

Bebauungsplan Nr. 2177

**Kapellenweg (südlich)
Gleisanlage (südwestlich und westlich)
Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und Nr. 10436/3 (Teilfläche),
Gemarkung München, Sektion VI (nördlich)
Implerstraße (östlich)**

-Billigungsbeschluss und vorbehaltlicher Satzungsbeschluss-

Stadtbezirk 06 – Sendling

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14106

Anlagen:

1. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenze
2. Übersichtsplan Maßstab 1:5000
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)
4. Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB – Tabelle 1
5. Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB – Tabelle 2
6. Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB – Tabelle 3
7. Stellungnahme des Bezirksausschusses 06 – Tabelle 4

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.09.2024
(SB)
Öffentliche Sitzung**

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
A. Aufhebung eines nicht überplanten Bereiches des Aufstellungsbeschlusses von 04.05.2022 für den Bebauungsplan Nr. 2177, sowie Hinzuziehen von Teilflächen zum Umgriff des Bebauungsplans.....	1
B. Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch Baugesetzbuch (BauGB).....	1
C. Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB.....	1
D. Beteiligung des Bezirksausschusses.....	2
E. Beteiligungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB.....	2
II. Antrag der Referentin	2
III. Beschluss.....	16

I. Vortrag der Referentin

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

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 04.05.2022 beschlossen, für den Bereich zwischen Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), der Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und Nr. 10436/3 (Teilfläche), Gemarkung München, Sektion IV (nördlich), Implerstraße (östlich) (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06167) einen Bebauungsplan aufzustellen.

Für die Flurstücke Nrn. 10441/16 und 10442/5 der Gemarkung München, Sektion IV wurde zur Sicherung der Planung der künftigen U9 mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.05.2022, Vorlagen Nr. 20-26 / V 06167 (Bekanntgabe der Satzung im Amtsblatt Nr. 15 vom 30.05.2022) die Veränderungssperre Nr. 658 erlassen. Die derzeit geltende Sperre trat am 22.05.2024 in Kraft und endet am 21.05.2025.

Vortrag wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 5 ff.).

A. Aufhebung eines nicht überplanten Bereiches des Aufstellungsbeschlusses von 04.05.2022 für den Bebauungsplan Nr. 2177, sowie Hinzuziehen von Teilflächen zum Umgriff des Bebauungsplans

Der Umgriff des Aufstellungsbeschlusses vom 04.05.2022 für den Bebauungsplan Nr. 2177 wurde angepasst. Im Rahmen des Verfahrens wurden die Flächenbedarfe konkretisiert, um den Eingriff so gering wie möglich zu halten. Bebaute Bereiche entlang der Implerstraße 7-11 sind für die Flächensicherung nicht mehr erforderlich. Gleichzeitig wurde im Süden des Planungsgebietes der Umgriff auf unbebauten Teilflächen der Implerstraße 25, 25a und 19 vergrößert.

B. Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch Baugesetzbuch (BauGB)

Für den Bebauungsplan Nr. 2177 wurde die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) während der Zeit vom 29.03.2023 mit 12.04.2023 durchgeführt.

Die Äußerungen und Einwände aus der Öffentlichkeit sowie die Stellungnahme der Verwaltung hierzu können im Einzelnen aus der Tabelle Nr. 1, Anlage 4, entnommen werden.

C. Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB fand vom 23.03.2023 mit 21.04.2023 statt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand vom 12.03.2024 mit 12.04.2024 statt.

Die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Stellungnahmen der Verwaltung können im Einzelnen aus den Tabellen Nr. 2 und 3, Anlage 5 und 6, entnommen werden.

D. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des 06. Stadtbezirkes wurde gemäß § 9 Abs.2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 6.1) der Bezirksausschuss-Satzung im Rahmen des Spartenumlaufs am Bebauungsplanverfahren beteiligt.

Der BA 06 hat sich in seiner Sitzung vom 08.04.2024 mit der Planung befasst und anliegende Stellungnahme abgegeben (siehe Tabelle 4, Anlage 7).

E. Beteiligungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB

Die Wiederholung der Beteiligung der Behörden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB) fand vom 27.06.2024 mit 12.07.2024 statt. Da keine Grundzüge der Planung betroffen waren, wurden nur das Baureferat, das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München eingebunden. Es sind keine Einwände eingegangen.

Der Bezirksausschuss des 06. Stadtbezirks hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

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

II. Antrag der Referentin

1. Den Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter der diesbezüglichen Anlage 4 entsprochen werden.
2. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter den diesbezüglichen Anlagen 5 und 6 entsprochen werden.
3. Der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 06. Stadtbezirks Sendling kann nach Maßgabe der Ausführungen der diesbezüglichen Anlage 7 entsprochen werden.
4. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2177 für den Bereich Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), Flurstücke Nr. 10436 (Teilfläche) und Nr. 10436/3 (Teilfläche), Gemarkung München, Sektion VI (nördlich), Implerstraße (östlich), Plan vom ...und Satzungstext sowie die dazugehörige Begründung werden gebilligt.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Öffentlichkeit zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2177 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu beteiligen.
6. Der vom vorliegenden Bebauungsplan nicht erfasste Bereich des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 2177 vom 04.05.2022 wird, entsprechend der Darstellung im Übersichtplan (Anlage 2) des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom Maßstab = 1:5000, aufgehoben.
7. Der Bebauungsplan Nr. 2177 wird gemäß § 10 BauGB als Satzung erlassen. Ihm wird die nachfolgende Begründung beigegeben.
8. Dieser Satzungsbeschluss ergeht unter Vorbehalt einer erneuten Beschlussfassung nur bei fristgerecht eingehenden Anregungen während der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

9. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Satzungstext

Bebauungsplan Nr. 2177

Kapellenweg (südlich),
Gleisanlage (südwestlich und westlich),
Flurstücke 10436 (Teilfläche) und 10436/3 (Teilfläche)
Gemarkung München Sektion VI (nördlich),
Implerstraße (östlich)

Stadtbezirk 06 - Sendling

Satzungstext

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9, 10 Abs.1 und 13a des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der §§ 9 und 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 4 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

§ 1

Bebauungsplan

(1) Für den Bereich Kapellenweg (südlich), Gleisanlage (südwestlich und westlich), Flurstücke 10436 (Teilfläche) und 10436/3 (Teilfläche), Gemarkung München Sektion VI (nördlich), Implerstraße (östlich) wird ein Bebauungsplan als Satzung erlassen.

