

Telefon: 0 233-25401
0 233-24994
0 233-25102
Telefax: 0 233-989 24994

plan.orleanshoefe@muenchen.de

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII/21 P
PLAN-HAII/20V
PLAN-HAII/52

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a
Orleansstraße (südöstlich),
Höhe Spicherenstraße (südwestlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich),
Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)**

-Billigungsbeschluss-

Stadtbezirk 05 – Au-Haidhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14169

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

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a für den Bereich Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich) Hier: Billigungsbeschluss Schaffung von ca. 250 Wohneinheiten und 565 Arbeitsplätzen
Inhalt	Darstellung der Behandlung der Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB), der Äußerung aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§§ 4 Abs. 1 und 2 BauGB) sowie der Anhörung des Bezirksausschusses 5 mit Stellungnahme der Verwaltung. Entwurf Satzungstext und Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a zur Entwicklung von Büro- und Wohngebäuden.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)

Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja. Im Bebauungsplanverfahren wurden durch den Klimafahrplan die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt
Entscheidungsvorschlag	Beschlussfassung über <ul style="list-style-type: none"> • Die Behandlung der Äußerung aus den Verfahren der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, der Beteiligung der Behörden, sowie des Bezirksausschusses • Die Billigung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a • Den Auftrag zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB • Keine Beschlussvollzugskontrolle.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Orleanshöfe Orleansstraße
Ortsangabe	Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich) Stadtbezirk 05 – Au-Haidhausen

Telefon: 0 233-25401
0 233-24994
0 233-25102
Telefax: 0 233-989 24994

plan.orleanshoefe@muenchen.de

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII/21 P
PLAN-HAII/20V
PLAN-HAII/52

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a

**Orleansstraße (südöstlich),
Höhe Spicherenstraße (südwestlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich),
Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)**

- Billigungsbeschluss -

Stadtbezirk 05 – Au-Haidhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V14169

Anlagen:

1. Übersichtsplan M=1 : 5.000
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
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 05 – Tabelle 4
8. Klimakonzept und Klimacharta

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag der Referentin	2
A.	Änderungen gegenüber dem kooperativen Verfahren.....	3
B.	Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 (BauGB).....	5
C.	Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB	5
D.	Beteiligung des Bezirksausschusses	5
II.	Antrag der Referentin	6
	Entwurf Satzungstext	7
	Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung	23
III.	Beschluss	85

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

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Bei der Vorlage handelt es sich um den Billigungsbeschluss zur Schaffung von Baurecht für den Bereich Orleansstraße (südöstlich), Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich) und Elsässer Straße (nordöstlich) im 05. Stadtbezirk Au-Haidhausen. 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.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.01.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08/V 11428) wurde der bestehende Aufstellungsbeschluss vom 28.08.2004 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08/V 04564) auf den Bereich südlich zwischen Haidenauplatz und Ostbahnhof erweitert. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, für den Bereich nördlich und südlich des Haidenauplatzes den Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und einen Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen.

Aufgrund der unklaren Entwicklungen und Restriktionen durch die Planungen der 2. Stammstrecke wurden das Bauleitplanverfahren zunächst nicht weitergeführt. Erst mit dem geänderten neuen Trassenverlauf der 2. Stammstrecke und den Konkretisierungen der baulichen Bahnanlagen im Rahmen der Planfeststellungsverfahren konnten für den Teil zwischen Haidenauplatz und Ostbahnhof die städtebaulichen Planungen wieder aufgenommen werden. Eine intensive Koordinierung und Abstimmung der Projekte zwischen Planungsbegünstigter, Vorhabenträgerin für die 2. Stammstrecke und Landeshauptstadt München als Verfahrensbetreuende war zwingende Voraussetzung für die Fortführung des Bauleitplanprozesses.

Die Planungsbegünstigte hat im Vorfeld einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb im kooperativen Verfahren ausgelobt. In seiner Sitzung vom 14.02.2020 empfahl das Preisgericht, den weiteren Planungen das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept des ersten Preises von Teleinternetcafé Architektur und Urbanismus, Berlin, mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg, zu Grunde zu legen.

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. Nr. 20-26 / V 02353) hat der Stadtrat das Wettbewerbsergebnis zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, den Bebauungsplan auf Grundlage des ersten Preises im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a des Baugesetzbuches (BauGB) ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB aufzustellen und den Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung durch Berichtigung zu ändern.

Auf Grundlage des Ergebnisses aus dem Wettbewerb wurde für den Bereich zwischen Ostbahnhof und Haidenauplatz das Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Nach Auswertung der Äußerungen aus diesen Verfahren und unter Berücksichtigung der Planfeststellung der 2. Stammstrecke in diesem Bereich wurde das Ergebnis des Wettbewerbs überarbeitet und in einen Bebauungsplanvorentwurf mit Satzung und Begründung überführt. Mit diesen Unterlagen wurde das Beteiligungsverfahren nach §

4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Der zuständige Bezirksausschuss wurde ebenfalls beteiligt. Siehe Ausführungen unter B. und C.

Vortrag wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 7 ff.).

A. Änderungen gegenüber dem kooperativen Verfahren

Nach Abschluss der Verfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB und § 3 Abs. 1 BauGB wurde der Preisträgerentwurf (Abbildung 1) überarbeitet und ein Masterplan (Abbildung 2) zur Sicherung einer einheitlichen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Grundidee für die Entwicklung des gesamten Areals erarbeitet. Gegenstand der Überarbeitung auf Ebene des Masterplanes waren die Größe der Quartiersnischen, die Baukörperkonfiguration des Hochpunktes sowie die Typologie der Wohnhöfe. Des Weiteren fand eine intensive Abstimmung mit den mittel- bis langfristigen Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Bezug auf die Ausgestaltung der Verkehrsflächen in der Orleansstraße und am Haidenauplatz statt.



Abbildung 1: 1. Preisträger (TELEINTERNETCAFE GmbH mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Februar 2023)

Im weiteren Verlauf wurde das Planungsgebiet aufgrund der Abhängigkeit zu Baustelleneinrichtungsf lächen für den Bau der 2. Stammstrecke in zwei

Entwicklungsabschnitte aufgeteilt. Das Bebauungsplanverfahren wird zunächst nur für den sogenannten 1. Entwicklungsabschnitt (1. EA) fortgeführt. Sobald auf den Flächen für den 2. Entwicklungsabschnitt (2.EA) die Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke abgeschlossen und die Flächen freigegeben worden sind, soll auch für diesen Abschnitt das Bauleitplanverfahren fortgeführt werden.

Für den 1. Entwicklungsabschnitt führte die oben genannte Überarbeitung zu folgenden Änderungen:

- Aufweitung der Stichstraße und der Quartiersnische zur Steigerung des Freiflächenangebotes innerhalb des Quartiers
- Schaffung eines großzügigen Durchgangs zwischen den beiden Wohnhöfen zur Erhöhung des ebenerdigen Freiflächenangebots
- Reduzierung der Geschosshöhen der Querriegel in beiden Wohnhöfen zur Verbesserung der Belichtungssituation und Umverteilung der Geschossfläche auf die Riegel entlang der Bahn und der Orleanstraße
- Aufweitung der Straßenverkehrsfläche für einen Rad- und Fußweg

Es konnte damit ein vielfältiger Stadtbaustein entwickelt werden, der sorgfältig in den bestehenden Kontext von Haidhausen eingebettet wird. Das städtebauliche Konzept reagiert auf die hohen Lärmeinwirkungen der Umgebung, ohne dabei das Areal abzuschirmen.

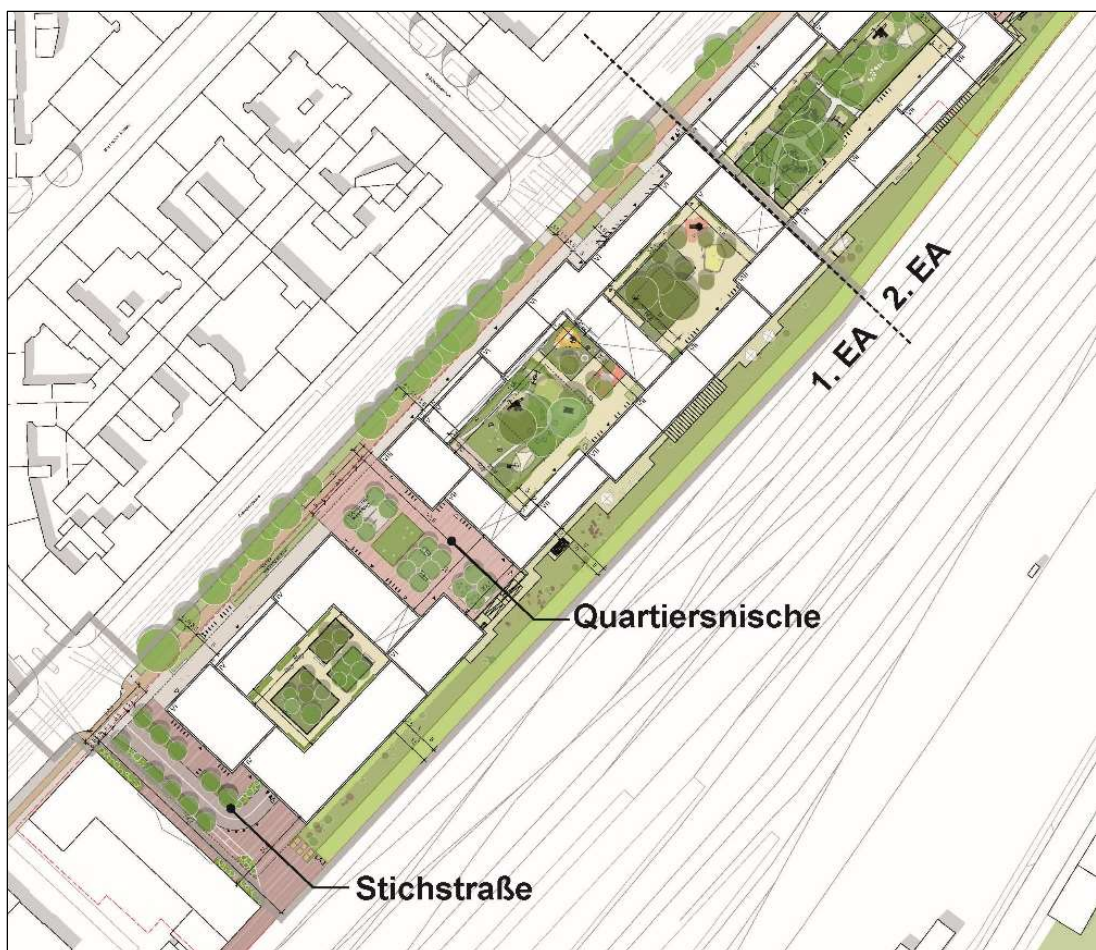


Abbildung 2 Masterplan nach Überarbeitung (TELEINTERNETCAFE GmbH mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Februar 2023)

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

Für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a wurde die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) während der Zeit vom 16.04.2021 mit 18.05.2021 durchgeführt.

Die öffentliche Erörterung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung fand während der Unterrichtsfrist am 29.04.2021 um 19:00 Uhr online statt. Die Bürger*innen konnten sich zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a äußern. Darüber hinaus wurden weitere Äußerungen aus der Bürgerschaft berücksichtigt, die bis einschließlich zum 18.05.2021 beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung eingingen.

Die Äußerungen und Einwände aus der Öffentlichkeit sowie die Stellungnahmen 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 16.07.2020 mit 18.08.2020 statt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand vom 16.11.2023 mit 22.12.2023 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 05. 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 05 hat sich in seiner Sitzung vom 13.12.2023 mit der Planung befasst und anliegende Stellungnahme abgegeben (siehe Tabelle 4, Anlage 7)

Der Bezirksausschuss des 05. 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

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ausführungen des Vortrages bzgl. der Planungshistorie, der Änderungen gegenüber dem kooperativen Verfahren und der Durchführung der Beteiligungen gem. §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 und 2 BauGB und der Anhörung des Bezirksausschusses werden zur Kenntnis genommen.
2. 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.
3. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter der diesbezüglichen Anlagen 5 und 6 entsprochen werden.
4. Der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 05. Stadtbezirks Au-Haidhausen kann nur nach Maßgabe der Ausführungen der diesbezüglichen Anlage 7 entsprochen werden.
5. Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a für den Bereich Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich), Plan vom 06.11.2023 und Satzungstext sowie die dazugehörige Begründung werden gebilligt.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Öffentlichkeit zum Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a erst dann gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu beteiligen, wenn die in der Grundvereinbarung vertraglich vereinbarten Voraussetzungen für die Durchführung dieses Verfahrensschrittes vorliegen.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Entwurf Satzungstext

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a

Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße
(südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim
(nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)

Vom

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9 und 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 mit Grünordnung

- (1) Für den Bereich zwischen Höhe Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich) und Orleansstraße (südöstlich) wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan mit Grünordnung besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom xx.xx.2024, angefertigt vom Kommunalreferat GeodatenService München am xx.xx.2024 und diesem Satzungstext.

§ 2

Art der baulichen Nutzung

- (1) Das Urbane Gebiet (MU) besteht aus den Teilbaugebieten MU (Nord) und MU (Süd).
- (2) Urbanes Gebiet (MU)
 - a) Die nach § 6a Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten und Tankstellen sind nicht zulässig.
 - b) Die nach § 6a Abs. 2 Nr. 3 BauNVO zulässigen Einzelhandelsbetriebe sind nur im Erdgeschoss zulässig.
- (3) Teilbaugebiet MU (Nord)
 - a) Wohnnutzung ist im Erdgeschoss nicht zulässig.
 - b) Im Südosten, am gleisseitigen Gebäuderiegel, sind im Erdgeschoss ausschließlich Nebenanlagen und Einrichtungen zulässig, die der Wohnnutzung dienen.
 - c) Ab dem ersten Obergeschoss ist mit Ausnahme der Kindertageseinrichtung nur Wohnnutzung zulässig.
 - d) Im Teilbaugebiet MU (Nord) wird im Südwesten im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss eine Kindertageseinrichtung (Kita) mit drei Kindergarten- und drei Kinderkrippengruppen als Gemeinbedarfsfläche mit dazugehöriger Außenspielfläche festgesetzt. Die Außenspielfläche ist mit einer Mindestgröße von 900 m² im hinweislich gekennzeichneten Bereich im unmittelbaren Anschluss an die Kindertageseinrichtung anzuordnen.
 - e) Mobilfunkanlagen sind nicht zulässig.

- (4) Teilbaugebiet MU (Süd)
- a) Wohnnutzung ist nicht zulässig.
 - b) Büro- und Verwaltungsnutzung ist im Erdgeschoss nicht zulässig.
- (5) Kerngebiet (MK)
- a) Die nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zulässigen Einzelhandelsbetriebe sind nur im Erdgeschoss und mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment (gemäß der als Anhang 1 beigefügten Sortimentenliste, die Teil dieser Satzung ist) zulässig.
 - b) Büronutzung ist im Erdgeschoss nur an der Stichstraße und im Südosten entlang der Gleisanlagen zulässig.
 - c) Ausgeschlossen werden:
 - Spielhallen, Parkhäuser, Tankstellen,
 - Vergnügungsstätten mit einem überwiegend auf sexuelle Animation zielenden Angebot. Hierzu zählen insbesondere Stripteaselokale, Table-Dance-Bars, Animierlokale, Kinos und Vorführräume und Gelegenheiten zur Vorführung von Filmen pornographischen Inhalts, Peepshows und sonstige Vorführ- oder Gesellschaftsräume, deren überwiegender Geschäftszweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist.

§ 3

Maß der baulichen Nutzung

- (1) Im Urbanen Gebiet (MU) darf die maximal zulässige Grundfläche durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO im Teilbaugebiet MU (Nord) bis zu einer Grundfläche von 7.295 m² und im Teilbaugebiet MU (Süd) bis zu einer Grundfläche von 1.960 m² überschritten werden.
- (2) Im Kerngebiet (MK) darf die maximal zulässige Grundfläche durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer Grundfläche von 4.630 m² überschritten werden.
- (3) Die festgesetzte Grundfläche darf in den Baugebieten für die Anlage einer mit den Gebäuden verbundenen Stegkonstruktion um folgende Maße überschritten werden:
 - im Teilbaugebiet MU (Süd) um bis zu 100 m².
 - im Teilbaugebiet MU (Nord) um bis zu 370 m².
- (4) Für die gemäß § 16 Abs. 5 zulässigen Dachausstiege für Aufzüge, Treppenanlagen und Abstellräume darf die festgesetzte Geschossfläche einschließlich ihrer Umfassungswände jeweils um bis zu 40 m² überschritten werden.
- (5) Bei der Ermittlung der Geschossfläche bleiben die Flächen von Loggien, Balkone und Balkonloggien unberücksichtigt, wenn diese aus Schallschutzgründen verglast, nicht beheizt und thermisch vom Wohnraum getrennt sind.

§ 4

Höhenentwicklung, Wandhöhen, Höhenlage

- (1) Die festgesetzten Wandhöhen (WH = Oberkante Attika) beziehen sich auf die Höhenkote von 531,50 m über Normalhöhennull (NHN) an der Orleansstraße.
- (2) Von den gemäß Planzeichnung festgesetzten Abgrenzungen unterschiedlicher Höhenentwicklung ist eine Abweichung um bis zu 0,5 m zulässig, wenn technische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

- (3) In den Gebäuden entlang der Orleansstraße, sowie in der Stichstraße und der Quartiersnische ist die Oberkante des Erdgeschossfußbodens (entspricht der Oberkante Fertigfußboden) höhengleich an die angrenzenden Erschließungsflächen anzuschließen.
- (4) Im Kerngebiet (MK) und im Teilbauggebiet MU (Süd) muss die Geschosshöhe des Erdgeschosses (Oberkante des Erdgeschossfußbodens bis Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses) mindestens 5,6 m und im Teilbauggebiet MU (Nord) mindestens 4,5 m betragen.

§ 5

Bauweise

- (1) Die Bebauung innerhalb der Baulinien und Baugrenzen ist je Bauraum mit Ausnahme der festgesetzten Durchgänge durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten.
- (2) An der nordöstlichen Grenze des räumlichen Geltungsbereichs wird entlang der Baulinien Grenzanbau festgesetzt. Im Bereich dieser Baulinien sind Fenster, Balkone und Loggien ausgeschlossen. Davon ausgenommen ist der Hochpunkt ab dem siebten Obergeschoss.
- (3) Im Teilbauggebiet MU (Nord) ist im Südosten entlang der gleisseitigen Fassade ein Gebäudeversatz über alle Geschosse von 1,5 m zu errichten.
- (4) Die in der Planzeichnung festgesetzten Durchgänge im Teilbauggebiet MU (Nord) müssen mit einer lichten Höhe von 4,0 m errichtet werden. Die Breite der Durchgänge muss
 - für den südlichen Durchgang eine lichte Breite von 5,0 m,
 - für den Durchgang zwischen den Innenhöfen eine lichte Breite von mindestens 16,0 m und
 - für den nördlichen Durchgang eine lichte Breite von 9,0 m betragen.

Von der festgesetzten Lage und Größe der Durchgänge kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische Gründe oder der Gebäudegrundriss dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

- (5) Der in der Planzeichnung festgesetzte Durchgang (Treppenaufgang) im Teilbauggebiet MU (Süd) muss mit einer lichten Breite von mindestens 5,0 m und einer lichten Höhe von mindestens 3,00 m zwischen dem geneigten Treppenlauf und der oberen Raumabgrenzung errichtet werden. Abweichend davon muss der Zugang aus der Quartiersnische eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m aufweisen.

Von der festgesetzten Lage und der durchgehenden lichten Höhe des Treppenaufgangs kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische Gründe oder der Gebäudegrundriss dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

- (6) In den Baugebieten müssen folgende Rücksprünge im Erdgeschoss mit einer Tiefe von mindestens 2,0 m und einer lichten Höhe von mindestens 4,0 m errichtet werden:
 - im Teilbauggebiet MU (Nord) im südlichen Innenhof an der gesamten Länge der nordwestlichen Baugrenze,
 - im Teilbauggebiet MU (Süd) entlang der Baugrenze zur Quartiersnische mit einer Länge von mindestens 4,0 m,
 - im Teilbauggebiet MU (Süd) zusammen mit dem Kerngebiet (MK) entlang der Baulinien an der Orleansstraße mit einer Länge von mindestens 10,0 m,
 - im Kerngebiet (MK) entlang der Baulinie in der Stichstraße mit einer Länge von mindestens 4,0 m.

Von der festgesetzten Lage und Größe der Rücksprünge kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische Gründe oder der Gebäudegrundriss dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 6

Überbaubare Grundstücksfläche

- (1) Im Teilbaugebiet MU (Nord) ist für den im Plan festgesetzten Bereich ab dem ersten Obergeschoss eine Überbauung der festgesetzten Gehrechtsfläche um bis zu 1,0 m zulässig.
- (2) Im Teilbaugebiet MU (Nord) dürfen zu den Innenhöfen die Baugrenzen durch auskragende Bauteile wie Balkone und Balkonloggien auf insgesamt maximal 40 % der Fassadenlänge je Geschoss und je Gebäudeseite wie folgt überschritten werden:
 - im ersten Obergeschoss bis zu 1,0 m,
 - ab dem zweiten Obergeschoss jeweils hälftig um bis zu 2,0 m und hälftig um bis zu 1,0 m.
- (3) Im Teilbaugebiet MU (Nord) dürfen die übrigen Baugrenzen und Baulinien, mit Ausnahme der Baugrenze an der Orleanstraße, ab dem ersten Obergeschoss durch verglaste Balkone, Balkonloggien und Erker um bis zu 1,0 m auf insgesamt maximal 30 % der Fassadenlänge je Geschoss und Gebäudeseite überschritten werden.
- (4) Im Teilbaugebiet MU (Nord) darf für die Kindertageseinrichtung die festgesetzte Baugrenze im Bereich der gemäß Planzeichnung hinweislich dargestellten Außenspielfläche durch Terrassen in einer bedarfsgerechten Größe überschritten werden. Zudem darf die südwestliche Baugrenze im Bereich der Kita-Außenspielfläche zur Ausbildung eines Balkons zu Rettungszwecken auf der gesamten Länge der Baugrenze mit einer maximalen Tiefe von 1,8 m und durch eine Fluchttreppe überschritten werden.
- (5) Im Teilbaugebiet MU (Nord) und im Teilbaugebiet MU (Süd) ist außerhalb der Bauräume, direkt an den Gebäuden im Südosten entlang der Gleisanlagen und direkt entlang der Südostseite der festgesetzten Lärmschutzwand, die Ausbildung eines Stegs bis zu einer maximalen Tiefe von 2,0 m zulässig. Der Steg ist nur in aufgeständerter, wasser- und lichtdurchlässiger Ausführung mit einer Bodenfreiheit von mindestens 1,5 m zulässig. Die Breite des Steges darf auf einem Drittel der Länge je Teilbaugebiet auf bis zu maximal 4,0 m ausgeweitet werden.
- (6) In der Quartiersnische dürfen die Baulinien durch nicht überdachte bewirtschaftete Außenflächen (Wirtsgärten) im Zusammenhang mit einem gastronomischen Betrieb überschritten werden:
 - Im Teilbaugebiet MU (Nord) mit einer maximalen Größe von 40 m² und bis zu einer maximalen Tiefe von 3,0 m.
 - Im Teilbaugebiet MU (Süd) mit einer maximalen Größe von 110 m² und bis zu einer maximalen Tiefe von 9,5 m.

