteinfallswinkel von 45 Grad eingehalten ist und damit eine hinreichende Belichtung gesichert ist.

Durch die Einhaltung der Abstandsflächentiefen nach Art. 6 Abs. 5a BayBO zur angrenzenden Bestandsbebauung südlich der Bernhardstraße sind auch hier ausreichende Belichtungsverhältnisse sichergestellt.

Die Geschossbebauung und die Ausbildung einer bahnseitigen Lärmschutzwand bedingt zwangsläufig eine erhebliche Verschattung von Freiräumen im Geltungsbe-  
reich (v. a. Innenhöfe, Freiraumachse entlang Lärmschutzwand). Dennoch ergeben sich für die meisten Baugebiete auch in den Wintermonaten größere zusammenhän-  
gende Bereiche mit Besonnung. Die ausreichende Belichtung wurde durch ein Belich-  
tungsgutachten bestätigt. Im Detail wird auf die Ausführungen zu den Abstandsflä-  
chen in der Begründung verwiesen.

Insbesondere ist die Verschattung dadurch, dass Abstandsflächen zum Teil auf die unmittelbar angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen (Bahnflächen) bzw. auf nicht überbaute Flächen fallen, hinnehmbar, zumal Abstandsflächen nur in kleinen Berei-  
chen, die alle die Hälfte der Verkehrsfläche nicht überschreiten, gelegen sind und es sich hier ausschließlich um gleisbegleitende Grün- bzw. reine Gleisflächen handelt, für die – mit Ausnahme der als Biotopverbundachse fungierenden Flächen (siehe hierzu unten) – keine besonderen Anforderungen an eine ausreichende Belichtung bestehen. Soweit der gleisbegleitende Biotopverbundkorridor auf den privaten und den Bahnflächen eine bestimmte tagbezogene Besonnungsdauer benötigt, ist diese auch unter Berücksichtigung der Verkürzung auf ausreichend Flächen gewährleistet. Es werden entsprechende Festsetzungen getroffen, um die hinreichende Belichtung des Stellwerksgrundstücks sicherzustellen.

Durch die Umsetzung der Planung ergibt sich eine Zunahme der künstlichen Belich-  
tung (Beleuchtung von Gehrechtsflächen, Außenbeleuchtungen von Gebäuden) in ei-  
nem für Wohngebiete dieser Dichte üblichen Ausmaß. Zu den Auswirkungen auf den Biotopkorridor wird gesondert eingegangen.

Durch die getroffenen Festsetzungen können gesunde Wohnverhältnisse für den Wir-  
kungsbereich natürliche und künstliche Belichtung sichergestellt werden.

#### **9.2.1.4.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Im Zuge der weiter voranschreitenden Gehölzsukzession würde sich die natürliche Belichtung der derzeit noch offenen und besonnten Flächen verringern.

Bei Umsetzung des im FNP dargestellten Gewerbegebietes würde sich die natürliche Belichtung im benachbarten Umfeld sowie die künstliche Belichtung ebenfalls ändern.

#### **9.2.1.4.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Bauraumbezogene Begrenzung der Höhenentwicklung der baulichen Anlagen unter Berücksichtigung des 45 Grad Lichteinfallswinkels
- keine Abweichung von der Abstandsflächenregelung des Art. 6 Abs. 5a BayBO gegenüber der angrenzenden Bereiche südlich der Bernhardstraße
- für kritische Bereiche ist eine ausreichende Belichtung von Aufenthaltsräumen nachzuweisen (45 Grad Lichteinfallswinkel bei Aufenthaltsraumfenstern)
- Beschränkung der Höhenentwicklung und möglichen Lage von Dachaufbauten,
- Ausschluss von Werbeanlagen mit laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, von sich bewegenden Werbeanlagen (wie z. B. Fahnen, Lightboards, Videowände) von Skybeamern und Laserstrahlern.

#### **9.2.1.4.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Anforderungen einer ausreichenden Belichtung können erfüllt werden, durch Sicherung eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad für schützenswerte Aufenthaltsräume. Die Möglichkeiten zur Umsetzung einer ausreichenden Belichtung sowie gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind sichergestellt und im Detail in der Begründung dargestellt.

Hiermit sind die Bestimmungen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

#### **9.2.1.5. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erholung**

##### **9.2.1.5.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

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. Die vorhandenen, zum Teil asphaltierten Wege werden von Pendler\*innen als kostenlose Parkmöglichkeiten genutzt. Allerdings stellen die Brachflächen potentiell wertvolle, unreglementierte Streifräume für Kinder und Jugendliche dar.

Ca. 300 m östlich des Planungsgebiets befindet sich zwischen den beiden Stadtteilen Feldmoching und Hasenberg der sog. „Feldmochinger Anger“, ein Grünzug, der sich auf gut zwei Kilometern Länge vom Rande der Lerchenau im Süden nach Norden über Weitl- und Dülferstraße hoch bis zur BAB A99 erstreckt. Der „Feldmochinger Anger“ befindet sich teilweise noch in privatem Eigentum und wird überwiegend landwirt-

schaftlich genutzt. Daneben befinden sich hier auch Spiel- und Sportplätze sowie Kleingärten. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse war der Ausbau des gesamten Angers als öffentliche Erholungsfläche bislang nur zum Teil möglich. Dieses Ziel wird aber seitens der Landeshauptstadt München weiter verfolgt (siehe Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2128 vom 31.01.2018, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10603).

Über die Raheinstraße erfolgt fußläufig oder per Rad auf der Mischverkehrsfläche die Anbindung nach Norden in die sich anschließende freie Landschaft. Die natur- und landschaftsbezogenen Erholungsräume rund um Oberschleißheim bzw. das Schutzgebiet „Hartelholz“ sind im weiteren Verlauf hier ohne Kreuzung von den Verkehrsstraßen erreichbar. Auf und in Verlängerung von Bernhardstraße und Herbergstraße queren weitere Radwanderwege das Planungsgebiet.

#### **9.2.1.5.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch die Entwicklung von Wohnbebauung gehen potentiell wertvolle Naturerlebnisräume sowie Streifräume für Kinder und Jugendliche verloren.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a entsteht im Gegenzug ein neues Wohngebiet mit attraktiven öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen unterschiedlichster Qualitäten, die frei von Kfz-Verkehr sind. Bausteine des vernetzten Freiraumkonzepts sind zwei zusammen ca. 1,6 ha große öffentliche Grünflächen am nördlichen Stadtrand mit unterschiedlichen Spielangeboten, zusätzliche öffentlich zugängliche Spielbereiche im Südteil des Planungsgebietes, gemeinschaftlich nutzbare Gassen, Plätze, geschützte Innenhöfe mit Spielplätzen, Wohnungsgärten und gemeinschaftlich nutzbaren sowie private Dachgärten. Die Aufenthalts- und Spielbereiche werden durch eine Lärmschutzwand entlang der Bahnachse sowie weitere Festsetzungen ausreichend vor Lärm geschützt.

Die durchlässige Freiraumstruktur, ein neuer, durchgehender Fuß- und Radweg auf der Westseite des Gebietes sowie die öffentlichen Grünflächen mit Anbindung an den Grünzug „Feldmochinger Anger“ verbessern auch das Erholungsangebot für die benachbarten Wohnquartiere sowie die Erreichbarkeit der Erholungslandschaften im Münchner Norden.

#### **9.2.1.5.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei voranschreitender un gelenkter Entwicklung würden sich die noch vorhandenen Brachflächen über dichte Gebüschstrukturen langfristig zu waldartigen Beständen mit potenziell hoher Erholungsqualität entwickeln. Andererseits würden in diesem Zuge auch Angsträume und unter Umständen problematische Nutzungen zunehmen. Bei Umsetzung der Gewerbenutzung gemäß den Darstellungen des gültigen FNP mit in-

tergrierter Landschaftsplanung würde die gesamte Fläche vollständig ihren Wert für Naherholungsnutzungen einbüßen.

#### **9.2.1.5.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Festsetzung von zusammenhängenden, fußläufig gut erreichbaren öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen sowie Gehrechtsflächen (Gassen, Plätze) mit attraktiven Aufenthaltsfunktionen,
- Festsetzung eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs (Dienstbarkeitsflächen) am Westrand mit Anbindung an die freie Landschaft im Norden,
- Schaffung einer Fuß- und Radwegbrücke über die Dülferstraße,
- Festsetzung dinglich gesicherter Flächen innerhalb der neuen Wohngebiete für Fuß- und Radverkehr, die auch Querungen in West-Ost-Richtung ermöglichen,
- Festsetzung von Kinderspielplätzen im südlichen Planungsgebiet entlang der Lärmschutzwand; Festsetzung, dass die nach Art. 7 Abs. 3 BayBO herzustellenden Kinderspielflächen soweit möglich in den Innenhöfen (Freiflächen) der Allgemeinen Wohngebiete bzw. Teilbaugebiete herzustellen sind,
- Beschränkung der direkt den Erdgeschosswohnungen zugeordneten Wohnungsgärten in Größe und Lage zugunsten gemeinschaftlich nutzbarer Freiflächen inklusive Spielflächen,
- Festsetzung zur Unterbringung von Kfz-Stellplätzen und pflichtigen Fahrradstellplätzen in Tief- bzw. Gemeinschaftstiefgaragen bzw. innerhalb der Gebäude, so dass die Freiflächen für die Erholungsnutzung zur Verfügung stehen,
- Festsetzung von Tiefgaragenzu- und -ausfahrten ausschließlich an der Ratold- bzw. Raheinstraße, so dass die Freiflächen innerhalb des neuen Wohnquartiers frei von Individualverkehr sind.

##### **Vertraglich geregelte Maßnahmen**

- Dingliche Sicherung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr zugunsten der Allgemeinheit,
- Berücksichtigung des Gestaltungsleitfadens im Bauvollzug.

##### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

Anwendung der Sportanlagenlärmschutzverordnung im Falle einer Planung und Errichtung von Sport- bzw. Freizeitanlagen in den öffentlichen Grünflächen.

##### **Sonstige Maßnahmen**

Schaffung von strukturreichen parkartigen öffentlichen Grünflächen mit Kinderspielplätzen und naturnahen Elementen für Kinder als Kompensation für die Verluste von Streifräumen durch Bebauung.

#### **9.2.1.5.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Für die Bilanzierung der Freiraumversorgung wurden die entsprechenden Orientierungswerte für öffentliche Grün- und private Freiflächen der Landeshauptstadt München zu Grunde gelegt.

Mit den grünordnerischen Festsetzungen und vertraglichen Verpflichtungen zur Umsetzung von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten können die städtischen Orientierungswerte zur Freiflächenversorgung eingehalten werden. Die Vorgaben der Freiflächengestaltungssatzung wurden ebenfalls berücksichtigt. Die Sportanlagenlärmschutzverordnung findet bei Planung und Errichtung von Sport- bzw. Freizeitanlagen in den öffentlichen Grünflächen Anwendung.

#### **9.2.1.6. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Sicherheit/Gesundheit**

##### **9.2.1.6.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

###### **Verkehrssicherheit**

Die Ratoldstraße, die Raheinstraße und die Dülferstraße sind derzeit ausreichend beleuchtet. Die Bernhardstraße ist beleuchtet.

Die Verlängerung der Herbergstraße, westlich der Raheinstraße, ist nicht beleuchtet. Die für graues Parken genutzte Fläche südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching ist nicht beleuchtet.

Die Ratoldstraße verfügt derzeit über keinen gesicherten Fahrradweg. Insbesondere die Einmündungsbereiche von Ratold- und Raheinstraße in die Dülferstraße stellen verbesserungsfähige Bereiche für Fußgänger\*innen sowie Radfahrer\*innen dar. Ebenso unbefriedigend ist die Situation in der beengten Unterführung der Dülferstraße.

###### **Angsträume/Gender Mainstreaming**

Das Planungsgebiet außerhalb des Straßenraumes ist größtenteils unbeleuchtet. Durch die zum Teil mit dichtem Gehölzbestand bewachsenen Brachflächen kann es vor allem in der Dämmerung und nachts zu Angstsituationen kommen. Eine soziale Kontrolle ist auf den Flächen zwischen Straße und Bahnstrecke nur sehr eingeschränkt möglich. Diese wird in Bereichen mit dichtem Gehölzbestand noch erschwert. Der vorhandene P+R-Parkplatz, der in unmittelbarer Nachbarschaft zum vorhandenen Discount-Markt liegt, ist beleuchtet. Der S- und U-Bahnhof Feldmoching ist ebenfalls beleuchtet.

###### **Kampfmittel/Altlasten**

Hierzu wird auf die Ausführungen zum Punkt Auswirkungen auf das Schutzgut Boden verwiesen.

### **Unfälle/Katastrophen**

Im Bebauungsplan werden ausschließlich Nutzungen festgesetzt, die keine 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 des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a 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. Zudem wirken die nahezu durchgehenden Lärmschutz- bzw. Abgrenzungswände auf der Westseite des Geltungsbereichs als Barrieren (z. B. im Brandfall). Selbst hier wären aber für den Katastrophenfall im Bereich der Bahnanlagen ausreichende Anfahrts- und Zugriffsmöglichkeiten durch Dienstbarkeiten zugunsten des Katastrophenschutzes vorgesehen, die über den städtebaulichen Vertrag gesichert werden. Maßnahmen sind insofern hier nicht zu treffen.

### **9.2.1.6.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

#### **Verkehrssicherheit**

Infolge der neuen Wohnbebauung mit rund 2.100 Einwohner\*innen wird die Verkehrsbelastung in Ratold-, Dülfer- und Raheinstraße wie auch im Straßennetz der näheren und weiteren Umgebung anteilig zunehmen.

Mit Realisierung der Planung entsteht andererseits ein allseits durchlässiges Freiraumsystem mit neuen Optionen für sichere Fuß- und Radwegbeziehungen. Insbesondere durch die Neuanlage eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs auf der Westseite sowie von beidseitigen Fahrradschutzstreifen in der Ratoldstraße wird die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer\*innen erheblich verbessert. Insbesondere die derzeit wegen langer Wartezeiten nicht optimale Kreuzungssituation an der Dülferstraße wird dadurch verbessert. Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zum S- und U-Bahnhof Feldmoching und zu den Erholungsgebieten im Norden wird erheblich verbessert.

#### **Angsträume/Gender Mainstreaming**

Die gemäß den Standards der Landeshauptstadt München beleuchteten Wegeverbindungen werden frei von Angsträumen gestaltet.

Hinsichtlich Kampfmittel und Altlasten wird auf die Ausführungen beim Schutzgut Boden verwiesen.

### **9.2.1.6.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die positiven Effekte entfallen. Der Ausbau des Straßenquerschnitts der Ratoldstraße mit beidseitigen Fahrradschutzstreifen sowie die Anlage von beidseitigen Gehbahnen in der Raheinstraße im Bereich der Bebauung würden nicht zeitnah durchgeführt werden. Ebenso würde die Fuß- und Radwegeverbindung mit dem Brückenbauwerk über die Dülferstraße im Westen des Planungsgebietes entfallen. Die Verkehrsprobleme in der Ratold- und Dülferstraße werden sich mit der zu erwartenden Zunahme der Verkehrsdichte voraussichtlich weiter verschärfen. Bei Umsetzung der im FNP mit integrierter Landschaftsplanung dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen würden sich infolge erhöhter Verkehrsmengen erhöhte Verkehrsprobleme ergeben.

#### **Angsträume/Gender Mainstreaming**

Die Problematik von Angstsituationen in der Dämmerung und nachts sowie der mangelnden sozialen Kontrolle würde sich auf den Flächen zwischen Straße und Bahnstrecke im Zuge der voranschreitenden Gehölzsukzession potentiell weiter verschärfen.