(2) Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom ..., angefertigt vom Kommunalreferat – GeodatenService München am ... und diesem Satzungstext.

§ 2

Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Für den Umgriff des Bebauungsplans wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, als „Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen“, festgesetzt.

§ 3

In-Kraft-Treten

Der Bebauungsplan Nr. 2177 tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Begründung des Bebauungsplanentwurfs Nr. 2177

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Planungsanlass und Verfahrensart	5
1.1. Planungsanlass	5
1.2. Verfahrensart	6
2. Ausgangssituation	7
2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse	7
2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	7
2.2.1. Nutzungen und baulicher Bestand	7
2.2.2. Stadt- und Landschaftsbild	7
2.2.3. Natur und Landschaft	8
2.2.4. Verkehrliche Erschließung	8
2.2.5. Denkmalschutz	9
2.2.6. Vorbelastungen	10
2.3. Planerische Ausgangslage	11
2.4. Rechtliche Ausgangslage	12
3. Planungsziele	12
4. Planungskonzept	13
5. Kosten und Risiken des Bebauungsplanverfahrens	14
5.1. Grundsätze der Entschädigung	14
5.2. Vorliegender Sachverhalt	15
6. Sozialgerechte Bodennutzung	15

1. Planungsanlass und Verfahrensart

1.1. Planungsanlass

Die weiterhin wachsenden Fahrgastzahlen sowie unter anderem die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke werden insbesondere im innerstädtischen U-Bahn-Bereich zu erheblichen Steigerungen des Fahrgastaufkommens führen. Die geplante U9 erzielt die zwingend erforderlichen Entlastungen der bestehenden U-Bahn-Strecken in Nord-Süd-Richtung sowie der Innenstadtbahnhöfe. Sie ist Voraussetzung für weitere Verbesserungen des Angebotes in Form von Taktverdichtungen und Streckenerweiterungen und damit für die Zukunftsfähigkeit des Münchner ÖPNV-Systems.

Der Stadtrat erkannte mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.01.2018, "Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes - Bekenntnisbeschluss für die Entlastungsspanne U9 sowie dafür erforderliche Vorhaltemaßnahmen für einen zusätzlichen U-Bahnhof am Hauptbahnhof" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10475) die Notwendigkeit der Entlastungsspanne U9 an. Darauf basierend wurde die Stadtwerke München GmbH (SWM) zusammen mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, gemeinsam eine Organisationsstruktur für die Planung der Gesamtstrecke der U9 Entlastungsspanne zu entwickeln sowie die U9 Entlastungsspanne im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München in die Kategorie "Planung / im Bau" aufzunehmen.

In einem weiteren Beschluss vom 23.10.2019, "Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes - Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die U9 Entlastungsspanne" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15457), wurde dem Bau von Vorhaltemaßnahmen für den U-Bahnhof der U9 am Hauptbahnhof und den Planungskosten für die Vorplanung der Gesamtstrecke der U9 zugestimmt. Ferner wurde die SWM ermächtigt, die Vorplanung für die Gesamtstrecke der U9 durchzuführen.

Mit dem Beschluss des Stadtrates am 30.11.2022 zur „Vorhaltemaßnahme U9 Entlastungsspanne“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08143) stimmte der Stadtrat den zusätzlichen Mitteln zur Umsetzung der U9 Vorhaltemaßnahme (VHM) am Hauptbahnhof zu. Damit wird das Verfahren weiterverfolgt. Dazu wurde die SWM durch das Baureferat beauftragt, die im Rahmen der baulichen Umsetzung der VHM notwendigen Aufgaben in enger Abstimmung mit den städtischen Referaten wahrzunehmen. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm wurde für den Neubau U9 VHM und die Vorplanung des U9 Gesamtvorhabens angepasst. Das Baureferat und die SWM wurden gebeten, gemeinsam und in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat sowie der Stadtkämmerei, die Verhandlungen über die Entwürfe diverser Vereinbarungen über die Finanzierung der Zusammenhangsmaßnahmen mit der Deutschen Bahn (DB) und dem Freistaat Bayern fortzuführen.

Die bereits vorliegende vertiefte Machbarkeitsstudie der U9 Entlastungsspanne sieht vor, die sehr eng zusammenliegenden U-Bahnhöfe „Implerstraße“ und „Poccistraße“ zu einem gemeinsamen Bahnhof „Implerstraße-Poccistraße“ (Arbeitstitel IP/PC) zusammenzufassen, diesen als Neubau zu errichten und in das U-Bahnnetz einzubinden. Hierdurch kann auch die direkte Anbindung an den künftigen Regionalzughalt der Deutschen Bahn an der Poccistraße ermöglicht werden.

Dieser Neubau des U-Bahnhofs IP/PC soll in offener Bauweise hergestellt werden. Die Herstellung des geplanten U-Bahnhofs erfolgt frühestens ab den 2030er Jahren.

Die Erforderlichkeit eines U-Bahnhofneubaus und dessen Lage wurde auf Basis von Machbarkeitsstudien untersucht. Dabei wurden verschiedene Aspekte und Randbedingungen berücksichtigt, wie zum Beispiel:

- die übergeordneten Planungsziele der Gesamtstrecke (insbesondere der zweite U-Bahnhof an der Theresienwiese sowie eine Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr);
- die verkehrliche Erschließung der geplanten neuen Siedlungsgebiete im Norden und Nordosten der Landeshauptstadt München (das vorhandene Bestandsnetz der U-Bahn München lässt keine weitere Kapazitätssteigerung zu);
- der Eingriff in die vorhandene Bebauung (in Bezug auf die Auswirkungen der gesamten Streckenführung) sowie der unterirdischen Infrastruktur (einschließlich Tiefenlage der Untergeschosse bzw. U-Bahnrohre);
- die Vorgaben der Richtlinien für die Trassierung der Münchner U-Bahn;
- die Vorgaben hinsichtlich maximal möglicher Abstände zwischen U-Bahnhöfen für die künftige Realisierbarkeit eines Zwei-Minuten-Takts im Münchner U-Bahnnetz;
- eine möglichst optimale Erreichbarkeit für die umliegenden Wohnviertel (Verkehrswirksamkeit);
- die Verknüpfung der U9 mit den Bestandslinien;
- der Zustand der Bausubstanz der vorhandenen Bahnhöfe.