Der Nachweis für die schalltechnische Verträglichkeit ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

- (7) Im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) dürfen die Baugrenzen und Baulinien durch auskragende Bauteile um bis zu 0,5 m auf insgesamt maximal 30 % der Fassadenlänge je Geschoss und Gebäudeseite überschritten werden.
- (8) In allen Baugebieten ist entlang der festgesetzten Baulinien auf insgesamt 30% der jeweiligen Gebäudeseite ein Zurücktreten von Gebäudeteilen im Erdgeschoss sowie ab dem ersten Obergeschoss zur Ausbildung von Loggien zulässig.

- (9) In allen Baugebieten sind Vordächer unzulässig.
- (10) In allen Baugebieten ist die jeweilige Einzellänge von auskragenden Bauteilen auf maximal 4,0 m begrenzt.
- (11) In allen Baugebieten dürfen die Baulinien und Baugrenzen ansonsten wie folgt überschritten werden:
- im Teilbaugebiet MU (Nord) entlang der Orleansstraße durch zwei Einbringschächte für Trafos mit jeweils einer Tiefe bis zu 2,5 m und einer maximalen Länge von 9,0 m,
 - entlang der südöstlichen Baugrenzen zur Gleisanlage durch Zuluftschächte zur Belüftung der Tiefgarage bis zu einer Tiefe von 2,0 m auf maximal der Hälfte der Gesamtlänge der jeweiligen Fassade,
 - entlang der Baugrenzen und Baulinien in der Quartiersnische durch Zuluftschächte zur Belüftung der Tiefgarage bis zu einer Tiefe von 1,0 m auf maximal einem Drittel der Gesamtlänge der jeweiligen Fassade,
 - im Teilbaugebiet MU (Nord) im nördlichen Innenhof entlang der Südseite des nördlichen Querriegels durch Zuluftschächte zur Belüftung der Tiefgarage bis zu einer Tiefe von 1,0 m auf maximal einem Drittel der Gesamtlänge der Fassade,
 - im Teilbaugebiet MU (Nord) entlang der Orleansstraße, im Südosten zur Gleisanlage und zur Quartiersnische ab dem ersten Obergeschoss durch Kastenfenster zum Schallschutz um bis zu 0,5 m,
 - für die nach § 17 Absatz 2 dieser Satzung zulässigen Werbeanlagen um das zugelassene Maß von maximal 0,8 m,
 - für die nach § 20 Absatz 8 festgesetzte Fassadenbegrünung für Rankkonstruktionen, die mit der Fassade verbunden sind um bis zu 0,8 m
 - entlang der südöstlichen Baugrenzen zur Gleisanlage für Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie an der Fassade um bis zu 0,5 m.

§ 7

Fahrradabstellplätze

- (1) Es ist mindestens ein Fahrradabstellplatz je 28,75 m² Wohnfläche herzustellen.
- (2) Im Teilbaugebiet MU (Nord) sind die Fahrradabstellplätze im Erdgeschoss des südöstlichen, gleisseitigen Gebäuderiegels herzustellen. Bis zu 20 % der erforderlichen Fahrradabstellplätze können auch im Untergeschoss untergebracht werden.
- (3) Im Teilbaugebiet MU (Süd) sowie im Kerngebiet (MK) sind die Fahrradabstellplätze im Erdgeschoss herzustellen. Bis zu 20 % der erforderlichen Fahrradabstellplätze können auch im Untergeschoss untergebracht werden.
- (4) Im Übrigen bleiben die Regelungen der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München unberührt.

§ 8

Flächen für Nebenanlagen

- (1) Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind außerhalb der Bauräume ausgeschlossen, sie sind in die Gebäude zu integrieren. Unterirdisch sind sie auch innerhalb der Fläche für die Gemeinschaftstiefgarage zulässig.
- (2) Abweichend von Absatz 1 sind folgende Nebenanlagen auch außerhalb der Bauräume zulässig:
- Außenspielflächen von Kindertagesstätten,
 - die nach Art. 7 Abs. 3 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze,
 - offene, nicht überdachte Fahrradabstellplätze, welche ebenerdig und

eingangsnah anzuordnen sind:

- im MK bis zu 24 Stück,
 - im MU (Süd) bis zu 16 Stück,
 - im MU (Nord) bis zu 76 Stück.
- Brunnenanlagen und deren notwendige Leitungen zur gemeinschaftlichen energetischen Nutzung des Grundwassers.

§ 9

Ein- und Ausfahrten

- (1) Ein- und Ausfahrten sind nur in den festgesetzten Bereichen gemäß Planzeichnung zulässig.
- (2) Außerhalb der festgesetzten Bereiche gemäß Absatz 1 ist eine bis zu 4,0 m breite Ein- und Ausfahrt zur Dienstbarkeitsfläche FB6 im Bereich der Quartiersnische für Pflegefahrzeuge zum Unterhalt der Anlagen und der Außenspielfläche der Kindertagesstätte zulässig.

§ 10

Gemeinschaftstiefgarage

- (1) Die Gemeinschaftstiefgarage (GTGa) ist einschließlich der Tiefgaragenzu- und ausfahrten eine Gemeinschaftsanlage für die Teilbaugebiete MU (Nord), MU (Süd) und das MK.
- (2) Die GTGa ist nur innerhalb der festgesetzten Bauräume sowie in den gekennzeichneten Flächen gemäß Planzeichnung zulässig. Abgesehen von der Begrenzung entlang der Orleansstraße kann von den Festsetzungen in Lage und Fläche ausnahmsweise geringfügig abgewichen werden, wenn technische Gründe dies erfordern, und die Größe der nicht unterbauten Grundstücksflächen nicht verringert wird und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (3) In der GTGa sind Flächen für die Ver- und Entsorgung, Fahrradstellplätze sowie sonstige Nebenflächen wie z.B. Technik-, Lager und Abstellräume zulässig.
- (4) Tiefgaragenzu- und ausfahrten, Zu- und Ausgänge sowie Notausgänge sind in die oberirdischen Gebäude zu integrieren.
- (5) Mechanische Entlüftungs- und Entrauchungsanlagen sind in die Gebäude zu integrieren und über das Dach des obersten Geschosses in die freie Windströmung zu führen. Auf den Dachflächen, die als gemeinschaftliche Dachgärten genutzt werden, dürfen Entlüftungseinrichtungen nur errichtet werden, wenn sie die Funktion der gemeinschaftlichen Dachflächen nicht beeinträchtigen. Es ist eine ausreichende Höhe von mindestens 2,5 m von Entlüftungsöffnungen über dem jeweiligen Durchstoßpunkt der Dachhaut einzuhalten.
- (6) Lüftungsöffnungen von Tiefgaragen sind mit einem Mindestabstand von 4,5 m in alle Richtungen zum geometrischen Mittelpunkt zu sensibel genutzten Bereichen wie z.B. Türen und Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen, Terrassen sowie Kinderfreispielflächen anzuordnen.
- (7) Die Decke der GTGa ist außerhalb von Gebäuden und befestigten Flächen um mindestens 1,2 m unter Oberkante Gelände abzusenken und entsprechend mit fachgerechtem Bodenaufbau in gleicher Höhe zu überdecken.

§ 11

Kfz-Stellplätze

- (1) Kfz-Stellplätze sind ausschließlich in der Gemeinschaftstiefgarage gem. § 10 unterzubringen.
- (2) Von den für Wohnnutzungen notwendige Stellplätzen nach Art. 47 BayBO in Verbindung mit §§ 2 Abs. 1, Abs. 2 Satz 2 und Anlage 1 Nr. 1 der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München, in der seit dem 03.01.2008 geltenden Fassung (MüABl. Sondernummer 1 vom 2. Januar 2008, S 1 ff.), müssen je Baugebiet 0,7 real hergestellt werden.
- (3) Für Nichtwohnutzungen im Sinne des Art. 47 Abs. 2 Satz 2 Alt. 2 BayBO in Verbindung mit § 2 Abs. 1 und Anlage 1 Nrn. 2 bis 11 der Stellplatzsatzung bleiben die Regelungen der Stellplatzsatzung unberührt.

§ 12

Dienstbarkeitsflächen

Mit Ausnahme der Gehrechtsfläche (G) kann von der festgesetzten Lage und den Abmessungen der Dienstbarkeitsflächen abgewichen werden, wenn und soweit technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 13

Schallschutz

- (1) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind die in den nachfolgenden Absätzen dargestellten technischen 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 nachfolgender Abbildung, festgesetzten Bereichen (braun gekennzeichnet) entlang der Bahnstrecke mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65 dB(A) nachts ist die Anordnung von offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) aus Gründen des Verkehrslärmschutzes unzulässig.
- (3) In den, gemäß nachfolgender Abbildung, festgesetzten Bereichen (rot gekennzeichnet) mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65/60 dB(A) Tag/Nacht ist die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen (offenbaren) Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume nur zulässig, wenn diese über ein weiteres Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Beurteilungspegel $\leq 64/54$ dB(A) Tag/Nacht) belüftet werden können. Abweichend von Satz 1 ist bei Wohnungen und Kindertageseinrichtungen, 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 64/54 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 können, die in Satz 2 und 3 genannten Schutzmaßnahmen, auch ausnahmsweise bei Wohnungen und Kindertageseinrichtungen zugelassen werden, bei denen weniger als die Hälfte, mindestens jedoch einer der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Verkehrslärm-Beurteilungspegel $\leq 64/54$ dB(A) tags/nachts) belüftet werden können.

- (4) Die im Planteil zwischen der Bebauung in den Teilbaugebieten MU (Nord) und MU (Süd) festgesetzte Lärmschutzwand (LSW) ist in Höhe von mindestens der anschließenden Gebäude und mit einem bewerteten Schalldämmmaß von mindestens $R'_{w,R} = 25$ dB durchgehend und ohne Zwischenräume zu errichten. Abweichend von Satz 1 ist eine geringere Höhe zulässig, sofern entsprechend der weiteren Festsetzungen ein ausreichender Schallschutz für schutzbedürftige Aufenthaltsräume gewährleistet werden kann.
- (5) Zum Schutz von Dachgartennutzungen sind gemäß nachfolgender Abbildung Lärmschutzwände mit einer Höhe von mindestens 2,0 m (grün gestrichelt gekennzeichnet) bzw. 2,5 m (gelb gestrichelt gekennzeichnet) über Dachoberkante und mit einem bewerteten Schalldämmmaß von mindestens $R'_{w,R} = 25$ dB durchgehend und ohne Zwischenräume zu errichten.
- (6) Innerhalb der jeweiligen Teilbaugebiete müssen die Gebäude gemäß § 5 Abs. 1 gesamthaft mit ihren festgesetzten Wandhöhen sowie die festgesetzten Lärmschutzwände zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme wirksam errichtet sein.
- (7) In allen Baugebieten sind schutzbedürftige Büroräume o.ä. an den Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 64 dB(A) tags mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen zur Belüftung auszustatten, sofern diese nicht über ein Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.
- (8) Zur erforderlichen Belüftung sind bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen 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 59/49 dB(A) tags/nachts nicht überschritten wird, belüftet werden kann.
- (9) Zum Schutz vor Gewerbelärm sind in den, in der nachfolgenden Abbildung dunkelblau gekennzeichneten, Bereichen, schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer) und Kindertageseinrichtungen nur zulässig, wenn durch baulich-technische Maßnahmen (wie verglaste Loggien, Prallscheiben, Schallschutzerker, Vorhangfassaden, Gebäuderücksprünge, Laubengänge oder Ähnliches) nachgewiesen werden kann, dass 0,5 m vor deren offenbaren Fenstern die Beurteilungspegel durch Gewerbelärm die maßgeblichen Immissionsrichtwerte und die Spitzenpegelkriterien der TA Lärm (vom 26. August 1998, zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017) für Urbane Gebiete durch geeignete Maßnahmen zur Abschirmung des Anlagenlärms nicht überschreiten.
- (10) Die Tiefgaragenrampen sind in die Gebäude zu integrieren. Die Innenwände und Decken der Rampen sind schallabsorbierend zu verkleiden und haben einen Absorptionskoeffizienten von $\alpha_{500} > 0,7$ bei 500 Hz aufzuweisen. Die Einhausung der

Rampen hat ein bewertetes Schalldämmmaß von $R'_{w,R} = 25$ dB aufzuweisen. Bei der Errichtung von Tiefgaragenzu- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.

- (11) Die Fassaden entlang der Orleansstraße sind zum Schutz der Nachbarschaft im MK und MU (Süd) mit einem Gesamt-Reflexionsverlust nach RLS-19 von mindestens $DRV = 3$ dB(A) auszuführen. Alternativ ist eine Drehung der genannten Fassaden mit einem Winkel von mehr 5° zur Straßenachse zulässig.



Abbildung 3 zu § 13 der Satzung

§ 14

Erschütterungsschutz und sekundärer Luftschall

- (1) In allen Baugebieten sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume durch technische bzw. konstruktive Maßnahmen so zu schützen, dass hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen des ober- und unterirdischen Bahn- und Straßenbahnbetriebs die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2, Ausgabe Juni 1999, eingehalten werden.
- (2) In allen Baugebieten sind für schutzbedürftige Aufenthaltsräume hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen des ober- und unterirdischen Bahn- und Straßenbahnbetriebs 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 $LAFm \leq 35/25$ dB Tag/Nacht und einen mittleren Maximalpegel von $LAFm \leq 45/35$ 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.

§ 15

Immissionsschutz vor verkehrsbedingten Luftschadstoffen

An den Tiefgaragenzu- und -ausfahrten ist die Anordnung von offenbaren Fenstern in einem Abstand von weniger als 4,5 m unzulässig.

§ 16

Dächer, Dachaufbauten und Gemeinschaftsdachgärten

- (1) Dachaufbauten und technische Anlagen auf dem Dach sind nur zulässig, sofern sie der Nutzung der Gebäude oder der Gemeinschaftsdachgärten dienen.
- (2) Im Teilbaugebiet MU (Nord) darf die Grundfläche von Dachaufbauten für Aufzugsüberfahrten und technischen Anlagen insgesamt nicht mehr als 18 % der gesamten Dachfläche überdecken. Im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) dürfen nicht mehr als 38 % der gesamten Dachfläche überdeckt werden. Davon ausgenommen ist die Dachfläche auf Höhe des ersten Obergeschosses im Kerngebiet (MK); diese ist von Dachaufbauten und technischen Anlagen freizuhalten.
- (3) Dachaufbauten, Dachausstiege und technische Anlagen sind nur bis zu einer Höhe von 3,50 m über dem jeweiligen Durchstoßpunkt der Dachhaut zulässig. Sie müssen mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses zurücktreten. Davon abweichend müssen Dachaufbauten und technische Anlagen auf den südöstlichen, gleisseitigen Gebäuderiegeln, deren Höhe mehr als 2,0 m betragen, nur 2,0 m von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses zurücktreten.
- (4) Dachaufbauten und technische Anlagen sind jeweils baulich zusammenzufassen und mit einer Einhausung in einheitlicher Gestaltung zu versehen.
- (5) Dachausstiege mit Aufzügen, Treppenanlagen und Abstellräume, die der Freiraumnutzung von Dachflächen als Gemeinschaftsdachgärten (GDG) dienen, sind zusätzlich zu den Flächen nach § 16 Abs. 2 zweimal im Teilbaugebiet MU (Nord) je in einem Umfang von maximal 40 m² Grundfläche zulässig.
- (6) Auf den Flachdächern, die als GDG genutzt werden, sind zusätzlich nachfolgende bauliche Anlagen zulässig:

- Absturzsicherungen bis zu einer Höhe von 1,1 m; diese sind offen oder transparent und ohne Rücksprung von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses auszuführen,
 - Lärmschutzwände,
 - Pergolen; diese sind mit ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen und dürfen mit Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie kombiniert werden
 - Einfassungen von Pflanzbeeten bis zu einer Höhe von 50 cm.
- (7) Die Flachdächer, die als GDG genutzt werden, müssen nachfolgende Anforderungen erfüllen:
- Sie sind durchgehend nutzbar zu gestalten und müssen barrierefrei zugänglich sein und
 - auf mindestens 50 Prozent ihrer gesamten Fläche intensiv begrünt und bepflanzt werden. Vegetationsschicht, Filterschicht und Drainschicht müssen dabei eine durchwurzelbare Höhe von mindestens 45 cm aufweisen.
 - Das Dach im MK über dem 1. Obergeschoss muss für die Bepflanzung eine Vegetationsschicht von mindestens 80 cm aufweisen.
- (8) Antennen und Satellitenanlagen sind ausschließlich auf den Dächern zulässig.
- (9) Technische Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie sind ohne Flächenbegrenzung auf allen Dächern zulässig:
- Im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) sind diese auf mindestens 30% der Dachfläche zu errichten
 - im Teilbaugebiet MU (Nord) sind diese auf mindestens 11% der Dachfläche zu errichten.
- Sie sind mit einer Dachbegrünung zu kombinieren. Diese Kombination ist flächenmäßig übereinander (d.h. in Form einer Dachbegrünung, die sich durchlaufend unter der jeweiligen Anlage zur Nutzung solarer Strahlungsenergie befindet) anzuordnen. Für die Begrünung ist eine durchwurzelbare Mindestsubstratschichtdicke von im Mittel 20 cm, mindestens jedoch 10 cm, (ohne Drainschicht) vorzusehen.
- (10) Abweichend von Abs. 9 kann die mindestens zu errichtende Fläche für Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie auch als Einhausung von Dachaufbauten und technischen Anlagen und an der Lärmschutzwand auf dem Dach an der Gleisseite sowie an der Fassade zur Gleisseite und als Pergolaüberdachung hergestellt werden. Die Höhen gemäß Abs. 3 sind dabei einzuhalten.
- (11) Alle Flachdächer sind mit einer Niederschlagswasser-Retentionsschicht zu versehen.
- (12) Alle Flachdächer, die nicht mit einer anderen zulässigen Nutzung belegt sind, sind extensiv mit einer Mindestsubstratschichtdicke von 20 cm (ohne Drainschicht) zu begrünen.

§ 17

Werbeanlagen

- (1) Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung im Bereich bis zum Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses parallel zur Fassadenfläche mit jeweils folgenden maximalen Größen zulässig:
- im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) mit einer Schrift- bzw. Logohöhe von 0,6 m und einer Länge von 4,0 m,
 - im Teilbaugebiet MU (Nord) mit einer Schrift- bzw. Logohöhe von 0,5 m und einer Länge von 2,0 m.
- (2) Abweichend von Absatz (1) sind folgende Werbeanlagen zulässig:

- im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) an der Fassadenseite entlang der Orleansstraße je eine Werbeanlage in Form eines Schriftzugs mit separaten Buchstaben oder Logos mit einer maximalen Höhe von 1,0 m und einer maximalen Breite von 1,5 m im Attikabereich,
 - im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) an der bahnseitigen Fassade je eine Werbeanlage in Form eines Schriftzugs mit separaten Buchstaben oder Logos mit einer maximalen Höhe von 1,2 m und einer maximalen Breite von 5,0 m im Attikabereich,
 - Werbeanlagen senkrecht zur Fassade an der Orleansstraße, zu den Fassaden in der Quartiersnische und der Stichstraße jeweils im Erdgeschoss mit einer Schrift- bzw. Logohöhe und -breite von höchstens 0,8 m.
- (3) Sie müssen sich in ihrer Anordnung, in Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialauswahl in die Architektur der Gebäude und in das Straßenbild einfügen. Sie dürfen die Fassaden der Gebäude nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen. Fensterflächen sind von Werbeanlagen freizuhalten.
- (4) Werbeanlagen und Fassadenbeleuchtungen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen sowie sich bewegende Werbeanlagen und Skybeamer, Laserstrahler und ähnliche Anlagen sind nicht zulässig.
- (5) Werbeanlagen und Beleuchtungen sind so zu gestalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs jederzeit gewährleistet ist.

§ 18

Geländemodellierungen, Aufschüttungen und Abgrabungen

- (1) Aufschüttungen und Abgrabungen werden mit Ausnahme geringfügiger Geländemodellierungen zum Anschluss an die Nachbargrundstücke im Planungsgebiet ausgeschlossen.
- (2) Davon ausgenommen sind Geländemodellierungen
- bis zu einer Höhe von 0,6 m zur Gestaltung der Außenspielflächen der Kindertageseinrichtung und der Kinderspielplätze nach Art. 7 Abs. 3 BayBO,
 - für die fachgerechte Gestaltung der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.

§ 19

Einfriedungen

- (1) Einfriedungen oder Einzäunungen sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans ausgeschlossen. Davon ausgenommen sind Einfriedungen oder Einzäunungen als Abgrenzung zu den Bahnanlagen oder zur „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ bis zu einer maximalen Höhe von 1,80 m sowie Einzäunungen der Außenspielfläche der Kindertageseinrichtung bis zu einer maximalen Höhe von 1,50 m.
- (2) Die nach Absatz 1 zulässigen Einfriedungen und Einzäunungen sind offen und ohne durchgehenden Sockel herzustellen. Einfriedungen oder Einzäunungen als Abgrenzung zu den Bahnanlagen oder zu den „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ sind mit einer Bodenfreiheit von mindestens 10 cm auszuführen, Einzäunungen der Kita-Außenspielflächen mit einer Bodenfreiheit von maximal 8 cm.

§ 20 Grünordnung

- (1) Die Bepflanzung und Begrünung der Freiflächen ist entsprechend den planzeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung herzustellen, dauerhaft zu pflegen und zu erhalten. Ausgefallene Bäume, Sträucher und Kletterpflanzen sind in der darauffolgenden Pflanzperiode gleichwertig nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen. Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen. Für nicht bebaute Flächen innerhalb der Baugrenzen gelten die angrenzenden grünordnerischen Festsetzungen entsprechend.
- (2) In den nicht unterbauten Flächen der Innenhöfe des Teilbaugebiets MU (Nord) sind 10 standortgerechte Laubbäume gem. Festsetzung durch Planzeichen zu pflanzen. Davon sind 50 % große Laubbäume (Endwuchshöhe > 20 m) zu pflanzen.
- (3) Im Teilbaugebiet MU (Nord) sind in den Innenhöfen zusätzlich zu den gemäß Festsetzung durch Planzeichen zu pflanzenden Bäumen mindestens 12 mittelgroße, standortgerechte Bäume (Endwuchshöhe 10 - 20 m) oder Kleinbäume (Endwuchshöhe < 10 m) zu pflanzen. Der Anteil kleiner Bäume darf höchstens 50% betragen.
- (4) Im Kerngebiet (MK) sind auf der Freifläche über dem ersten Obergeschoss 14 mittelgroße, standortgerechte Bäume (Endwuchshöhe 10 - 20 m) oder Kleinbäume (Endwuchshöhe < 10 m) zu pflanzen.
- (5) In der Quartiersnische sind 14 mittelgroße und in der Stichstraße 10 mittelgroße (Endwuchshöhe 10-20 m), standortgerechte Bäume zu pflanzen.
- (6) Die zu pflanzenden Bäume müssen zum Zeitpunkt der Pflanzung folgender Mindestpflanzqualität entsprechen: Stammumfang (StU) 20 - 25 cm.
- (7) Bei Pflanzung von Bäumen in Belagsflächen ist eine durchwurzelbare, spartenfreie Mindestfläche vorzusehen:
 - Bei großen Bäumen (Endwuchshöhe > 20m) von 24 m²,
 - bei mittelgroßen Bäumen (Endwuchshöhe 10 - 20 m) von 12 m²,
 - bei kleinen Bäumen (Endwuchshöhe < 10 m) von 6 m².