### **9.2.1.6.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Schaffung eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs am Westrand des Planungsgebietes mit Anbindung an die Grünflächen im Norden,
- Festsetzung einer ausreichend breiten Verkehrsfläche für die Neuanlage von beidseitigen Fahrradschutzstreifen in der Ratoldstraße, Anlage von beidseitigen Gehbahnen entlang der Raheinstraße,
- Anordnung von besonders sensiblen Nutzungen und Flächen wie Kinderspielflächen in Sichtweite zu Wohnungen, soweit möglich in Innenhöfen
- Festsetzung und vertragliche Sicherung von Dienstbarkeiten mit einer Fuß- und Radwegbrücke über die Dülferstraße für durch das Planungsgebiet führende Wege zu Gunsten der Allgemeinheit und dadurch ganzjährige Benutzbarkeit der mit Dienstbarkeiten dinglich gesicherten Wegeverbindungen (zudem vertragliche Regelung bezüglich der Verkehrssicherheit).

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Anwendung der einschlägigen Regelungen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum,
- Vollzug der bayerischen Bauordnung sowie Beachtung der einschlägigen Normen zur Barrierefreiheit bei der Errichtung von Gebäuden und baulichen Anlagen.

### **Sonstige Maßnahmen**

Ermöglichung der künftigen Ausstattung des Knotenpunkts Dülferstraße/Ratoldstraße und Dülferstraße/Raheinstraße mit einer Lichtzeichenanlage bzw. Vorbereitung einer solchen Ausstattung.

#### **9.2.1.6.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Festsetzungen des Bebauungsplans basieren auf den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien (z. B. BayBO, Richtlinie über die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06), Straßenverkehrsordnung (StVO)). Hiermit sind die Bestimmungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in ausreichendem Umfang berücksichtigt. Die Standards der Landeshauptstadt München sind bezüglich Angsträumen/Gender Mainstreaming und Barrierefreiheit berücksichtigt bzw. können durch Maßnahmen im Rahmen des Bauvollzugs geregelt werden.

### **9.2.2. Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen**

#### **9.2.2.1. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand, Wald**

##### **9.2.2.1.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Das Planungsgebiet weist Nutzungen unterschiedlicher Intensitäten und ökologischer Wertigkeiten auf. Das südliche Drittel des Planungsgebietes ist bis auf einen schmalen, naturnahen Streifen entlang der Bahnstrecke weit überwiegend ackerbaulich genutzt. Eine weitere landwirtschaftliche Nutzfläche (artenarme Futterwiese) befindet sich südlich der Herbergstraße (geringe ökologische Wertigkeit).

Die übrigen, nicht bebauten Bereiche sind zum Großteil Brachflächen. Die zumindest in Teilen ehemals artenreichen, mageren Brachen werden nicht gemäht und haben durch natürliche Sukzession innerhalb der letzten zwei Jahrzehnte erheblich an Struktur- und Artendiversität eingebüßt. Die Flächen sind heute dominiert von überwiegend artenarmen Altgrasfluren, Gehölzsukzessionen, nährstoffreichen Hochstauden- und Kratzbeerfluren sowie problematischen Neophytenfluren (mittlere ökologische Wertigkeit). Lediglich südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching hat sich aufgrund wiederkehrender Störungen artenreichere Pioniervegetation erhalten (hohe ökologische Wertigkeit). Trotz des schleichenden Wertverlustes erfüllen die naturnahen Flächen Funktionen für den Biotopverbund, der jedoch für die Zielarten von mageren Trockenlebensräumen nur noch auf eingeschränkten Flächen vor allem in Gleisnähe gegeben ist. Das ABSP der Landeshauptstadt München sieht für die Bahnstrecke eine derartige Biotopverbundfunktion vor, da nur hier die Möglichkeit besteht, die im bebauten Gebiet gelegenen Trockenlebensräume (beispielsweise im Bereich Rangierbahnhof München-Nord und Bahnhof Moosach) mit dem Umland zu vernetzen.



Ältere, wertvolle Gehölzbestände befinden sich innerhalb und im näheren Umfeld von Gartengrundstücken (v. a. Ratoldstraße Höhe Rambertweg, Raheinstraße 3). Diese werden im Rahmen der Baumkartierung überwiegend als erhaltenswert oder sehr erhaltenswert eingestuft. Einzelne Bäume sind aufgrund ihres Alters sowie vorhandener Spalten und Höhlen (Lebensräume für Fledermäuse und Vögel) von naturschutzfachlicher Bedeutung. Außerhalb der Gartengrundstücke befinden sich im südlichen Teil entlang der Ratoldstraße auf der Westseite mehrere erhaltenswerte, prägnante Laubbäume. Insgesamt wurden ca. 320 Bäume (v. a. heimische Arten wie Gemeine Esche, Winterlinde, Spitzahorn, Ulmen) innerhalb des Geltungsbereichs erfasst. Ein Großteil der Bäume hat sich durch Sukzession entwickelt und weist Stammumfänge unter 80 cm auf. Ca. 170 Bäume entsprechen den Kriterien der BaumschutzV (die hier allerdings nicht gültig ist). Ca. 60 Bäume werden als erhaltenswert oder sehr erhaltenswert eingestuft.

Streng oder besonders geschützte Pflanzenarten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG wurden im Planungsgebiet nicht festgestellt. Gemeinschaftsrechtlich geschützte Pflanzenarten nach Anhang IV b) Fauna-Flora-Habitat Richtlinie (FFH-RL) sind für das Planungsgebiet nicht nachgewiesen bzw. können aufgrund der gegebenen standörtlichen Voraussetzungen ausgeschlossen werden.

Es befinden sich keine amtlich kartierten Biotope der Biotopkartierung und keine Vegetationsbestände mit Schutz nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG im Planungsgebiet.

#### **9.2.2.1.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch Überbauung und Umnutzung geht ein Großteil der Vegetationsflächen von geringer, mittlerer und kleinflächig auch hoher naturschutzfachlicher Bedeutung verloren. Von den ca. 320 erfassten Bäumen innerhalb des Planungsumgriffs gehen knapp 300 Bäume aufgrund der Umsetzung der Planung verloren. Durch Fällung betroffen sind ca. 155 Bäume, die die Kriterien der BaumschutzV (die in diesem Bereich nicht gilt) erfüllen würden. Durch die Verbreiterung der Ratoldstraße auf der Westseite können die im südlichen Teilbereich vorhandenen straßenbegleitenden Bäume nicht erhalten werden. Gesichert werden können ausschließlich der wertvolle und identitätsstiftende Gehölzbestand im Bereich des WA Nord(3) (Raheinstraße 3) im Bereich der Kita-Freispielfläche und im Bereich der westlich angrenzenden Ausgleichsfläche, im Bereich des WA Nord(4) sowie ein dominanter Einzelbaum im WA Süd(4) sowie Sukzessionsflächen am West- und Nordrand des Geltungsbereichs mit einer Gesamtgröße von ca. 0,6 ha, die zu einem Biotopverbundkorridor in Verbindung mit den angrenzenden Bahnflächen optimiert werden.

Mit den grünordnerischen Festsetzungen werden verschiedene Maßnahmen getroffen, um die Verluste an bestehendem Baumbestand zum großen Teil kompensieren zu können. Innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete, entlang der Ratold- und Raheinstraße sowie in den öffentlichen Grünflächen werden Festsetzungen zu Baumpflanzungen bezüglich Qualität und Quantität getroffen. Damit werden rund 80 % der ins-

gesamt zu fällenden Bäume durch Neupflanzungen von mindestens 222 großer und mittelgroßer Bäume kompensiert (42 Bäume in den öffentlichen Grünflächen, 43 Bäume in den Verkehrsflächen, mindestens 137 Bäume in den Baugebieten) und eine gute Durchgrünung des Planungsgebietes gesichert. Zusätzlich werden nach den vertraglichen Regelungen, die die Umsetzung der externen Ausgleichsflächen gemäß dem vorliegenden Pflege- und Entwicklungskonzept vorsehen, acht Bäume im Bereich der externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße gepflanzt. Die Verluste von ca. 155 Bäumen, die den Kriterien der BaumschutzV entsprechen, können damit durch mindestens 230 festgesetzte bzw. vertraglich gesicherte Neupflanzungen vollständig kompensiert werden. Zudem werden als zusätzliche Kompensationsmaßnahme sowohl für die Pflanzung großer als auch mittelgroßer Bäume höhere Pflanzqualitäten als üblich festgesetzt.

Auch die o. g. Sukzessionsflächen am West- und Nordrand des Planungsgebiets werden über grünordnerische Festsetzungen als „Fläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ langfristig gesichert.

In der Gesamtschau führt die Umsetzung der Planung zu erheblichen Verlusten an naturnahen Gehölz- und anderen Vegetationsbeständen. Diese können jedoch durch Baumneupflanzungen und interne wie externe ökologische Ausgleichsflächen hinreichend kompensiert werden (siehe auch „Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität“ und „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“). Die volle ökologische Wirksamkeit von Neupflanzungen und Ausgleichsmaßnahmen wird allerdings erst mit zeitlichem Verzug erreicht.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sieht den Erhalt wichtiger Gehölzbestände im Bereich der Raheinstraße 3 vor. Teile der Waldflächen bleiben in ihrer Substanz somit erhalten.

Der Verlust von Teilflächen, die sich durch Sukzession zu geschlossenen Gehölzbeständen entwickelt haben und als Wald im Sinne des Art. 2 Waldgesetz für Bayern (BayWaldG) eingestuft werden, muss vor dem Hintergrund des dringend benötigten Wohnungsbaus hingenommen werden, zumal es sich dabei um junge Sukzessionsbestände ohne bedeutende Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion i. S. des BayWaldG handelt. Aus forstfachlicher Sicht wurden Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sinngemäß beachtet. Auf Ziffer 4.21 wird verwiesen. Eine Kompensation innerhalb des Planungsgebietes ist aufgrund der geplanten Bebauung innerhalb des schmalen Korridors des Planungsumgriffs nicht möglich und aus fachlicher Sicht auch nicht angestrebt, da insbesondere entlang der Bahnflächen entsprechend des ABSP als Entwicklungsziel eine Biotopverbundachse für trockenheitsliebende Arten genannt ist. Dichte Gehölzbestände mit ihrer beschattenden Wirkung widersprechen dieser Zielsetzung.

### **9.2.2.1.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Die landwirtschaftlichen Flächen würden auf absehbare Zeit wohl weiter genutzt, möglicherweise mittelfristig brach fallen. Die Vegetation in Privatgrundstücken würde strukturell fortbestehen. Die großflächigen Brachflächen würden – da auch in Zukunft keine gezielten Pflegemaßnahmen zu erwarten sind – weiter verbuschen und sich langfristig zu Waldbeständen entwickeln. In Teilbereichen mit konkurrenzstarken Brennessel- und Staudenknöterichfluren würde diese Entwicklung allerdings verlangsamt ablaufen. Arten des Lebensraumtyps Wald (und Neophyten) würden die Offenlandarten magerer Standorte weitgehend verdrängen.

Der Baumbestand würde trotz natürlicher Abgänge (v. a. bei überalterten, wenig vitalen Bäumen) aufgrund natürlicher Sukzession mittel bis langfristig erheblich zunehmen.

Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen müsste der Vegetationsbestand zumindest zu einem Großteil beseitigt werden.

### **9.2.2.1.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Erhalt von wertvollem Baumbestand im Bereich des WA Nord(3) und WA Nord(4) sowie in der westlich an das WA Nord (3) angrenzenden Ausgleichsfläche sowie eines dominanten Einzelbaumes im Bereich des WA Süd(4)
- umfangreiche Baumneupflanzungen in den öffentlichen Grünflächen, den Straßenräumen und den jeweiligen Baufeldern (festgesetzt durch quantitative und qualitative Vorgaben),
- Ausreichender Bodenaufbau auf den Tiefgaragen, um Pflanzungen von Bäumen zu ermöglichen und deren langfristigen Erhalt zu sichern,
- Festsetzung zweier insgesamt ca. 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen, die parkartig mit Rasen- und Wiesenflächen, Baum- und Strauchpflanzungen, Wegen und Spielflächen zu gestalten sind,
- Unterstützung eines Biotopverbundkorridors entlang der Bahntrasse durch Festsetzung von Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsgebiets

#### **Vertraglich geregelte Maßnahmen**

- Herstellung einer externen Ausgleichsfläche (Magerlebensraum und Baumpflanzungen) mit einer Größe von insgesamt ca. 0,21 ha südlich der Lerchenstraße zur Ergänzung der im Planungsgebiet festgesetzten Ausgleichsflächen für den Biotopverbund,
- Vertragliche Regelung zum Pflege- und Entwicklungskonzept für interne und externe Ausgleichsflächen

- Bereitstellung externer Ausgleichsflächen in einer Größe von ca. 4,4 ha im Bereich des interkommunalen Ökokontos „Fröttmaninger Heide“.

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

Durchführung von Rodungsarbeiten außerhalb von Brutzeiten gemäß § 39 BNatSchG.

#### **Weitere Empfehlungen für den Bauvollzug**

Schutz von an das Baufeld angrenzenden Böden sowie Vegetationsbeständen vor Verdichtung vor allem im Bereich von „zu erhalten“ festgesetztem Baumbestand sowie der „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“.

#### **9.2.2.1.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Ziele und Vorgaben einschlägiger Gesetze (v. a. BNatSchG, BauGB, BayBO) und städtischer Satzungen (z. B. Freiflächengestaltungssatzung) wurden bezüglich der Festsetzungen berücksichtigt bzw. können im Rahmen des Bauvollzugs umgesetzt werden.

#### **9.2.2.2. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität**

##### **9.2.2.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

#### **Kartierte Biotop/Schutzgebiete/Ausgleichsflächen**

Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich keine Flächen der amtlichen Stadtbiotopkartierung sowie keine Schutzgebiete i. S. nationaler oder europäischer Naturschutzgesetze bzw. -richtlinien.

Nordwestlich sowie südwestlich an das Planungsgebiet angrenzend befinden sich als Biotop kartierte Heckenstrukturen (Biotop M-0006, M-0013-005, M-383-001, M-383-002, M-0036-001, M-0037-001) sowie der Landschaftsbestandteil LB 37 a „Hecken an der Lerchenauer Straße“.

Außerhalb des Planungsgebietes befindet sich nordwestlich der Bahnstrecke im Anschluss an den Paul-Huml-Bogen eine ökologische Ausgleichsfläche und im Weiteren sind entlang der südlichen Grenze der festgesetzten öffentlichen Grünflächen im Anschluss an den Siedlungsrand schmale ökologische Ausgleichsflächen ausgewiesen, die mit einzelnen Gehölzen überstanden sind. Zudem grenzt die planfestgestellte Ausgleichsfläche der Bahn in einem Teilbereich westlich an.

### **Artenschutzkartierung (ASK)**

Die Artenschutzkartierung Bayern (ASK) weist innerhalb des Planungsgebietes oder in der unmittelbaren Umgebung nur wenige Fundpunkte bzw. Flächen auf. Artenschutzrelevante Nachweise (Vögel, Fledermäuse, Schmetterlinge) westlich und östlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching und in einem Gleisdreieck südlich der Lerchenstraße wurden im Rahmen des Fachbeitrags zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung gewürdigt.

### **Weitere Kartierungen**

Durch die geplanten städtebaulichen Maßnahmen wird erheblich in folgende naturnahe Lebensraumtypen eingegriffen: Altgras- und Hochstaudenfluren, Rohbodenstandorte, Gehölzsukzessionsflächen, Feldgehölze, Siedlungsgehölze, Lebensräume an Gebäuden.

Dementsprechend wurden im Rahmen der faunistischen Untersuchungen von 2013 bis 2018 mit zusätzlichen Erhebungen 2019 und 2020 zu den Artengruppen Fledermäuse und Vögel ergänzend zu den vorliegenden Daten der Artenschutzkartierung Bayern folgende Artengruppen kartiert: Reptilien, Vögel, Säuger, im speziellen Fledermäuse, Tagfalter und relevante Nachtfalter sowie Wildbienen.