Anstoß zur vorliegenden Planung war ein Bauantrag auf einem Grundstück, das für die U9 Entlastungsspanne eine Schlüsselfunktion einnimmt. Am 03.03.2022 wurde seitens des privaten Eigentümers ein Bauantrag für einen Neubau mit Tiefgarage in der Implerstraße 17 (Flurstücke Nrn. 10441/16, 10442/5 der Gemarkung München, Sektion IV) gestellt. Der geplante U-Bahnhof IP/PC wäre mit der Verwirklichung des gestellten Bauantrags nicht vereinbar gewesen. Sollte das U-Bahnhofsbauelement nicht an dem dafür vorgesehenen Standort umgesetzt werden können, wäre in Folge die Realisierbarkeit des Gesamtprojekts „U9 Entlastungsspanne“ gefährdet. Es wurde daher vom Stadtrat am 04.05.2022 ein Aufstellungsbeschluss mit Veränderungssperre beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06167). Der Bauantrag wurde von der Antragstellerin nach Erlass der Veränderungssperre zurückgezogen.

Die Landeshauptstadt München setzt planungssichernde Maßnahmen im Bereich des geplanten U-Bahnhofs ein und verfolgt im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens sowie im Vorfeld eines künftigen Planfeststellungsverfahrens die Absicht, die für diese verkehrlichen Zwecke erforderlichen Flächen vorzuhalten. Damit kann die Umsetzbarkeit der verkehrsplanerischen Ziele auf den betroffenen Grundstücken zukünftig ermöglicht und gesichert werden.

1.2. Verfahrensart

Das Verfahren wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB ohne Umweltprüfung durchgeführt. Die gesetzlichen Voraussetzungen sind hierfür erfüllt.

Bei dem Vorhaben handelt es sich insbesondere um eine „andere Maßnahme der Innenentwicklung“. „Andere Maßnahmen der Innenentwicklung“ können auch die Überplanung von gewachsenen städtebaulichen Strukturen sein. Mit diesen Maßnahmen muss – um § 13 a BauGB anwenden zu können – der Zweck verfolgt werden, die vorhandenen städtebaulichen Strukturen bauplanungsrechtlich zu sichern (das ist hier nicht der Fall) oder für sie – ggf. in nur wenigen Beziehungen – die bauplanungsrechtlichen Zulässigkeitsregelungen zu ändern. Dazu kann die Änderung oder Beschränkung von Nutzungen zu rechnen sein. Der Gesetzgeber sieht als Bebauungspläne der Innenentwicklung Pläne an, die auch der Umnutzung von Flächen dienen können.

Es handelt sich um eine bereits genutzte, größtenteils versiegelte Fläche. Die ursprüngliche Nutzung wird beschränkt und die Fläche umgenutzt.

Da es sich hier um Innenbereichsflächen handelt, die der Maßnahme „Umnutzung von Flächen“ unterliegen, handelt es sich vorliegend um eine „andere Maßnahme der Innenentwicklung“, welche im beschleunigten Verfahren durchgeführt werden kann.

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse

Das Planungsgebiet liegt im Stadtbezirk 06 – Sendling, ca. 3 km südwestlich des Stadtzentrums von München, südlich des Kapellenwegs, östlich der Implerstraße, südwestlich der Bahnlinie München Hauptbahnhof – Rosenheim und westlich der Gleisanlage, der so genannten „Gleisharfe“, am Großmarktgelände.

Das Planungsgebiet mit einer Fläche von rund 19.929 m² umfasst die Flurstücke der Gemarkung München, Sektion VI, mit den Nrn. 10441/16, 10441/18, 10441/19, 10440/4, 10440/5, 10440/0, 10441/14 (Teilbereich), 10442/0 (Teilbereich), 10442/4 (Teilbereich), 10442/5, 10436/0 (Teilbereich) und 10436/3 (Teilbereich).

Alle betroffenen Grundstücke befinden sich in Privateigentum.

2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse

2.2.1. Nutzungen und baulicher Bestand

Die Bereiche nördlich und östlich des Planungsgebiets sind durch Bahnnutzungen geprägt. Im Norden verläuft die viel befahrene Bahntrasse München – Rosenheim/Weilheim und östlich liegen die sich auffächernden Gleise der sogenannten „Gleisharfe“ am Großmarktgelände, an der die Bauarbeiten für die Erstellung des Verladebahnhofs des Autoreisezugs begonnen haben.

Auf dem nördlichsten Grundstück des Planungsgebietes befinden sich im Umgriff zwei Bürogebäude südlich des Kapellenwegs mit fünf bis sechs Geschossen (Kapellenweg 4 und 6).

Im östlichen Bereich des Planungsgebietes bilden ein- bis zweigeschossige Gewerbebauten in Nord-Südrichtung den Abschluss zur „Gleisharfe“ (Implerstraße 9a und 17). Sie werden im Erdgeschoss überwiegend als Lebensmittelmärkte und im 1. Obergeschoss als Büros genutzt. Ihnen dient die große unbebaute Fläche in der Mitte des Gevierts als Parkplatz mit darunterliegender Tiefgarage.

Im Südwesten des Planungsgebietes befindet sich eine eingeschossige Tankstelle mit Waschanlage (Implerstraße 21) und nördlich davon die Zufahrten zu den rückwärtigen Grundstücken.