Ausnahmsweise sind auch überdeckte Baumscheiben zulässig, sofern diese aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich sind und der langfristige Erhalt der Bäume durch geeignete technische Maßnahmen gewährleistet wird.

- (8) Die in der Planzeichnung festgesetzten Fassadenbereiche sind ab dem ersten Obergeschoss bis einschließlich des vierten Obergeschosses auf mindestens 30 % ihrer Fläche mit ausdauernden, hochwüchsigen, standortgerechten, rankenden oder schlingenden Kletterpflanzen zu begrünen und dauerhaft zu erhalten.
- (9) Die Bepflanzung, auf der zu begrünenden und zu bepflanzenden Flächen in der Stichstraße, darf eine Höhe von 80 cm nicht überschreiten.
- (10) Die Belagsflächen der Gehrechtsflächen entlang der Orleansstraße sind bis zur Hauskante entsprechend dem angrenzenden Gehweg zu gestalten.
- (11) Befestigte Flächen sind nur in dem Umfang zulässig, in dem sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung erforderlich sind. Sie sind barrierefrei zu gestalten und soweit funktional möglich wasserdurchlässig herzustellen.
- (12) Niederschlagswasser von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen auf den Baugrundstücken ist oberflächlich und unter Nutzung der Filterwirkung des Bodens zu versickern. Eine Versickerung über Rigolen bzw. Sickerschächte ist zulässig.

- (13) Die begrünten Flächen auf den Baugrundstücken sind als gemeinschaftlich nutzbare Freiflächen herzustellen, die Anlage von ebenerdigen Wohnungsgärten wird ausgeschlossen.
- (14) Die Freiflächen der Teilbaugebiete MU (Süd) und MU (Nord) in der Quartiersnische sind als zusammenhängende Platzfläche zu gestalten.
- (15) Der im Teilbaugebiet MU (Süd) nach § 6 Abs. 6 zulässige Wirtsgarten darf innerhalb der zu begrünenden und bepflanzenden Fläche errichtet werden.
- (16) Die gemäß Art 7 Abs. 3 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind innerhalb des Baugebiets nachzuweisen.
- (17) Von den grünordnerischen Festsetzungen kann in Lage und Fläche geringfügig 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.

§ 21

Grünordnung auf Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen

- (1) Der in der Planzeichnung als „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzte Bereich ist als Trockenlebensraum für xerothermophile Arten anzulegen.
- (2) Innerhalb der „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ist auf einem 5 m breiten Streifen angrenzend an die Bahnanlagen eine geschlossene Vegetationsdecke dauerhaft zu verhindern.

§ 22

Vogel- und Insektenschutz

- (1) Im gesamten Planungsgebiet ist bei großflächigen Glaselementen (ab 3 m²), Lärmschutzwänden, Absturzsicherungen, Übereckverglasungen und Fensterbändern den Belangen des Vogelschutzes Rechnung zu tragen. Diese sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde so zu gestalten, dass die Gefahr von Vogelschlag vermieden wird. Dies ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
- (2) Für Außenbeleuchtungen sind ausschließlich nichtfängige Beleuchtungsanlagen zulässig, die aufgrund der Wellenlänge, der Farbtemperatur, der Leuchtpunkthöhe, des Abstrahlwinkels und der Ausrichtung des Lichtstrahls für nachtaktive Tiere unschädlich sind.

Es sind reflexionsarme Photovoltaik- und Solarthermiekollektoren zu verwenden. Die Anlagenelemente müssen dem neuesten Stand des Insektenschutzes bei PV-Anlagen entsprechen.

§ 23

In-Kraft-Treten

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Am

gez.

Anhang 1 zu § 2 Abs. 5 a)

Zentrenrelevante Sortimente:

Antiquitäten, Kunstgegenstände
Sanitärwaren
Baby- und Kinderartikel
Brillen und -zubehör, optische Erzeugnisse
Bücher
Büromaschinen, EDV, Telekommunikation
Elektrogeräte („weise Ware“), Leuchten
Fahrräder
Foto, Fotozubehör
Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel, Haushaltswaren, Silberwaren
Lederwaren
Musikinstrumente, Musikalien
Oberbekleidung, Wasche, Strümpfe, sonstige Bekleidung
Haus- und Heimtextilien, Stoffe, Kurzwaren, Handarbeitsbedarf
Schuhe
Spielwaren
Sport- und Campingartikel
Uhren, Schmuck
Unterhaltungselektronik („braune Ware“)

Nahversorgungsrelevante Sortimente:

Arzneimittel
Blumen (Schnittblumen)
Drogeriewaren, Parfum, Kosmetika
Lebensmittel: Nahrungs- und Genussmittel, Reformwaren, Naturkost
Papierwaren, Bürobedarf, Schreibwaren, Schulbedarf
Wasch- und Putzmittel
Zeitungen, Zeitschriften

Nicht zentrenrelevante Sortimente:

Autozubehör, -teile, -reifen
Motorradzubehör, -teile, -reifen (inkl. Motorradbekleidung)
Badeinrichtung, Installationsmaterial, Sanitärerzeugnisse
Baumarktartikel, Bauelemente, Baustoffe, Eisenwaren
Boote und Zubehör
Brennstoffe, Holz und Holzmaterialien, Kohle, Mineralölerzeugnisse
Farben, Lacke, Tapeten, Teppiche, Bodenbeläge
Gartenartikel, Gartenbedarf, Pflanzen
Möbel, Kuchen
Zooartikel, Tiere, Tiernahrung und -pflege

Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis

1.	Planungsanlass und Beschlusslage	25
2.	Ausgangssituation	26
2.1.	Lage im Stadtgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse	26
2.2.	Städtebauliche Bestandsanalyse	27
2.3.	Erschließung.....	28
2.3.1.	Verkehrliche Erschließung.....	28
2.3.2.	Technische Infrastruktur	29
2.4.	Soziale Infrastruktur / Einzelhandel.....	29
2.5.	Grün- und Freiraumplanerische Situation	30
2.5.1.	Naturhaushalt	30
2.5.2.	Flora und Fauna.....	31
2.5.3.	Erholung und Freiflächensituation.....	32
2.6.	Vorbelastungen.....	32
2.7.	Planerische Ausgangslage	35
2.8.	Rechtliche Ausgangslage	36
3.	Planungsziele.....	38
3.1.	Städtebauliche Ziele	38
3.2.	Freiraumplanerische Ziele	38
3.3.	Verkehrsplanerische Ziele.....	38
4.	Planungskonzept.....	39
4.1.	Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee / Masterplan.....	39
4.2.	Art der Nutzung	41
4.3.	Maß der Nutzung.....	43
4.4.	Höhenentwicklung, Wandhöhen, Höhenlage.....	44
4.5.	Bauweise.....	45
4.6.	Überbaubare Grundstücksfläche	47
4.7.	Fahrradabstellplätze.....	48
4.8.	Nebenanlagen	49
4.9.	Abstandsflächen; Belichtung und Besonnung.....	50
4.10.	Verkehrskonzept / verkehrliche Erschließung.....	51
4.11.	Gemeinschaftstiefgarage und Kfz-Stellplätze.....	53
4.12.	Dienstbarkeitsflächen	55
4.13.	Immissionsschutz.....	57
4.13.1.	Schutz vor Verkehrslärm.....	57
4.13.2.	Schutz vor Anlagenlärm	63
4.13.3.	Erschütterungsschutz und sekundärer Luftschall.....	65

4.13.4.	Elektromagnetische Immissionen	65
4.14.	Lufthygiene	66
4.15.	Dächer, Dachaufbauten sowie Gemeinschaftsdachgärten	66
4.16.	Werbeanlagen	68
4.17.	Geländemodellierungen, Aufschüttungen und Abgrabungen	69
4.18.	Einfriedungen	69
4.19.	Grünordnung	70
4.19.1.	Grünordnung allgemein	70
4.19.2.	Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen	74
4.19.3.	Vogel - und Insektenschutz.....	74
4.20.	Klimakonzept	75
4.21.	Inklusion und Barrierefreiheit und Gender-Mainstreaming	78
4.22.	Brandschutz.....	78
5.	Wesentliche Auswirkungen	80
6.	Maßnahmen.....	81
6.1.	Gestaltungsleitfaden	81
6.2.	Sozialgerechte Bodennutzung / Grundvereinbarung.....	81
6.2.1.	Anwendbarkeit.....	81
6.2.2.	Abweichung von den Regelungen der Sozialen Bodennutzung	82
7.	Daten zum Bebauungsplan.....	83
8.	Grundlagen	84

1. Planungsanlass und Beschlusslage

Entlang der Bahnlinie München-Rosenheim nördlich des Ostbahnhofs stehen nach Verlagerung der ehemaligen bahnbetrieblichen Nutzungen Flächen für eine städtebauliche Neuordnung zur Verfügung. Vor dem Hintergrund des anhaltend hohen Bedarfs an Wohnraum und dem stadtentwicklungsplanerischen Ziel, in zentraler Lage und vom öffentlichen Personennahverkehr optimal erschlossenen Bereichen Gewerbeflächen anzubieten, soll das Areal, welches eines der wenigen noch vorhandenen Brachflächen im inneren Stadtgebiet der Landeshauptstadt darstellt, einer adäquaten Nutzung zugeführt werden; dies trotz schwieriger städtebaulicher Rahmenbedingungen.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30. 01 2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08/ V 11428) wurde der bereits bestehende Aufstellungsbeschluss Nr. 1956 vom 28.07.2004 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08/V 04564) auf den Bereich südlich des Haidenauplatzes bis zum Ostbahnhof mit seinen Planungszielen, erweitert. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, für den Gesamtbereich einen Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen und den Flächennutzungsplan durch Berichtigung anzupassen.

Änderungen und Verzögerungen in Planung und Bau der 2. Stammstrecke führten dazu, dass erst im Jahr 2020 ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb als nicht offenes kooperatives Verfahren als Grundlage für die weitere Überplanung des südlich des Haidenauplatzes gelegenen Bereichs durchgeführt wurde. Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.02.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 02353) hat der Stadtrat das Wettbewerbsergebnis zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, den Bebauungsplan auf Grundlage des ersten Preises im beschleunigten Verfahren (gemäß § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB) aufzustellen.

Der vorliegende Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a umfasst den südlichen Teilbereich der Fläche entlang der Orleansstraße südlich des Haidenauplatzes, für den die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG bereits weitestgehend erfolgt ist (siehe dazu auch Kapitel 2.8 Rechtliche Ausgangslage).

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse

Das Gebiet liegt im 5. Stadtbezirk Au-Haidhausen zwischen dem Haidenauplatz und dem Ostbahnhof. Im Westen wird es von der Orleansstraße begrenzt, im Osten von den Gleisanlagen des Bahnhof München Ost mit den S-Bahn-Gleisen und der Bahnlinie München – Rosenheim.

Das Gebiet wird in zwei Entwicklungsabschnitten (1. EA und 2.EA) realisiert. Aufgrund der Baumaßnahmen und Baustelleneinrichtungsf lächen im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke kann der 2. EA erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden und ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Der 1. EA nimmt in etwa die Hälfte des gesamten Gebiets in Anspruch und erstreckt sich vom Ostbahnhof bis nördlich der Spicherenstraße und stellt das Planungsgebiet dar.

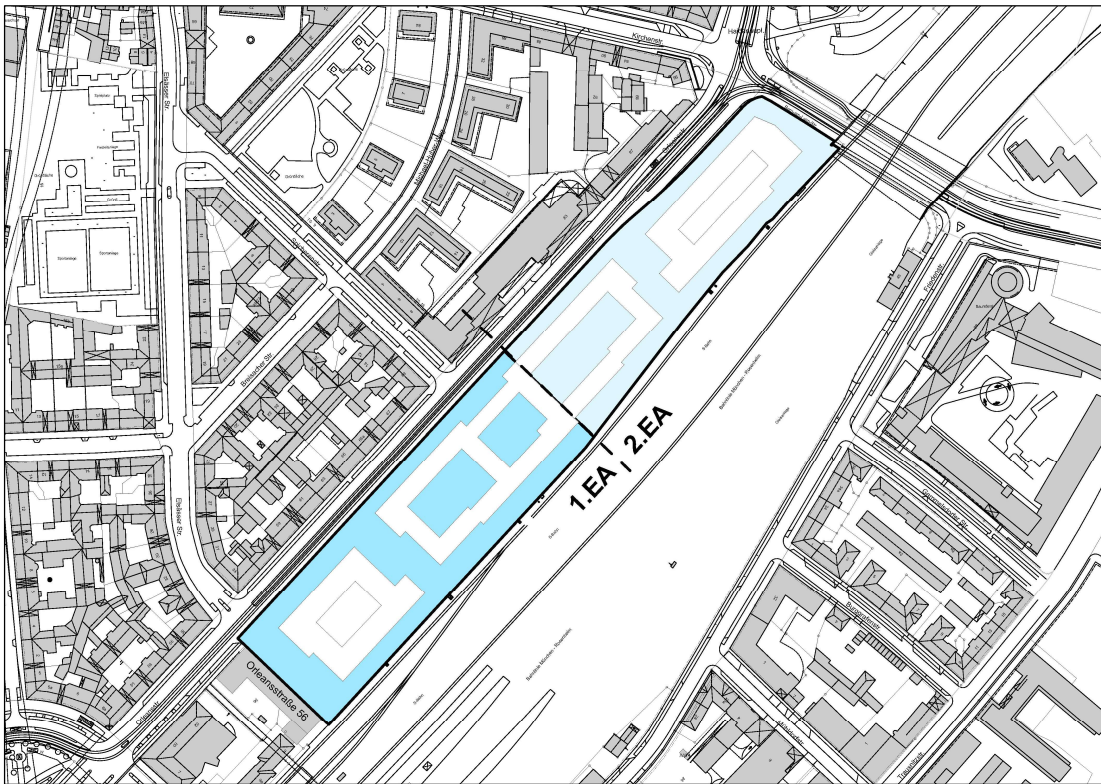


Abbildung 1: 1. und 2. Entwicklungsabschnitt (EA) (Dragomir Stadtplanung GmbH März 2023, Grundlage ©LHM)

Das Planungsgebiet hat eine Größe von ca. 2,1 ha und umfasst die Grundstücke mit den Flurnummern 18278/9, 18278/25, 18278/28, 18278/29 (Teilbereich), 18278/33, 18278/34, 18278/35, 18278/38, 18278/43, 18278/46, 18278/47, 18278/48, 18278/49, 18278/50, 18278/52, 18278/53, 18278/54, 18278/55, 18278/56, 18281, 18281/2, 18281/5, 18281/6, 18281/7, 18281/8, 18281/9 und 16528/1 (Teilbereich).

Das Grundstück mit der Flurnummer 16528/1 (Straßenverkehrsfläche Orleansstraße) befindet sich im städtischen Eigentum. Alle übrigen Grundstücke im Umgriff befinden sich im Eigentum der Orleanshöfe GmbH & Co KG.

2.2. Städtebauliche Bestandsanalyse

Planungsgebiet

Das Planungsgebiet wurde lange Zeit durch die Deutsche Bahn AG (DB InfraGO AG) und ihre historischen Vorgängerinnen als Rangierbahnhof und zur Zollabfertigung genutzt. Seitdem das Gelände aus der bahnbetrieblichen Nutzung entlassen ist, befinden sich auf einem Großteil der Fläche die Fahrzeugabstellflächen eines Kfz-Handels. Der südliche Teil des Planungsgebiets wird derzeit als Parkplatz, Baustelleneinrichtungsfläche und als temporärer Standplatz für Containeranlagen der S-Bahn München und der Bundespolizei genutzt. Gebäude sind auf dem Gelände nicht mehr vorhanden.

Umgebung

Unmittelbar südwestlich des Planungsgebiets befindet sich ein neu errichtetes fünfgeschossiges Bürogebäude, an das sich in Richtung Ostbahnhof weitere bestehende Büro- und Geschäftsgebäude mit unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen anschließen.

Das Empfangsgebäude des Ostbahnhofs, welcher ein wichtiges Drehkreuz für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr Münchens darstellt, liegt in ca. 300 m Entfernung.

Durch seine Nähe zum westlich gelegenen Stadtteilzentrum Haidhausen verfügt das Planungsgebiet über eine gute Anbindung an diverse Versorgungsangebote und zentrale Funktionen.

Unmittelbar nordwestlich der Orleansstraße schließt zwischen Orleansplatz und Spicherenstraße eine durchgängige gründerzeitliche Blockrandbebauung an, die überwiegend aus vier- bis fünfgeschossigen Wohngebäuden mit zum Teil kleinen gewerblichen Einheiten in den Erdgeschossen besteht. Die Körnigkeit des Blockrands wird durch die Aneinanderreihung von gebietstypischen Grundstücks- bzw. Gebäudebreiten geprägt. Nördlich der Spicherenstraße schließen mehrere größere Hotelkomplexe entlang der Orleansstraße mit fünf Geschossen an.

Südöstlich des Planungsgebiets liegen die weitläufigen Gleisanlagen der Bahnlinie München – Rosenheim. Durch diese Lage des Planungsgebiets im städtebaulichen Kontext von Haidhausen und entlang der Bahn wird dem Gebiet die Aufgabe der Ausformulierung einer neuen Stadtkante zugesprochen. Das Planungsgebiet markiert zudem die Stadteinfahrt am Ostbahnhof.

Das Planungsgebiet ist zukünftig von der Tunnelröhre für die 2. Stammstrecke zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring betroffen, wird jedoch nur in einem kleinen Teilbereich in der nordöstlichen Ecke und in großer Tiefe tangiert.

In nordöstlicher Richtung schließt der Haidenauplatz an. Im Straßenbereich befindet sich eine kombinierte Tram- und Bushaltestelle. Nordöstlich des Haidenauplatzes (Knotenpunkt Berg-am- Laim-Straße / Orleansstraße / Grillparzerstraße / Kirchenstraße) befindet sich ein Bürokomplex mit fünf Geschossen.

2.3. Erschließung

2.3.1. Verkehrliche Erschließung

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet ist über den Ostbahnhof sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fernverkehr angebunden. Neben der U-Bahnlinie halten hier auch alle S-Bahn-Linien. Zusätzlich besteht Anbindung zur Trambahn sowie diversen Buslinien, Nachtlinien und Expressbus-Linien. Der Bahnhof München Ost wird außerdem von Zügen des Regional- und Fernverkehrs angefahren.

An der Haltestelle Haidenauplatz, in ca. 300 m Entfernung in Richtung Norden, stehen ebenfalls die Trambahn sowie diverse Buslinien zur Verfügung.

Motorisierter Individualverkehr

Die verkehrliche Erschließung des Planungsgebiets erfolgt derzeit von der Orleansstraße aus über zwei Grundstückszufahrten auf Höhe der Elsässer Straße und nördlich der Spicherenstraße. Diese erlauben aufgrund der mittigen Trambahngleise nur das Erschließungsprinzip „rechts-rein, rechts-raus“.

Über die Orleansstraße und die Berg-am-Laim-Straße ist das Planungsgebiet an das Primärnetz gem. Verkehrsentwicklungsplan 2006 und damit an den Innsbrucker Ring (Bundesstraße 2 R) und die Kreillerstraße (Bundesstraße 304) angeschlossen. Damit liegt das Planungsgebiet direkt an örtlichen Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion, womit eine gute verkehrliche Anbindung sichergestellt ist.

Die Verkehrszahlen im Bestand wurden aufgrund der zu erwartenden Verzerrungen durch die Corona-Pandemie nicht zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens erhoben, sondern basieren auf Zählungen aus den Jahren 2014 und 2017 sowie den Werten aus dem Verkehrsmodell Analyse 2018 der Landeshauptstadt München. In der Orleansstraße ergibt sich daraus ein durchschnittliches werktätliches Verkehrsaufkommen (DTVw) von ca. 17.000 bis ca. 19.300 Kfz pro 24 Stunden. Auch die Auslastung der umliegenden Knotenpunkte im Bestand wurde der Analyse 2018 entnommen. Hier zeigt sich, dass insbesondere an den nördlich gelegenen Knotenpunkten Einsteinstraße und Berg-am-Laim-Straße in den Spitzenstunden bereits im Bestand die Qualitätsstufe QSV E mit mittleren Wartezeiten erreicht ist. Südlich des Planungsgebiets, im Bereich des Orleansplatzes und am Knotenpunkt Rosenheimer Straße, liegt die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs in der Morgenspitzenstunde bei C (stabiler Verkehrszustand), in der Abendspitzenstunde verschlechtert sich dieser geringfügig.

Im Planungsumgriff sind auf der südlichen Straßenseite der Orleansstraße keine oberirdischen Parkplätze im öffentlichen Raum vorhanden.

Fuß- und Radverkehr

Entlang der Orleansstraße verläuft neben dem 2,5 m breiten Baumgraben im Planungsgebiet ein Rad- und Gehweg mit jeweils ca. 2,0 m Breite. Rad- und Gehweg verschmälern sich im Norden vor dem Haidenauplatz aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der Böschung auf zusammen ca. 3,0 m. Auf der Nord-West-Seite der Orleansstraße wird der Radverkehr ab dem Haidenauplatz bis zum Orleansplatz auf der Fahrbahn geführt. Der Gehweg hat eine Breite von 2,5 m.

Außerhalb des Planungsumgriffs, direkt südlich des neuen Gebäudes Orleansstraße 56 verläuft eine Rampe (Fl.Nr. 18288/5) zur Fuß- und Radunterführung unter den Bahngleisen in Richtung Friedenstraße auf der Ostseite des Bahnkörpers. Diese ist Teil des ausgeschilderten Radnetzes der LH München für die Anbindung der östlichen Stadtteile an die Innenstadt. Die Unterführung und der Radweg entlang der Orleansstraße sind im Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr als Hauptroute ausgewiesen. Aus diesen Gründen ist der Abschnitt des Radwegs zwischen der Unterführung und dem Orleansplatz als Zwei-Richtungs-Radweg freigegeben.

2.3.2. Technische Infrastruktur

Das Planungsgebiet kann über die Orleansstraße an das Leitungsnetz der städtischen Versorgungsträger angeschlossen werden. Die Versorgung mit Strom, Erdgas und Wasser sowie die Abwasserentsorgung und der Anschluss an das Telekommunikationsnetz sind damit sichergestellt.

Südwestlich des Planungsgebiets verläuft im Bereich der Fuß- und Radwegeunterführung eine Fernwärmeleitung, über die das Planungsgebiet an das Fernwärmenetz der Stadtwerke München (SWM) angeschlossen werden kann.

Innerhalb des Planungsgebiets selbst verlaufen keine übergeordneten Leitungstrassen.

2.4. Soziale Infrastruktur / Einzelhandel

Westlich der Orleansstraße befinden sich im angrenzenden Stadtquartier Haidhausen verschiedene soziale Einrichtungen und Bildungseinrichtungen. Der ursächliche Bedarf an Betreuungsplätzen durch eine Kindertageseinrichtung muss aufgrund der Auslastung der vorhandenen Standorte im Planungsgebiet selbst gedeckt werden. Zuständige Sprengel-Grundschule des Planungsgebiets ist die Grundschule an der Flurstraße. Ein zusätzlicher Schulstandort wird durch den ursächlichen Bedarf nicht ausgelöst. Zur Sicherstellung der Versorgung sind gegebenenfalls eine Umsprengelung oder andere schulorganisatorische Maßnahmen zum Zeitpunkt der Realisierung vorzunehmen. Das Bildungsangebot wird durch weiterführende Schulen und der Katholischen Stiftungshochschule in Haidhausen ergänzt. Im Umkreis von etwa 1.000 m befinden sich das Alten- und Service Zentrum Haidhausens sowie zwei Pflegeheime.