Im Gebiet konnten 10 bis 13 für Siedlungsräume typische Fledermausarten nachgewiesen werden. Für drei Arten (Großer Abendsegler, Weißrandfledermaus, Rauhaufledermaus) gibt es Hinweise auf eine Quartiernutzung im Gebiet. Von den übrigen Arten wird das Gebiet ausschließlich überflogen und als Nahrungshabitat genutzt.

Von den insgesamt 20 nachgewiesenen Arten konnte mit dem Stieglitz nur eine Vogelart aus der bayerischen Vorwarn-Liste, und zwar nur als Nahrungsgast außerhalb des Planungsgebiets, ein Brutpaar des ungefährdeten, aber in München saP-relevanten Turmfalken, wiederum außerhalb, sowie ein Brutpaar der ungefährdeten, in München ebenfalls saP-relevanten Gartengrasmücke innerhalb des Planungsgebiets erfasst werden. Struktur- und störungsbedingt ist das Vogelartenspektrum auf kommunale, an den Menschen zumindest teilweise angepasste Arten beschränkt. Geschützte Reptilien wie z. B. Zauneidechse konnten trotz bekannter Vorkommen nordwestlich des Gebietes nicht nachgewiesen werden. Ebenso konnten keine artenschutzrechtlich relevanten Insekten, insbesondere Schmetterlingsarten, erfasst werden.

Der Nachweis von insgesamt 15 Bienenarten lässt auf eine artenreiche, lokale Wildbienenfauna im Gebiet schließen. Die Teilfläche südöstlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching ist mit dem Vorkommen von zwei Rote-Liste-Arten als das wichtigste Teilgebiet für Wildbienen einzustufen.

Der floristische Artenreichtum hat infolge zunehmender Sukzession der ehemals mageren Altgrasfluren bereits stark abgenommen. Allein die wiederkehrenden Störungen

unterworfenen Rohbodenfläche südöstlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching weist noch eine relativ hohe Artenvielfalt auf. In einem älteren Gehölzbestand im Nordteil befinden sich einige Exemplare der Flatterulme (Rote Liste Bayern). Größere Teilbereiche des Südteils werden von invasiven Arten eingenommen. Streng geschützte Gefäßpflanzen sind im Planungsgebiet nicht nachgewiesen bzw. können aus standörtlichen Gegebenheiten ausgeschlossen werden

#### **9.2.2.2.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch die geplante Bebauung und Umnutzung des Gebietes gehen die vorhandenen naturnahen Lebensräume weitgehend verloren. Entlang der Bahntrasse kann jedoch ein Biotopverbundkorridor in Verbindung mit Trittsteinbiotopen für Magerlebensräume im Norden und Süden durch entsprechende Festsetzungen innerhalb des Planungsumgriffs gesichert und qualitativ aufgewertet werden. Im nördlichen Teilbereich zwischen Raheinstraße und Dülferstraße wird innerhalb des Planungsgebietes ein durchschnittlich ca. sieben Meter (mindestens fünf bis max. zehn Meter) breiter Biotopstreifen als Ausgleichsfläche festgesetzt. Zusammen mit den angrenzenden derzeit naturnahen Flächen auf DB-Grund ergibt sich dadurch ein Biotopkorridor von durchschnittlich ca. 13 m Breite.

Zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße wird ebenfalls ein Streifen von ca. fünf Meter Breite mit deutlicher Aufweitung im Süden und einer Länge von ca. 95 m festgesetzt und damit eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum Status quo erzielt. Im Anschluss an diese Flächen grenzt die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Baumaßnahme „Ausbau S1 West Bahnhof Feldmoching“ planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 14,5 m und einer Länge von ca. 300 m an. Diese Ausgleichsfläche wird durch eine linsenförmige Ausgleichsfläche innerhalb des Planungsgebietes ergänzt, sodass diese beiden Flächen insgesamt an der breitesten Stelle ca. 25 m Breite aufweisen. Südlich der planfestgestellten Ausgleichsfläche schließen sich weitere Bahnflächen zwischen Geltungsbereichsgrenze (Lärmschutzwand) und Bahnbetriebsflächen in einer Größenordnung von ca. 3.150 m<sup>2</sup> an, die DB-intern als Potenzialflächen für Biotopentwicklung eingestuft sind.

Die Biotopverbundflächen, die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a als nach Westen geneigte Halbwälle ausgebildet werden, sind durch Lärmschutzwände bzw. Abgrenzungsmauern wirksam vor Störungen durch Erholungsbetrieb geschützt. Die Lebensraumfunktion insbesondere für Reptilien, Schmetterlinge, Heuschrecken und Wildbienen wird dadurch im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand verbessert. Der Magerlebensraumverbund wird zusätzlich durch Trittsteinhabitats am Nordwestrand des Geltungsbereichs (ca. 0,2 ha) sowie südlich der Lerchenstraße (externe Ausgleichsfläche mit ca. 0,21 ha) gestärkt. Beeinträchtigungen des Biotopkorridors (v. a. Insekten) durch künstliche Beleuchtung angrenzender Fuß- und Radwege können durch ein angepasstes Beleuchtungskonzept begrenzt werden. Die öffentlichen Grünflächen im Norden des Gebiets mit den vorgesehenen, umfangreichen Gehölzpflanzungen erfüllen künftig zusätzlich zu den zahl-

reichen Baumpflanzungen in den Baugebieten auch eine wichtige Lebensraumfunktion (v. a. für Vögel).

Durch die Zuordnung von Ökokontoflächen in der Fröttmaninger Heide mit einer Gesamtfläche von ca. 4,4 ha werden Magerlebensräume im regionalen Kontext dauerhaft gesichert und entwickelt.

Durch die geplante Bebauung 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 die Vogelart Gartengrasmücke wurde eine artenschutzrechtliche Betroffenheit festgestellt bzw. konnte nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Durch spezifische Vermeidungsmaßnahmen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) zur kontinuierlichen Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit sowie Maßnahmen zur Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustandes (FCS) kann diese Problematik bewältigt werden (siehe detaillierte Aussagen zu saP). Der Verlust von acht Exemplaren von Flatterulme (Rote Liste Bayern 3) und Feldulme (Rote Liste Bayern/Deutschland 3) ist nicht vermeidbar. Naturschutzfachlich wertvoller Baumbestand im Bereich Raheinstraße 3 (v. a. Esche und Spitz-Ahorn) kann erhalten werden.

Nach der bisherigen Datenlage können zusätzliche Eingriffe im Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität durch Altlastensanierungen und mögliche Kampfmittelräumungen weitgehend ausgeschlossen werden. Der zu erhaltende Baumbestand Raheinstraße 3 wird durch Kampfmittelsondierungen nicht gefährdet. Nur im Falle von Funden in unmittelbarer Nähe zu den Bäumen oder eines verstärkten Munitionsverdachts muss die Fällung einzelner Bäume für Räummaßnahmen in Betracht gezogen werden.

#### **9.2.2.2.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Da sich die natürliche Sukzession voraussichtlich fortsetzen würde, wäre eine weitere, laufende Abnahme der Struktur- und Artenvielfalt zu erwarten. Langfristig wären mehr und mehr Waldflächen vorhanden, was zu einer entsprechenden Verschiebung des Artenspektrums führen würde.

Durch den schleichenden Wertverlust würden auch die noch vorhandenen Funktionen für den Biotopverbund für magere Lebensräume weiter abnehmen.

Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnanlagen und Gewerbeflächen würden voraussichtlich Artenvielfalt, Biotope und die Biodiversität stark beeinträchtigt werden.

#### **9.2.2.2.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Unterstützung der Herstellung eines Biotopverbundkorridors inklusive eines Trittstein-Biotops entlang der Bahntrasse (festgesetzte Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsumgriffs),
- umfangreiche Baumneupflanzungen innerhalb der Baugebiete für eine gute Durchgrünung des Planungsgebietes,
- Festsetzung von zwei insgesamt ca. 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen am Nordrand des Planungsgebietes mit umfangreichen Baumpflanzungen sowie Heckenstrukturen,
- Heckenpflanzung am Südrand der östlichen öffentlichen Grünfläche (FCS-Maßnahme für die Gartengrasmücke),
- Festsetzungen zur Beschaffenheit von großflächigen Glaselementen, Eckverglasungen und Fensterbändern sowie Lärmschutzwänden und Abgrenzungsmauern unter Berücksichtigung der Belange des Vogelschutzes

##### **Vertraglich geregelte Maßnahmen**

- Umsetzung einer externen ökologischen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße auf dem Grundstück Flst. Nr. 1767/54 als Ergänzung der Biotopverbundachse,
- Sicherung von Ausgleichsflächen in der Fröttmaninger Heide durch einen entsprechenden Kostenbeitrag,
- Neuschaffung von fünf Spaltenquartieren je Teilbaugebiet in den Fassaden der neuen Gebäude für Gebäude bewohnende Fledermäuse zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-1)
- Verpflichtung zur Berücksichtigung und Umsetzung der in der saP aufgeführten Vermeidungs-, und FCS-Maßnahmen sowie der Auflagen aus der Inausfertigung der Regierung von Oberbayern vom 15.10.2019 in Verbindung mit den endgültigen Auflagen für eine von der Planungsbegünstigten einzuholende artenschutzrechtliche Ausnahme der Regierung von Oberbayern, insbesondere:
  - Herausnahme von Bäumen aus der forstlichen Nutzung und flankierende Aufwertungsmaßnahmen (Aufastung, Freistellung) zur langfristigen Sicherung von Habitatstrukturen („Biotopbäume“) baumbewohnender Fledermäuse (FCS-1)
  - Anbringen von fünf Fledermauskästen je entfallendem Quartier an Habitatstrukturen (Bäumen) zur Überbrückung von kurzfristigen, örtlichen Engpässen (FCS-2),
  - Neuanlage von Heckenstrukturen am südlichen Rand der östlichen öffentlichen Grünfläche als neues Gartengrasmücken-Revier (FCS-3)
  - Anbringen von Vogelnistkästen in gleicher Anzahl wie Fledermauskästen entspr. FCS-2 (voraussichtliche Auflage Regierung von Oberbayern), die



endgültigen Auflagen im Bescheid zur artenschutzrechtlichen Ausnahme im Rahmen der Bauanträge sind dann hier entsprechend entscheidend

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Durchführung von Rodungsarbeiten außerhalb von Brutzeiten gemäß BNatSchG und Aufzuchtzeiten von Fledermäusen,
- an naturschutzfachliche Belange des Biotopverbundkorridors angepasste Beleuchtung des Fuß-/Radweges (insektenfreundliches Lichtspektrum, begrenzte Lichtkegel),
- voraussichtlich Einholung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme im Zusammenhang mit der Umsetzung.

#### **9.2.2.2.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Maßgeblich sind die naturschutzfachlichen Zielsetzungen von BNatSchG, BayNatSchG und Arten- und Biotopschutzprogramm.

Die gesetzlichen Ziele und die Zielformulierungen des ABSP München Ziele wurden im Rahmen der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Vorgaben mit Festsetzungen zu Biotopverbundkorridor, Pflanzgebieten und externen ökologischen Ausgleichsflächen bestmöglich berücksichtigt. Zudem wurden o. g. vertragliche Regelungen getroffen, die neben den Regelwerken im Bauvollzug die Einhaltung der Ziele sicherstellen.

### **9.2.3. Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Fläche**

#### **9.2.3.1. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen**

##### **9.2.3.1.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

###### **Altlasten**

Für mehrere Flächen aus früheren Untersuchungen konnte durch aktuelle Untersuchungen der Altlastenverdacht nicht bestätigt werden.

Nur bei zwei verfüllten Kiesgruben zwischen der Dülferstraße und Verlängerung des Rambertwegs südlich Bernhardstraße (Teilflächen der Grundstücke Flst. Nrn.

1767/42, 1767/36, 1767/27 sowie daraus heraus zudem neu gebildeten 1767/73, 1767/74, 1767/ 86, 1767/87, 1767/104, 1767/105 und 1767/43) sowie auf der

südlichen vertraglich geregelten Ausgleichsfläche konnten lokale und überwiegend geringe Bodenverunreinigungen (MKW, PAK, Schwermetalle) festgestellt werden.

Eine akute Gefährdung von Grundwasser oder Menschen besteht nicht. Für die Fläche im Norden des Planungsgebietes (im Bereich der bestehenden Lackiererei)

konnte der Verdacht nicht bestätigt werden. Hier liegen keine relevanten Bodenverunreinigungen vor.

### **Kampfmittel**

Auf Basis einer Luftbildauswertung im Rahmen einer historisch-genetischen Kampfmittelvorerkundung sind Kriegseinwirkungen auf das Planungsgebiet belegbar. Das gesamte Planungsgebiet liegt in einer Bombenabwurfzone. Im Bereich ehemaliger Gebäude und der Bahnanlagen auf Höhe der Raheinstraße sowie westlich der Raltoldstraße zwischen Bernhardstraße und Rambertweg sind in historischen Luftbildern Bombentrichter erkennbar. Es besteht Verdacht auf Bombenblindgänger von Spreng- und Splitterbomben. Zudem besteht aufgrund der stattgefundenen Bodenkämpfe Verdacht auf Artillerie- und Panzergranaten, Flak-Blindgänger und aufgelassene Fundmunition.

#### **9.2.3.1.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

##### **Altlasten**

Die Umsetzung der Planung bietet die Voraussetzung, die festgestellten Altlasten zu beseitigen. Die Beseitigung kann technisch und wirtschaftlich bewältigt werden.

##### **Kampfmittel**

Vor der baulichen Nutzung des Gebietes erfolgt eine vertiefende Kampfmittelsondierung und gegebenenfalls -freimachung. Somit kann eine Gefährdung für die zulässigen Nutzungen ausgeschlossen werden. Die Beseitigung kann technisch und wirtschaftlich bewältigt werden.

#### **9.2.3.1.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die vorhandenen Auffüllungen mit ihren Verunreinigungen sowie mögliche Kampfmittel voraussichtlich belassen werden.

#### **9.2.3.1.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Vertraglich geregelte Maßnahmen**

Verbindliche Regelungen für Altlastenuntersuchung/-sanierung und Kampfmittelsondierung/-freimachung bezüglich der künftig städtischen Flächen.

##### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Abfallrechtliche Behandlung der Altlastenthematik im Rahmen des Bauvollzuges,
- Zuführung von anfallendem Erdaushub aus den kontaminierten Bereichen einer geordneten Entsorgung,
- Überwachung der Erdarbeiten durch fachkundige Gutachter; organoleptische Trennung von unterschiedlich belasteten Fraktionen,

- Verifizierung des Separationserfolgs vor dem Abtransport zu den einzelnen Entsorgungseinrichtungen mit Hilfe von aushubbegleitender Analytik,
- Dokumentation des Sanierungserfolgs mittels Beweissicherungsuntersuchungen,
- sofern erforderlich Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder zum Schutz des Grundwassers im Falle des Verbleibs von Verunreinigungen im Untergrund,
- horizontierte Oberbodenuntersuchungen insbesondere in belasteten Teilflächen, in denen keine Erdbewegungen geplant sind (z. B. evtl. Baumschutzbereiche, Biotope),
- Kampfmitteluntersuchungen und gegebenenfalls -räumung.

#### **9.2.3.1.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer Altlastensanierung und Kampfmittelsanierung i. S. d. BBodSchG bzw. der BBodSchV im Rahmen des Bauvollzugs wurde hinreichend geprüft. Die Ableitung spezifischer Festsetzungen ist nicht erforderlich.

#### **9.2.3.2. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Fläche und Bodenfunktionen**

##### **9.2.3.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Der Geltungsbereich mit einer Gesamtfläche von ca. 11,6 ha ist derzeit zu rund 25 % als Siedlungs- und Verkehrsfläche genutzt. Rund 34 % werden landwirtschaftlich (Ackerbau) genutzt. Die restliche Fläche liegt brach.