Im südlichen Bereich verläuft der Umgriff nördlich eines ein- bis zweigeschossigen Gewerbebaus, in dem eine Werkstatt und ein Reifenhandel betrieben werden (Implerstraße 19) sowie einer Wohnbebauung mit vier bzw. sechs Geschossen (Implerstraße 23, 25 und 25a). Die Gebäude Implerstraße 19 sowie 23, 25 und 25a liegen außerhalb des Bebauungsplanumgriffs.

Die fünf bis sechsgeschossigen Gewerbe- und Bürobauten (Implerstraße 11-13), die derzeit als „Implerhöfe“ für Büroflächen beworben werden, liegen außerhalb des Umgriffs und grenzen das gewerblich geprägte Planungsgebiet im Westen ab.

2.2.2. Stadt- und Landschaftsbild

Im Gegensatz zur gegenüber liegenden Straßenseite (Implerstraße westlich), wo gründerzeitliche Altbauten mit Sattel- und Mansarddächern eines der typischen Untersendlinger Wohnviertel mit Lochfassaden bilden, weisen die moderneren Gewerbebauten auf der östlichen Implerstraße Flachdächer und gebänderte Fassaden auf. Diese großflächige, geschlossene Bebauung mit Geschäfts-, Büro-

und Verwaltungsgebäuden steht hier der durch Pavillonabstände aufgelockerten Blockrandbebauung der homogenen und eher kleinteiligen Wohnbebauung der westlichen Implerstraße gegenüber. Hinter dieser östlichen Bebauung der Implerstraße erstreckt sich das Planungsgebiet bis zu den Gleisen im Osten. Das Areal erhält durch die ein- bis zweigeschossige geschlossene Bebauung entlang der Gleisanlage einen hofartigen Charakter, dessen weiträumiger Innenbereich großflächig versiegelt ist und nur durch einzelne Vegetationsbereiche mit Laubbaumbestand und Strauchaufwuchs im Parkplatzbereich aufgelockert wird.

2.2.3. Natur und Landschaft

Das Planungsgebiet liegt innerhalb des Geltungsbereichs der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München vom 18.01.2013. Naturschutzrechtliche Schutzgebiete und in der Stadtbiotopkartierung der Landeshauptstadt München erfasste Flächen sind in dem von der Planung betroffenen Bereich nicht vorhanden. Das Vorhandensein von gesetzlich geschützten Biotopen oder gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteilen ist in dem von der Planung betroffenen Bereich nicht bekannt. Es befinden sich strauchartige Gehölzstrukturen mit Einzelbäumen entlang der Parkplätze und an der südlichen Grundstücksgrenze von Fl. Nr. 10442/5. Es handelt sich vorwiegend um versiegelte Flächen. Die grünplanerischen Themen, einschließlich Vegetation und Naturhaushalt, werden nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, sondern zeitlich nachgelagert in daran anschließenden Fachplanungen und Verfahren (Planfeststellungsverfahren) vertiefend untersucht und bei Bedarf Maßnahmen ergriffen.

2.2.4. Verkehrliche Erschließung

Erschließung und ruhender Verkehr

Im Kapellenweg befindet sich die Ein- und Ausfahrt zu einer Tiefgarage. Die oberirdischen Parkplätze sowie eine weitere Tiefgaragenzufahrt auf dem rückwärtigen Gelände des Planungsgebietes werden über zwei Zufahrten von der Implerstraße aus angebunden. Ferner erfolgt über diese Zufahrten auch die Anlieferung der hier angesiedelten Lebensmittelmärkte. Im Süden des Planungsgebietes besteht eine dritte Zufahrt von der Implerstraße u. a. zu einer Tankstelle und deren Waschhalle sowie zu einer außerhalb des Planungsumgriffs liegenden Werkstatt und einem Reifenhandel.

Das Planungsgebiet liegt im Parklizenzengebiet Untersending.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet ist sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Es liegt aktuell im fußläufigen Einzugsbereich der U-Bahnhöfe Poccistraße (ca. 400 m) und Implerstraße (ca. 400 m) mit Halt der U-Bahn-Linien U3 (Fürstenried West – Moosach) und U6 (Großhadern – Garching). Darüber hinaus ergänzen mehrere Buslinien die ÖPNV-Erreichbarkeit: Das Planungsgebiet ist mit dem Bus an der Haltestelle Senserstraße (Linie 132) direkt erreichbar. Am U-Bahn-Halt Poccistraße besteht Anschluss an die Metrobuslinie 62 sowie zwei Nachtbuslinien (N40, N41).

Die Lindwurmstraße, welche sich in unmittelbarer Nähe nördlich des Planungsumgriffs befindet, ist im „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) als Tram-Neubaustrecke der Kategorie C eingestuft.

Fuß- und Radverkehr

Die Bahnlinie München Hauptbahnhof – Rosenheim hat eine trennende Wirkung, auch für den Fuß- und Radverkehr. Die Eisenbahnunterführung Lindwurmstraße liegt ca. 50 m nordwestlich vom Kapellenweg entfernt und bietet mit den beidseitigen Rad- und Gehwegen eine direkte Verbindung zur Innenstadt. Die nächstmögliche Querungsmöglichkeit befindet sich östlich bei der Unterführung Tumblingerstraße und kann über einen Umweg (via Kyrein-, Gotzinger-, Oberländer- und Thalkirchner Straße) in 750 m Entfernung erreicht werden.

Entlang der Implerstraße sind begleitende Fußwege sowie Radwege bzw. Radfahrstreifen vorhanden. Ein Planungsauftrag zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Implerstraße zwischen Lindwurm- und Brudermühlstraße im Zuge der Umsetzung des Radentscheids liegt bereits vor, siehe Beschluss der Vollversammlung „Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid: 3. und 4. Maßnahmenbündel“ vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01458).

Die Zuwegung von der Implerstraße zu den hinten liegenden Grundstücksteilen erfolgt über mehrere Ein- und Ausfahrten.

Der Kapellenweg ist mit beidseitigen Gehwegen ausgestattet.