Im Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München ist das Stadtteilzentrum Haidhausen als eines der flächenmäßig größten bestehenden Stadtteilzentren festgeschrieben. Das Planungsgebiet liegt nicht innerhalb dieses Bereichs, grenzt jedoch unmittelbar an den östlichen Rand der im Zentrenkonzept dargestellten Fläche an.

Im südwestlich benachbarten Gebäudekomplex am Orleansplatz befinden sich diverse Einzelhandelsbetriebe, Dienstleistungs- und Gastronomieangebote. Entlang der Orleansstraße und in der Umgebung des Haidenauplatzes besteht ein Angebot an Gastronomie und kleinteiligem Einzelhandel.

Das künftige Planungsvorhaben kann in die vorhandenen Strukturen im Bereich Einzelhandel und Dienstleistungen sowie in die soziale Infrastruktur integriert werden. Lediglich im Bereich der Kindertageseinrichtungen muss der ursächliche Bedarf an Krippen- und Kindergartenplätzen im Planungsgebiet gedeckt werden.

2.5. Grün- und Freiraumplanerische Situation

2.5.1. Naturhaushalt

Naturraum und Topografie, Bodenverhältnisse

Das Planungsgebiet ist nahezu eben. Es liegt innerhalb des Naturraums der Münchner Schotterebene auf einer pleistozänen Lößlehm-Zunge und auf einer Meereshöhe von durchschnittlich ca. 531,5 m Normalhöhennull (NHN). Es befindet sich auf der sogenannten Föhringer Hochterrasse östlich der Isar, bestehend aus Hochterrassenschotter sowie Löß und Lehm. Natürliche ausgeprägte Reliefstrukturen fehlen. Durch die früheren Nutzungen und Bebauungen sind die natürlichen Bodenverhältnisse anthropogen überformt.

Versiegelung

Abgesehen von den Randbereichen entlang der Bahn und der Orleansstraße ist das Areal größtenteils versiegelt. Im nordöstlichen Teil befindet sich ein geschlossener Asphaltbelag, im südwestlichen Bereich eine Kombination aus Asphalt- und Schotterflächen. Der Anteil der im Bestand versiegelten Flächen beträgt im Planungsgebiet inklusive der anteiligen Straßenverkehrsfläche ca. 85 %.

Im Straßenraum der Orleansstraße sind Fahrbahn und Fahrradweg asphaltiert, der Gehweg ist mit Münchner Gehwegplatten hergestellt. Der ca. 2,5 m breite Baumgraben entlang der Orleansstraße ist als offene Rasenfläche hergestellt.

Hydrologie

Unter dem Gelände liegt der oberste Grundwasserleiter (GWL) aus quartären Kiesablagerungen. Die Unterkante (UK) des quartären Grundwasserleiters liegt im Durchschnitt bei ca. 518,0 mNN. Der mittlere Grundwasserflurabstand beträgt ca. 10 m (Mittlerer Grundwasserstand MW: 521,0 mNN). Das Grundwasser im Umfeld des Planungsgebiets fließt von Südosten nach Nordwesten und mit Gradienten zwischen 0,25 % bis 0,35 %.

Um den Einfluss einer Tiefgarage mit bis zu drei Untergeschossen auf die quartäre Grundwasserströmung vorab zu untersuchen, wurde ein hydrologisches Gutachten angefertigt. Daraus geht zusammenfassend hervor, dass die geplante und mit ihrer Stockwerkszahl auf die örtlichen Gegebenheiten ausgelegte Tiefgaragenbebauung im Planungsgebiet den sehr gut durchlässigen quartären Grundwasserleiter an keiner Stelle vollständig absperrt. Anströmendes Grundwasser kann die bauliche Anlage somit weitestgehend um- bzw. unterströmen. Im Südosten des Bauwerks entsteht ein Grundwasseraufstau (max. 16 cm), welcher sich weitgehend im Bereich der Gleisanlagen der Deutschen Bahn bewegt und im Rahmen des wasserrechtlichen Verfahrens behandelt wird.

Eine mögliche Wechselwirkung mit dem geplanten Tunnel der 2. Stammstrecke ist in diesem ersten Entwicklungsabschnitt nicht zu erwarten, da in Richtung Südwesten die geplanten Röhren unter das Quartär abtauchen.

Das Areal befindet sich (gemäß Kartendarstellung im Bayernatlas) nicht in einem hochwassergefährdeten Bereich. Oberflächengewässer sind nicht vorhanden.

Klima und meteorologische Verhältnisse

Das Planungsgebiet weist laut Stadtklimaanalyse aufgrund der hohen baulichen Dichte und dem hohen Versiegelungsgrad in der Umgebung im Bestand eine wenig günstige bis ungünstige bioklimatische Situation auf. Es liegt an einer

übergeordneten Ventilationsbahn entlang der Bahngleise, hat für sich betrachtet jedoch keine besondere stadtklimatische Bedeutung, die einer Bebauung entgegenstehen würde. Eine Ermittlung der Windrichtungshäufigkeit im Rahmen des Gutachtens zur Lufthygiene zeigt ein deutliches Maximum aus westlicher Richtung. Die mittlere Windgeschwindigkeit innerhalb des Planungsgebiets beträgt zwischen 0,3 m/s an der Orleansstraße und 1,1 m/s in der Nähe der Gleise.

2.5.2. Flora und Fauna

Vegetation und Biotopfunktion

Das Planungsgebiet liegt innerhalb des Geltungsbereichs der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München. Im Umgriff befinden sich keine naturschutzfachlich geschützten Flächen.

Entlang der Orleansstraße befindet sich innerhalb des öffentlichen Straßenraums in einem eigenen Baumgraben zwischen Fahrbahn und Rad- bzw. Gehweg eine sehr dominante und straßenbildprägende Baumreihe. Dabei handelt es sich, neben einigen Neupflanzungen mit geringen Stammumfängen, größtenteils um Linden- und Ahornbestand mit Stammumfang von bis zu 223 cm; im Mittelwert ca. 170 cm.

Auf dem Planungsgebiet befindet sich noch weiterer Baumbestand, etwa auf Höhe der Spicherenstraße, bestehend aus sechs Steineichen und einer Winterlinde. Drei dieser Bäume weisen Stammumfänge von über 80 cm auf und sind damit gemäß der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München geschützt.

Auf einem ca. 8 - 15 m breiten Streifen entlang der Bahnanlagen im Südosten des Planungsgebiets dominiert eine Ruderalpflanzengesellschaft aus u.a. Wilder Möhre (*Daucus carota* subsp. *carota*), Weißem Steinklee (*Melilotus albus*), Rosmarin-Weidenröschen (*Epilobium dodonaei*), Goldrute (*Solidago*), jungen Weiden (*Salix* sp.), Rotem Hartriegel (*Cornus sanguinea*), Johanniskraut (*Hypericum perforatum*), Schmetterlingsflieder (*Buddleja davidii*) und Nachtkerzen (*Oenothera spec.*).

Artenschutz

Zur Ermittlung des tatsächlichen und potenziellen Vorkommens gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie), und möglicher Auswirkungen des Vorhabens aus artenschutzrechtlicher Sicht, wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt. Die faunistischen Kartierungen ergaben, dass das Planungsgebiet nur gelegentlich kurz von einigen Fledermausarten als Jagdrevier genutzt oder überflogen wird. Hinweise auf Quartiere oder stark frequentierte Flugkorridore ergaben sich nicht. Reptilienarten konnten im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt werden.

Insgesamt wurden während der Untersuchungen sieben weit verbreitete Vogelarten angetroffen: Hausrotschwanz, Amsel, Kohlmeise, Haussperling, Bachstelze, Mauersegler und Rabenkrähe. Ein sicherer Brutnachweis ergab sich nur für den Hausrotschwanz und die Rabenkrähe. In den Linden entlang der Orleansstraße wird das Vorkommen von Bruthöhlen vermutet. Brutvorkommen saP-relevanter Arten wurden nicht festgestellt.

Im Planungsgebiet wurden diverse Insektenarten erfasst. Darunter die nach BNatSchG besonders geschützten (jedoch nicht saP-relevanten) Heuschreckenarten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige

Sandschrecke. Bei den Schmetterlingen konnten ausschließlich weit verbreitete und häufige Arten kartiert werden. Von den zehn angetroffenen Wildbienenarten steht die Große Erdhummel auf der Roten Liste der besonders gefährdeten Arten.

Während das Planungsgebiet insgesamt für Fledermäuse und Vögel nur untergeordnete und für Reptilien derzeit keine Bedeutung hat, sind die ruderal geprägten Teilflächen entlang der Bahnanlagen von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung für Heuschrecken und mittlerer Bedeutung für Wildbienen.

2.5.3. Erholung und Freifächensituation

Das Planungsgebiet weist derzeit aufgrund seiner Nutzung als Kfz-Verkaufsfläche und Baustelleneinrichtungsfläche der DB InfraGO AG keine Flächen für Erholungsnutzung auf. Hinsichtlich der Versorgung mit öffentlichen Grün- und Freiflächen weist der Stadtteil Haidhausen insgesamt deutliche Defizite auf.

Der Hypopark sowie der Haidenaupark als nächstgelegene öffentliche Grünflächen befinden sich in ca. 300 m Entfernung im Nord-Westen des Planungsgebiets und sind über die Elsässer Straße bzw. die Spicherenstraße erreichbar. Die Grünanlagen an der Flurstraße befinden sich in nördlicher Richtung in ca. 500 m Entfernung. In ca. 900 m Entfernung im Nord-Westen befindet sich die Grünfläche am Johannisplatz rund um die Kirche St. Johann Baptist.

2.6. Vorbelastungen

Verkehrslärm

Das Planungsgebiet unterliegt durch seine räumliche Position zwischen den Gleisanlagen und der Orleansstraße mit Kfz-Verkehr und Trambahn erheblichen Lärmimmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr.

Gemäß den Ergebnissen des Schallgutachtens treten im Prognose-Nullfall die höchsten Verkehrslärmpegel entlang der Bahnstrecke mit bis zu 75/71 dB(A) Tag/Nacht auf. Entlang der Orleansstraße betragen die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm bis zu 74/67 dB(A) Tag/Nacht. Die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung für eine Wohnnutzung sowie für Büronutzung werden demnach deutlich überschritten.

Anlagenlärm

Relevante Anlagenlärmmmissionen gehen von den Hotel- und Freischankanlagen entlang der Orleansstraße sowie dem benachbarten Gebäudekomplex am Orleansplatz mit diversen Einzelhandelsbetrieben, Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten sowie von den Bahnbetriebsanlagen auf dem Gleisfeld, den Abstellanlagen der S-Bahn und der Verladestation Auto-Reisezug am Ostbahnhof aus und wirken auf das Planungsgebiet ein.

Die Beurteilungspegel des zu berücksichtigten Anlagen-/Gewerbelärms betragen im Planungsgebiet bis zu 53/50 dB(A) Tag/Nacht. Somit werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von 60/45 dB(A) bzw. für Urbane Gebiete von 63/45 dB(A) tagsüber eingehalten und nachts um bis zu 5 dB(A) überschritten. Ursächlich für die Überschreitung sind die Abstellanlagen der S-Bahn (DB-Abstellanlage).

Erschütterung / sekundärer Luftschall

Aufgrund der Lage des Planungsgebiets unmittelbar an den Gleisanlagen, der Trambahntrasse und der künftigen unterirdischen 2. Stammstrecke sind Vorbelastungen durch Erschütterungen auf dem gesamten Areal vorhanden.

Elektromagnetische Immissionen

Aufgrund der räumlichen Nähe zu den ober- und unterirdischen Bahnanlagen am Münchner Ostbahnhof und zur Trambahn auf der Orleansstraße wurden die elektrischen und magnetischen Felder untersucht. Dabei wurden auch die zukünftigen Einwirkungen der geplanten 2. Stammstrecke berücksichtigt.

Luftschadstoffbelastung

Die lufthygienische Situation im Planungsgebiet wird neben der allgemeinen Hintergrundbelastung vor allem durch die verkehrsbedingten Immissionen aus dem umliegenden Straßennetz und die windklimatische Situation geprägt. Die Hintergrundbelastung mit Luftschadstoffen für die Gesamtstadt, insbesondere bezogen auf die Werte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Schwebstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}), ist im Verlauf der letzten Jahre deutlich zurückgegangen. Zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastung wurde ein Gutachten angefertigt.

Altlasten und Kampfmittel

Es sind derzeit keine Altlasten auf dem Areal bekannt und keine Altlastverdachtsfälle verzeichnet. Allerdings sind im Gutachten Teilbereiche aufgrund der langjährigen bahnspezifischen Nutzung als Fläche mit schädlichen Bodenveränderungen gekennzeichnet. Gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen sind in der begleitenden Grundvereinbarung abschließend geregelt.

Das Vorkommen von Kampfmitteln auf dem Gelände kann aufgrund der räumlichen Nähe zu den Bahnanlagen und zum Ostbahnhof nicht ausgeschlossen werden. Entsprechend sind vor der Durchführung von Bodenarbeiten aller Art Kampfmittelsondierungen mit geeigneten technischen Verfahren durchzuführen.

Schutzzonen für Bahnanlagen

Entlang der gleisseitigen Grenze des Planungsgebiets verläuft eine derzeit noch luftverlegte Speiseleitung der DB InfraGo AG. In der zugehörigen Leitungsschutzzone dürfen im Abstand von 7 m von der Leitungssachse keine Gebäude oder höhere Einbauten errichtet werden. Zusätzlich dürfen im Bereich der Schutzzonen der Leitungsmasten innerhalb von 5 m Abstand zum Mastfundament keine baulichen oder sonstigen Maßnahmen durchgeführt werden, die die Standsicherheit der Masten gefährden könnten. Die Schutzzonen werden berücksichtigt.

Im Bereich der Gleisschutzzone des zum Planungsgebiet nächstgelegenen Gleises (Gleis 311) ist ein Streifen von 6 m von höherem Bewuchs und Gehölzen freizuhalten. In einem Sicherheitsabstand von 3,3 m zur Gleisachse sind keine Einbauten erlaubt.

Bauliche Einschränkungen durch die im Bau befindliche 2. Stammstrecke

Der Großteil der Bautätigkeiten im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke findet im Bereich des zukünftig geplanten zweiten Entwicklungsabschnitts statt. Dennoch ergeben sich auch im Geltungsbereich des Bebauungsplans während der Bauphase temporäre bauliche Einschränkungen.

Auf den Grundstücken entlang der Bahngleise muss im Bereich der Flurnummern 18278/34, 18278/54, 18278/56 und 18278/38 ein 5,0 m breiter Streifen als Baustraße zur Verfügung gestellt werden. Für An- und Abtransporte der Baustoffe und Anlagenteile wird zudem eine Zu- und Ausfahrt in die Orleansstraße gegenüber der Elsässer Straße erforderlich. Die Transportwege dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Allerdings kann aufgrund einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen DB InfraGO AG und der Planungsbegünstigten eine Übergangszone, die ca. 4,0 m über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinausreicht, für bauzeitliche Maßnahmen wie Verbauten oder Lärmschutzwände von der Planungsbegünstigten genutzt werden.

Der bisher gültige Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben „Neubau einer 2. Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3 neu, München-Ost, Bereich westliches Isarufer bis östlich S-Bahnhof Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof (tief)“ wurde durch die Rechtskraft des Planfeststellungsabschnitt PFA 3 Ost, Aktenzeichen: 651pps/002-2019#002 „PFA 3 Ost der 2. Stammstrecke München“ (Bahn-km 107,853-110,711 der Strecke 5547 Bf München Laim-München Leuchtenbergring Bf in der Landeshauptstadt München) am 29.12.2023 ersetzt. Der Umfang des PFA3 Ost ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

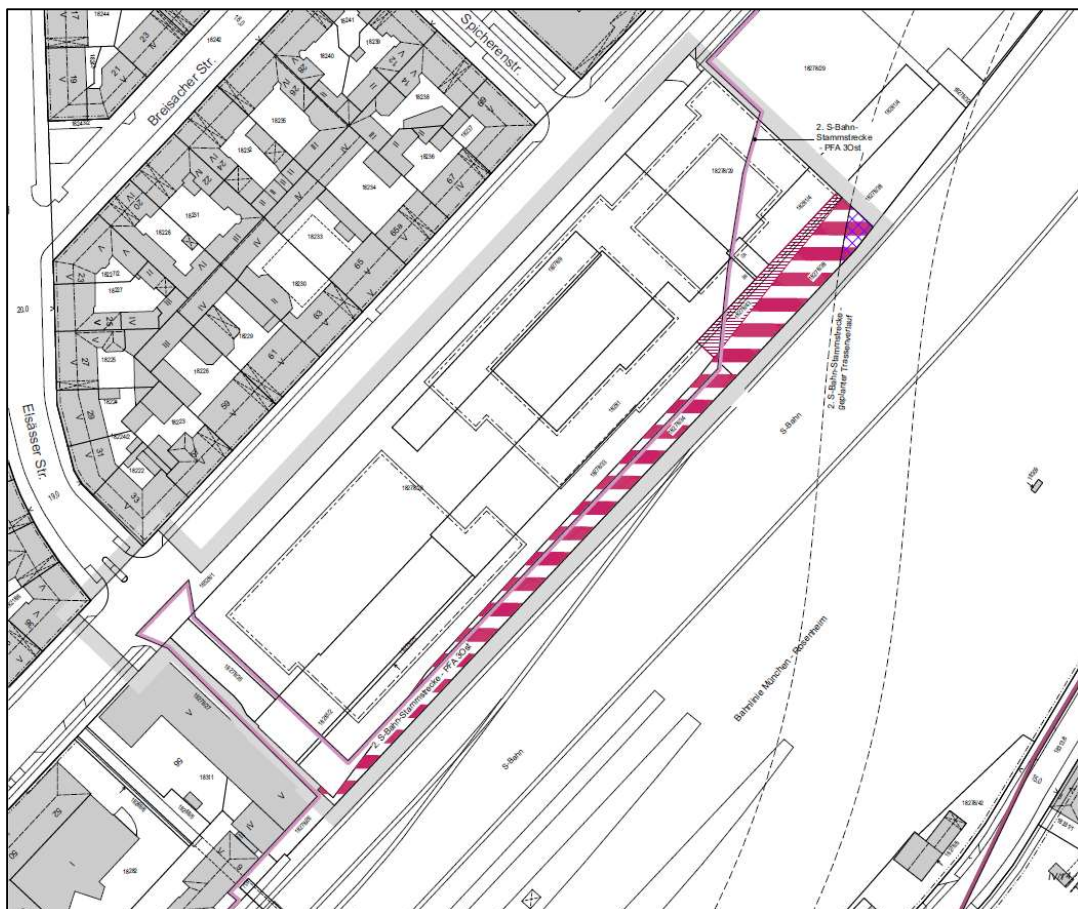


Abbildung 2: Planfeststellungsumgriff und bahnrrechtlich gewidmete Flächen (Dragomir Stadtplanung GmbH März 2023, Grundlage ©LHM)

2.7. Planerische Ausgangslage

2.7.1. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Das Planungsgebiet ist im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Bahnfläche dargestellt. Überlagert wird das Planungsgebiet von der in der integrierten Landschaftsplanung aufgenommenen Darstellung „Maßnahme zur Verbesserung der Grünausstattung“. Entlang der Orleansstraße ist eine lineare Signatur für „Alleen“ dargestellt. Hierbei handelt es sich um die in Teilen vorhandene Baumreihe entlang des westlichen Planungsumgriffs. Westlich der Orleansstraße schließen ein allgemeines Wohngebiet und im nördlichen Teil ein Kerngebiet an. Nach Süd-Osten schließen Bahnflächen an, die von der landschaftsplanerischen Darstellung „übergeordnete Grünbeziehung“ überlagert werden. Daran anschließend, auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnanlagen, erstrecken sich Gewerbegebiete sowie ein kleines Kerngebiet an.

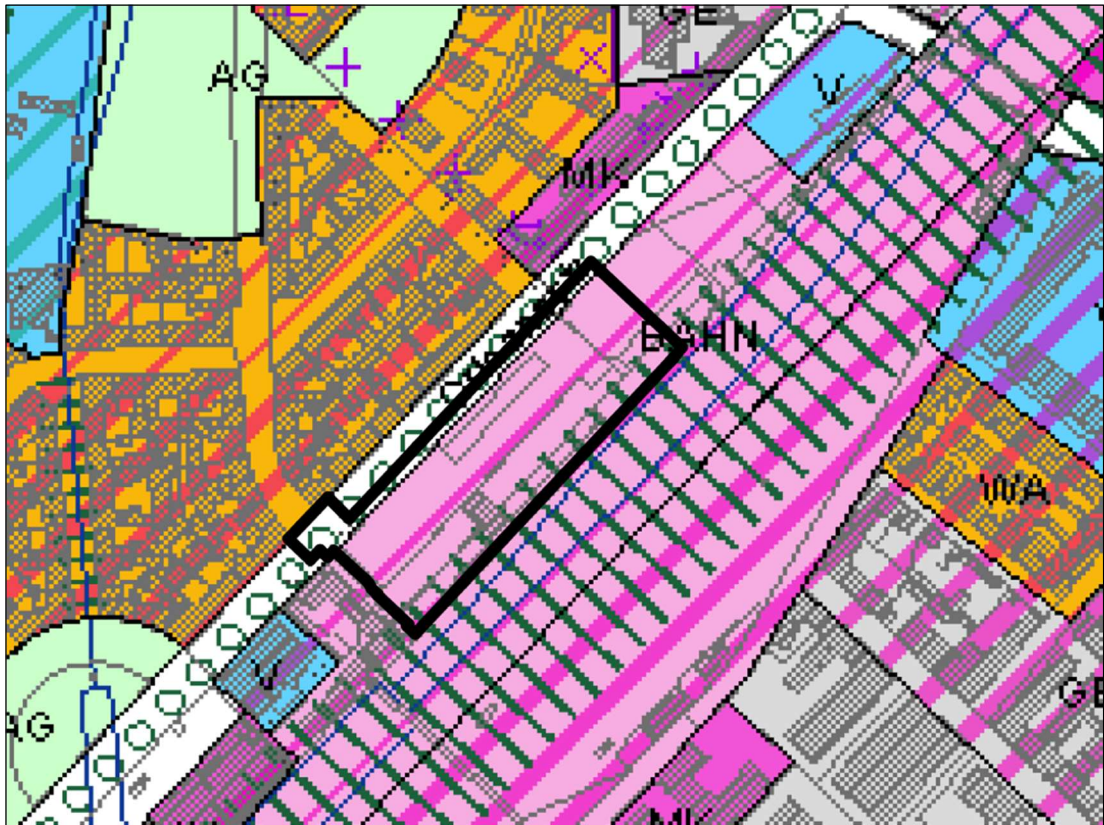


Abbildung 3: Ausschnitt Flächennutzungsplan (Dragomir Stadtplanung GmbH März 2023, Grundlage ©LHM)

2.7.2. Planfeststellungsbeschluss zur 2. Stammstrecke

Das Planungsgebiet liegt nach wie vor im Einwirkungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses zur 2. Stammstrecke. Da der nördliche Teilbereich noch auf absehbare Zeit durch Baustelleneinrichtungsflächen und bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der 2. Stammstrecke in Anspruch genommen wird, wurde das Planungsgebiet zwischen Ostbahnhof und Haidenauplatz in zwei Entwicklungsabschnitte aufgeteilt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.6 bzw. 2.8. Einschränkungen durch die in Bau befindliche 2. Stammstrecke wird verwiesen.