Der natürlich anstehende Bodentyp humusreiche Ackerpararendzina auf Quartärschotter ist flachgründig und weist eine mittlere Ertragskraft auf. Die Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion ist im Zusammenhang mit dem geringen Grundwasserflurabstand als gering bis mittel einzustufen. Die Böden sind durch (teilweise ehemalige) landwirtschaftliche und gärtnerische Nutzung stark anthropogen verändert. In den Bereichen (ehemaliger) landwirtschaftlicher Nutzung hat sich der Humusanteil durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung verringert.

Der überwiegende Teil des Gebietes ist weder überbaut noch versiegelt. Nur die bereits vorhandenen Verkehrsflächen sowie eine kleine Gewerbeeinheit im Nordteil weisen einen hohen Überbauungs- bzw. Versiegelungsgrad auf. Im Bereich Raheinstraße 3 befindet sich außerdem ein kleines Wohnhaus. Weitere einzelne Wohnparzellen sind auch im Südteil mit einem geringen Versiegelungsgrad eingestreut. Der Überbauungs-/Versiegelungsgrad liegt im Bestand bei rund 2,7 ha, was einem Versiegelungsgrad von ca. 23 % entspricht.

#### **9.2.3.2.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Infolge Über- und Unterbauung sowie der Versiegelung von Oberflächen gehen nach Planung zusätzlich auf einer Fläche von 6,0 ha die Böden mit allen ihren Funktionen verloren. Gegenüber dem Ausgangszustand verdreifacht sich der Überbauungs-/Versiegelungsgrad innerhalb des Geltungsbereichs auf rund 75 %. In den versiegelten Flächen sind die Tiefgaragen eingerechnet, die aber durch einen mindestens 60 cm hohen Bodenaufbau überdeckt sind, wodurch eine gewisse Bodenfunktion mittelfristig wieder hergestellt wird. Im Bereich der öffentlichen Grünflächen am Nordrand des Geltungsbereichs verbessern sich dagegen die Bodenfunktionen durch Umnutzung von intensiv genutzten Acker- zu parkartigen Grünflächen mit überwiegend dauerhaft begrüntem Rasen- bzw. Wiesenflächen sowie Gehölzpflanzungen (ca. 1,6 ha). Ein Großteil des Geltungsbereichs wird künftig zu Allgemeinen Wohngebieten (ca. 6,6 ha). Die beanspruchten Verkehrsflächen vergrößern sich um rund 20 % auf rund 2,7 ha. Auf vormals landwirtschaftlich genutzten Flächen werden Allgemeine Wohngebiete (Südteil, ca. 2,5 ha) bzw. öffentliche Grünflächen (Nordrand östlich Raheinstraße, ca. 1,5 ha) entstehen.

#### **9.2.3.2.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen, deren Ausdehnung der gesamten nunmehr festgesetzten Allgemeinen Wohngebiete entspricht, würden die natürlichen Bodenfunktionen durch Überbauung und Versiegelung großflächig verloren gehen.

#### **9.2.3.2.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Realisierung einer verdichteten, flächensparenden Bauweise,
- Überdeckung von Tiefgaragen mit mindestens 60 cm Bodenaufbau (120 cm bei Pflanzung großer Bäume) und somit Reaktivierung eines Teiles der natürlichen Bodenfunktionen,
- Beschränkung der befestigten Flächen auf das funktional notwendige Maß,
- wasserdurchlässige Ausführung von Belagsflächen soweit dies funktional möglich ist,
- intensive und extensive Begrünung von Dachflächen mit Vegetationsschichten von mindestens 20 cm bis ca. 40 cm.

##### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

Trennung von humosem Oberboden und Unterboden bei Abtrag, Lagerung, Abfuhr und Wiedereinbau.

#### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

- Erhalt der Böden im Bereich der öffentlichen Grünflächen,
- Wiederverwendung von abgetragenen Bodenmaterialien möglichst in der näheren Umgebung.

#### **9.2.3.2.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Der in BauGB und BNatSchG verankerte Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden und allgemeinen Bodenerhalt wurde bestmöglich berücksichtigt. Altlastenbezogene Maßgaben von BBodSchG, BBodSchV, BayBodSchG können im Rahmen des Bauvollzugs erfüllt werden.

#### **9.2.4. Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser**

##### **9.2.4.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Im Planungsgebiet befinden sich keine Oberflächengewässer. Trinkwasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete liegen ebenfalls nicht vor. Die derzeitigen Überlegungen der Kommunen Ober- und Unterschleißheim hinsichtlich einer Erweiterung des Wasserschutzgebietes Ober- und Unterschleißheim auf das Gebiet der Landeshauptstadt München berühren nicht das Planungsgebiet. Die Neuausweisung des Wasserschutzgebietes ist jedoch hier noch nicht rechtskräftig.

Der durchschnittliche Grundwasserflurabstand liegt zwischen vier und fünf Metern, der Höchstwasserflurabstand des Grundwassers 1940 (HHW40) liegt bei ca. 2,5 bis 3,3 m unter GOK. Das Grundwasser fließt in Richtung Nordosten. Anfallendes Niederschlagswasser wird derzeit größtenteils über die Vegetationsbestände verdunstet bzw. versickert vor Ort.

Der Überbauungs-/Versiegelungsgrad liegt im Bestand bei rund 2,7 ha (ca. 23 % des Geltungsbereichs). Auf 77 % des Geltungsbereichs sind somit derzeit eine weitgehend ungestörte Infiltration von Niederschlagswasser und entsprechende Beiträge zur Grundwasserneubildung möglich. Aufgrund der geringen Filterfunktion sowie des geringen Flurabstandes besteht grundsätzlich ein hohes Eintragsrisiko 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.

##### **9.2.4.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Der Überbauungs-/Versiegelungsgrad innerhalb des Geltungsbereichs erhöht sich im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand auf ca. 75 %. Dementsprechend reduziert sich die mögliche Versickerungsleistung für Niederschlagswasser auf der Fläche. Die Beschleunigung des Wasserabflussgeschehens sowie die Zunahme der Abflussmengen

kann durch die geplante Überdeckung von Tiefgaragen mit Oberboden oder Dachbegrünungsmaßnahmen nur sehr eingeschränkt kompensiert werden. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch über Versickerungsrigolen unter den nicht unterbauten Grünflächen sowie den Gehrechtsflächen vollständig innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a versickert werden. Es konnte gezeigt werden, dass im unwahrscheinlicheren Fall einer wasserdurchlässigen Gebäudekonstruktion in neun von zwölf Teilbaugebieten das Versickerungspotential der nicht unterbauten Flächen für eine Rigolenversickerung des Niederschlagswassers ausreicht. In den drei Teilbaugebieten, in denen die vorgesehene Fläche abzüglich des erforderlichen Mindestabstands zu Gebäuden nicht ausreichend groß für eine Rigolenversickerung ist, kann das Niederschlagswasser auf dem benachbarten Teilbaugebiet mitversickert werden. Im wahrscheinlicheren Fall einer wasserundurchlässigen Gebäudekonstruktion konnte gezeigt werden, dass das anfallende Niederschlagswasser über Rigolen direkt auf jedem Teilbaugebiet versickert werden kann. Dabei wird in keinem Teilbaugebiet rechnerisch die gesamte ermittelte Fläche für die Versickerung benötigt. Somit bietet die genaue Positionierung der Versickerungsanlagen genügend Spielraum, um auf dem Teilbaugebiet WA Süd(2) einen ausreichenden Abstand zur durch das Grundstück verlaufenden U-Bahn und der westlichen Grundstücksgrenze sowie auf dem WA Süd(7) zum Stellwerk der DB zu gewährleisten. Exemplarische Berechnungen für das Teilbaugebiet WA Nord(1) haben gezeigt, dass theoretisch auch eine oberflächennahe Versickerung mit einer Mulde oder einem Mulden-Rigolen-System möglich ist. Dies kann bei der Erstellung eines Niederschlagswasserkonzepts im Rahmen der Bauantrags berücksichtigt werden. Das Gutachten belegt zudem, dass die Versickerung auch im Zusammenhang mit den vorliegenden Altlastenablagerungen im Vollzug bewältigbar ist. Potenzielle Versickerungsflächen liegen zudem mit Ausnahme des Teilbaugebietes WA Nord(4) mit einer sehr geringen angeschlossenen Fläche alle im Westen bzw. der Mitte des Geltungsbereichs. Damit ist in den östlich gelegenen Wohngebieten keine Vernässung der Keller nach Starkregenereignissen zu erwarten. Im Planungsgebiet selber wurde für die Auslegung der Versickerungsanlagen ein 30-jähriges Niederschlagsereignis angesetzt, um Starkregenereignisse stärker zu gewichten.

Infolge der Umnutzung von intensiv genutzten Ackerflächen zu Siedlungs- und Erholungsflächen verringern sich die Schadstoffeinträge in das Grundwasser aus landwirtschaftlicher Nutzung.

Durch die Planung von Untergeschossen wird der Grundwasserstrom beeinflusst. Bei der geplanten Begrenzung der Bauwerkssohle von Untergeschossen auf maximal fünf Meter unter GOK (Keller bzw. Tiefgarage) kann ein problematischer Grundwasseraufstau mit Schadenspotenzialen für die angrenzende Bestandsbebauung und die geplanten Neubauten vermieden werden. Durch die geplanten Untergrundbauten (Keller, Tiefgaragen) kommt es im Anstrom zu einem leichten Grundwasseraufstau, im Abstrom der Untergeschosse zu einer Grundwasserabsenkung. Da eine Baugrubensicherung während der Bauphase tiefer in den Grundwasserleiter eindringt als die Bodenplatte der Untergeschosse nach Abschluss der Arbeiten, ist die Aufhöhung des

Grundwassers in der Bauphase prinzipiell höher. Durchgeführte Modellrechnungen zeigen jedoch, dass im Worst-Case-Szenario (Hochwasserstand von 1940; gleichzeitige Realisierung aller Bauabschnitte und Ausnutzung der festgesetzten maximalen Tiefe der Bodenplatte von fünf Meter unter GOK) lediglich bauzeitlich die behördliche Anforderung eines maximalen Aufstaus von zehn Zentimeter am angeströmten Baugrubenrand rechnerisch nur ganz lokal und rechnerisch minimal überschritten wird. Für die fertiggestellte Unterbauung mit Unterkante der Bodenplatte bei fünf Meter unter GOK wird diese behördliche Anforderung eingehalten.

Die durchgeführten Grundwassersimulationen haben gezeigt, dass auch eine nachfolgend ggf. künftige Realisierung einer zweigeschossigen Unterbauung der Quartiersmitte an der Dülferstraße (2108b) nur zu einer geringfügigen und tolerierbaren Grundwasserabsenkung im Abstrombereich sowie zu einem geringfügigen und tolerierbaren Grundwasseranstau im Anstrombereich führen würde und dass insofern die behördliche Anforderung lediglich bauzeitlich bei gleichzeitiger Realisierung aller Bauabschnitte nur ganz lokal an der Baugrubenumschließung der Quartiersmitte überschritten würde. Die Überschreitung wäre jedoch so geringfügig, dass keine Bestandsgebäude nachteilig betroffen sind. Diese wird in einem eigenen Bebauungsplanverfahren weiter geprüft. Für den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sind keine Monitoringmaßnahmen zum Grundwasser angezeigt, da bei Einhaltung der Planung ausreichend erscheint, dass wie bisher schon weiterhin bei vorhandenen Messstellen vor Ort regelmäßig vom Referat für Klima- und Umweltschutz und der Münchner Stadtentwässerung Messungen erfolgen.

#### **9.2.4.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen würde die Versiegelung erheblich zunehmen sowie Böden mit Filter- und Pufferfunktion großflächig verloren gehen.

#### **9.2.4.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Begrenzung der unterirdischen baulichen Anlagen auf eine maximale Tiefe von fünf Metern,
- Intensive und extensive Begrünung von Dachflächen mit mindestens 20 cm Vegetationsschicht für extensive Dachbegrünung und im Mittel 40 cm für intensive Dachbegrünung,
- Überdeckung von Tiefgaragen von mindestens 60 cm Höhe und Begrünung,
- Beschränkung von Belags- und Erschließungsflächen auf das funktional notwendige Maß und Ausführung mit wasserdurchlässigen Belegen.

### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Durchführung von wasserrechtlichen Verfahren bei Eingriffen in das Grundwasser.
- Regelungen im Bauvollzug soweit erforderlich zur Wasserhaltung während der Bauphase (ggf. wasserrechtliches Verfahren)

### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

- Bevorzugung einer Baureihenfolge von Süden nach Norden im Hinblick auf potenzielle Versickerungsflächen im Falle einer Bauwasserhaltung,
- Erstellen eines Bauwasserhaltungskonzeptes,
- Versickerung von auf Dachflächen und auf befestigten bzw. unterbauten Flächen anfallendem Niederschlagswasser über Rigolen unter Grün- und Gehrechtsflächen
- Erwirken einer wasserrechtlichen Erlaubnis für das Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser
- Bodenaustausch im Bereich von Altlastennachweisen (WA Süd(2)).

#### **9.2.4.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Zielvorgaben von WHG, BayWG, GrwV, TRENGW, Entwässerungssatzung Landeshauptstadt München wurden ausreichend berücksichtigt bzw. können im Rahmen des Bauvollzugs (Wasserrechtsverfahren) umgesetzt werden. Die Versickerung des Niederschlagswassers in den bebauten Bereichen wird durch die Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München geregelt werden. Negative Auswirkungen auf das Grundwasser bzw. den Aufstau des Grundwassers auf die angrenzenden Nutzungen werden durch getroffene Festsetzungen und gegebenenfalls durch wasserrechtliche Genehmigungsverfahren im Bauvollzug, insbesondere auch bezüglich Regelungen zur Wasserhaltung in der Bauphase, ausgeschlossen.

#### **9.2.5. Auswirkungen auf das Schutzgut Luft**

##### **9.2.5.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Wenngleich im näheren Umfeld des Geltungsbereichs nicht auf Daten von Luftüberwachungsstationen zurückgegriffen werden kann, ergaben diesbezügliche Modellrechnungen, dass bei den für eine Beurteilung der verkehrsbedingten Immissionen maßgeblichen Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Schwebstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) von der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte gemäß 39. BImSchV ausgegangen werden kann.

Im Nahbereich der Dülferstraße (außerhalb des Straßenraums) werden für das Referenzjahr die höchsten Schadstoffwerte mit bis zu 38,9 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub>, 17,9 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> und 15,8 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub> prognostiziert. Die Jahresmittelgrenzwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> und 25 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub> werden im gesamten Planungsgebiet eingehalten.



Mit zunehmender Höhe und horizontaler Entfernung zu den Straßen nehmen die Luftschadstoffbelastungen ab. Unzulässig häufige Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM<sub>10</sub> im Planungsgebiet sind unwahrscheinlich, da erst ab einer Feinstaubbelastung von mehr als 31 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> im Jahr die Wahrscheinlichkeit von Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von 50 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> an mehr als 35 Tagen gegeben ist. Die höchsten, aus dem Straßenverkehr resultierenden Immissionen sind im Bereich Dülferstraße und im nördlichen Abschnitt der Ratoldstraße anzutreffen.

#### **9.2.5.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Die Immissionswerte werden infolge der durch die Planung verursachten Zunahme der Verkehrsbelastung ansteigen. Nach Modellrechnungen werden die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV jedoch an den Fassaden im gesamten Planungsgebiet zuverlässig eingehalten. Für alle Fassaden der Plangebäude werden keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch die verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes prognostiziert.

Aufgrund der Planbebauung ändern sich die Strömungsverhältnisse (tendenziell niedrigere Windgeschwindigkeiten) in der Nachbarschaft, sodass einerseits im Straßenraum grundsätzlich höhere Luftschadstoffe prognostiziert werden (auch bedingt durch den Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens) und andererseits in den dahinterliegenden Nachbarbebauungen niedrigere Luftschadstoffbelastungen im Vergleich zur Bestandssituation auftreten.