Im Nordosten des Planungsgebietes läuft das Planfeststellungsverfahren für den Regionalzughalt Poccistraße, zu dessen Bahnsteigzugang eine unterirdische Anbindung an die U9 ermöglicht werden soll.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den MIV ist das Planungsgebiet auf der Westseite über die Implerstraße erschlossen, die als Hauptverkehrsstraße (Funktion gemäß Verkehrsentwicklungsplan VEP 2006 „Sekundärnetz, örtliche Hauptverkehrsstraße“) eine direkte Anbindung an die Lindwurmstraße Richtung Innenstadt und stadtauswärts an den Mittleren Ring Höhe Brudermühlstraße darstellt. Auf der Nordseite ist das Planungsgebiet über den Kapellenweg an die Implerstraße und somit an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

2.2.5. Denkmalschutz

Im Planungsgebiet selbst sind weder Einzeldenkmäler vorhanden noch ist das Areal Teil eines Ensembles.

Nördlich des Kapellenweges liegt das in der bayerischen Denkmalliste verzeichnete Objekt Implerstr. 1 (D-1-62-000-2884), ein zweigeschossiges Eisenbahndienstgebäude mit Walmdach (Baujahr 1870/80, später vereinfacht). Aus denkmalfachlicher Sicht wird auf die Nähe zu o.g. Objekt sowie die Schutzbestimmungen des BayDSchG (insbes. Art. 4 sowie Art. 6, insbes. Abs. 1) hingewiesen. Eine Beeinträchtigung des Baudenkmals gem. Art. 6. Abs. 1 BayDSchG ist nach derzeitigem Kenntnisstand durch die Maßnahme nicht zu erwarten, da das ehem. Eisenbahndienstgebäude als Zweckbau industrieller Prägung, nicht durch Maßnahmen in seinem Umfeld, insbesondere die vorgesehene Flächensicherung, optisch beeinträchtigt werden kann.

Bodendenkmalpflegerische Belange

In unmittelbarer Nähe zu oben genanntem Planungsgebiet befinden sich folgende Bodendenkmäler:

D-1-7835-0425	Körpergräber der frühen Bronzezeit und
D-1-7835-0003	Reihengräberfeld des frühen Mittelalters. Reihengräberfelder können eine beträchtliche Ausdehnung erreichen.

Auch die zu diesen Bestattungsplätzen gehörenden Siedlungen sind derzeit nicht bekannt. Deshalb werden im Bereich des Bebauungsplanes weitere Bodendenkmäler vermutet. Da im vorliegenden Bebauungsplan die reine Flächensicherung erreicht werden soll, sind keine Festsetzungen im Hinblick auf mögliche Bodendenkmäler

erforderlich. Auf der Grundlage dieses Bebauungsplans erfolgt kein Eingriff in den Boden.

2.2.6. Vorbelastungen

Altlasten

Im Planungsgebiet gibt es konkrete Hinweise auf altlastenrelevante Vornutzung (Autoverwertungsbetrieb mit Eigenverbrauchstankstelle, Kohlehandlung, Werkstätten, Gleisanlagen, Metallgroßhandlung, Schrottplatz).

Auffüllböden mit Mächtigkeiten bis 3,5 - 4 m weisen teilweise erhöhte Gehalte an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) sowie zum Teil geringfügig erhöhte Schadstoffgehalte an polychlorierten Biphenylen (PCB) und teilweise erhöhte Belastung mit Schwermetallen auf. In Bereichen von Baumaßnahmen wurden die belasteten Böden vollständig entfernt und ihrem Verunreinigungsgrad entsprechend fachgerecht entsorgt.

Die übrigen belasteten Böden können im Untergrund verbleiben und sind in möglichen nachfolgenden Verfahren entsprechend ihrer planerischen Erfordernis zu behandeln.

Die Behandlung der Altlasten wird nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, sondern zeitlich nachgelagert in daran anschließenden Fachplanungen und Verfahren (Planfeststellungsverfahren) vertiefend untersucht und bei Bedarf Maßnahmen ergriffen.

Kampfmittel

Das Luftbild 1945 zeigt im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 2177 eindeutig erkennbare Kriegsschäden in Form zerstörter Gebäude auf den heutigen Flurstücken 10436/0, 10441/14, 10442/0, 10442/4 und 10442/5 der Sektion VI. Auch das Umfeld ist von zahlreichen Kriegseinwirkungen und Gebäudeschäden gekennzeichnet. Dies spiegelt die Angriffe auf die nahegelegene Infrastruktur um den ehemaligen Südbahnhof und die Großmarkthalle wider, welche insbesondere im November 1944 stattfanden.

Hieraus resultiert für das Areal des Bebauungsplans Nr. 2177 ein begründeter Anfangsverdacht auf das Vorliegen von blindgegangener Abwurfmunition im Untergrund, dessen Erkundung bezüglich der tatsächlichen Situation mit geeigneten technischen Verfahren nach dem Stand der Technik erforderlich ist. Insbesondere die auch heute noch bestehenden, z.T. versiegelten Freiflächen sowie der Bereich der eingeschossigen Halle im Osten des Geländes, sind aufgrund der vermutlich frostfreien Gründung von nur etwa einem Meter unter der Geländeoberkante als potenziell belastet einzustufen. Diese Maßnahme ist hinsichtlich der Kosten und des Mehraufwandes bedingt durch die gute technische Bewältigbarkeit jedoch als verhältnismäßig einzustufen. Eine Beeinträchtigung der zukünftigen Nutzung ist auf Grund des Kampfmittelverdachts nicht gegeben.

U-Bahn Bestand

Im Bereich des U-Bahn-Bauwerkes des Streckenabschnitts Implerstraße-Poccistraße der Linie U 3/6 können sich noch im Baugrund verbliebene Rückverankerungen der damaligen Baugrubensicherung befinden. Sie können, falls erforderlich, ausgebaut werden.

Lärmemissionen und Erschütterungen sind nicht auszuschließen.

Abwasserkanäle, Kanalschutzzonen bzw. Leitungsrechtsflächen

Im südlichen Bereich des Planungsumgriffs befindet sich ein öffentlicher Abwasserkanal der Münchner Stadtentwässerung, der im Westen an der Zufahrt Implerstraße in Ost-West-Richtung beginnend bogenförmig in süd-östlicher Richtung abbiegend verläuft.