2.7.3. Bisherige Planungsverfahren

Das Planungsgebiet war seit dem Jahr 1996 mit der eingeleiteten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für die von Bahnnutzung freigewordenen Flächen im weitreichenden Umfeld des Ostbahnhofes mehrfach Gegenstand von städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerben. Mit einem gutachterlichen Planungsverfahren 2006 wurde die städtebauliche Entwicklung konkretisiert und der bestehende Aufstellungsbeschluss für den nördlich gelegenen Bebauungsplan Nr. 1956 auf das Planungsgebiet erweitert.

Erhebliche Verzögerungen bei Planung und Genehmigung der 2. Stammstrecke führten dazu, dass für das Planungsgebiet erst seit dem Jahr 2016 die Voraussetzungen für die Durchführung der kommunalen Bauleitplanung vorliegen. Mit dem vorrangigen Planungsziel, trotz schwieriger stadtplanerischer Rahmenbedingungen einen nicht nur unwesentlichen Teil des Planungsgebiets für Wohnnutzung zu entwickeln, wurde im Jahr 2020 ein weiterer städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Der aus dem Wettbewerbsergebnis weiterentwickelte städtebauliche Entwurf (Masterplan) für das Planungsgebiet und seinen nördlichen Anschluss dient als Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung (Siehe Kapitel 4.1 Städtebauliche und Landschaftsplanerische Grundidee / Masterplan).

2.8. Rechtliche Ausgangslage

Planungsrecht

Das Planungsgebiet ist derzeit planungsrechtlich nach § 34 BauGB in Verbindung mit § 8 BauNVO zu beurteilen.

Rechtsverbindliche Bebauungspläne im Umfeld

Südwestlich besteht außerhalb des Planungsumgriffs der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1707 Kirchen-, Spicheren-, Orleans-, Balan-, Rabi-, Franziskaner-, Stein-, Keller-, Innere Wiener Straße, Sckell-, Max-Plank- und Schloßstraße, der die Zulässigkeit von Schank- und Speisewirtschaften im Bestand regelt. Die Änderung dieses Bebauungsplans ist mit Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2171 angekündigt. Im Süden, im Bereich des Gebäudes des Ostbahnhofes, liegt der Bebauungsplan Nr. 1367 Ostbahnhofgelände bis zur Rosenheimer Straße, Orleansplatz und Orleansstraße, der die Zulässigkeit und Nutzungsbeschränkungen des Kerngebiets am Orleansplatz sowie eine Gemeinbedarfsfläche „Berufsbildungszentrum Fachoberschule“ im Eckbereich Orleansplatz/Orleansstraße regelt. Im Nordwesten grenzt der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1878 Orleans-, Spicheren-, Elsässer und Kirchenstraße an das Plangebiet. Dieser setzt direkt angrenzend eine öffentliche Verkehrsfläche sowie eine Kerngebietsnutzung fest.

Denkmalschutz

Im Planungsgebiet selbst befinden sich keine denkmalgeschützten Gebäude. Es grenzt im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsfläche an das Ensemble Ostbahnhofviertel. Das im Nord-Westen angrenzende Gründerzeitviertel Haidhausen ist das bedeutendste Beispiel des geometrischen Städtebaus der Gründerzeit in München und steht deshalb als Ganzes unter Ensembleschutz. Innerhalb des Viertels befinden sich darüber hinaus zahlreiche Baudenkmäler, unter anderem die dem Planungsgebiet gegenüberliegenden Gebäude in der Orleansstraße 69 und Gebäude in der Elsässer Straße. Bei diesen Baudenkmalern handelt es sich um

Mietshäuser im Stil des Renaissancebaus. In den dahinter anschließenden Hofstrukturen befinden sich weitere Gebäude, die in der Denkmalliste der Landeshauptstadt München aufgenommen sind.

Es befinden sich keine Bodendenkmäler im Planungsgebiet oder daran angrenzend.

Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München

Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München haben weiterhin Gültigkeit und sind im Rahmen der Baugenehmigung zu beachten.

Grundstücke mit bahnrechtlichen Bindungen

Die ehemals zu Bahnzwecken genutzten Flurstücke innerhalb des Geltungsbereichs sind größtenteils bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Lediglich die Grundstücke mit den Flurnummern 18278/34, 18278/43, 18278/54, 18278/56 und 18278/38 im nordöstlichen Bereich des Planungsgebiets unterliegen gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) noch Bahnbetriebszwecken und stehen daher nicht uneingeschränkt für eine Überplanung zur Verfügung.

Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen zur 2. Stammstrecke soll im Bereich der Flurnummern 18278/34, 18278/54, 18278/56 und 18278/38 eine Baustraße der DB InfraGO AG zur Andienung der Baustellenbereiche weiter nördlich verlaufen. Auf der Flurnummer 18278/38 steht zudem der Mast 10-7 der gleisseitig verlaufenden Bahnstromleitung. Langfristig ist für die DB InfraGO AG nur ein Pflegeweg von 5,0 m Breite freizuhalten (vgl. Kapitel 4.12. Dienstbarkeitsflächen). Für das Flurstück 18278/43 wird derzeit die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragt, da hier aufgrund der geplanten Gebäude eine widmungskonforme Überplanung nicht möglich ist. Der Freistellungsbescheid muss zum Satzungsbeschluss dieses Bebauungsplans vorliegen.

Die weiterhin Bahnbetriebszwecken unterliegenden Flächen mit den Flurnummern 18278/34, 18278/54, 18278/56 und 18278/38 werden so überplant, dass die Festsetzungen mit den Bahnbetriebszwecken konform sind bzw. die Festsetzungen zur Fläche mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen (siehe Kapitel 4.19.2) erst zu einem späteren Zeitpunkt wirksam werden, wenn die Flächen nicht mehr ihre Funktion als Baustraße erfüllen müssen.

Im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb sind im Bereich des Planungsgebiets im Grundbuch Dienstbarkeiten zugunsten der DB InfraGO AG bzw. der DB Energie GmbH eingetragen.

Darunter fallen entlang der bahnorientierten Grundstücksseite Geh- und Fahrrechte zu Oberleitungsmasten, zu Signalkabeltrögen und zur 5kV-Speiseleitung. Damit verbunden sind ein Einfriedungsduldungs-, ein Immissionsduldungs-, ein Kabelanlagen-, ein Starkstromkabel-, ein Telekommunikationslinien- sowie ein Eisenbahntunnelrecht.

3. Planungsziele

Für das Planungsgebiet werden folgende planerische Ziele für Städtebau, Freiraum und Verkehr verfolgt:

3.1. Städtebauliche Ziele

- Entwicklung eines innerstädtischen vielfältigen Quartiers mit Büros und Wohnungsangeboten für unterschiedliche Bevölkerungs- und Einkommensgruppen
- Ausbilden einer charakteristischen Stadtkante zwischen der Orleansstraße und der Bahntrasse unter Berücksichtigung des Maßstabes der Strukturen Haidhausens einerseits und der Bedeutung als Stadteinfahrt zum Ostbahnhof andererseits
- Schaffung einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Dienstleistung, Büronutzung, Einzelhandel, Gastronomie sowie Integration einer Kindertageseinrichtung (Kita) in das Planungskonzept
- Schaffung eines qualitätvollen Quartierzugangs und Errichtung unterirdischer Erschließungsflächen als Voraussetzung für ausreichende Flächenangebote zum Bau lärmresistenter Baustrukturen
- Schaffung einer lärmresistenten Hofstruktur zu den östlich gelegenen Bahngleisen und zur Orleansstraße
- Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts im Sinne der Nachhaltigkeit und der Energieeffizienz mit der Zielsetzung eines möglichst klimaneutralen Quartiers

3.2. Freiraumplanerische Ziele

- weitestgehender Erhalt und Integration des Baumbestands entlang der Orleansstraße
- innovative Lösungsansätze für vielseitig nutzbare, differenziert und qualitativ gestaltetete gemeinschaftliche Grün- und Freiflächen mit Erholungs- und Aufenthaltsqualität unter anderem in Form von Dachgärten
- Schaffung einer guten bioklimatischen Aufenthaltsqualität in den Innenhöfen
- Schaffung von attraktiven Fußwegeverbindungen innerhalb des Planungsgebiets
- Schaffung einer qualitätvollen und möglichst störungsfreien Zone ökologischer Vernetzung entlang der Bahnlinie
- Integration von Klimaanpassungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum nachhaltigen Regenwassermanagement nach dem Schwammstadt-Prinzip zur Förderung des naturnahen Wasserhaushaltes (inkl. Verdunstung)

3.3. Verkehrsplanerische Ziele

- Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr durch einen breiteren Geh- und Zweirichtungsradweg entlang des Planungsgebiets
- Verbesserung der Fuß- und Radwegequerung über die Orleansstraße und Anbindung nach Haidhausen
- Unterbringung der Stellplätze in einer Gemeinschaftstiefgarage und deren Anbindung über zwei getrennte Zu- und Ausfahrten
- Reduzierung der oberirdischen Verkehre durch weitestgehende Belieferung der Kita, des kleinteiligen Einzelhandels und der Müllentsorgung über die Tiefgarage
- Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zur Stärkung der Nutzung des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs

4. Planungskonzept

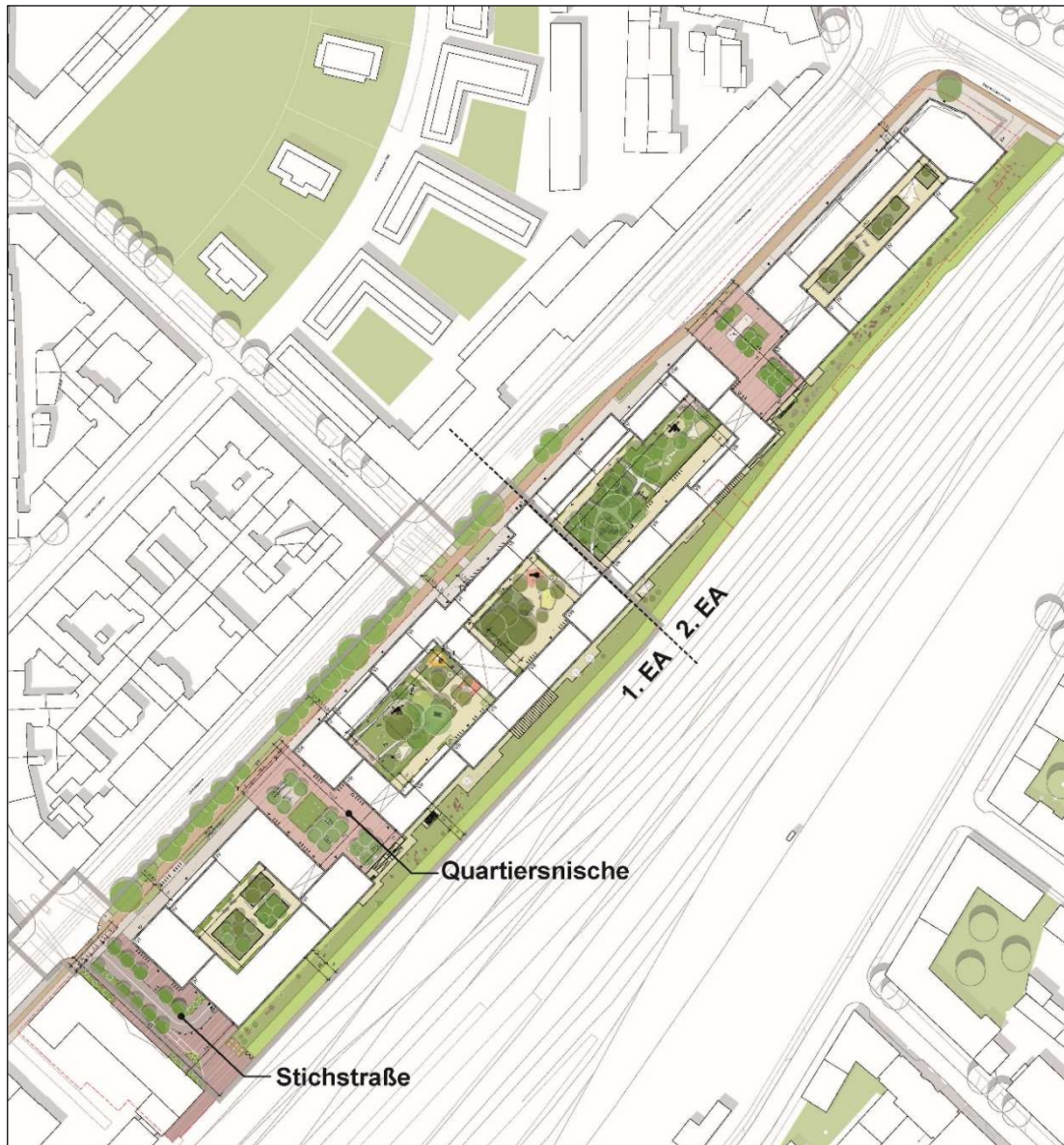


Abbildung 4: Masterplan Gesamtareal (TELEINTERNETCAFE GmbH mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Februar 2023)

4.1. Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee / Masterplan

Der Bereich zwischen Ostbahnhof und Haidenauplatz wird (unter dem Namen Orleanshöfe) in zwei Abschnitten entwickelt. Der aus dem Wettbewerbsentwurf entwickelte Masterplan sichert eine einheitliche städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee für die Entwicklung des gesamten Areals. Die abschnittsweise Realisierung war bereits im Wettbewerb Grundvoraussetzung. Damit einhergehend ist die Sicherstellung einer separaten Erschließung sowie die selbstständige, abschnittsbezogene Lösung von beispielsweise immissionsschutzrechtlichen Herausforderungen in beiden Entwicklungsabschnitten.

Die neue Bebauung soll als vielfältiger Stadtbaustein entwickelt werden, der sorgfältig in den bestehenden Kontext von Haidhausen eingebettet wird. Das städtebauliche Konzept reagiert auf die hohen Lärmeinwirkungen der Umgebung,

ohne dabei das Areal abzuschirmen. Ziel ist ein durchlässiges Quartier, das im menschlichen Maßstab ausformuliert wird und lebendige Schnittstellen zur Nachbarschaft aufweist. Gegliederte Baukörper, vielfältige Freiraumangebote und ein kleinteiliger Nutzungsmix sollen zu einem alltagstauglichen Quartier mit kurzen Wegen und lebendigen Stadträumen beitragen. Der städtebauliche Entwurf aus Hofstrukturen mit der dazwischenliegenden Quartiersnische sowie die ausdifferenzierte Höhenentwicklung geben dem Quartier seinen Rahmen. Die geplante Ausgestaltung von Einzelgebäuden innerhalb der Hofstruktur sorgt für eine gestalterische Vielfalt im Quartier und nimmt die Körnigkeit der Umgebungsbebauung auf.

Bebauung und Nutzung

Der städtebauliche und landschaftsplanerische Entwurf sieht Blockstrukturen mit lärmgeschützten Innenhöfen vor. Den Quartiersauftakt am Ostbahnhof und am Haidenauplatz (2.EA) bildet jeweils ein Gewerbeblock. Im zentralen Bereich wird ein Gefüge aus drei Wohnblöcken mit zwei integrierten Kindertageseinrichtungen verortet. Pro Entwicklungsabschnitt wird ein Standort realisiert. Eine durchgehende, überhöhte Erdgeschosszone mit gewerblichen, sozialen und quartiersbezogenen Nutzungen soll die kommunikative Schnittstelle zwischen Gebäude und Freiraum bilden und für ein attraktives, urbanes Lebensumfeld sorgen. Eine verspringende Bebauungskante soll zur Gliederung der Bebauungsstruktur und zu einer Verzahnung mit dem Stadtraum beitragen. Ein differenziertes Höhenspiel wird eingesetzt, um eine abwechslungsreiche Silhouette auszubilden. Die Höhenentwicklung orientiert sich im Wesentlichen an den Höhen der Umgebung. Am Haidenauplatz (2. EA), im Kreuzungsbereich Berg-am-Laim-Straße und Orleansstraße, entsteht ein Hochpunkt (zwölf Geschosse), welcher den Auftakt des Quartiers in Richtung Norden markiert. Der Hochpunkt beachtet dabei die Ausrichtung an der Achse der östlichen Berg-am-Laim-Straße, um die Wirkung der Straßenachse und die Sicht auf die Kirche St. Johann Baptist nicht zu beeinträchtigen. Eine Beeinträchtigung der Wirkung von bestehenden baulichen Hochpunkten ist nicht auszumachen. Markante Bereiche im neuen Quartier werden durch weitere niedrigere Hochpunkte betont, Staffelgeschosse unterstützen ein kleinteiliges Erscheinungsbild in der Horizontalen wie Vertikalen.

Freiraum

Die Freiräume werden als vernetztes Freiraumgerüst konzipiert, welches für den Charakter des Quartiers prägend ist. Auf unterschiedlichen Ebenen sollen vielfältige Angebote verortet werden, sodass im dichten und urbanen Kontext qualitätvolle grüne Erholungs- und Aufenthaltsorte entstehen. Ein besonderes Freiraumelement stellen die beiden sogenannten Quartiersnischen (1. + 2. EA) dar. Dieser zwischen Orleansstraße und Gleisanlagen durchgesteckte Freiraum fördert spannungsvolle Blickbeziehungen zwischen Orleansstraße und Gleisanlagen und verknüpft das Areal mit der Nachbarschaft. Die südliche Quartiersnische wird als öffentlich zugänglicher, mit Bäumen überstellter, nachbarschaftlicher Begegnungsort gestaltet und durch angrenzende Erdgeschossnutzungen wie z.B. kleinteiligen Einzelhandel und Gastronomie aktiviert. Innerhalb dieser Quartiersnische soll zudem ein dauerhafter Erinnerungsort für die Widerstandsgruppe Weiße Rose mit einem Teilstück des rückgebauten „Weiße-Rose-Zauns“ verortet werden. In der Quartiersnische kann ein angemessener Erinnerungsort mit der Möglichkeit zum Innehalten ausgebildet werden.

Die Innenhöfe sollen als lärmgeschützte, intensiv begrünte und gemeinschaftlich nutzbare Freiräume eine besondere Aufenthaltsqualität für die Bewohnerschaft

aufweisen. Nicht unterbaute Bereiche in den Wohnhöfen sollen eine nachhaltige Bepflanzung mit Großbäumen ermöglichen und einen grünen Charakter der Höfe fördern. Auf den Gebäuden soll eine großzügige, gemeinschaftlich genutzte Dachlandschaft gestaltet werden, die das ebenerdige Freiraumangebot um zusätzliche, gut besonnte und lärmgeschützte Flächen erweitert.

Aufgrund der städtebaulichen Dichte und des Grundstückszuschnitts sind im Planungsgebiet keine öffentlichen Grünflächen vorgesehen. Um die öffentliche Grün- und Freiflächenversorgung zu gewährleisten, werden Kompensationsmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang mit dem Planungsgebiet realisiert. Es ist geplant, außerhalb des Planungsgebiets die vorhandene öffentliche Grünfläche am Johannisplatz aufzuwerten, aktuellen Nutzer*inneninteressen anzupassen, zu erweitern und gendergerecht neu zu gestalten.

Entlang des Gleiskörpers wird eine Zone ökologischer Vernetzung (ZÖV) vorgesehen, um einen extensiven Vegetationsstandort entlang der Bahnanlagen zu entwickeln mit der dafür typischen Flora, die einen Lebensraum für xerothermophile Fauna darstellt und so den Biodiversitätsaspekt in das Gesamtkonzept einbindet.

Der wertvolle Baumbestand entlang der Orleansstraße wird weitgehend erhalten und in die Planung integriert. Zusätzliche Begrünungsmaßnahmen in den Gehwegen und Sitzelemente steigern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Erschließung

Die verkehrliche Erschließung des Quartiers erfolgt über eine unterirdische Erschließungsachse. Hierüber werden nicht nur die Stellplätze für das gesamte Quartier erschlossen, sondern auch weitere Erschließungsnotwendigkeiten wie Hol- und Bringverkehre der Kita, Besucher*innenverkehre und die Müllentsorgung abgewickelt. Die Tiefgarage wird über zwei Zu- und Ausfahrten erschlossen. Mit Realisierung des 2. EA folgt eine dritte Zufahrt. Innerhalb des 1. EA wird in der Tiefgarage ein Überhang an Stellplätzen hergestellt, der für den zukünftigen Stellplatznachweis des 2. EA herangezogen werden soll. Bei der Ausgestaltung der Verkehrsflächen im Bereich des 2. EA wurden die derzeit geltenden verkehrsplanerischen Belange hinsichtlich Fuß- und Radverkehr sowie ein barrierefreier Ausbau der Tram- und Bushaltestelle berücksichtigt. Innerhalb des Quartiers sind alle Wege fußläufig erschlossen. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad z.B. zu den Fahrradabstellplätzen wird im Quartier durch kurze und damit attraktive Anbindungen gewährleistet.

4.2. Art der Nutzung

Zentrales Ziel der Planung ist die Schaffung eines urbanen Stadtquartiers, welches mit seiner Nutzungsvielfalt und -dichte der gut integrierten Lage und der verkehrsinfrastrukturell hervorragenden Anbindung des Planungsgebiets optimal gerecht wird.

Das Planungsgebiet wird in die Gebietskategorien Urbanes Gebiet (MU) und Kerngebiet (MK) aufgeteilt, wobei im MU der Schwerpunkt der Nutzung auf Wohnen liegt, während im MK vor allem gewerbliche Nutzungen vorherrschen. Die Abgrenzung der Baugrundstücke stellt dabei sicher, dass die Grundstücke selbstständig bebaubar sind und insbesondere keine Abhängigkeiten in Bezug auf die Abstandsflächen bestehen.

Zur Belebung des öffentlichen Raums soll die Erdgeschosszone im gesamten Planungsgebiet vorrangig mit aktiven gewerblichen Nutzungen, insbesondere Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung, belegt werden. Um betriebliche Abläufe wie z.B. Anlieferung und Kundenverkehr zu erleichtern und die gewünschte Nutzungsmischung im neuen Quartier sicherzustellen, sind diese im gesamten Planungsgebiet in den Obergeschossen und in den Untergeschossen ausgeschlossen. Ausgeschlossen werden grundsätzlich bestimmte Arten von Vergnügungsstätten sowie Spielhallen, da diese dem gewünschten Gebietscharakter eines stadtbildprägenden Wohn- und Geschäftsquartiers nicht entsprechen sowie dem Schutz der Wohnnutzung zuwiderlaufen.

Im MU soll der nordöstliche Baukörper vorrangig dem Wohnen mit den dazugehörigen sozialen Infrastrukturen dienen, während der südwestliche Teilbereich im direkten Anschluss an das angrenzende MK ausschließlich für Büros und sonstige gewerbliche Nutzungen vorgesehen ist. Entsprechend wird das MU in die zwei Teilbaugebiete MU (Nord) und MU (Süd) gegliedert, um die unterschiedlichen Anforderungen der jeweils vorherrschenden Hauptnutzung differenziert berücksichtigen zu können. Durch diese Aufteilung kann zudem ein verträglicher Übergang zwischen dem nutzungsintensiven Gebiet um den Ostbahnhof in eine vom Wohnen geprägte Nutzung geschaffen werden sowie in den beiden Teilbaugebieten spezifische Festsetzungen zu deren Ausgestaltung getroffen werden.