Die prognostizierte Luftschadstoffbelastung mit NO<sub>2</sub> und Schwebstaub wird die Grenzwerte der 39. BImSchV im Gebiet und in den Nachbarbebauungen an den Gebäuden weiterhin unterschreiten.

#### **9.2.5.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Zugrundelegung des Entwicklungstrends der vergangenen Jahre wird sich die Schadstoffbelastung bei Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> und Schwebstaub (PM<sub>10</sub>) weiter verringern. Die zu erwartenden Emissionsabnahmen infolge anderer Flottenzusammensetzung wird die negativen Effekte zunehmender Verkehrsmengen überkompensieren. Das gewerbliche Baurecht wäre hier nur gering.

#### **9.2.5.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Festsetzung von Tiefgaragenzu- und -ausfahrten ausschließlich an der Ratold- bzw. Raheinstraße, so dass die Freiflächen innerhalb des neuen Wohnquartiers frei von Verkehrsemissionen sind,
- Einhausung von Tiefgaragenrampen,
- Neuanlage eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs am Westrand als Anreiz für die Reduzierung von Kfz-Fahrten,

### **Vertraglich geregelte Maßnahmen**

Dingliche Sicherung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr zugunsten der Allgemeinheit.

### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

Gegebenenfalls ist eine freiwillige Umsetzung eines Mobilitätskonzepts zur Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens möglich.

#### **9.2.5.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Vorgaben der 39. BImSchV und die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans von der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München (seit 31.10.2019 in Kraft) wurden berücksichtigt und es wurden vertragliche Regelungen getroffen. Die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts im Vollzug könnte freiwillig zudem erfolgen.

#### **9.2.6. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima**

##### **9.2.6.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Das Planungsgebiet wirkt aktuell mit Ausnahme des hochversiegelten Bereichs auf Höhe des S- und U-Bahnhofs Feldmoching als siedlungsklimatischer Ausgleichsraum hoher bioklimatischer Bedeutung. Die Vegetationsbedeckung, insbesondere die Gehölzbestände, beeinflussen den Temperaturverlauf und die Luftfeuchte positiv und tragen wesentlich zur Feinstaubfilterung bei.

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 durchgrüntem Bebauungsstruktur im Umfeld herrscht derzeit eine günstige siedlungsklimatische Situation.

##### **9.2.6.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch die dichte Bebauung und umfangreiche Versiegelung entwickelt sich das Planungsgebiet selbst von einem siedlungsklimatischen Ausgleichs- zu einem Belastungsraum. Bei klimatisch problematischen, austauscharmen Wetterlagen im Sommer wird sich die Aufheizung unter Tag deutlich erhöhen und die nächtliche Abkühlung deutlich verringern.

Die Funktion als Kaltluftkorridor wird durch die Einengung auf die Bahntrasse und den begleitenden Biotopverbundkorridor eingeschränkt.

Die günstige siedlungsklimatische Situation in den östlich angrenzenden Wohngebieten wird sich aufgrund deren lockerer, gut durchgrünter Einzelhausbebauung zwischen nördlichem Siedlungsrand und Jakob-Sturm-Straße bzw. Geschossbebauung mit hohem Grünvolumen südlich der Jakob-Sturm-Straße jedoch nur bedingt verschlechtern (v. a. geringere nächtliche Abkühlung im Bereich der westexponierten Fassaden der Geschossbebauung an der Ratoldstraße).

Sommerliche Aufheizungseffekte werden in erster Linie für die Nutzer\*innen des Neubaugebietes, insbesondere im Bereich der stark versiegelten Gehrechtsflächen und den diesen zugeordneten Aufenthaltsräumen wirksam. Durch den Verlust von Gehölzen und anderen Vegetationsstrukturen wird sich der Aufheizungseffekt zusätzlich erhöhen. Die negativen siedlungsklimatischen Effekte der stark verdichteten Bauungsstruktur können durch die Öffnung der Blockrandbebauung, Unterbrechungen der geschlossenen Randbebauung zur Bahntrasse, umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie Dachbegrünung in gewissem Maße begrenzt werden.

#### **9.2.6.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind mittelfristig keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Die Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen würde aufgrund großflächiger Überbauung und Versiegelung erhebliche siedlungsklimatische Verschlechterungen bedingen (Aufheizungseffekte).

#### **9.2.6.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Öffnung der Blockrandbebauung, Unterbrechungen der geschlossenen Randbebauung zur Bahntrasse,
- Festsetzungen zur Begrünung von Freiflächen und umfangreiche Gehölzpflanzungen auf den Freiflächen der Baugrundstücke, der öffentlichen Grünflächen sowie im Straßenraum,
- intensive und extensive Begrünung von Dachflächen.

#### **9.2.6.5. Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Gutachterliche Bewertungen und Reaktionen in der Planungskonzeption beziehen sich in erster Linie auf Aussagen der Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München.

Die Vorgaben des BauGB zum Klimaschutz wurden insbesondere durch die grünplanerischen Festsetzungen zu Baumpflanzungen und Dachbegrünung berücksichtigt.

## **9.2.7. Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft**

### **9.2.7.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Das Umfeld des Planungsgebiets weist ein heterogenes Orts- und Landschaftsbild auf. Einerseits prägt die Stadtrandlage mit den ausgedehnten, strukturarmen Ackerflächen im Norden und der sich südlich daran anschließenden typischen kleinteiligen, gut durchgrüntem Bebauung der 1960er-Jahre die Umgebung. Andererseits hat die Lage am S- und U-Bahnhof Feldmoching bereits zu einer teilweise verdichteten Bebauung mit städtischem Charakter (z. B. westlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching und Geschossbebauung östlich der Ratoldstraße) geführt. Im Südteil wirkt sich die groß dimensionierte und in Teilen hohe Gewerbebebauung auf der Westseite der Bahnstrecke negativ auf das Landschaftsbild aus. Im Norden befindet sich auf der Westseite der Bahnstrecke auf eine Länge von ca. 300 m eine Lärmschutzwand im Bereich des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1890, die jedoch aufgrund der Gehölzstrukturen entlang der Bahn nur bedingt einsehbar ist.

Innerhalb des Planungsgebietes wirken die naturnahen, strukturreichen Altgras- und Ruderalfluren im Wechsel mit Gehölzbeständen unterschiedlichen Alters landschaftsbildprägend. Von besonderer Bedeutung für Raumbildung und Identifikation sind die älteren Gehölzbestände im Bereich vorhandener Gartengrundstücke. Im Südteil befindet sich eine landwirtschaftlichen Nutzfläche, die in den letzten Jahren zum Teil das Ortsbild durch Blumen zum Selbstschneiden bereichert hat.

Der Bereich zwischen Dülferstraße und Zugang zum S- und U-Bahnhof Feldmoching (außerhalb des Planungsgebiets) wird aktuell von einem großen Discount-Markt und großflächigen Parkierungsflächen (zum Teil Park-and-Ride) belegt und bedingt zusammen mit Flächen für graues Parken weiter südlich eine äußerst unbefriedigende Ortsbildsituation an prominenter Stelle (Zugang S- und U-Bahnhof Feldmoching).

### **9.2.7.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

#### **Außenwahrnehmung**

Mit der Entwicklung eines urbanen, verdichteten Wohngebietes wird sich die Ortsbildsituation grundlegend verändern. Die größten Veränderungen ergeben sich für die Wahrnehmung aus Richtung Ratold- und Raheinstraße sowie der daran angrenzenden Wohnbebauung. Als neues Gegenüber entsteht eine in Blockstrukturen gegliederte Gebäudekante mit polygonal aufgelockerten Kubaturen. Die Baukante wird unregelmäßig durch großzügige Öffnungen zu Innenhöfen und begrünten Platzbereichen unterbrochen. Die Höhenausbildung (von Norden mit bis zu zwei Geschossen nach Süden mit bis zu sieben Geschossen zunehmend) im Süden orientiert sich an der Höhenstaffelung der gegenüberliegenden Bestandsbebauung. Die Straßenräume können durch Baumpflanzungen gefasst werden. Die Sichtbeziehungen von der im Osten bestehenden Wohnbebauung zur bisherigen, in Teilen naturnahen Offen- bzw.

Gehölzlandschaft aber auch zur Wohnbebauung und zu den großformatigen Gewerbebauten westlich der Bahntrasse im Süden gehen verloren.

Entlang der Bahnstrecke wird eine neue Gebäudekante mit größerer Höhenentwicklung (zwei bis vier Geschosse im Nordteil, teils fünf bis zu sieben Geschosse im Südteil) ausgebildet. Auch diese ist in Blockstrukturen mit polygonal aufgelockerten Kubaturen gegliedert und durch Höhensprünge rhythmisiert. Durch die bahnseitig, im Westen, geplante Lärmschutzanlage verringern sich die wahrgenommenen Gebäudehöhen. Die Gebäudekante ist v. a. für die Wahrnehmung von der Wohnsiedlung an der Drudhardstraße und von den Wohnparzellen östlich von Luitfried- und Paul-Preuß-Straße aus wirksam (bei letzteren aber durch einen dichten Gehölzstreifen entlang der Bahn reduziert). Die Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie mit einer differenzierten Höhenentwicklung zwischen 2,75 m (im nördlichen Teil) und maximal 4,50 m sowie die Abgrenzungsmauern mit 1,50 m werden in weiten Bereichen in ihrer Wirkung durch die vorgelagerten, nach Westen geneigten Halbwälle abgemildert. Lediglich im südlichen Abschnitt ist eine Anschüttung der Lärmschutzwände aufgrund ihrer Lage unmittelbar angrenzend an Bahnflächen nicht möglich.

Die Gebäudestruktur wird durch wenige Hochpunkte mit sieben Geschossen an städtebaulich markanten Situationen [WA Süd(2) und WA Süd(8)] differenziert. Wichtige Sichtachsen zur Kirche St. Peter und Paul werden nicht beeinträchtigt.

Mit der Gestaltung von parkartigen öffentlichen Grünflächen am Nordrand wird die Stadtrandsituation erheblich aufgewertet.

### **Innenwahrnehmung**

Die abwechslungsreiche, polygonal gegliederte Baustruktur erzeugt eine hohe Quartiersidentität und sehr differenzierte, spannungsreiche Raumabfolgen. Charakteristisch ist zudem der Wechsel von offenen/öffentlichen und halbgeschlossenen/halböffentlichen Räumen, die untereinander vernetzt sind. Eine intensive Durchgrünung (Grünanlagen, Bäume) bereichert das Ortsbild.

Das identitätsbildende Bestandsgebäude Raheinstraße 3 soll mit einem Großteil des Baumbestands erhalten bleiben.

### **9.2.7.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind mittelfristig keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Langfristig würde allerdings die voranschreitende natürliche Gehölzentwicklung viele derzeit noch wahrnehmbare Offenlandbereiche einnehmen, zahlreiche Blickbezüge verhindern und den Gesamtcharakter des Landschaftsbildes verändern.

Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen würde sich die Qualität des Landschaftsbilds voraussichtlich eher erheblich verschlechtern mit negativen Auswirkungen v. a. für die benachbarte Wohnbebauung.

#### **9.2.7.4. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

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

- Orientierung der Baukörperhöhen an der Maßstäblichkeit des näheren und weiteren Umfelds,
- Ausbildung spannungsreicher, polygonaler Baustrukturen,
- Festsetzungen zur Begrünung und Pflanzung von Bäumen,
- Dachbegrünung und Zulassung von Dachgärten,
- Festsetzung von parkartigen öffentlichen Grünflächen am Nordrand,
- Einbindung des ortsbildprägenden Bestandsgebäudes Raheinstraße 3 in das Neuordnungskonzept,
- Festsetzung zum Erhalt von ortsbildprägendem Baumbestand im Umfeld von Raheinstraße 3 sowie im WA Süd(4)
- Festsetzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in Form von nach Westen geneigten Halbwällen mit entsprechender Begrünung

##### **Vertraglich geregelte Maßnahmen**

- Sicherung von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten

##### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

- Berücksichtigung des Gestaltungsleitfadens

#### **9.2.7.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden**

Das Orts- und Landschaftsbild wird sich durch die Entwicklung eines urbanen, verdichteten Wohngebietes in einem bisherigen Kultur- bzw. Brachlandschaftsrelikt grundlegend verändern. Die hohe städtebauliche Qualität sichert jedoch eine hohe ästhetische Qualität des neuen Stadtraums. Durch die sich in die Siedlungsstruktur eingliedernde Neubebauung wird der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes soweit möglich berücksichtigt und gewährleistet. Die Freiflächengestaltungs- und Einfriedungssatzung der Landeshauptstadt München ist zu berücksichtigen und anzuwenden.

#### **9.2.8. Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

##### **9.2.8.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a befinden sich keine denkmalgeschützten Objekte. Die denkmalgeschützte Feldmochinger Pfarrkirche St. Peter und Paul befindet sich ca. einen Kilometer westlich des Gebietes. Aufgrund der außerordentlichen Dichte von Bodendenkmälern im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebiets, das die Siedlungsgunst des Raumes zwischen Isar

und Amper im Nordwesten Münchens bereits seit vor- und frühgeschichtlicher Zeit belegt, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit mit der Aufdeckung weiterer, bislang unbekannter Bodendenkmäler zu rechnen.

Im nördlichen Teilbereich befand sich ein Gewerbebetrieb sowie steht ein leerstehendes Wohngebäude. Im südlichen Teilbereich befinden sich zwei Wohngebäude.

Entlang der Dülferstraße verläuft eine Fernkälteleitung durch das Planungsgebiet.

Das versorgende Stromnetz befindet sich überwiegend entlang der Straßen (Ratold-/Raheinstraße). Die Wohngrundstücke sind von der nächstgelegenen Straße über einen Hausanschluss erschlossen. Entlang der U-Bahn, der Dülferstraße und entlang des Fußgängerüberwegs an der Herbergstraße verlaufen Stromtrassen in Ost-West-Richtung durch das Planungsgebiet.

Entlang der Ratold- und Raheinstraße verlaufen Gasleitungen. Innerhalb der Dülferstraße und südlich des Rambertweges befinden sich Gasleitungen in Ost-West-Richtung. Am Rambertweg handelt es sich um eine Hauptgasleitung (Erdgashochdruckleitung), die nicht unter einer öffentlichen Erschließungsstraße verlegt wurde. Von dieser Leitung sind Hausanschlüsse bis zu den Grundstücken Rambertweg 27 und zum Stellwerk verlegt. Entlang der U-Bahn bis zum Anwesen Bernhardstraße 63 verläuft ein Hausanschluss für das dortige Wohngebäude auf diesem Grundstück.

Das versorgende Wasserleitungsnetz befindet sich überwiegend entlang der Straßen. Die Wohngrundstücke sind von der nächstgelegenen Straße über einen Hausanschluss erschlossen. Entlang der Dülferstraße und entlang des Fußgängerüberwegs an der Herbergstraße verlaufen Wasserleitungen in Ost-West-Richtung durch das Planungsgebiet.

Eine weitere Sammelgrundleitung verlief nördlich der Leitung des Stellwerks und hat die Gebäude Lerchenstraße 66 bis zum Bau des städtischen Kanals in der Lerchenstraße erschlossen. Im Bereich des WA Süd(7) verläuft derzeit ein Kanal zum Stellwerk (Flst. Nrn. 1767/38 und 1767/60). Weitere Abwasserkanäle verlaufen überwiegend in den Straßen (Bernhardstraße, Dülferstraße, Herbergstraße, Raheinstraße, Ratoldstraße).

#### **9.2.8.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Mit der Überplanung des Gebietes wird nach derzeitiger Datenlage kein denkmalrechtlicher Belang tangiert. Die Aufdeckung von bislang unbekanntem Bodendenkmälern kann jedoch vorab nicht ausgeschlossen werden.

Die bestehenden und sich im Eigentum der Planungsbegünstigten befindlichen Gewerbe- und Wohngebäude, mit Ausnahme des bestehenden Wohngebäudes Raheinstraße 3, werden rückgebaut und durch neue Bebauung überplant.