Der städtische Betonkanal (mit dem Sonderprofil S 3200/2029) tangiert mit seiner Kanalschutzzone, ca. 7 m beiderseits ab Kanalachse, den südlichen Teil des Planungsgebiets im Bereich von Privatgrund.

Dieser über 100 Jahre alte Betonkanal besitzt eine übergeordnete hydraulische Netzfunktion (Regenauslasskanal) und kann grundsätzlich nicht verlegt werden. Im Zuge der Errichtung des Verkehrsbauwerks U9-Bahnhof IP/PC würde längerfristig (> 5 Jahre) eine bauliche Anpassung notwendig.

Die Behandlung der Abwasserkanäle, Kanalschutzzonen bzw. Leitungsrechtsflächen wird nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, sondern zeitlich nachgelagert in daran anschließenden Fachplanungen und Verfahren (Planfeststellungsverfahren) vertiefend untersucht und bei Bedarf Maßnahmen ergriffen.

Auf dem Flurstück 10442/5 befindet sich eine nicht-aktive Grundwassermessstelle der Münchener Stadtentwässerung. Die Grundwassermessstelle NS 767 befindet sich derzeit in keinem Messprogramm. Bei einer Veränderung oder einem Rückbau der Grundwassermessstelle ist die Münchener Stadtentwässerung (MSE-141 Geotechnik) zu kontaktieren.

2.3. Planerische Ausgangslage

Regionalplanung

Die Realisierung der U9 Entlastungsspanne zwischen Münchner Freiheit und Implerstraße wie auch die Einrichtung des Regionalzughalts Poccistraße sind als Ziele im Regionalplan der Region München festgelegt (vgl. RP 14-Ziele B III 2.4.2 und B III 2.2.10).

Es sind punktuelle Festlegungen für einen geplanten Bahnhof (Regionalzughalt Poccistraße) und eine Trassenfestlegung für eine U-Bahnstrecke Neubau (U9 Entlastungsspanne) dargestellt.

Die oben genannte Planung sowie der Bau der U9 unterstützen die genannten regionalplanerischen Ziele.

Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt im Umgriff des Bebauungsplans im nördlichen Abschnitt ein Kerngebiet (MK) und im südlichen Abschnitt ein Allgemeines Wohngebiet (WA) dar. Nördlich bis westlich an das Planungsgebiet angrenzend werden Flächen als Bahnanlagen (BAHN) abgebildet. Entlang der Bahntrasse befindet sich im nördlichen Teil des MK eine Übergeordnete Grünbeziehung. Es sind im gesamten Planungsgebiet Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung vorzusehen.

Das Verfahren wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB ohne Umweltprüfung durchgeführt. Der FNP wird im Zuge dieses Verfahrens zu einem späteren Zeitpunkt berichtigt.

Gewerbeflächenentwicklungsprogramm

Der Beschluss zur Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms vom 15.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07490) stellt den gesamten nördlichen Teil des Planungsgebietes als Büro und verdichtetes Gewerbe (B-Fläche) für ein erweitertes Nutzungsspektrum dar.

Zentrenkonzept/ Einzelhandel

Der Planungsumgriff liegt im Umgriff des Nahbereichszentrums Nr. 964 des Zentrenkonzepts der Landeshauptstadt München, das mit Beschluss des Stadtrats vom

20.03.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12932) fortgeschrieben wurde. Im Nahbereichszentrum befinden sich drei Lebensmittelmärkte mit mehr als 300 m² Verkaufsfläche, wovon sich zwei im Planungsgebiet befinden (EDEKA und ALDI).

2.4. Rechtliche Ausgangslage

Vorhandene Bebauungspläne

Weder auf dem betroffenen Areal noch im unmittelbaren Umfeld sind qualifizierte Bebauungspläne vorhanden.

Im Planungsgebiet liegt ein übergeleitetes Bauliniengefüge in Form von Straßenbegrenzungs-, Baulinien und -grenzen vor. Das Planungsgebiet ist planungsrechtlich dem Innenbereich zuzuordnen und nach § 30 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 34 BauGB zu beurteilen.

Veränderungssperre

Auf den Grundstücken Fl. Nr. 10441/16 und 10442/5 wurde im Zuge des Aufstellungsbeschlusses die Veränderungssperre Nr. 658 erlassen, Beschluss des Stadtrates vom 04.05.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06167). Sie wurde mit Beschluss vom 10.04.2024 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 12186) um ein Jahr verlängert.

Tangierende Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren

Außerhalb des Umgriffs, aber in unmittelbarer Nähe laufen folgende Verfahren:

Nördlich:

Planfeststellung gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) mit Beschluss vom 28.02.2023: Lindwurmstraße Eisenbahnüberführung

Nordöstlich:

Planfeststellung nach § 18 AEG für das Bauvorhaben "Regionalzughalt Poccistraße, Neubau eines Mittelbahnsteigs einschl. Gleisanpassungen".

Östlich:

Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 AEG, "PFA 3 Ost der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Bereich westliches Isarufer bis Bft Mü Leuchtenbergring)"

3. Planungsziele

Ziel der Planung ist es, im engen innerstädtischen Bereich Flächen für die Großbaustelle der U9 zu sichern, die für die Weiterentwicklung des Personennahverkehrs eine entscheidende Rolle spielt. Dabei erfolgt kein Eingriff in die derzeit zulässig ausgeübten Nutzungen. Es soll eine Sicherung der Fläche für die künftige Planfeststellung erfolgen. Die von der Landeshauptstadt München beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepte und von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planungen sind zu berücksichtigen. Dazu zählen u. a. die strategischen Leitlinien der Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“, die Nahverkehrsplanung, Planungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Beschlüsse zur Verkehrswende sowie zur Klimaneutralität bis 2035. Wichtiger Bestandteil dieser auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklungen ist die Planung der U9, deren Realisierung nicht durch private Bauvorhaben verhindert werden soll.