Wohnen wird im Teilbaugebiet MU (Nord) erst ab dem ersten Obergeschoss zugelassen. Damit wird zum einen die Wohnqualität und die dafür notwendige Einhaltung der Privatsphäre in dieser belebten Wohnlage sichergestellt und zum anderen unzureichende Wohnverhältnisse in den stark von Immissionen und Verschattung betroffenen Gebäudebereichen ausgeschlossen. Um wohnungsbezogene Räumlichkeiten (Gemeinschaftsräume, Nebenanlagen) in der Nähe der dazugehörigen Wohnungen zu verorten und verträglich im Gebäude unterzubringen, sind diese stattdessen im Erdgeschoss entlang der gleisseitigen Gebäuderiegel anzuordnen.

Zur Deckung des ursächlichen Bedarfs und des Umgebungsbedarfs an Betreuungsplätzen ist im Teilbaugebiet MU (Nord) eine Kita mit 3 Kinderkrippen- und 3 Kindergartengruppen mit 1.180 m² Geschossfläche und dazugehöriger Außenspielfläche im Umfang von 900 m² zu integrieren. Diese ist im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss angeordnet, um im Erdgeschoss insbesondere zur Orleanstraße, wie bereits beschrieben, weiterhin einen belebten öffentlichen Raum gestalten zu können. Aufgrund der Anforderungen an die Zugänglichkeit in direkter Zuordnung zur im Plan dargestellten Außenspielfläche ist die Kita im größeren der beiden Wohnhöfe anzuordnen. Der Bring- und Holverkehr wird über die Tiefgarage abgehandelt, da oberirdisch keine Flächen für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt werden können.

Mobilfunkanlagen werden im Teilbaugebiet MU (Nord) ausgeschlossen, da diese den geringen Freiflächen und deren hohen Anforderungen an die Freiraumqualität für die Wohnnutzung entgegenstehen.

Im Teilbaugebiet MU (Süd) wird die Büro- und Verwaltungsnutzung im Erdgeschoss ausgeschlossen, um die Quartiersnische durch aktive Nutzungen entsprechend ihrer Funktion zu bespielen. Neben dem bereits genannten Einzelhandel und der Gastronomie gehören dazu auch sonstige gewerbliche Nutzungen, die dem Quartier zugutekommen (z.B. eine Quartierszentrale). Um die eingangs beschriebene Nutzungsverteilung zu gewährleisten, ist Wohnnutzung im

Teilbaugebiet MU (Süd) unzulässig. Diese Aufteilung der Nutzungen sichert einen verträglichen städtebaulichen Übergang und die Unterteilung in unterschiedlich wahrnehmbare Abschnitte, die zu einer Adressausbildung beitragen. Durch die Festsetzungen für Nicht-Wohnnutzungen im MU wird ein Nicht-Wohnnutzungsanteil von ca. 30% erreicht und damit eine vielseitige Nutzungsmischung, die dem Gebietscharakter gerecht wird.

Im südwestlichen Bereich des Planungsgebiets wird ein MK festgesetzt mit einem Schwerpunkt auf gewerbliche Nutzungen. Hier können in unmittelbarer Nähe zum Ostbahnhof und damit hervorragend an den öffentlichen Nahverkehr und sonstige städtische Infrastrukturen angebundene Arbeitsplätze geschaffen werden. Das MK ermöglicht zudem im Erdgeschoss die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs zur Ergänzung des wohnortnahen Nahversorgungsangebots des neuen Stadtquartiers und der näheren Umgebung. Um die bestehenden zentrenrelevanten Angebote im angrenzenden Stadtteilzentrum Haidhausen zu sichern und dauerhaft zu stärken, sind im MK nur Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment zulässig. Eine Büronutzung ist im MK im Erdgeschoss nur in der nicht öffentlich wirksamen Stichstraße und entlang der Gleisanlagen zulässig, um entlang der Orleansstraße sich dem Straßenraum öffnende und belebende Nutzungen unterzubringen.

Aufgrund der städtebaulich prominenten innerstädtischen Lage, den hohen Ansprüchen an das Erscheinungsbild und die Qualität des Wohn- und Arbeitsumfelds sowie um zusätzliche Immissionsbelastungen zu vermeiden, sind Tankstellen im MK ausgeschlossen. Ebenso sind Parkhäuser ausgeschlossen, da die zentral gelegene und gut angebundene Fläche vollständig für attraktive Nutzungen zur Verfügung stehen soll und keine zusätzlichen oberirdischen Lärmbelastungen erzeugt werden sollen.

4.3. Maß der Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den Baugebieten jeweils über die Festsetzung einer zulässigen Grundfläche (GRZ), Festsetzungen zur maximalen Geschossfläche (GFZ), zur Anzahl der Vollgeschosse sowie durch die Festsetzung von Wandhöhen geregelt. Es soll bewusst eine hohe bauliche Dichte ermöglicht werden, um die zentral gelegenen und städtebaulich gut integrierten Flächen möglichst effizient zu nutzen.

Um die Erschließungsflächen für das Planungsgebiet, die erforderlichen Stellplätze für PKW und Fahrräder sowie sonstige Anlagen und Einrichtungen, z.B. Anlieferbereiche, Flächen für Mülltonnen und zur Müllentsorgung durch die AWM, flächensparend und ohne Beeinträchtigung der Freianlagen unterzubringen, sind diese vollständig in der Tiefgarage angeordnet. Aus diesem Grund ist eine weitgehend vollständige Unterbauung des Planungsgebiets erforderlich. Um dies zu ermöglichen, wird für die Baugebiete eine Überschreitung der GR durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO zugelassen, die im MU über die Überschreitungsmöglichkeiten nach BauNVO hinausgeht. Die Überschreitung ist unter anderem deshalb vertretbar, weil das Planungsgebiet bereits im Bestand weitgehend versiegelt ist. Eventuell nachteilige Auswirkungen des hohen Versiegelungs- und Nutzungsgrades sollen durch geeignete grünordnerische Festsetzungen, unter anderem zur Begrünung der Dachflächen, zur erhöhten Überdeckung der Tiefgarage, zur Freihaltung von Teilbereichen von Unterbauung zur Pflanzung von Großbäumen und der Einrichtung einer Zone ökologischer Vernetzung gemindert werden (vgl. Kapitel 4.19 Grünordnung). Die Unterbringung

der Erschließungsanlagen in der Tiefgarage ermöglicht zudem die Ausbildung einer Hofstruktur für die Wohnbebauung, die gesunde Wohnverhältnisse trotz der hohen Immissionsbelastung ermöglicht.

Zur Realisierung einer bodennahen Stegkonstruktion entlang der Gebäude auf Seite des Gleisfeldes, die als zusätzliche attraktive Wegeverbindung für das Quartier dient, darf die festgesetzte Grundfläche in den Teilbaugebieten des Urbanen Gebiets MU (Nord) und MU (Süd) zusätzlich in geringem Umfang überschritten werden.

Um die Nutzung der Dachflächen als Dachgarten nicht in Konkurrenz zu nutzbaren Wohnflächen zu setzen, bleiben bei der Ermittlung der Geschossfläche im Teilbaugebiet MU (Nord) zwei zulässige Dachausstiege zur barrierefreien Erschließung der gemeinschaftlich nutzbaren Dachflächen unberücksichtigt. Neben den beiden zulässigen Dachausstiegen können die gemeinschaftlich genutzten Dachflächen über Austritte aus höherliegenden Geschossen erreicht werden.

Loggien, Balkone und Balkonloggien, die aus Schallschutzgründen verglast werden müssen, bleiben bei der Ermittlung der Geschossfläche unberücksichtigt, wenn sie nicht beheizt und thermisch vom Wohnraum getrennt sind. Es soll damit sichergestellt werden, dass das festgesetzte Höchstmaß an zulässiger Geschossfläche in Anbetracht der knappen Bauraumausweisung dem Angebot von nutzbarer Wohnfläche zugutekommt.

Die Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung werden sowohl im MK als auch im Teilbaugebiet MU (Süd) eingehalten. Für das Teilbaugebiet MU (Nord) werden die Orientierungswerte der GFZ überschritten. Die hohe Dichte im Teilbaugebiet MU (Nord) wird durch geeignete Erholungsflächen in den Innenhöfen bzw. auf dem Dach ausgeglichen. Nachdem die Zone ökologischer Vernetzung nicht Teil des Baugrundstücks ist, wurde diese bei der Ermittlung der GRZ und GFZ nicht mit eingerechnet.

Baugebiet	Nettobau- land	GF max.	GFZ max.	GR max. § 19 Abs. 2 BauNVO	GRZ max. § 19 Abs. 2 BauNVO
MK	4.754 m ²	10.250 m ²	2,16	2.950 m ²	0,62
MU (Süd)	2.021 m ²	4.950 m ²	2,45	1.050 m ²	0,52
MU (Nord)	8.111 m ²	28.150 m ²	3,47	4.700 m ²	0,58

4.4. Höhenentwicklung, Wandhöhen, Höhenlage

Die jeweils festgesetzte Anzahl an Vollgeschossen orientiert sich entlang der Orleansstraße an der Traufhöhe der näheren Umgebung. Darüber hinaus sollen, als Teil des städtebaulichen Grundkonzepts, an ausgewählten Ecksituationen der Hofgebäude städtebauliche Dominanten gesetzt werden. Hier wird punktuell eine höhere Geschosszahl von bis zu acht Vollgeschossen ermöglicht. Im vorwiegend für Wohnnutzung vorgesehenen Teilbaugebiet MU (Nord) ist unter anderem aus Lärmschutzgründen entlang der Bahn eine höhere Bebauung mit sieben Vollgeschossen festgesetzt. Zur Gewährleistung des Lärmschutzes in den Innenhöfen ist die Geschossigkeit überwiegend als zwingendes Maß festgesetzt. Um das städtebaulich gewünschte variable Höhenspiel der Baukörper noch zu verstärken, werden in Teilabschnitten entlang der Orleansstraße und zum Innenhof Festsetzungen zur Ausbildung von Rücksprüngen in einer Tiefe von 2,0 m

getroffen.

Um in der weiteren Planung eine gewisse Flexibilität bei der Grundrissplanung oder aus anderen technischen Gründen zu gewährleisten, kann von der festgesetzten Abgrenzung unterschiedlicher Höhenentwicklung abgewichen werden. Die neben der Anzahl der Vollgeschosse festgesetzten Wandhöhen beziehen sich auf den festgesetzten Höhenbezugspunkt an der Orleansstraße 531,5 m NHN. Die jeweilige Wandhöhe entspricht der Oberkante der Attika. Durch das Festsetzen der Höchstmaße der Wandhöhen wird der sensiblen Lage in unmittelbarer Nähe zum unter Ensembleschutz stehenden Gründerzeitviertel Haidhausen Rechnung getragen und außerdem eine differenzierte Höhenentwicklung sowohl zur Orleansstraße als auch zur Gleisseite sichergestellt. Die unterschiedlichen Wandhöhen der Hochpunkte ergeben sich aus den erforderlichen Belichtungsmöglichkeiten in der Quartiersnische.

Um entlang der Orleansstraße und in der Quartiersnische ein einheitliches städtebauliches Bild der Erdgeschosszone zu generieren, wird eine Mindestgeschosshöhe für das Erdgeschoss festgesetzt, mit der zudem ausreichende Höhen für die gewünschten urbanen Nicht-Wohnnutzungen ermöglicht werden. Im MK und im Teilbaugebiet MU (Süd) werden damit die erforderlichen Raumhöhen der dortigen Nutzungen ermöglicht und nach allen Installationen eine lichte Raumhöhe von mindestens 3,7 m erreicht.

Im Teilbaugebiet MU (Nord) wird durch die Festsetzung ebenfalls eine ausreichend hohe lichte Raumhöhe sichergestellt, die die festgesetzten Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss ermöglichen.

Im Sinne eines barrierefreien Anschlusses an die Erschließungsfläche und um unattraktive Anschlussstellen zu vermeiden, sind entlang der Orleansstraße und in der Stichstraße und der Quartiersnische die Oberkanten des Erdgeschossfußbodens, welcher der Oberkante Fertigfußboden entspricht, höhengleich über der angrenzenden Erschließungsfläche anzuschließen.

4.5. Bauweise

Die vorgesehene Baustruktur ermöglicht eine effiziente Nutzung der innerstädtischen Flächen im Sinne der nachhaltigen Innenentwicklung und schafft gleichzeitig die Grundlagen für die Ausgestaltung eines qualitativollen und räumlich differenzierten Wohn- und Arbeitsumfeldes.

Auf dem schmalen Grundstück werden gemäß Planzeichnung knappe Bauräume definiert. Dies begründet sich zum einen in der dadurch sichergestellten ausreichenden Breite für den Fuß- und Radverkehr entlang der Orleansstraße sowie der Ausbildung eines naturschutzfachlich notwendigen, mindestens 12,0 m breiten Streifens als Abstand zur Bahn inklusive einem 2,0 m breiten Streifen zum Unterhalt der Fassade. Im Sinne einer attraktiven und ausreichend dimensionierten Gestaltung der Quartiersnische und der Stichstraße sowie ausreichend großer Höfe, welche vielseitige Nutzungsansprüche abdecken, sind die Bauräume auch in Richtung Norden und Süden eng um die vorgeschlagenen Baukörper gezogen, lediglich ein geringer Spielraum ermöglicht es, in der Realisierung flexibel auf die Grundrissgestaltung reagieren zu können. Der Versatz der Baugrenze am gleisseitigen Baukörper im MU (Nord) ist ein städtebaulich wichtiges, die Abwicklungslänge der Randbebauung gliederndes Architekturelement. Es wird daher an der Gleisseite etwa mittig des südlichen Innenhofs ein zwingender Gebäudeversatz festgesetzt.

Die Bauraumtiefen bzw. die dadurch definierten maximalen Gebäudetiefen betragen im Teilbaugebiet MU (Nord) und damit im Bereich des Wohnungsbaus in der Regel 12,5 m. Davon abweichend beträgt die Gebäudetiefe an den Eckpunkten 16,0 m bzw. 17,5 m sowie im Nord-Westen entlang der Orleansstraße im Erdgeschoss nur 10,0 m und in den Obergeschossen bis zu 11,0 m. Durch die Regelgebäudetiefe von 12,5 m kann bei der Grundrissplanung mit durchgesteckten Wohnungen gearbeitet werden, die eine lärmabgewandte Seite der Wohnungen in Richtung Innenhof gewährleistet. Durch die aus Baugrenzen und Baulinien definierte Hofstruktur können lärmgeschützte Wohnbereiche und wohnungsnah nutzbare Freiräume für die Bewohner*innen geschaffen werden.

Um sicherzustellen, dass die Anforderungen an Lärmschutz und der private Charakter der Freiflächen in den Innenhöfen zuverlässig gewahrt bleiben, ist die Bebauung innerhalb der Baufenster ohne Zwischenräume zu errichten. Um den nahtlosen Anschluss an den für den zweiten Bauabschnitt und die spätere Fortführung der geschlossenen Bebauung vorzubereiten, ist zudem an der nordöstlichen Grenze des räumlichen Geltungsbereichs, mit Ausnahme des fünfgeschossigen Querriegels, Grenzanbau vorgesehen. Die betreffende Grenze ist im Rahmen der Neuordnung und Zusammenfassung der Grundstücke zu einem Baugrundstück neu zu bilden.

Um die räumliche und funktionale Durchlässigkeit der Höfe für die Bewohner*innen und die Durchfahrbarkeit für den Unterhalt der Kitafreiflächen zu gewährleisten, werden mehrere Durchgänge an den Querriegeln festgesetzt. Die große lichte Breite des Durchgangs zwischen den beiden Höfen im Teilbaugebiet MU (Nord) sichert eine optische Verbindung der beiden Höfe und trägt so zu einem großzügigen Freiraumempfinden bei. In diesem Durchgang können Spielmöglichkeiten im Sinne der wohnungsnahen Spielplätze entsprechend Art. 7 der Bayerischen Bauordnung hergestellt werden. Außerdem können durch diesen großzügigen Durchgang weitere Erholungsflächen im Quartiersinneren gesichert und Begegnungsräume zwischen den Höfen geschaffen werden. Damit sowohl die Bewohner*innen des Teilbaugebiets MU (Nord) als auch Beschäftigte und Besucher*innen im MK auf den überbauten Innenhof des MKs gelangen können, wird eine ausreichend große, attraktive Treppenanlage festgesetzt. Die differenzierten Maßgaben in den Festsetzungen dienen dazu, den Treppenaufgang mit einem einladenden und offenen Charakter auszubilden.

Außerdem ist im Teilbaugebiet MU (Nord) zur Sicherung eines direkten Zugangs in den Innenhof auf der Nordseite entlang der Kitafreifläche ein Rücksprung im Erdgeschoss herzustellen. Eine ausreichend große Bewegungsfreiheit ist durch die festgesetzte Mindestbreite gewährleistet. Mit diesem Rücksprung ist sichergestellt, dass die Bewohner*innen des Gebäuderiegels entlang der Einzäunung der Kitafreifläche die Kinderspielflächen im Innenhof ohne die Nutzung der öffentlichen Verkehrsfläche erreichen können.

Zur Ausbildung von Orten des Ankommens und als Öffnung und Einladung in das Quartier werden im MK und im Teilbaugebiet MU (Süd) Rücksprünge festgesetzt. Für eine mögliche Unterbringung von Fahrradstellplätzen, zur Nutzung als großzügiger Witterungsschutz und um eine städtebauliche Wirkung auf das Raumgefühl bei der hohen städtebaulichen Dichte zu erreichen, werden Mindestmaße für die Tiefe und Länge der Rücksprünge festgesetzt. Durch die Unterbringung von Fahrrädern in diesen Rücksprüngen wird der anschließende Freiraum von dieser Nutzung entlastet und kann der Erholungsnutzung dienen. Die genaue Lage wird nicht festgesetzt, um Freiräume in der Ausgestaltung der weiteren Planung zu lassen.

4.6. Überbaubare Grundstücksfläche

Auf Grund der hohen baulichen Dichte im Planungsgebiet generell und insbesondere in den Innenhöfen des Teilbaugebiets MU (Nord), die eine Vielzahl an Nutzungen und Funktionen abbilden müssen, werden differenzierte Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche getroffen. Diese dienen der bestmöglichen Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Freiräume sowie der Wohnqualität vor allem in den lärmgeschützten Innenhöfen unter Wahrung der städtebaulich gewünschten Struktur und der benötigten Belichtung aller Bereiche. Aus diesem Grund werden Auskragungen von Bauteilen in Länge und Breite begrenzt. Dabei werden gesonderte Festsetzungen in den Innenhöfen für das erste Obergeschoss getroffen, um die Belichtungsverhältnisse in der Erdgeschosszone nicht zusätzlich zu belasten. Ab dem zweiten Obergeschoss sind in den Innenhöfen im Teilbaugebiet MU (Nord) wiederum Auskragungen mit größerer Tiefe zulässig, um lärmgeschützte, private Freibereiche entwickeln zu können.

Ebenso wird im Teilbaugebiet MU (Nord) die Überschreitung der Baugrenzen und Baulinien nach außen in der Tiefe und der Breite beschränkt, um insbesondere zur Orleansstraße und zur Quartiersnische einen luftigen und offenen öffentlichen und halböffentlichen Raum zu gewährleisten.

Die Baugrenze entlang der Orleansstraße im MU (Nord) kann ab dem ersten Obergeschoss überschritten werden. Mit der Freihaltung dieser Erdgeschosszone wird eine Aufweitung des öffentlichen Raumes an dieser Stelle dennoch gesichert.

Um eine vielseitig gut nutzbare Freifläche für die Kita zu sichern, ist im Bereich der hinweislich in der Planzeichnung dargestellten Kitafreifläche die Überschreitung der Baugrenze für Terrassen in einer bedarfsgerechten Größe zulässig. Um in der Grundrissgestaltung möglichst flexibel zu sein und die Rettung aus dem ersten Obergeschoss sicherzustellen, darf die Baugrenze zur Ausbildung eines Balkons zu Rettungszwecken und durch eine Fluchttreppe überschritten werden.

Entlang der Gleisanlage dürfen die Baugrenzen im MU (Süd) und MU (Nord) durch einen Steg überschritten werden. Dieser dient der gleisseitigen Durchquerung des Gebiets, kann langfristig eine Verbindung zwischen den Quartiersnischen der beiden Entwicklungsabschnitte darstellen und ermöglicht Ein- und Ausblicke auf die Gleisanlage. Um die Funktion des Biotopverbundsystems nicht negativ zu beeinflussen, werden Festsetzungen zur Ausgestaltung des Stegs getroffen. Zur Ausbildung von barrierefreien Rampen, zur Anbindung an die Gebäude und funktionalen Abwicklung ist eine Überschreitung der festgesetzten Regelbreite in Teilbereichen zulässig.

Um die Belebung und Nutzung der Freiflächen im Bereich der Quartiersnische zu fördern, dürfen Baulinien in der Quartiersnische durch nichtüberdachte Terrassenflächen für bewirtschaftete Außensitzbereiche (Wirtsgärten) im Zusammenhang mit einem Gastronomiebetrieb überschritten werden. Um die Quartiersnische überwiegend für die Nutzung der Bewohner*innen des Quartiers zur Verfügung zu stellen, ist die Überschreitung durch eine festgesetzte maximale Terrassenfläche begrenzt.

Im MK und im Teilbaugebiet MU (Süd) können die Baugrenzen ebenfalls durch geringfügig auskragende Bauteile überschritten werden. Die zulässige Überschreitung soll zudem insbesondere architektonische Möglichkeiten zur Gliederung und Strukturierung der Fassaden eröffnen.

Um zusätzliche private Freiflächenangebote zu ermöglichen, darf zur Ausbildung der Loggien im gesamten Planungsgebiet von der Baulinie zurückgetreten werden.

Entlang der festgesetzten Baulinien ist in allen Baugebieten ein Zurücktreten von Gebäudeteilen im Erdgeschoss zugelassen, um die Ausbildung von witterungsgeschützten Eingangsbereichen zu ermöglichen. Hiermit kann eine belebte und abwechslungsreiche Gestaltung der Baustruktur erreicht werden. Auf Grund der Möglichkeit bzw. der Festsetzung von Rückschnitten im Erdgeschoss in den Eingangsbereichen und für eine einheitliche Gestaltung der Erdgeschosszone sind Vordächer im Planungsgebiet ausgeschlossen.

Die jeweilige Einzellänge von auskragenden Bauteilen ist dabei begrenzt, um eine zu gleichförmige Fassadengestaltung und eine negative räumliche Wirkung auf den öffentlichen Raum zu verhindern.

An den lärmexponierten Seiten des Teilbaugebiets MU (Nord) dürfen Baulinien und Baugrenzen durch Kastenfenster zum Schallschutz überschritten werden, da diese zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse in den Wohnungen beitragen.

Außerdem sind Einbringschächte für Trafoanlagen und Zuluftschächte zur Belüftung der Tiefgarage in geregelter Maß außerhalb des Bauraumes zulässig. Die gemäß Satzung zulässigen senkrecht zur Fassade laufenden Werbeanlagen sowie zur Verringerung von Rückstrahlflächen und als Anpassungsmaßnahme gegen den Klimawandel sind Rankkonstruktionen zur Realisierung der festgesetzten Fassadenbegrünung und Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie ebenfalls in geregelter Umfang außerhalb der Bauräume zulässig. Zur Erweiterung des Angebots von Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie sind diese ebenfalls an der Fassade außerhalb des Bauraums bis zu einer begrenzten Tiefe zulässig.