Die vorhandenen Leitungen und Leitungsrechte werden im Rahmen der Überplanung berücksichtigt, sodass deren Erschließungsfunktion im Planungsszenario gesichert bleibt.

Negative Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung werden auch bezüglich des Sozialabstandes durch die Festsetzungen ausgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Darstellungen bei den einzelnen Schutzgütern verwiesen.

#### **9.2.8.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind mittelfristig keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

#### **9.2.8.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Regelung der zulässigen Höhenentwicklung
- Festsetzungen zu Geschoss- und maximalen Ausbauhöhen von unterirdischen baulichen Anlagen (Keller, Tiefgaragen, u. a.).

##### **Vertraglich geregelte Maßnahmen**

- Dingliche Sicherung von Leitungsrechten durch Baugebiete

##### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Erwirken einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gem. Art. 7 Abs. 1 BayDSchG für Bodeneingriffe aller Art innerhalb des Geltungsbereichs, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.

##### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

- Verlegung der Hauptgasleitung am Rambertweg sowie der Erdgasregelstation RE151bB, derzeit bestehend an der westlichen Grenze des Geltungsbereichs.

#### **9.2.8.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden**

Die gesetzlich definierten Maßgaben insbesondere auch des BayDSchG wurden geprüft und ausreichend berücksichtigt.



## **9.2.9. Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie**

### **9.2.9.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Derzeit besteht aufgrund der geringen Bebauung innerhalb des Geltungsbereichs nur ein geringer Energiebedarf. Die Energieversorgung ist durch funktionsfähige Anschlüsse an die öffentliche Stromversorgung gewährleistet. Die Möglichkeit des Anschlusses an die Gasversorgung im Planungsgebiet ist gewährleistet.

Das Angebot einer P+R-Anlage am S- und U-Bahnhof Feldmoching trägt zur verstärkten Nutzung des energieeffizienten ÖPNV bei.

### **9.2.9.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch die Umnutzung des Planungsgebiets zu einem dicht bebauten Wohngebiet nimmt der Energieverbrauch in großem Umfang zu. Gleichzeitig bedingt die verdichtete Neubebauung unter Berücksichtigung aktueller, hoher Energiestandards eine hohe Energieeffizienz (kurze Versorgungswege, bauliche Energiebewahrung, optimierte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs) sowie die mögliche Nutzung regenerativer Energiequellen (dezentrale Solarenergienutzung auf Dachflächen).

Zum künftigen Energiebedarf und der Energieversorgung des Planungsgebietes kann derzeit noch keine Aussage und Bewertung erfolgen. Es gelten die gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke, die im Bauvollzug einzuhalten sind.

### **9.2.9.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

### **9.2.9.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

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

- Bauliche Verdichtung im engeren Einzugsbereich des U- und S-Bahnhofs Feldmoching im Hinblick auf die optimierte Ausnutzung des energieeffizienten ÖPNV,
- Festsetzung von Flachdächern und Zulassung von technischen Anlagen zur Nutzung von Solarenergie,
- flächensparendes Erschließungskonzept,
- Zulassung ausreichend dimensionierter Flächen für Fahrradabstellplätze,
- Festsetzung einer Fläche für Ver- und Entsorgung (Erdgasregelstation).

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Einhaltung bestehender gesetzlicher Standards für Gebäude,

#### **Sonstige Maßnahmen**

- Energiesparende Bauweise,
- Nutzung dezentraler regenerativer Energieträger (Photovoltaik).
- Verlegung der Hauptgasleitung am Rambertweg sowie der Erdgasregelstation RE151bB, derzeit bestehend an der westlichen Grenze des Geltungsbereichs.

#### **9.2.9.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden**

Die Festsetzungen orientieren sich an der Leitlinie Ökologie – Klimawandel und Klimaschutz. Den gesetzlichen Vorgaben gemäß EU-RL 2010/31/EU, GEG, EEG kann im Rahmen des Bauvollzugs Rechnung getragen werden. Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange sind insofern berücksichtigt.

#### **9.2.10. Auswirkungen auf den Umweltbelang Abfälle und Abwasser**

##### **9.2.10.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Die Abfallentsorgung erfolgt durch den Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM). Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich derzeit keine Standorte für Wertstoffsammlung, Verwertung, Kompostierung, Deponierung o. Ä..

Die Abwasserentsorgung erfolgt über das städtische Kanalisationssystem.

In der westlichen Verlängerung der Herbergstraße befindet sich ein Kanal sowie eine Druckleitung auf Privatgrund.

##### **9.2.10.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Die Abfallentsorgung des künftigen Wohngebietes erfolgt über den AWM.

Die Abwasserentsorgung erfolgt durch neu zu erstellende Entsorgungskanäle mit Anschluss an das bestehende Kanalsystem der Münchner Stadtentwässerung (MSE). Entsprechend ist die Abwasserentsorgung gesichert.

Der Kanal für die Entwässerung im Bereich der Raheinstraße nördlich der Hochlandstraße bleibt von der Planung unberührt.

### **9.2.10.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

### **9.2.10.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

#### **im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Festsetzung von Leitungsrechtsflächen und hinweisliche Darstellung von Leitungsschutzzonen im Bereich der öffentlichen Grünfläche.

#### **Vertraglich geregelte Maßnahmen**

Dingliche Sicherung von Leitungsrechten durch Baugebiete.

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Fachgerechte Entsorgung von anfallendem Erdaushub aus kontaminierten Bereichen (Altlastenflächen),
- Berücksichtigung der Vorschriften und Satzungen der Landeshauptstadt München im Rahmen von Erschließungsplanung und Bauvollzug.

### **9.2.10.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden**

Die Maßgaben aus den einschlägigen Vorschriften und Satzungen der Landeshauptstadt München können im Rahmen des Bauvollzugs sichergestellt werden. Die geordnete Entsorgung der im Planungsgebiet anfallenden Abfälle und Abwässer ist entsprechend berücksichtigt und sicher gestellt.

## **9.3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die mit der Umnutzung innerhalb des Planungsgebiets verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind gemäß § 1a Abs. 3 BauGB bzw. §§ 14, 15 BNatSchG durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Die Methodik orientiert sich am einschlägigen Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen (2003, ergänzte Fassung). Das Planungsgebiet besteht zum größten Teil aus Brachflächen unterschiedlicher Sukzessionsstadien von Altgrasfluren bis zu Gehölzflächen, landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie kleinflächigen Gartengrundstücken mit teilweise altem Baumbestand. Die entsprechende Einwertung des Ausgangszustands und Ermittlung des

Ausgleichsbedarfs erfolgt auf Grundlage der Strukturtypenkartierung, faunistischer Erhebungen sowie der Bewertung weiterer Schutzgüter gemäß den bereits ausgeführten Darstellungen. Da im Planungsgebiet die durchschnittliche GRZ über dem Wert von 0,35 liegt, wird der Eingriffstyp für die Baugebiete inklusive der neu geplanten Erschließungsflächen gemäß Leitfaden dem Typ A (hoher Versiegelungs- und Nutzungsgrad) zugeordnet.

Im vorhandenen Zustand bereits vollversiegelte oder überbaute Flächen (Teil der Straßenverkehrsflächen, vorhandene Bebauung mit Wohngebäuden) sowie die Ackerfläche im Norden, die als öffentliche Grünfläche festgesetzt wird, lösen kein Ausgleichserfordernis aus. Sonstige Ackerflächen wurden als Gebiete geringer Bedeutung für Natur und Landschaft eingewertet. Die naturnahen Altgras-, Ruderal- und Sukzessionsflächen wurden als Gebiete mittlerer Bedeutung eingestuft. Kleinflächige Teilbereiche wurden aufgrund des Vorkommens von Rote-Liste-Arten als Gebiete von hoher Bedeutung für Natur und Landschaft bewertet.

Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (u. a. Erhalt von prägnanten Einzelbäumen sowie von Baumgruppen, Freihaltung und Sicherung der Biotopverbundachse entlang der Bahn im Hinblick auf Artenschutz sowie Luftaustauschbahn, grünordnerische Maßnahmen wie Festsetzung von Baumpflanzungen, Dachbegrünung) sowie die partielle Aufwertung von Ausgleichsflächen um zwei Wertstufen (Entsiegelung von Flächen und Entwicklung zu Trockenstandorten) ergibt sich für das Gesamtgebiet ein Ausgleichsflächenbedarf von knapp 5,3 ha .

#### **Ausgleichsmaßnahmen**

Rund 0,6 ha der erforderlichen Ausgleichsflächen können mit festgesetzten Aufwertungsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs nachgewiesen werden (v. a. Entwicklung Biotopverbundkorridor entlang der Gleistrasse).

Weitere ca. 0,21 ha Ausgleichsflächen können südlich des Planungsgebietes (Entwicklung eines Magerlebensraums) südlich der Lerchenstraße auf dem Grundstück Flst. Nr. 1767/54, Gemarkung Feldmoching, nachgewiesen und werden vertraglich gesichert.

Mit diesen Maßnahmen wird gemäß den Zielvorgaben des ABSP eine wichtige Biotopverbundachse für Arten magerer Lebensräume wie z. B. den lokal bedeutsamen Idas-Bläuling oder die streng geschützte Zauneidechse entlang der Bahngleise gesichert bzw. neu entwickelt.

Der verbleibende Ausgleichsflächenbedarf von ca. 4,4 ha wird über das interkommunale Ökokonto „Fröttmaninger Heide“ ausgeglichen.

#### **9.4. Verträglichkeitsprüfung für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung**

Die nächstgelegenen Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete) "Heideflächen und Lohwälder nördlich von München" sowie "Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos" sind einen bzw. zwei Kilometer vom Geltungsbereich des Bebauungsplans mit

Grünordnung Nr. 2108a entfernt (Mindestabstand) und stehen in keinem räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Planungsgebiet. Durch Bebauungsplanfestsetzungen werden weder direkte noch indirekte Beeinträchtigungen für NATURA 2000 bzw. FFH-Gebiete ausgelöst.

## **9.5. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung**

Da im überplanten Gebiet nach § 7 BNatSchG streng geschützte Arten vorkommen, müssen Beeinträchtigungen dieser Arten bzw. Veränderungen der Lebensräume durch die Planungen – auch wenn diese außerhalb des überplanten Bereichs wirken – geprüft werden. Im Rahmen der saP werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG bezüglich der geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie, national streng geschützte Arten), die durch das Vorhaben erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt sowie die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG geprüft.

### **9.5.1. Bestandserhebung und Betroffenheit**

In den Jahren 2013 und 2015 wurden bei insgesamt neun Geländebegehungen die Artengruppen Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Tagfalter und relevante Nachtfalter sowie Heuschrecken erfasst. Zusätzlich erfolgte 2017 eine Struktureinschätzung und Bewertung der Teilgebiete im Hinblick auf ihre Relevanz für Wildbienen. Ergänzend wurden ebenfalls 2017 relevante Strukturen mit fünf Detektorbegehungen und stationären Batcordern (15 Nächte) im Hinblick auf Nachweise von Fledermausvorkommen vertiefend untersucht. Durch den Landesbund für Vogelschutz e. V., Kreisgruppe München wurden Ergebnisse einer Ende 2018 durchgeführten Ultraschall-Erfassung von Fledermäusen zur Verfügung gestellt. Von April 2019 bis September 2020 sind zusätzliche Nachkontrollen von Baumhöhlen und Gebäuden (Fledermäuse) durchgeführt worden. Aufgrund dieser Ergebnisse muss für die Fledermäuse und die Garten-grammücke davon ausgegangen werden, dass artenschutzrechtliche Verbote verletzt werden.

#### **9.5.1.1. Fledermäuse und übrige Säugetiere**

Durch Rufauswertungen konnten im Gebiet insgesamt 10-13 für Siedlungen typische Arten nachgewiesen werden. Deutlich am häufigsten war das akustisch nicht trennbare Artenpaar Rauhaut-/Weißrandfledermaus gefolgt von Zwerg- und Zweifarbfledermaus sowie Großem Abendsegler wahrnehmbar.

Die Untersuchungen weisen auf eine mögliche Quartiernutzung am und im leer stehenden Haus Raheinstraße 3 hin. Eine ganzjährige Quartiersnutzung durch Fledermäuse (Wochenstuben, Winter- und Einzelquartiere) kann nicht ausgeschlossen werden.

Im Gebäude Rambertweg 27 hingegen sowie in den übrigen abzubrechenden Gebäuden konnte eine Quartiersnutzung ausgeschlossen werden, während Baum Nr. 340

auf dem Grundstück Rambertweg 27 den Ergebnissen der Nachkartierung im Januar 2020 zufolge ein Fledermausquartier enthält.

Ein Verstoß gegen das Verbot der Zerstörung dieser Fortpflanzungs- und Ruhestätten gem. § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG im Zuge der Umsetzung der Bebauungsplanung kann trotz geeigneter Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen zur kontinuierlichen Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit (CEF-Maßnahmen für Gebäudefledermaus) nicht vollständig vermieden werden. Dementsprechend sind Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes gem. § 45 BNatSchG (FCS-Maßnahmen für Baumfledermäuse) sowie die Beantragung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme erforderlich. Diese wurde mit Auflagen von der Regierung von Oberbayern in Aussicht gestellt (s. u. FCS 2, 3).

Essenzielle Jagdhabitats von Fledermäusen sind im Gebiet nicht anzunehmen. Da entlang der Bahn außerdem wieder geeignete Flächen entstehen, ist der Verlust an Jagdhabitats für alle Fledermaus-Arten daher nicht erheblich.

Für die anderen relevanten Säuger-Arten gibt es im Planungsgebiet entweder keine geeigneten Habitats oder das Planungsgebiet liegt außerhalb der bekannten und derzeit anzunehmenden Verbreitungsgebiete bzw. Wanderkorridore dieser Arten (z. B. Biber, Wildkatze, Wolf). Insofern sind Vorkommen sonstiger Säuger-Arten und damit erhebliche Beeinträchtigungen mit Sicherheit auszuschließen.

#### **9.5.1.2. Reptilien**

Eine Betroffenheit der Zauneidechse, die nur außerhalb des Planungsgebiets vorkommt, kann durch Vermeidungsmaßnahmen (s. u.) ausgeschlossen werden.

Mit Vorkommen anderer relevanter Reptilien-Arten ist im Planungsgebiet nicht zu rechnen. Insofern kann eine Betroffenheit auch der restlichen Arten dieser Artengruppe mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

#### **9.5.1.3. Lurche (Amphibien), Fische, Käfer, Tag- und Nachtfalter, Libellen, Schnecken und Muscheln**

Für keine dieser Arten gibt es im Planungsgebiet aktuell geeignete Habitats oder das Planungsgebiet liegt außerhalb der bekannten und derzeit anzunehmenden Verbreitungsgebiete dieser Arten. Insbesondere für den Eremiten (*Osmoderma eremita*) oder andere Totholzkäfer sind die wenigen Höhlenbäume entweder nicht groß genug oder nicht ausreichend besonnt, größere Mulmhöhlen sind sehr unwahrscheinlich. Außerdem fehlt der Region gemäß historischer Karte eine Wald-Tradition. Insofern sind Vorkommen und damit erhebliche Beeinträchtigungen aller dieser Artengruppen mit Sicherheit auszuschließen.

#### 9.5.1.4. Vögel

Innerhalb des Planungsgebiets und in unmittelbarer Umgebung wurden während der Begehungen 2013 und 2015 insgesamt 20 Vogelarten erfasst. Darunter war mit dem Turmfalken nur eine bayerische Vorwarnliste-Art, die aber außerhalb brütete, sowie ein Brutpaar der ungefährdeten, aber in München saP-relevanten Gartengrasmücke.

Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit ist nur für die Gartengrasmücke festzustellen (Verletzung des Störungs- und Schädigungsverbots Habitats, § 44 Abs. 1 BNatSchG). Dementsprechend sind Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes (s. u.) sowie die Beantragung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme erforderlich (FCS-3).