Der Betrieb der U9 hat nicht nur Effekte auf das innerstädtische Nahverkehrsnetz, sondern ist auch eine Grundvoraussetzung für eine Siedlungsentwicklung am Stadtrand. Hintergrund dieses Zusammenhangs sind die bereits ausgeschöpften Kapazitäten im innerstädtischen U-Bahnnetz und im Speziellen auf den Strecken der U2 (Feldmoching –

Messestadt), U3 (Moosach – Fürstenried West) und U6 (Garching-Forschungszentrum – Klinikum Großhadern). Der Betrieb der U9 würde zu einer essenziellen Entlastung der U2, U3 und U6 führen. Die zusätzlichen Kapazitäten auf der Linie U2 sind Vorbedingung für eine Siedlungsentwicklung im Bereich Feldmoching und Ludwigsfeld, welche mit dem Beschluss zur Einleitung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00844) für den Bereich Feldmoching - Ludwigsfeld vom 22.07.2020 als stadtentwicklungsplanerisches Ziel der Landeshauptstadt München festgelegt wurde. Diese Entwicklung ist mit 900 ha die größte Siedlungsentwicklung Münchens, die einer leistungsstarken Anbindung bedarf.

Die vorliegende Planung soll eine planungsrechtliche Sicherung der Fläche für die Ermöglichung des zu planenden U-Bahnhofs Implerstraße/Poccistraße (IP/PC) der U-Bahnlinie U9 im Vorgriff eines später anschließenden Planfeststellungsverfahrens schaffen.

Die städtebaulichen Ziele sind:

- Sicherung der Flächen des Standorts für den unterirdischen U-Bahnhof IP/PC einschließlich von Nebenflächen und oberirdischen Erschließungsflächen sowie Baustelleneinrichtungsflächen
- Förderung einer umweltgerechten und energieeffizienten Erschließung des Planungsgebietes durch ein effektives und zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept basierend auf dem Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, neue bzw. alternative Mobilitätsangebote)
- Ermöglichung einer attraktiven Anbindung des neuen U-Bahnhalts an das übrige ÖV-Netz (z. B. städtische Buslinien, künftiger Regionalzughalt Poccistraße)
- Ermöglichung einer guten Zugänglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zum neuen ÖPNV-Haltepunkt sowie zu den bestehenden und geplanten weiteren Nutzungen und attraktive Vernetzung dieser Wege mit den bestehenden Fuß- und Radwegeverbindungen

Sollte das U-Bahnhofsbauwerk nicht an dieser Schlüsselposition umgesetzt werden können, ist die Realisierbarkeit des Gesamtprojekts „U9 Entlastungsspanne“ gefährdet. Dies widerspricht den Zielen der Raumplanung bzw. der Regionalplanung, denn hier wurde die U9 in Verbindung mit dem „Südbahnhof“ bereits dargestellt.

4. Planungskonzept

Festsetzung Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Da in den dicht bebauten innerstädtischen Gebieten der Platz für die Schaffung zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum fehlt, sollen notwendigerweise neue U-Bahnlinien Abhilfe schaffen (da die alten derzeit an der Kapazitätsgrenze operieren). Das führt zu Taktverdichtungen, Steigerung der Netzstabilität und -flexibilität, Verringerung der Reisezeit und Streckenerweiterungen.

Die Festsetzung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ als Fläche für einen unterirdischen U-Bahnhof einschließlich oberirdischer Erschließungsflächen sowie Neben- und Baustelleneinrichtungsflächen soll die Fläche für die Errichtung des großen Infrastrukturprojekts IP/PC von neuer Bebauung freihalten.

Die Fläche des Planungsgebiets entspricht dem Umriss der geplanten Baugrube des U-Bahn-Bauwerks IP/PC zuzüglich eines so genannten „Toleranzbereichs“. Darüber hinaus sind umfangreiche Baustelleneinrichtungsflächen in der zentralen Lage des U-Bahnhofs IP/PC notwendig.

Es handelt sich hier um ein technisch sehr anspruchsvolles, doppelstöckiges Bauwerk für zwei Fahrebenen und zusätzlichem Sperrgeschoss, welches nur in offener Bauweise mit Hilfe einer tiefen Baugrube in dieser Form umgesetzt werden kann. Die bautechnische

Machbarkeit einer bergmännischen Herstellung ist gemäß aktuellem Planungsstand nicht möglich.

Der Standort am Kapellenweg/Implerstraße nimmt eine Schlüsselposition in der Gesamtplanung der „U9 Entlastungsspange“ ein, die sich zwischen Münchner Freiheit über den Hauptbahnhof bis zur Implerstraße spannt, wo sie in das Bestandsschiennetz der U3/U6 „einfädelt“. Die Sicherung dieser Fläche ist erforderlich, um die Umsetzbarkeit des Gesamtprojektes „U9 Entlastungsspange“ durch weitere Bautätigkeiten im Planungsumgriff nicht zu gefährden.

Für den U-Bahnhof Implerstraße/Poccistraße (IP/PC) wurde im Rahmen einer vertieften Machbarkeitsstudie eine detaillierte Lösung erarbeitet. Ziel der Lösung ist es, die sehr eng zusammenliegenden, bestehenden Bahnhöfe Implerstraße und Poccistraße zu einem gemeinsamen Bahnhof IP/PC zusammenzufassen und diesen als Neubau im Netz vorzusehen. Hierdurch soll zudem die Anbindung an einen neuen Regionalzughalt an der Poccistraße realisiert werden.

Eine detailliertere Überplanung der Flächen und mögliche künftige Bebaubarkeit kann vor einem erforderlichen Planfeststellungsverfahren für die „U9 Entlastungsspange“ nicht erfolgen und wird daher mit diesem Bebauungsplan nicht verfolgt.

Berührungspunkte bei der Planung von U-Bahnbauwerk und möglicher privater Bebauung können im Vorfeld allgemein und erst im anschließenden Planfeststellungsverfahren konkret zwischen den Beteiligten geklärt werden.

Wegen der Sicherung der Flächen für die künftige U9-Planung ist ein Abbruch der bestehenden Gebäude nicht festgesetzt. Die bestehenden Gebäude können weiterhin genutzt und betrieben werden.