Zur Realisierung des Erinnerungsortes „Weiße Rose“ im Bereich der Quartiersnische ist eine bauliche Anlage außerhalb der festgesetzten Bauräume zulässig. Hiermit wird ein geeigneter Ort und Rahmen geschaffen, um an die Widerstandsgruppe zu erinnern. Der Zaun entlang der Orleansstraße, welcher im Hintergrund eines der bekanntesten Fotos der Gruppe zu sehen ist, kann auf Grund der angestrebten Entwicklung nicht erhalten werden. Durch die Versetzung eines Teilstücks des Zauns in die Quartiersnische wird jedoch ein Ort des Innehaltens geschaffen.

Außerhalb der Bauräume wird eine Wertstoffsammelstelle im Bereich der Stichstraße ermöglicht, die der Entsorgung im Quartier dient.

4.7. Fahrradabstellplätze

Ein gut erreichbares, attraktives Fahrradabstellplatzangebot für alle Baugebiete bildet eine tragende Säule für die Akzeptanz und dadurch stetige Nutzung des Fahrrads.

Hierzu gehören großteils wettergeschützte Fahrradabstellplätze, die möglichst einfach erreichbar sind und unterschiedlichen Anforderungen der Nutzerschaft Rechnung tragen. Das Spektrum umfasst einerseits Nutzergruppen, die für möglichst sichere, abschließbare und geschützte Stellplätze auch etwas weitere Wege in Kauf nehmen, daneben Stellplätze für Personen, die anstelle eines Autos mehrere Fahrräder besitzen, die ebenfalls untergebracht und gleichzeitig mit relativ geringem Zeitaufwand zugänglich sein sollen. Hierzu gehören beispielsweise junge Familien, die Lastenfahrräder und Kinderanhänger wohnungsnah und mit ausreichendem Bewegungsraum nutzen wollen. Damit die

Abstellplätze ohne größeren Zeit- und Kraftaufwand genutzt werden können, sollen die unterzubringenden Fahrradabstellplätze vorzugsweise in den bahnseitigen Erdgeschossbereich integriert werden.

Besonderes Augenmerk gilt den Fahrrad- und Lastenradabstellplätzen für die Kindertageseinrichtung. Diese sollen getrennt von den Stellplätzen der Wohnungen oberirdisch und eingangsnah angeordnet werden können.

In den Baugebieten ist für Wohnnutzungen je Baugrundstück mindestens ein Fahrradstellplatz je 28,75 m² Wohnfläche herzustellen. Dies wird abweichend von der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom Oktober 2020 festgesetzt, in der für Wohnnutzung ein Fahrradabstellplatz je 40 m² vorgesehen ist. Grund hierfür ist, dass wegen des Mobilitätskonzepts nur 0,7 der notwendigen Kfz-Stellplätze für den Wohnungsbau hergestellt werden müssen. Wenn aufgrund eines zusätzlichen Mobilitätskonzepts im Bauantragsverfahren die Kfz-Stellplatzzahl weiter reduziert wird, ist die Zahl der Fahrradabstellplätze entsprechend anzuheben. Abgesehen von dieser abweichenden Regelung bleiben die Regelungen der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) der Landeshauptstadt München unberührt.

Der nachzuweisende Gesamtbedarf, der sich aus den Fahrradabstellanlagen für das Wohnen und aus den jeweils anzusetzenden Stellplatzschlüsseln für Nichtwohnnutzungen ergibt, ist überwiegend ebenerdig innerhalb der Gebäude integriert. Ein geringer Anteil darf jedoch im Untergeschoss untergebracht werden. Die Fahrradabstellanlagen sind im Erdgeschoss des gleisseitigen Gebäuderiegels MU (Nord) nachzuweisen, damit diese gut erreichbar und bequem nutzbar sind. Zusätzlich sollen Lademöglichkeiten für Pedelecs und Stellplätze für Lastenräder bereitgestellt werden.

Die in § 5 Abs. 1 der FabS definierte leichte und verkehrssichere Erreichbarkeit der Stellplätze ist gegeben, wenn befahrbare Fahrradrampen mit einer Neigung von maximal 6% geplant werden. Zudem müssen die Rampen breit genug und baulich geeignet sein, um Fahrräder mit Anhängern bzw. dreirädrige Fahrräder zu schieben. Alternativ zur Rampe kann die verkehrssichere, leichte und damit zugleich barrierefreie Erreichbarkeit auch durch einen ausreichend groß dimensionierten Lastenaufzug oder eine Bikesafe-Anlage sichergestellt werden.

4.8. Nebenanlagen

Um trotz der städtebaulich gewünschten hohen Nutzungsdichte der Baugebiete eine hochwertige Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität der Freiflächen zu ermöglichen, sind erforderliche Nebenanlagen außerhalb der Bauräume ausgeschlossen und überwiegend innerhalb der Gebäude oder unterirdisch innerhalb der Fläche für die Gemeinschaftstiefgarage unterzubringen.

Die Nebenanlagen in den Außenspielflächen der Kita und die nach Art. 7 Abs. 3 der Bayerischen Bauordnung zu errichtenden Kinderspielplätze dürfen, um ihren Zweck zu erfüllen, in den ausschließlich außerhalb der Bauräume gelegenen Freianlagen errichtet werden.

Eine zusätzliche Ausnahme bilden insgesamt 116 Fahrradabstellplätze inklusive Angebote für Lastenräder, welche oberirdisch außerhalb der Bauräume errichtet werden können. Darunter fallen die Kurzzeitstellplätze für Einzelhandel und die Kita sowie Besucher*innenstellplätze für Wohnungen, welche für das kurzzeitige Abstellen von Fahrrädern sowie aus Gründen der praktischen und komfortablen Nutzbarkeit in der Nähe der jeweiligen Eingangsbereiche hergestellt werden.

Diese sind offen und ohne Überdachung auszuführen, um den freiraumplanerischen Grundzügen einer offenen Gestaltung der Innenhöfe entsprechen zu können und damit keine baulichen Elemente die Höfe zusätzlich einschränken. Da im öffentlichen Straßenraum der Schlüssel von 1 Besucher-Fahrradabstellplatz je 10 Wohneinheiten gemäß Beschluss der Vollversammlung der Landeshauptstadt München „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08684) vom 23.01.2019 aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen nicht erreicht werden kann, wird das Angebot innerhalb des Quartiers auf diese Weise an geeigneter Stelle unterbracht werden.

Im Planungsgebiet sind zur energetischen Nutzung des Grundwassers und damit einer nachhaltigen Energieversorgung des Quartiers, Brunnenanlagen und deren notwendige Leitungen auch außerhalb des Bauraumes zulässig.

4.9. Abstandsflächen; Belichtung und Besonnung

Die erforderlichen Abstandsflächen im Planungsgebiet sind gemäß Art. 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) für Urbane Gebiete und Kerngebiete (0,4 H) eingehalten, um unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse eine dichte und der urbanen Umgebung angemessene Bebauungsstruktur zu ermöglichen. Ausnahme bildet die Anschlussstelle des Teilbaugebiets MU (Nord) in Richtung Norden, an der Grenzbebauung vorgeschrieben ist.

Um unabhängig von der Einhaltung der Abstandsflächen die Besonnungssituation insbesondere in den Innenhöfen detailliert zu prüfen, wurde eine Verschattungsuntersuchung durchgeführt. Dabei zeigt sich, dass nicht alle Fassaden im Planungsgebiet an den Beurteilungstagen (01. Februar und 21. März) gemäß der DIN EN 17037 in Gänze eine ausreichende Besonnung von mindestens 1,5 Stunden erfahren. (Abbildung 5)

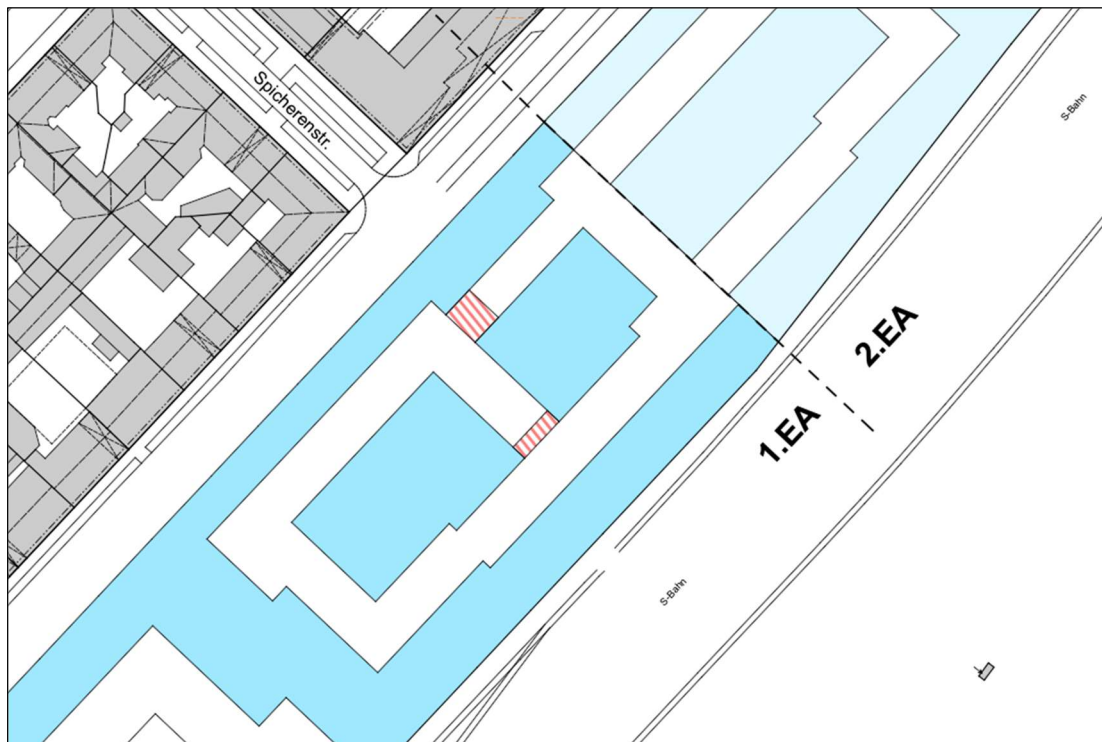


Abbildung 5: Bereiche, in denen eine lichttechnische Untersuchung erforderlich ist (Dragomir Stadtplanung GmbH März 2023 nach Gutachten Möhler + Partner GmbH, März 2022)

Da im Erdgeschoss, mit Ausnahme der Kita, keine im Sinne der DIN EN 17037 beurteilungsrelevanten Nutzungen (Aufenthaltsräume von Wohnungen) vorgesehen sind, ist vor allem das 1. OG sorgfältig zu betrachten. Die detaillierte Untersuchung der kritischen Teilabschnitte kommt zu dem Ergebnis, dass in den meisten Fällen über eine geeignete Grundrissorientierung sichergestellt werden kann, dass mindestens ein Raum einer Wohneinheit und die Kita eine ausreichende Besonnung erfährt. Für die Bereiche der geplanten Bebauung, die über keine Fassade ausreichend besonnt werden, sollte eine Tageslichtuntersuchung durchgeführt werden, um eine ausreichende Tageslichtversorgung der Innenräume nachzuweisen. Die geplante Kita im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss verfügt laut Untersuchung über Fassadenanteile mit ausreichender Besonnung. Bei der Grundrissgestaltung ist darauf zu achten, dass die Spielräume der Kita ihre Fenster an Fassaden haben, die ausreichend besonnt werden.

4.10. Verkehrskonzept / verkehrliche Erschließung

Die Erschließung des Planungsgebiets durch den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die sogenannte (private) Stichstraße, welche die gemeinschaftliche Tiefgarage an die Orleansstraße anbindet. Die Tiefgaragenausfahrt am nordwestlichen Ende des Planungsgebiets, oberhalb der Einmündung Spicherenstraße, ist direkt an die Orleansstraße angebunden. Auf Grund des Gleiskörpers der Trambahn in der Orleansstraße ist an dieser Ausfahrt ausschließlich die Verkehrsbeziehung im Rechtsfahrtsinn möglich. Von der Stichstraße aus sind alle Fahrbeziehungen möglich. Der Quellverkehr wird gleichmäßig auf diese zwei Tiefgaragenausfahrten verteilt und hat kaum Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Orleansstraße/Elsässer Straße. Im Rahmen des Verkehrskonzepts und der Erarbeitung des Masterplans als Gesamtkonzept (1. EA + 2. EA) wurde bereits die verkehrliche Erschließung des 2. EA über die Tiefgarage berücksichtigt.

Für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs werden keine neuen öffentlichen Straßenverkehrsflächen ausgewiesen. Sie erfolgt ausschließlich auf privaten Flächen.

Das induzierte Verkehrsaufkommen für das Planungsgebiet beträgt werktags ca. 1.550 Kfz/24h. Die mangelnde Verkehrsqualität an den umliegenden Knotenpunkten wird nicht durch das Bauvorhaben verursacht, da schon im Prognosenullfall die Kapazitätsgrenzen überschritten sind.

Durch den Einbezug des Knotenpunktes Orleansstraße/Elsässer Straße in den Umgriff des Plangebiets und die dort vorgesehenen verkehrsplanerischen Maßnahmen kann auch der Fuß- und Radverkehr sicher abgewickelt werden.

Verkehrsflächen

Die im Bereich der Orleansstraße festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche teilt sich hinweislich in den auf 3,0 m zu verbreiternden Baumgraben für die bestehende straßenbegleitende Baumreihe sowie einen jeweils 3,5 m breiten Gehweg- und Zweirichtungsradweg. Der Zweirichtungsradweg dient vorrangig der verkehrlichen Anbindung des Planungsgebiets an den Kreuzungsbereich Orleansstraße/Elsässer Straße und ermöglicht eine direkte Anbindung des Planungsgebiets an die Fuß- und Radwegunterführung in Richtung Friedenstraße sowie an den Ostbahnhof.

Um einen abwechslungsreichen und qualitätvollen öffentlichen Straßenraum über ca. 230 m Länge entlang der Orleansstraße sicherzustellen, zur Erhöhung der Biodiversität im Straßenraum sowie um die Versickerung von Regenwasser zu ermöglichen, ist die Anordnung von Pflanzbeeten als gliederndes Element in Teilbereichen der öffentlichen Verkehrsfläche vorgesehen. Im Bereich des MKS und des Teilbaugebiets MU (Süd) grenzt an die öffentliche Verkehrsfläche eine 5,0 m breite private Fläche an, die auf einer Breite von 3,5 m mit einem Gehrecht belegt ist. Dadurch ist entlang des Pflanzbeets eine von der Öffentlichkeit uneingeschränkt nutzbare ausreichende funktionale Breite des Gehwegs gesichert. Diese angrenzende private Belagsfläche ist in einem Zug mit dem öffentlichen Geh- und Zweirichtungsradweg sowie den Pflanzbeeten herzustellen, um eine durchgängige Benutzbarkeit sicherzustellen. Im Teilbaugebiet MU (Nord) befindet sich das Pflanzbeet im gestalteten Vorbereich für einen im Zuge späterer Umbaumaßnahmen der Orleansstraße einrichtbaren Fußgängerübergang als zweites Entrée ins Quartier entlang des Rücksprungs des Bauraumes im Bereich der Baugrenze. Auch hier schließt sich eine 5,0 m breite private Fläche an, welche, in einer Breite von 3,5 m mit einer Dienstbarkeit belegt, einen ausreichend breiten Bewegungsraum als Gehrecht für die Allgemeinheit zwischen Pflanzbeet und Hauskante sichert. Im dazwischenliegenden Abschnitt wird auf die Integration von Pflanzbeeten im Straßenraum verzichtet.

Zur Versorgung des Quartiers ist es außerdem abweichend von den Standardvorgaben der Landeshauptstadt München möglich, Fernwärmeleitungen unter Pflanzbeeten und der öffentlichen Gehfläche zu führen

Ebenfalls in den Geltungsbereich aufgenommen wird der Knotenpunkt an der Elsässer Straße. Über den Knotenpunkt Elsässer Straße/Orleansstraße wird die Stichstraße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen, sodass der Quell- und Zielverkehr in die bzw. aus der Stichstraße zugeführt werden kann. Ein Linksabbieger von der Orleansstraße in die Stichstraße kann mangels fehlender Flächenverfügbarkeit in der Orleansstraße sowie zur Aufrechterhaltung der ÖPNV-Beschleunigung in der Orleansstraße nicht berücksichtigt werden. Alle weiteren Fahrbeziehungen sind möglich. Mit jeweils beidseitig angelegten Fuß- und Radverkehrsfurten ist ein sicheres Queren der Orleansstraße sichergestellt. Somit dient dieser Knotenpunktausbau der funktional notwendigen und sicheren Anbindung des Quartiers an das öffentliche Straßennetz für alle Verkehrsteilnehmer*innen und ist dahingehend zwingend erforderlich. Er wird vollsignalisiert ausgeführt, das heißt, dass jede Zufahrt und Furt signalisiert wird.

Geprüft wurde darüber hinaus, ob auch ein Ausbau des Knotenpunkts Spicherenstraße/Orleansstraße zur sicheren Querung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen aus dem Planungsgebiet notwendig ist. Obgleich dieser Ausbau aus verkehrsplanerischer Sicht im Hinblick auf Verkehrssicherheit notwendig ist, findet dieser aufgrund immissionsschutzrechtlicher Vorgaben unter den aktuellen Rahmenbedingungen im Bebauungsplan keinen Niederschlag. Im Zuge eines Umbaus der Orleansstraße zugunsten einer verbesserten Radinfrastruktur zusammen mit dem Umbau der Kreuzung Haidenauplatz nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke besteht jedoch weiterhin die Möglichkeit, im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für diesen Straßenabschnitt den Knotenpunkt Spicherenstraße/Orleansstraße vollumfänglich auszubauen, um hier zusätzlich eine sichere Erschließung des Planungsgebiets für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen.

Zu- und Ausfahrten / Erschließung der Baugebiete

Zur Erschließung des Planungsgebiets werden zwei Zu- bzw. Ausfahrten zur Orleansstraße festgesetzt. Die Stichstraße am südwestlichen Rand des Planungsgebiets ist Teil des privaten Baugrundstücks und übernimmt den Großteil der internen Erschließungsfunktion. Neben der Erschließung aller unterirdisch angeordneten Kfz-Stellplätze werden über diese der Anlieferungsverkehr für das gesamte Quartier, die Zufahrt für die Müllabfuhr, der Wertstoffsammelstelle und die Zufahrt von Pflegefahrzeugen der DB InfraGO AG abgewickelt. Darüber hinaus übernimmt sie in untergeordnetem Umfang auch bereits bestehende Erschließungsfunktionen für die südwestlich an das Planungsgebiet angrenzenden Grundstücke außerhalb des Planungsgebiets. Die Stichstraße muss demnach eine Vielzahl an Funktionen aufnehmen. Die Befahrbarkeit mit unterschiedlich großen LKWs wurde geprüft und kann auf dem zur Verfügung stehenden Raum abgebildet werden. Der erzeugte Verkehr bzw. die Fahrbeziehungen, welche in der Stichstraße aufgenommen werden müssen, sind auf privatem Grund verkehrstechnisch abwickelbar.

Pflegefahrzeuge, insbesondere zum Unterhalt der Freifläche der Kita sowie der gesamten Gebäudeanlage samt Freiflächen, dürfen auch außerhalb der als Ein- und Ausfahrt festgesetzten Bereiche auf der dinglich gesicherten Fahrrechtsfläche in der Quartiersnische auf das Grundstück zu- und abfahren. Zum Schutz des Baumbestandes der bestehenden Baumallee ist die Breite der Zufahrt auf 4,0 m beschränkt. Hierfür müssen in der baulichen Umsetzung Maßnahmen getroffen werden, um die Ein- und Ausfahrt nicht berechtigter Fahrzeuge in die Quartiersnische und die Höfe zu verhindern.

4.11. Gemeinschaftstiefgarage und Kfz-Stellplätze

Die Stellplätze sind gemäß den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München herzustellen. Im Sinne des Klimaschutzes ist jedoch bei der Realisierung neuer Bauvorhaben eine Verminderung des erzeugten motorisierten Individualverkehrs durch alternative Mobilitätsangebote zu berücksichtigen. Aus diesem Grunde wurde begleitend zum Bebauungsplanverfahren ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet, unter dessen Maßgaben eine Reduzierung der herzustellenden Stellplätze auf einen Faktor von 0,7 festgesetzt wird.

Von der gemäß § 3 der Stellplatzsatzung der LH München eröffneten Möglichkeit einer Reduzierung der herzustellenden Stellplätze für Nichtwohnnutzung auf mindestens 75% soll im vorliegenden Planungsfall Gebrauch gemacht werden. So kann sichergestellt werden, dass das Potential der sehr guten nahverkehrlichen Anbindung des Gebiets genutzt wird und die erzeugten Verkehrsmengen auf das erforderliche Minimum reduziert werden.

Aufgrund der bestehenden Baumallee entlang der Orleansstraße und der notwendigen Fahrbahnflächen sowie der hohen Funktions- und Nutzungsdichte in der Stichstraße sind keine Parkplätze für Besucher*innen, öffentliche Liefer- oder Ladezonen und Kurzzeitparkplätze für den Bring- und Holverkehr der Kita im öffentlichen Straßenraum möglich. Somit ist dieses Angebot in der Gemeinschaftstiefgarage zu berücksichtigen und es sind mindestens vier Bring- und Holstellplätze für die Kita sowie zu jeder Tageszeit zugängliche Stellplätze für Besucher*innen vorzusehen. Die Gemeinschaftstiefgarage übernimmt dabei die Funktion einer Art Quartiersgarage, in der sämtliche Stellplatzverpflichtungen sowie Bedarfe, die der öffentliche Straßenraum zum Teil abdeckt, bündelt. Somit

entsteht ebenerdig ein weitestgehend MIV-freies Quartier.

Alle erforderlichen Stellplätze sind auf Grund der geringen Flächenverfügbarkeit und zu Gunsten attraktiver Freiräume in einer Gemeinschaftstiefgarage unterzubringen. Anhand einer überschlägigen Ermittlung des Stellplatzbedarfs unter Zugrundelegung typischer Kennwerte und Nutzungsmischungen für die festgesetzten Baugebietstypen MU und MK konnte gezeigt werden, dass sich unter Annahme der nachfolgend dargestellten Reduktionsmöglichkeiten für das Planungsgebiet der resultierende Stellplatzbedarf im Planungsgebiet in einer Gemeinschaftstiefgarage nachweisen lässt. Die mit der Festsetzung zur Begrenzung der Gemeinschaftstiefgarage maximale Ausdehnung wird durch Anforderungen aus dem Planungsgebiet wie aus dem weiteren Umfeld bestimmt. Sie bildet zusammen mit ihren Zu- und Ausfahrten eine gemeinschaftliche Anlage für die Teilbaugebiete MU (Nord), MU (Süd) und das MK. Neben der Abdeckung der Stellplatzbedarfe aus dem 1. EA werden in der Gemeinschaftstiefgarage auch Stellplätze des Bürokomplexes Orleansstraße 56 und der Gebäude am Orleansplatz 9 und 10-12 untergebracht. Zudem wird in der Tiefgarage des 1. EA ein Überhang an Stellplätzen hergestellt, der für den Stellplatzbedarf aus dem 2. EA, der auf Grund der Unterbauung durch die 2. Stammstrecke nur eingeschränkt herstellbar ist, herangezogen werden kann.

Zur Schaffung von unterbauungsfreien Standorten für die nachhaltige Pflanzung von Großbäumen ist die Gemeinschaftstiefgarage nur in den in der Planzeichnung gekennzeichneten Flächen zulässig. Eine Abweichung in der Lage und Fläche kann nur unter bestimmten Voraussetzungen erfolgen. Dabei muss die Größe der nicht unterbauten zusammenhängenden Fläche gewährleistet bleiben.