Auf dem Grundstück Rambertweg 27 befindet sich ein Höhlenbaum, der theoretisch auch Brutplatz des Grünspechts bzw. anderer Höhlenbrüter sein kann. Aktuell brüten hier nur Meisen.

Diverse weitere Vogelarten können die Flächen selber oder den Luftraum darüber (weitere Greifvögel, Eulen, Schwalben, Mauersegler) regelmäßig zur Nahrungssuche nutzen. Weitere episodische Nahrungsgäste (Rastvögel) beispielsweise zur Zugzeit sind denkbar. Für diese sind in Verbindung mit Vermeidungsmaßnahmen (s. u.) Betroffenheiten auszuschließen, auch da ihnen regional weiterhin sehr große ähnliche, geeignete Flächen zur Verfügung stehen.

Die Festsetzungen sehen Vogelschutzmaßnahmen (wie z. B. licht-reflexionsarme und nicht spiegelnde Verglasungen) vor.

#### 9.5.1.5. Gefäßpflanzen

Im Planungsgebiet gibt es keine geeigneten Wuchsstandorte für streng geschützte Gefäßpflanzen, d. h. Vorkommen und verbotstatbeständliche Betroffenheiten aller Arten dieser Artengruppe sind sicher auszuschließen.

#### 9.5.2. Das Vorhaben und seine Auswirkungen

Nachfolgende vorhabensspezifische Wirkfaktoren können eintreten und artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen von europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten verursachen:

- **Konflikt Überbauung (Flächenentzug)**  
Durch die geplante Bebauung mit ihrer Infrastruktur und die damit verbundene Versiegelung der Flächen verschwinden Lebensräume streng geschützter Arten.
- **Konflikt Struktur- und Nutzungsänderung**  
Durch die Baumaßnahmen werden (potenzielle) Teil-Lebensräume und geschützte Lebensstätten von Arten entfernt bzw. so verändert, dass sie von diesen Arten hinterher nicht mehr nutzbar sind.

- **Konflikt Veränderung abiotischer Faktoren**  
Der anstehende Boden (teils als Acker, Grünland und Gärten genutzt, teils brachgefallen) wird größtenteils abgegraben und überbaut. Durch die Entfernung von beschattenden Gehölzen und Versiegelungen durch Zuwegungen etc. nehmen die xerothermen Verhältnisse kleinflächig zu. Andererseits verschatten die neuen Gebäude Flächen, die derzeit noch mehr oder weniger besonnt sind.
- **Konflikt Mortalität durch Zerschneidung, Barriere-/Fallen-Wirkung**  
Sowohl das bestehende S-Bahn-Gleis bzw. der Gehölz-Stauden-Saum als auch die Gehölze an den östlichen Straßen Rahein- und Ratoldstraße sind Wander- bzw. Leitlinien. Sie sind am Bahnübergang/Stellwerk Lerchenstraße und am P+R-Platz bereits teilweise unterbrochen. Während der Bauphase können Strukturen entstehen, die für manche Tiere (hier v. a. Zauneidechsen im Nordwesten) attraktiv wirken. Bei der Einwanderung insbesondere von sehr mobilen Jungtieren könnten diese durch die fortschreitenden Arbeiten verletzt oder getötet werden.
- **Konflikt Störungen/Emissionen**  
Durch Baumaßnahmen und Betrieb können auf den Flächen und in deren Umgebung lebende und/oder vorbeiwandernde Tiere durch Lärm, Vibrationen, künstliches Licht u. ä. gestört werden.

Kampfmittelsondierungen im Bereich des als zu erhalten festgesetzten Baumbestandes (Raheinstraße 3) können Bestand schonend durchgeführt werden. Bei Munitionsfunden in diesem Bereich sind jedoch auch Fällungen einzelner Bäume nicht auszuschließen. Sich daraus möglicherweise ergebende artenschutzrechtlich Konflikte sind gegebenenfalls Maßnahmen bezogen zu bewerten. Konflikte durch Altlastensanierungen in diesem Bereich können nach der bisherigen Datenlage ausgeschlossen werden.

### **9.5.3. Maßnahmen zur Vermeidung und zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sowie zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes**

#### **9.5.3.1. Vermeidungsmaßnahmen**

Folgende Vermeidungsmaßnahmen sind möglich:

- Für Gartengrasmücke und Gehölzvögel allgemein:  
Durchführung von Gehölzrodungen außerhalb der Vogelbrutzeit (1. März-30. September), (vgl. saP V1)
- für Baumfledermäuse und höhlenbrütende Vogelarten:  
Kontrolle aller größeren Gehölze, die entfernt werden müssen, im Sommer vor Baubeginn durch eine fach- bzw. artenkundige Person von außen bzw. mit dem Endoskop auf ggf. besetzte Höhlen. Bei Höhlen, bei denen eine Besiedlung durch Fledermäuse nicht ausgeschlossen werden kann, Verschluß der Einflugöffnungen in Form des „Reusenprinzips“ ( d.h. Einflug wird verhindert, Ausflug ist möglich) außerhalb der Wochenstubezeit (nicht vom 15.05. bis 15.08.) und nicht während des Winterschlafs (1.11. bis 15.3.). Gehölzrodungs-



maßnahmen für Bäume, bei denen Besiedlung nicht ausgeschlossen werden kann, nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten, intensive Kontrollen von Baumhöhlen vor der Fällung, gegebenenfalls in der Folge mit Umquartierungsmaßnahmen, Erhaltung besiedelter Bäume oder Stammstücke und Wiederaufstellung/-anbringung im nahen Umfeld (s. saP V2)

- für Vögel allgemein:  
Vermeidung von Vogelschlag durch Festsetzung und vertragliche Regelung bzgl. der Verwendung von den Belangen des Vogelschutzes Rechnung tragender Verglasungen und/oder Gestaltungen bei großflächigen Glaselementen, Fensterbändern, Eckverglasungen, Lärmschutzwänden, (Abgrenzungs-)Mauern und Belangen des Vogelschutzes entsprechende Verglasungen oder Gestaltungen, (s. saP V3)
- für Gebäudefledermäuse:  
Sanierungsarbeiten bzw Gebäudeabbruch für das Haus Raheinstraße 3 ausschließlich außerhalb der Wochenstubezeit (Mai bis Juli); intensive Kontrolle aller abzubrechenden Gebäude vor Beginn der Arbeiten; gegebenenfalls Umquartierungsmaßnahmen, (vgl. saP V4 und V5)
- für Zauneidechse:  
Errichtung eines Reptilienschutzzauns am Westrand des nördlichen Geltungsbereichs, um mögliche Einwanderungen aus den nachgewiesenen Vorkommen auf der anderen Seite der Gleistrasse zu verhindern, (vgl. saP V6)
- ökologische Baubegleitung und Funktionskontrolle der Maßnahmen (vgl. saP V7).

#### **9.5.3.2. CEF-Maßnahmen (zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität)**

- Für Gebäudefledermäuse  
Neuschaffung mindestens von fünf Spaltenquartieren je Teilbaugebiet in den Fassaden der neuen Gebäude (CEF-1) vor der geplanten Sanierung des Gebäudes Raheinstraße 3.

#### **9.5.3.3. FCS-Maßnahmen (zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes)**

- Für Baumfledermäuse:  
Bereitstellung und Sicherung von zehn Biotopbäumen durch Herausnahme aus der forstlichen Nutzung in einem Gehölzbestand an der Engsburgstraße, München-Pasing, für einen von Fällung betroffenen Habitatbaum (Baum Nr. 340 im Baumbestandsplan, Nachweis mindestens einer von Fledermäusen besiedelten Höhle) im Planungsgebiet (FCS-1).
- Bereitstellung kurzfristiger Ersatzquartiere für Baumfledermäuse durch möglichst frühzeitiges Anbringen von Fledermauskästen an Habitatstrukturen (Bestandsbäume) im nahen Umfeld. Je besiedelter Höhle sind fünf Ersatzquartiere erforderlich (nach derzeitigem Kenntnisstand sind fünf Kästen erforderlich) (FCS-2).

- für Gartengrasmücke:  
Anlage von drei Hecken mit dornigem Astwerk am Südrand der öffentlichen Grünfläche (FCS-3).

#### 9.5.3.4. Monitoring

- Koordination und Kontrolle der Vermeidungs-, CEF- und FCS-Maßnahmen, Protokolle,
- jährliche Kontrolle des neuen Gartengrasmücken-Habitats bis zum Nachweis der Besiedlung; alternativ quantitative Erfassung der Gartengrasmücken im gesamten Umfeld (lokale Population) des überplanten Gebiets, sollte der Besiedlungserfolg des Gartengrasmücken-Habitats nach fünf Jahren nicht nachgewiesen werden können, sind weitere Optimierungen mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) zu prüfen.
- jährliche Kontrolle der frei hängenden Fledermauskästen, maximal 15 Jahre lang, gegebenenfalls Reparatur von defekten oder Ersatz von verschwundenen Kästen,
- Dokumentation der Begehungen zu Fledermaus- und Vogelnistkästen sowie Gartengrasmücken-Habitaten und Zuleitung am Ende des jeweiligen Untersuchungsjahres an die untere Naturschutzbehörde sowie regelmäßiger Bericht an die UNB bezüglich des Fortgangs der Bauarbeiten, sowie regelmäßiger Bericht an die UNB bezüglich des Fortgangs der Bauarbeiten,
- Risikomanagement: gegebenenfalls sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das Erreichen der Ziele der artenschutzrechtlichen Maßnahmen sicherzustellen.

Die Umsetzung der oben aufgeführten Maßnahmen wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrags geregelt auf Basis der saP und der in Aussicht gestellten Ausnahmege-  
nehmigung der Regierung von Oberbayern. Hier wird vertraglich insbesondere gere-  
gelt, dass sich die Planungsbegünstigte verpflichtet, in jedem Teilbaugebiet entspre-  
chend der in Aussicht gestellten Auflagen je verloren gehendem Quartier für Gebäu-  
defledermäuse in den Gebäuden fünf gleichwertige Ersatzquartiere an Gebäuden im  
nahen Umfeld anzubringen, bzw. die im Rahmen der finalen Kontrolle festgestellten  
erforderlichen anzupassenden Anzahl (1:5), vgl. Inaussichtstellung Punkt 2.1.8. sowie  
die Pflicht zur Anbringung von Vogelnistkästen in selber Menge wie der Fledermaus-  
rundkästen, vgl. Punkt 2.2.12., die Abstimmung eines detaillierten Bauzeitenplans,  
vgl. Punkt 2.1.15.; die entsprechend endgültigen Auflagen im Bescheid zur arten-  
schutzrechtlichen Ausnahme im Rahmen der Bauanträge sind als endgültige Rege-  
lung in der künftigen Inaussichtstellung hier dann entscheidend.

#### 9.5.4. Fazit

Durch die Überplanung und weitgehende Bebauung eines ca. 11,6 ha großen Areals  
zwischen Bahn und Ratold-/Raheinstraße im Münchner Stadtbezirk 24 Feldmoching-  
HasenbergI sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenermaßen oder  
potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten und der europäischen Vogelart-

ten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen. Für einige Arten, insbesondere Fledermäuse und Vögel, sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen, für die Gebädefledermaus-Arten gegebenenfalls außerdem vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen artenschutzrechtliche Verbote zu verstoßen. Für Gehölfledermäuse sowie die Gartengrasmücke ist außerdem eine artenschutzrechtliche Ausnahme im Rahmen des Bauvollzugs erforderlich, da nicht garantiert werden kann, dass die Habitate dieser Arten in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang erhalten werden bzw. es zu erheblichen Störungen kommen kann.

Insgesamt ist das Vorhaben aus Sicht des strengen Artenschutzes genehmigungsfähig. Die Aussage wird durch die vorliegende Inaussichtstellung der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 15.10.2019 (AZ ROB-55.1-8691.NAT\_02-2-14-4) bestätigt.

#### 9.6. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die geplanten Baumaßnahmen führen in ihrer Gesamtheit zu unterschiedlichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. In der folgenden Matrix sind die wesentlichen Wechselwirkungen der betrachteten Schutzgüter zusammenfassend dargestellt:

Schutzgüter	Wechselwirkungen					
	Mensch	Tiere und Pflanzen	Fläche und Boden	Wasser	Klima, Luft	Orts- und Landschaftsbild
Mensch		x	x	x	x	x
Tiere und Pflanzen	x		x	x	x	x
Fläche und Boden	x	x		x	x	
Wasser	x	x	x		x	
Klima, Luft	x	x	x	x		
Orts- und Landschaftsbild	x	x				

Aus den bekannten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ergeben sich keine abwägungsrelevanten Aspekte, die über die Aussagen in den jeweiligen Fachkapiteln hinausgehen.

## 9.7. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Planungsgebiet besteht die Möglichkeit, dringend benötigten Wohnraum für die Landeshauptstadt 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 vertretbarer städtebaulicher Dichte. Die Machbarkeit und Verträglichkeit mit angrenzenden Nutzungen wurde durch Machbarkeitsstudien, zudem im Rahmen eines Bürgerworkshops, insbesondere auch durch Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs, einer darauf aufbauender Rahmenplanung sowie umfassender Fachgutachten geklärt. Bei der Alternativen-Prüfung im Rahmen des durchgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs waren bereits die naturschutzfachlichen Vorgaben zu berücksichtigen. Dabei hat sich keine Alternative gezeigt, die grundsätzlich ein naturschutzfachlich besseres Ergebnis hätte erkennen lassen.

Eine alternative gewerblich geprägte Bebauung war wegen der benachbarten Wohnsiedlungen und des nur schmalen Planungsgebietes demgegenüber nicht für sinnvoll erachtet worden.