5. Kosten und Risiken des Bebauungsplanverfahrens

5.1. Grundsätze der Entschädigung

In § 42 BauGB ist geregelt, dass Eigentümer*innen Entschädigungszahlungen für den Fall zustehen, wenn durch gemeindliche Planung die zulässige Nutzung eines Grundstücks aufgehoben oder geändert wird und dadurch eine nicht nur unwesentliche Wertminderung des Grundstücks eintritt.

Hiervon ist vorliegend mit großer Wahrscheinlichkeit auszugehen, da durch die Aufstellung eines Bebauungsplans mit dem Ziel der Sicherung der Flächen des Standorts für den unterirdischen U-Bahnhof einschließlich von Nebenflächen und oberirdischen Erschließungsflächen sowie Baustelleneinrichtungsflächen und dem Erlass der Veränderungssperre Nr. 658 eine Wertminderung eintritt, die nicht nur unwesentlich ist.

Die Höhe der Entschädigungszahlung ist in § 42 Abs. 2 bis 7 BauGB geregelt. Das Gesetz unterscheidet dabei zwei Fälle. Im ersten Fall tritt die planbedingte Wertminderung innerhalb eines Zeitraums von sieben Jahren ein und im zweiten Fall nach Ablauf dieser 7-Jahresfrist.

Der Fristbeginn bestimmt sich im unbeplanten Innenbereich danach, wann das im Zeitpunkt der Überplanung bestehende Baurecht erstmals bestand.

Die Bestimmung des exakten Laufs der 7-Jahresfrist ist im unbeplanten Innenbereich mit Unwägbarkeiten verbunden. Die zulässige bauliche Nutzbarkeit eines Grundstücks hängt hier von dem durch die Umgebungsbebauung gezogenen Zulässigkeitsrahmen ab (§ 34 BauGB). Jede bauliche (auch genehmigungsfreie) Veränderung in der näheren Umgebung kann die zulässige bauliche Nutzbarkeit des zu betrachtenden Grundstücks potenziell beeinflussen und damit einen Neubeginn der 7-Jahresfrist auslösen.

Um die 7-Jahresfrist annähernd bestimmen zu können, wäre also eine umfangreiche Untersuchung der tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten notwendig. Aber auch nach einer Bestandsaufnahme bleiben Unsicherheiten, da in diesem Falle nicht mit Sicherheit ermittelt werden kann, zu welchem genauen Zeitpunkt zulassungsprägende Bauten und Nebenanlagen tatsächlich fertiggestellt wurden. Auf den (aktenkundlichen und damit nachvollziehbaren) Zeitpunkt einer Genehmigung kommt es nämlich gerade nicht an.

Ist die 7-Jahresfrist noch nicht abgelaufen, wäre den betroffenen Eigentümer*innen der Unterschied zwischen dem Wert des Grundstücks aufgrund der zulässigen Nutzung und seinem Wert, der sich infolge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2177 und dem Erlass der Veränderungssperre Nr. 658 ergibt, zu entschädigen.

Ist die 7-Jahresfrist verstrichen, bemisst sich die Höhe der Entschädigung nach dem Unterschied zwischen dem Wert des Grundstücks aufgrund der ausgeübten Nutzung und seinem Wert des nach Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2177 und dem Erlass der Veränderungssperre Nr. 658 künftig noch möglichen Baurechts.

Besonders ist § 42 Abs. 5 BauGB auf Grund der Veränderungssperre zu beachten. Nach dieser Vorschrift ist trotz des Verstreichens der 7-Jahresfrist die zulässige Nutzung zu entschädigen, wenn der Eigentümer innerhalb der 7-Jahresfrist ein Vorhaben auf Grund der Veränderungssperre nicht verwirklichen konnte. Diese Vorschrift gilt allerdings nicht pauschal, sondern setzt z. B. voraus, dass der/die Eigentümer*in auch finanziell in der Lage gewesen wäre, das Vorhaben tatsächlich zu realisieren. Insofern bedarf es einer Einzelfallprüfung.

5.2. Vorliegender Sachverhalt

Aktenkundlich und augenscheinlich (Luftbildaufnahmen) gab es im Planungsumgriff, neben der hofseitigen Erweiterung eines Büro- und Geschäftsgebäudes mit Tiefgarage (genehmigt 26.07.2017) und anschließender Dachgeschossaufstockung auf dem Vordergebäude an der Implersstraße 11 (genehmigt 08.06.2020) in den letzten 7 Jahren keine weiteren größeren Baumaßnahmen. Bei dieser Erweiterung handelt es sich um einen 5-geschossigen ostseitigen Anbau in nahezu rechteckiger Grundform als Grenzbebauung im Süden, verbunden durch einen an den Bestand angrenzenden Verbindungsbau gleicher Wandhöhe.

Die bisherige Nutzung kann aus bestandsschutzrechtlichen Gründen weiterhin ausgeübt werden, aber wertsteigernde oder den Bau des U9-Bahnhofs verunmöglichende Baumaßnahmen werden durch die Planung ausgeschlossen.

Die rechtlichen Fragen zur konkreten Entschädigung können nach Inkrafttreten des Satzungsbeschlusses im Rahmen einer möglichen Forderung des/der Eigentümer*in nach Entschädigung im Einzelfall geprüft und geklärt werden.

6. Sozialgerechte Bodennutzung

Die Grundsätze der „Sozialgerechten Bodennutzung“ sind im vorliegenden Verfahren nicht anwendbar, da die Planung zu keiner Bodenwertsteigerung führt. Die Arbeitsgruppe Sozialgerechte Bodennutzung (AG SoBoN) hat sich am 06.04.2022 letztmalig mit der Planung befasst und der Planung zugestimmt.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabet Merk
Referentin / Referent

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

z. K.

V. Wv. Referat für Stadtplanung und Bauordnung PLAN-HAII-20V

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 06
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Baureferat VR1
6. An das Baureferat – J – 112
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An das Referat für Bildung und Sport

10. An das Mobilitätsreferat
11. An das Sozialreferat
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG3
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/23T
z. K.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/23V