## 9.8. Zusätzliche Angaben

### 9.8.1. Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Die Datengrundlage für die Umweltprüfung und die Erstellung des Umweltberichts war ausreichend. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgte auf der Grundlage folgenden Unterlagen und Untersuchungen:

- Verkehrsuntersuchung; TÜV Rheinland, 19.11.2020,
- Schalltechnische Untersuchung, Bericht 700-5330-SU-2, Möhler + Partner Ingenieure AG, 24.08.2022  
Ergänzung Raheinstr. 44/46 vom 06.09.2021  
Ergänzung westl. Bebauung vom 17.09.2021
- Erschütterungstechnische Untersuchung, Bericht Nr. 700-5330-ER, Möhler + Partner Ingenieure AG, 04.02.2021,
- Erschütterungstechnische Untersuchung, Bericht Nr. 700-5330-ER-Bernhardstr. 63, Möhler + Partner Ingenieure AG, 23.07.2022
- Untersuchung von elektrischen und magnetischen Feldern, Bericht Nr. 700-5330-EMF, Möhler + Partner Ingenieure AG, 08.10.2020,
- Abstandsflächenplan, Dragomir Stadtplanung, 20.04.2021,
- Belichtungsstudie Dragomir Stadtplanung, 20.04.2021
- Kenndaten zur Freiflächenversorgung, Fachplan Freiflächenversorgung, planwerkstatt karlstetter, 04.04.2022
- Baumbestandsplan/Baumdatenliste, planwerkstatt karlstetter, 19.01.2020
- Baumbilanzierung, planwerkstatt karlstetter, 03.11.2022,

- Versiegelungsbilanzierung, planwerkstatt karlstetter, 04.04.2022,
- Naturschutzfachliches Gutachten zur Prüfung artenschutzrechtlicher Vorschriften des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, Bio-Büro Schreiber, 01.03.2021
- Artenschutzrechtliche Voreinschätzung, Bio-Büro Schreiber, 22.11.2013
- Strukturkartierungsbericht, planwerkstatt karlstetter, 23.10.2017
- Beilage zum Zwischenbericht der Kartierungen 2015, Bio-Büro Schreiber, 27.07.2015
- Strukturtypenkartierung, planwerkstatt karlstetter, 23.10.2017,
- Struktureinschätzung und Bewertung der Teilgebiete im Hinblick auf ihre Relevanz für Wildbienen, Dr. Andreas Dubitzky, 26.10.2017
- Bauvorhaben Feldmoching-Raheinstraße; Faunabericht, Robert Mayer, 10.04.2018,
- Altlasten, Bericht über ergänzende Untersuchungen im geplanten Wohnquartier an der Ratoldstraße in München-Feldmoching, BoSS Consult, 09.10.2020,
- Luftbildauswertung BV Ratoldstraße in München-Feldmoching für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108; Luftbildauswertung zur Risikoabschätzung einer möglichen Kampfmittelbelastung (Phase A), Buchwieser Geotechnik, 18.04.2019,
- Räumkonzept BV Ratoldstraße München-Feldmoching für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108; Gefährdungseinschätzung und Räumkonzept Kampfmittelbeseitigung (Phase B und Phase C1); Buchwieser Geotechnik, 26.04.2019,
- Ergänzung zum Gutachten vom 26.04.2019: Räumkonzept BV Ratoldstraße München-Feldmoching für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108; Buchwieser Geotechnik, 07.05.2019,
- Bewertung der möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser und der Möglichkeiten zur Versickerung des Niederschlagswassers im Bereich der Ratoldstraße/Raheinstraße in München-Feldmoching, BoSS Consult, 25.01.2021
- Luftschadstofftechnische Untersuchung, Möhler + Partner Ingenieure AG, Bericht Nr. 740-6286-LH-1, 27.10.2020,
- Stadtklimaanalyse Landeshauptstadt München, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Juli 2014,
- Eingriffsbilanzierung, planwerkstatt karlstetter, 04.04.2022
- Bescheid der Regierung von Oberbayern zur Inaussichtstellung , Oktober 2019
- Biotopkorridor, planwerkstatt karlstetter, 04.04.2022
- Pflege- und Entwicklungskonzept, planwerkstatt karlstetter, 22.04.2022
- Schalltechnische Untersuchung Hubschraubersonderflugplatz 05.10.2017
- Schalltechnische Untersuchung Planfeststellung BAB A92 27.10.2017

### **9.8.2. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt**

Zur Überwachung erheblicher Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Verkehrslärm: 10 Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes prüft das Mobilitätsreferat die Ansätze zum Verkehrslärm (v. a. Verkehrsmengen Schiene und Straße). Der Straßenverkehr ist anhand von Verkehrszählungen (die durch das Mobilitätsreferat durchgeführt werden) zu überprüfen. Beim Schienenverkehr muss eine entsprechende Abfrage der DB Netz AG erfolgen. Schalltechnisch prüft ein Fachbüro, beauftragt voraussichtlich vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung, in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz, ob eine deutliche Veränderung gegenüber der Prognose besteht.
- Monitoring für CEF/FCS-Maßnahmen, durch Planungsbegünstigte, sowie planungsrechtlich geforderter ökologischer Ausgleichsflächen im Planungsumgriff und auf der externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße
- Überwachung künftige Verkehrsentwicklung im näheren Umfeld des Planungsgebietes durch verschiedene Maßnahmen, wie Verkehrszählungen nach zwei Jahren nach dem Inkrafttreten des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, sowie nach Fertigstellung von ca. 450 Wohneinheiten und nach der kompletten Bezug des Planungsgebietes

## **9.9. Allgemeinverständliche Zusammenfassung**

### **9.9.1. Schutzgut Mensch**

Entlang der Bahnstrecke treten tagsüber und nachts verkehrsbedingt hohe, zum Teil gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen auf. Entlang der Ratoldstraße treten deutlich geringere Verkehrslärmpegel und gesundheitsgefährdende Pegel nur im Tagzeitraum auf. Durch Festsetzung einer abschirmenden Bebauung zur Bahnstrecke und umfangreicher Schallschutz- und Vermeidungsmaßnahmen können jedoch für alle schutzbedürftigen Räume und Freiflächen die maßgeblichen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Mit gezielten Festsetzungen kann die Nachbarschaft ausreichend geschützt werden. Auch mögliche gesetzlich relevante Lärmkonflikte aufgrund benachbarter Gewerbenutzungen können durch festgesetzte Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Durch Umsetzung technischer bzw. konstruktiver Maßnahmen in der Bauweise kann trotz Unterschreitung erforderlicher Mindestabstände zu den Gleisanlagen der Deutschen Bahn hinsichtlich Erschütterung, ein ausreichender Schutz der geplanten Wohnbebauung gegenüber Erschütterungen und sekundärem Luftschall erreicht werden. Auch bezüglich der Nähe zur U-Bahn kann hinsichtlich Erschütterung ein ausreichender Schutz im Vollzug sichergestellt werden.

Durch die Einhaltung von Mindestabständen der geplanten Bebauung zum nächstgelegenen Durchgangsgleis können die gesetzlichen Grenzwerte für elektromagnetische Felder eingehalten werden.

Infolge der umfangreichen Hochbaumaßnahmen mit zwei bis sieben Vollgeschossen wird sich die Belichtungssituation innerhalb des Planungsgebietes erheblich wie auch in gewissem Maße auf angrenzenden Grundstücken verändern. Insbesondere in den Wintermonaten wird die Verschattung zunehmen. Durch Festsetzung geeigneter Baumgrenzen sowie maximaler Gebäudehöhen und auf Grundlage einer Prüfung der Belichtung werden jedoch eine ausreichende Belichtung und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl für die geplante Bebauung und deren Freiräume als auch für die angrenzende Bebauung sichergestellt.

Mit dem Angebot attraktiver Freiflächen und Spielplätze unterschiedlichster Qualitäten, die alle frei von Kfz-Verkehr und ausreichend vor Lärmeinwirkungen geschützt sind, wird ein gutes Erholungsflächenangebot geschaffen. Die durchlässige Freiraumstruktur sowie ein neuer, durchgehender Fuß- und Radweg auf der Westseite des Gebietes sowie zwei insgesamt ca. 1,6 ha große öffentliche Grünflächen am Nordrand mit Anbindung an den Grünzug „Feldmochinger Anger“ verbessert auch das Erholungsangebot für benachbarte Wohnquartiere sowie die Erreichbarkeit der Erholungslandschaften im Münchner Norden. Die Orientierungswerte der Landeshauptstadt München für Freiraumversorgung werden eingehalten.

Mit der Planung eines allseits durchlässigen Freiraumsystems und insbesondere durch die Neuanlage eines beidseitigen Fahrradschutzstreifen in der Ratoldstraße und zudem die Möglichkeit eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs auf der Westseite wird die Verkehrssicherheit verbessert. Die gemäß den Standards der Landeshauptstadt München beleuchteten Wegeverbindungen werden frei von Angsträumen gestaltet.

### **9.9.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Die Umsetzung der Planung führt zu erheblichen Verlusten an naturnahen Gehölz- und anderen Vegetationsbeständen. Diese können jedoch durch festgesetzte Baumpflanzungen und interne wie externe ökologische Ausgleichsflächen hinreichend kompensiert werden.

Entlang der Bahntrasse wird im Zusammenwirken mit angrenzenden Bahnflächen ein Biotopverbundkorridor für Magerlebensräume gesichert und qualitativ aufgewertet werden. Durch die Zuordnung einer externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße und ca. 4,3 ha Ökokontoflächen in der Fröttmaninger Heide werden Magerlebensräume im regionalen Kontext dauerhaft gesichert und entwickelt.

### **9.9.3. Schutzgut Fläche und Bodenfunktion**

Durch Sanierungsmaßnahmen für die zum Teil im Planungsgebiet liegenden Altlastenflächen (zwei Teilbereiche verfüllter Kiesgruben mit geringer Verunreinigung) und

Kampfmittelräumung können problematische Schadstoffbelastungen ausgeschlossen werden.

Infolge Über- und Unterbauung sowie der Versiegelung von Oberflächen gehen trotz verdichteter, flächensparender Bebauung auf einer Gesamtfläche von rund 6,0 ha die Böden mit allen ihren Funktionen verloren. Die durch die Über- und Unterbauung entstehenden negativen Umweltauswirkungen können z.T. durch die Überdeckung von Tiefgaragen minimiert werden, im Bereich der Umnutzung von intensiv genutzten Acker- zu parkartigen Grünflächen am Nordrand wird eine Verbesserung der Bodenfunktionen erzielt. Ein Großteil der Flächen innerhalb des Geltungsbereichs wird zu Allgemeinen Wohngebieten (ca. 6,6 ha). Die beanspruchten Verkehrsflächen vergrößern sich um rund 20 % auf rund 2,7 ha. Die vormals landwirtschaftlich genutzten Flächen werden zu Allgemeinen Wohngebieten (Südteil, ca. 2,5 ha) bzw. öffentlichen Grünflächen (Nordrand östlich Raheinstraße, ca. 1,5 ha).

#### **9.9.4. Schutzgut Wasser**

Die starke Zunahme bebauter und versiegelter Flächen beeinflusst gleichzeitig erheblich die mögliche Versickerungsleistung für Niederschlagswasser. Die Beschleunigung des Wasserabflussgeschehens sowie die Zunahme der Abflussmengen kann durch die geplante Überdeckung von Tiefgaragen mit Oberboden oder Dachbegrünungsmaßnahmen nur sehr eingeschränkt kompensiert werden. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch über Versickerungsrigolen unter den nicht unterbauten Grünflächen sowie den Gehrechtsflächen vollständig innerhalb des Geltungsbereichs, weitgehend sogar innerhalb der jeweiligen Baufelder in den Untergrund eingeleitet werden und somit zur Grundwasserneubildung beitragen. Durch die Planung von unterirdischen baulichen Anlagen wird der Grundwasserstrom beeinflusst. Durch die Begrenzung auf eingeschossige unterirdische bauliche Anlagen kann jedoch ein problematischer Grundwasseraufstau mit Schadenspotenzialen für die angrenzende Bestandsbebauung und die geplanten Neubauten vermieden werden. Durch die potenziell überwiegend am Westrand des Geltungsbereichs liegenden Versickerungsanlagen ist in den Wohngebieten von Rahein- und Ratoldstraße keine Vernässung der Keller nach Starkregenereignissen zu erwarten.

#### **9.9.5. Schutzgut Luft**

Die Luftschadstoffbelastung mit NO<sub>2</sub> und Schwebstaub wird infolge der Zunahme der Verkehrsbelastung im Straßenraum ansteigen, aber in den bestehenden Wohngebieten etwas abnehmen. Die maßgebenden gesetzlichen Grenzwerte können jedoch an den Fassaden im Planungsgebiet wie auch für die angrenzenden Siedlungsbereiche zuverlässig eingehalten werden.

#### **9.9.6. Schutzgut Klima**

Infolge der dichten Bebauung, der umfangreichen Flächenversiegelung und des Verlust von Gehölzen und anderen Vegetationsstrukturen entwickelt sich das Planungsgebiet von einem siedlungsklimatischen Ausgleichs- zu einem Belastungsraum. Bei



klimatisch problematischen, 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 Einzelhausbebauung bzw. Geschossbebauung mit hohem Grünvolumen im Süden jedoch nur bedingt verschlechtern. Negative siedlungsklimatische Effekte können durch die Öffnung der Blockrandbebauung, umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie Dachbegrünung in gewissem Maße begrenzt werden.

#### **9.9.7. Schutzgut Landschaft**

Mit der Entwicklung eines Wohngebietes hoher baulicher Dichte 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 von parkartigen öffentlichen Grünflächen am Nordrand wird die Stadtrandssituation erheblich aufgewertet.

#### **9.9.8. Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Mit der Überplanung des Gebietes wird nach aktuellem Datenstand kein denkmalrechtlicher Belang tangiert. Aufgrund der außerordentlichen Dichte von Bodendenkmälern im unmittelbaren Umfeld kann allerdings die Aufdeckung weiterer Bodendenkmäler innerhalb des Geltungsbereichs vorab nicht ausgeschlossen werden. Negative Auswirkungen auf Sachgüter der angrenzenden Wohnbebauung sind hinnehmbar.

#### **9.9.9. Umweltbelang Energie**

Durch die Umnutzung des Geltungsbereichs zu einem dicht bebauten Wohngebiet nimmt der Energieverbrauch in großem Umfang zu. Gleichzeitig bedingt die verdichtete Neubebauung unter Berücksichtigung aktueller, hoher Energiestandards eine hohe Energieeffizienz sowie die intensive Nutzung regenerativer Energiequellen. Zur Deckung des Elektrizitätsbedarfs wird ermöglicht, dass Dachflächen für die Nutzung von Solarenergie genutzt werden können. Es besteht eine sehr gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch die Anbindung an den ÖPNV (U- und S-Bahnhof Feldmoching). Die wesentlichen Nutzungen wie Einkaufen, soziale Einrichtungen und Naherholungsflächen befinden sich in der Nähe bzw. sollen im Planungsgebiet entstehen. Über die geplanten Fuß- und Radwege innerhalb des Planungsgebietes ist eine gute Erreichbarkeit gegeben.

Zum künftigen Energiebedarf und der Energieversorgung des Planungsgebietes kann derzeit noch keine Aussage und Bewertung erfolgen. Es gelten die gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke, die im Bauvollzug einzuhalten sind.

#### **9.9.10. Umweltbelang Abfall und Abwasser**

Eine ordnungsgemäße Entsorgung von Abwasser und Abfall gemäß den Maßgaben aus den einschlägigen Vorschriften und Satzungen der Landeshauptstadt München ist sichergestellt.

#### **9.9.11. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die Umsetzung der Planung führt zu umfangreichen Eingriffen in Natur und Landschaft mit einem Ausgleichsflächenbedarf von knapp 5,3 ha. Der Ausgleich erfolgt zu einem geringen Teil (ca. 0,6 ha) innerhalb des Geltungsbereichs, auf einer externen Fläche südlich der Lerchenstraße (ca. 0,21 ha) sowie durch Zuordnung von ca. 4,4 ha im interkommunalen Ökokonto „Fröttmaninger Heide“.

#### **9.9.12. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung**

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 Arten, insbesondere Fledermäuse und Vögel, sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen, für die Gebäudefledermaus-Arten gegebenenfalls vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote zu verstoßen. Für Gehölzfledermäuse sowie die Gartengrasmücke ist außerdem eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich, da nicht garantiert werden kann, dass die Habitate dieser Arten in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang erhalten werden bzw. es zu erheblichen Störungen kommen kann.

Insgesamt ist das Vorhaben letztlich aus Sicht des strengen Artenschutzes genehmigungsfähig. Die Aussage wird durch die vorliegende Inaussichtstellung der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung der Regierung von Oberbayern bestätigt.

#### **9.9.13. Gesamtfazit**

Die Umsetzung der Planung verursacht infolge der Nutzungsdichte zwangsläufig Beeinträchtigungen mehrerer Schutzgüter. Die Beeinträchtigungen können jedoch durch festgesetzte Regelungen und Kompensationsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs weitgehend vermieden, begrenzt oder ausgeglichen werden. Somit bedingt das Planvorhaben keine erheblichen oder nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne einschlägiger Umweltfachgesetze.

<b>Flächennutzung</b>	<b>Fläche [m2]</b>	<b>Fläche [%]</b>
Baugebiete WA	66.145	57,1
Fläche für Ver- und Entsorgung, Erdgasregelstation	134	0,1
Straßenverkehrsflächen	26.512	22,9
Öffentliche Grünflächen	16.054	13,9
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	6.140	5,3
Flächen, die über einen einfachen Bebauungsplan geregelt werden	794	0,7
<b>Planungsgebiet gesamt</b>	<b>115.779</b>	<b>100</b>

**III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr. (Univ. Florenz)  
Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/41V**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 24
3. An das DIR HAII/ BAG-Nord
4. An das Kommunalreferat – RV
5. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
6. An das Baureferat VR1
7. An das Baureferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Gesundheitsreferat
10. An das Referat für Bildung und Sport
11. An das Sozialreferat
12. An das Mobilitätsreferat
13. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnissnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/41V