Um die Freiraumqualität im Baugebiet nicht zu beeinträchtigen und möglichst wenig oberirdische Verkehrsflächen zu schaffen, erfolgt auch die Müllentsorgung in Abstimmung mit dem Abfallwirtschaftsbetrieb München über die Gemeinschaftstiefgarage. Dabei fährt das Müllfahrzeug über die Stichstraße in die Tiefgarage ein. Die Ausfahrt des Müllfahrzeugs erfolgt über die Tiefgaragenausfahrt oberhalb der Spicherenstraße.

Innerhalb der Gemeinschaftstiefgarage sind außerdem Flächen für die Belieferung der Kita und sonstige Nebenanlagen, Fahrradabstellplätze, Technik- und Lagerräume, Abstellräume oder Bereiche zur Anlieferung, auch für den Kurier-Express-Paket-Dienst, zulässig. Zielsetzung ist dabei die Abwicklung dieser Verkehre innerhalb der Gemeinschaftstiefgarage, um die zur Verfügung stehenden ebenerdigen Freiflächen für die Erholung zu nutzen.

Die Gemeinschaftstiefgaragenzu- und -ausfahrten, Zu- und Ausgänge sowie Notausgänge sind aus Gründen der gestalterischen Qualität und, um die ebenerdigen Freiflächen nicht weiter einzuschränken, jeweils in die Gebäude zu integrieren.

Die Entlüftung der Gemeinschaftstiefgarage ist aus freiraumplanerischen, gestalterischen und immissionsschutzrechtlichen Gründen durch bauliche und technische Vorkehrungen nur über das Dach der darüberliegenden Gebäude zulässig. Sie sind in die freie Windströmung abzuleiten. Im Bereich von Dachgärten dürfen Entlüftungen nur dann errichtet werden, wenn sie deren Funktion nicht beeinträchtigen. Damit ist sichergestellt, dass die gemeinschaftlich genutzten Dachflächen nicht in ihrer Erholungs- und Aufenthaltsfunktion beeinträchtigt werden. Mit der Festsetzung eines Mindestabstands von Zuluftöffnungen der Gemeinschaftstiefgarage zu sensiblen Bereichen soll die Beeinträchtigung der Nutzbarkeit des Freiraums durch störende bauliche

Einrichtungen sowie Geräusch- und Geruchsentwicklung vermieden werden. Die Lüftungsöffnungen dürfen nur errichtet werden, wenn sie für die technische Belüftung der Gemeinschaftstiefgarage nötig sind und haben einen Mindestabstand zu schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen einzuhalten.

Damit eine qualitätvolle, nachhaltige, klimaresiliente Freiflächengestaltung erfolgen kann, sind die Decken der Gemeinschaftstiefgarage außerhalb von Gebäuden, Zufahrten und Zugängen um mindestens 1,2 m unter Oberkante Gelände abzusenken und mit ebenso hohem fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken. Darüber hinaus leistet der Bodenaufbau einen wesentlichen Beitrag zur Retention des Niederschlagswassers. In den beiden Innenhöfen im MU (Nord) gibt es zudem zwei Aussparungen (20 m x 21 m und 12,5 m x 15 m), die nicht mit der Gemeinschaftstiefgarage unterbaut sind. Hier ist eine nachhaltige Bepflanzung mit Großbäumen möglich, die bei späteren Arbeiten an der Decke der Gemeinschaftstiefgarage nicht gefällt werden müssen.

4.12. Dienstbarkeitsflächen

Entlang der Orleansstraße ist im Bereich der zurückspringenden Baugrenze im Teilbaugbiet MU (Nord) und im Bereich der Baulinie im MK und Teilbaugbiet MU (Süd) die Ergänzung und Verbreiterung des öffentlich zugänglichen Straßenraums durch eine 3,5 m breite Gehrechtsfläche auf dem Baugrundstück vorgesehen. Damit wird die Möglichkeit eröffnet, einen ausreichend dimensionierten Gehweg für den Fußverkehr sicher zu stellen und eine abwechslungsreiche und klimatisch und ökologisch wirksame Gestaltung des Straßenraumes durch Pflanzflächen umzusetzen. Aufgrund der Tiefgaragenunterbauung ist in diesen Bereichen die Ausweisung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche nicht möglich.

Die Gehrechtsfläche zieht sich außerdem in die Quartiersnische hinein, um so die Durchgängigkeit bis zu den privaten Grünflächen sicherzustellen. Dieses Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit sichert die Zugänglichkeit der Quartiersnische als halböffentlicher Bereich. Eine zweite Gehrechtsfläche in der Quartiersnische vor der Treppenanlage des Teilbaugbiets MU (Süd) sichert die Zugänglichkeit des Innenhofes zugunsten der Beschäftigten und Besucher*innen des MKs und der Bewohner*innen des Teilbaugbiets MU (Nord).

Die Stichstraße ist mit mehreren beschränkten Fahrrechten dinglich zu sichern. Im Bereich bis zur Ein- und Ausfahrt der Gemeinschaftstiefgarage sind die beschränkten Fahrrechte (FB1) und (FB2) zugunsten der Bewohner*innen, Beschäftigten, Kund*innen, Besucher*innen und sonstigen Anlieger*innen der Teilbaugbiets MU (Nord) und MU (Süd) sowie zugunsten des Abfallwirtschaftsbetriebs München zur Müllentsorgung dinglich zu sichern.

Die Fahrrechte FB 1, FB 3 und FB 5 dienen der Befahrung durch Wartungsfahrzeuge der DB InfraGO AG zur Wartung und Pflege der Flächen und technischen Anlagen entlang der Gleise.

Die Fahrrechte FB 1, FB 3 und FB 4 sind als Anlieferungsfläche und Rettungsweg für die Gebäude außerhalb des Planungsgebiets Orleansstraße 56, Orleansplatz 9 und Orleansplatz 11 zugunsten deren Anlieger*innen sowie zu Rettungszwecken dinglich zu sichern, um die Abwicklung dieser Anliegen über die Stichstraße sicherzustellen. Dies ist erforderlich, da dies schon heute nicht auf den entsprechenden eigenen Grundstücken der Gebäude abgewickelt werden kann.

Dinglich zu sichern ist zudem eine Zufahrts- und Durchfahrtsmöglichkeit über die Quartiersnische durch die Innenhöfe des Wohnblocks im MU (Nord). Das Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis FB 6 ist zugunsten des Baureferats Gartenbau der Landeshauptstadt München herzustellen, um den Austausch des Spielsands der öffentlichen Kita sowie weiterer Pflegearbeiten mithilfe der dafür vorgesehenen Fahrzeuge zu ermöglichen.



Abbildung 6: Dienstbarkeiten (Dragomir Stadtplanung GmbH September 2023)

Das Fahrrecht (FB2) wird entsprechend der Abbildung 7 im Untergeschoss weitergeführt (FB2 UG), die Lage der Fahrrechtsfläche ergibt sich aus der funktional möglichen Erschließung innerhalb der Tiefgarage. Dies ist erforderlich, um die Befahrung der Gemeinschaftstiefgarage über alle Baugrundstücke im Planungsgebiet hinweg rechtlich zu sichern, da sonst der Anlieger*innen- und Besuchsverkehr der Teilbaugebiete über Fremdgrund erschlossen wäre.

Um im Rahmen der weiteren Planung und Grundrissentwicklung noch einen gewissen Spielraum für derzeit noch nicht absehbaren Anpassungsbedarf zu erhalten, kann unter bestimmten Voraussetzungen abgewichen werden.

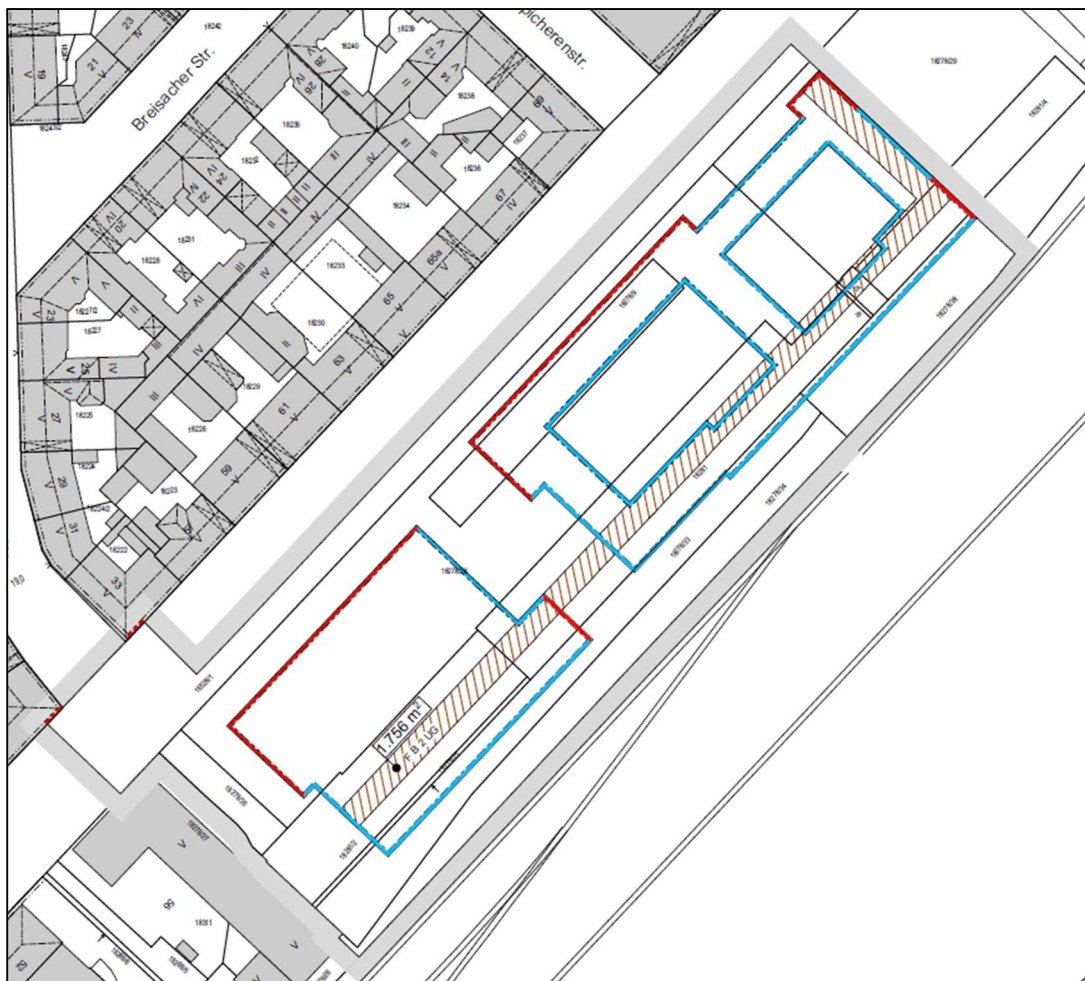


Abbildung 7: Dienstbarkeit im Untergeschoss (Dragomir Stadtplanung GmbH September 2023)

4.13. Immissionsschutz

In der 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 und TA Lärm beurteilt.

Methodisch betrachtet das Gutachten in erster Linie die Verhältnisse im 1. EA, berücksichtigt aber in der Gesamtbeurteilung bereits die zukünftige Situation nach Herstellung beider EAs.

4.13.1. Schutz vor Verkehrslärm

Das Planungsgebiet unterliegt Verkehrslärmeinwirkungen der angrenzenden Straßen, insbesondere der Orleansstraße sowie der Gleisanlagen des Münchner Ostbahnhofs. Nach Realisierung der Planung treten die höchsten Verkehrsgeräuschpegel an den Plangebäuden entlang der Bahnstrecke mit bis zu 75 dB(A) tagsüber und bis zu 71 dB(A) nachts auf. Entlang der Orleansstraße treten Beurteilungspegel durch Verkehrsgeräusche von bis zu 71/64 dB(A) Tag/Nacht auf.

Entsprechend der in der Landeshauptstadt München gängigen Praxis wird die Schutzbedürftigkeit von Kerngebieten wie bei sonstigen schalltechnischen Regelwerken (TA Lärm, 16. BImSchV) entsprechend derjenigen von Mischgebieten eingestuft. Für Urbane Gebiete existieren keine Orientierungswerte (ORW) in der DIN 18005, so dass aufgrund der Vergleichbarkeit die ORW für Mischgebiete von 60/50 dB(A) Tag/Nacht herangezogen werden. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete von 60/50 dB(A) Tag/Nacht werden entlang der Bahnstrecke um bis zu 15/21 dB(A) und entlang der Orleansstraße um bis zu 11/14 dB(A) Tag/Nacht überschritten.

Für Freispielflächen von Kindertageseinrichtungen wird in der Landeshauptstadt München der Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete tagsüber von 55 dB(A) herangezogen. In den Innenhöfen wird der Orientierungswert eingehalten und z.B. in der Quartiersnische überschritten.

Allgemeines

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 in der Regel einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass einer Abwägung keine grundsätzlichen schalltechnischen Gesichtspunkte entgegenstehen und (noch) gesunde Wohnverhältnisse vorliegen.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Kerngebiete und für Urbane Gebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht. Seitens der Landeshauptstadt München werden Verkehrslärm-Beurteilungspegel von bis zu 65/60 dB(A) Tag/Nacht als Obergrenze für den Abwägungsspielraum in der Stadtentwicklung bei Verkehrslärmimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen (Wohnräume, Schlaf- und Kinderzimmer) herangezogen (Auslösewerte der Landeshauptstadt München).

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 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB), Ausgabe April 2021, ist die Bauherrenschaft verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach dem Kapitel 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. Im Rahmen der Bauausführungsplanung sind bei der Dimensionierung des Schalldämm-Maßes der Außenbauteile insbesondere beim Zusammenwirken von Gewerbe- und Verkehrslärm die Nebenbestimmungen zu berücksichtigen. Informativ wird in den geplanten Gebäuden auf Grundlage des berechneten Verkehrslärms entlang der Bahnstrecke der Lärmpegelbereich VII nach Tabelle 7 der DIN 4109-1, Januar 2018, erreicht. Entlang der Orleansstraße ist der Lärmpegelbereich VI zu erwarten.

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 Plangebiets unmittelbar angrenzend an die Bahnstrecke und aufgrund des zu erwartenden Güterzugaufkommens ist zumindest in Teilbereichen des Plangebiets 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 Plangebiets mit Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV kann der erforderliche Schallschutz durch den baulichen Mindestschallschutz gemäß DIN 4109-1 hergestellt werden und darüber hinausgehende, besondere Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

In den Bereichen des Plangebiets mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und/oder mit Überschreitungen der Vorsorgewerte der Landeshauptstadt München müssen weitergehende aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen getroffen werden, die über die Mindestanforderungen zum Schallschutz von Außenbauteilen nach DIN 4109-1 hinausgehen.

Schallschutzmaßnahmen Aufenthaltsräume

Ein Abrücken von der Bahnstrecke und von den Straßen sowie die Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen sind im vorliegenden Fall keine geeigneten Maßnahmen. Die planungsrechtlich festgeschriebene Bautypologie reagiert auf die Verkehrslärmeinwirkungen, indem eine abschirmende Bebauung mit lärmgeschützten Innenhöfen ermöglicht werden soll, die in der Quartiersnische durch eine Lärmschutzwand ergänzt wird. Für lärmgeschützte Innenhöfe ist es von Bedeutung, dass die Gebäude mit einer Mindesthöhe gemäß Bebauungsplan errichtet und nicht niedriger gebaut werden. Dies wird entsprechend festgesetzt.

In den Bereichen des Plangebiets mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65 dB(A) nachts ist die Anordnung von offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) aus Gründen des Verkehrslärmschutzes unzulässig. Betroffen davon sind die Fassaden entlang der Bahnstrecke (vgl. Bereiche mit brauner Linie in der Abbildung in der Satzung). Entlang der Bahnstrecke muss daher durch eine (strikte) Grundrissorientierung, d.h. Anordnung aller schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer; Küchen, die nicht ausschließlich der Zubereitung von Speisen dienen) an die lärmgeschützten Gebäudeseiten reagiert werden. Durchgesteckte schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die über die Innenhofseite belüftet werden, sind möglich. Die Orientierung von nicht schutzbedürftigen Räumen (Bad, räumlich vom Wohnzimmer getrennte Küche ohne Essbereich) zur Bahn ist ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen möglich. Die erreichbare Schalldämmung bei offenbaren Fenstern ist begrenzt, so dass der Schallschutznachweis gegen Außenlärm im vorliegenden Fall nicht mehr ohne Weiteres geführt werden kann. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109 (Nacht-Beurteilungspegel + 10 dB(A) + 3 dB(A)) bis zu 84 dB(A) entlang der Bahnstrecke (\triangleq Lärmpegelbereich VII) betragen. Daher kann der erforderliche Mindest-Schallschutz nach DIN 4109 für schutzbedürftige Aufenthaltsräume (Schlaf-, Kinderzimmer) entlang der Bahn auch für Fenster, die nur der Belichtung dienen, nur durch „sehr gute“ Schallschutzfenster (Kastenfenster) in untergeordneter Größe (ca. 0,2 m²) hergestellt werden. Dies ist im Detail abhängig von den geometrischen Verhältnissen (Größe beschallte Außenfläche, Größe Grundfläche des Raumes usw.). Vorgelagerte Loggien zur Bahnseite sind denkbar und möglich, sofern diese mit einer geschlossenen, fugendichten Festverglasung geschützt werden, eine technisch aufwendige, kontrollierte Belüftung der Loggien erfolgt und schallschluckende Decken vorgesehen werden. Der Feuchte- und

Wärmeschutz wäre zu beachten.

In den Bereichen des Plangebiets mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ($> 64/54$ dB(A) Tag/Nacht) und mit Überschreitung der Vorsorgewerte der Landeshauptstadt München ($> 65/60$ dB(A) Tag/Nacht) muss durch Grundrissorientierung schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnnutzungen (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) an die dem Lärm abgewandten Gebäudefassaden reagiert werden.

Davon betroffen sind die Fassaden entlang der Orleansstraße, der Stichstraße und der Quartiersnische sowie Teilfassaden der oberen Geschosse an den Hochpunkten (vgl. Bereiche mit roter Linie in der Abbildung in der Satzung). Ist die oben beschriebene Grundrissorientierung aus Gründen der Grundrissgestaltung nicht generell möglich, so müssen Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen durch spezielle Schallschutzkonstruktionen bzw. nach DIN 4109 nicht schutzbedürftige Vorräume (verglaste Loggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, Kastenfenster o. Ä.) so geschützt werden, dass vor deren Lüftungstechnisch notwendigen Fenstern die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von $64/54$ dB(A) tags/nachts nicht überschritten werden.

Bei der Grundrissgestaltung ist zu beachten, dass mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume jeder Wohnung über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden kann. Bei offenbaren Vorbauten darf die Schalldämmung des Vorbaus bei der Ermittlung des Schalldämm-Maßes der inneren Begrenzungsbauteile nicht berücksichtigt werden. Zudem ist zu beachten, dass alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräume eine Möglichkeit zur natürlichen Belüftung aufweisen müssen. Die kontrollierte Wohnraumbelüftung ist nicht ausreichend. Eine Belüftung „Raum über Raum“ ist nicht möglich, da dies nicht dem erforderlichen Standard für Wohnnutzung entspricht. In den betroffenen Bereichen sind 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 den Bereichen des Plangebiets mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für MU/MK ($> 64/54$ dB(A) Tag/Nacht), jedoch mit Unterschreitung der Vorsorgewerte der Landeshauptstadt München ($\leq 65/60$ dB(A) Tag/Nacht) kann der notwendige Schallschutz für schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen (Kinder-, Schlaf-, Wohnzimmer) durch passive Maßnahmen, d. h. durch ein ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile wie Fenster, Dach usw. in Verbindung mit fensterunabhängigen Lüftungen hergestellt 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. Ausnahmen hiervon können zulässig sein, wenn die betroffenen Räume über ein Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können. Im Sinne einer höheren Wohnqualität wird für Wohnnutzungen festgesetzt, dass fensterunabhängige Lüftungsmöglichkeiten bereits ab Verkehrslärm-Beurteilungspegeln von $59/49$ dB(A) Tag/Nacht (= Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete) vorzusehen sind.

Für Büronutzungen existieren eine Vielzahl technischer Möglichkeiten, wie zum

Beispiel Schallschutz-Kastenfensterkonstruktionen ggf. 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 Schalldämmmaß der Außenbauteile). Die erforderliche Belüftung kann bei Büroräumen durch eine kontrollierte Zwangsbilüftung oder durch Stoßlüftung sichergestellt werden. An den Fassadenseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags müssen Büroräume mit lärmexponierten Fenstern mit einer mechanischen Belüftungseinrichtung ausgestattet werden. Ein Verzicht auf Büronutzungen an Fassaden mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm > 65 dB(A) tags ist nicht erforderlich.

Schallabschirmende Bauweise - Baureihenfolge

Im Plangebiet stellt die geplante Bebauung entlang der Bahnstrecke und Orleansstraße eine wesentliche Schallabschirmung für die Fassaden und Freibereiche der Innenhöfe dar. Die Errichtung der jeweiligen Gebäude muss innerhalb der Teilbaugebiete zeitgleich erfolgen bzw. darf eine Nutzungsaufnahme (auch in Teilbereichen) erst erfolgen, wenn im gesamten Teilbaugebiet alle Gebäude und Gebäudeteile mit ihrer schallabschirmenden Wirkung errichtet sind.

Entlang der nordöstlichen Plangebietsgrenze treten sehr hohe Verkehrslärm-Beurteilungspegel > 65 dB(A) nachts auf, solange der 2. EA noch nicht realisiert ist. Für die Übergangszeit bis zur Errichtung des 2. EAs können Loggien errichtet werden, die mit einer geschlossenen, fugendichten Festverglasung geschützt werden, die eine technische, kontrollierte Belüftung erhalten und in denen schallschluckende Decken vorgesehen werden. Der Feuchte- und Wärmeschutz ist zu beachten. Nach Errichtung des 2. EAs und schalltechnischer Abschirmung dadurch können die Loggien zurückgebaut werden und die schutzbedürftigen Aufenthaltsräume an der Nordostseite des 1. EAs können direkt über offenbare Fenster belüftet werden.

Schallschutzmaßnahmen Frei- bzw. Dachflächen

Durch die Gebäudeabschirmungen ist ein ausreichender Schutz für die festgesetzten schutzbedürftigen Frei- und Außenwohnbereiche Flächen mit Aufenthaltsqualität, Kinderfreispiel) im ebenerdigen Bereich der Innenhöfe gegeben. Vor der Abschirm-/Randbebauung, d.h. entlang der Orleansstraße und entlang der Bahnstrecke, muss auf die Errichtung von ungeschützten Kinderspiel-, Frei- und Außenwohnbereichen verzichtet werden, da der erforderliche Schallschutz mit verhältnismäßigem Aufwand nicht hergestellt werden kann. Aufgrund der Lärmsituation und aufgrund der Dichte im Plangebiet ist es erforderlich, die künftigen Dächer als Aufenthaltsflächen/Freibereiche nutzen zu können. Für die Dachnutzungen wird festgesetzt, dass eine Schallabschirmung über die gesamte Länge des jeweiligen Gebäudeteils mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von $h = 2,5 \text{ m}$ bzw. $h = 2,0 \text{ m}$ und einem Schalldämmmaß über Dachoberkante zu errichten ist, um auf dem überwiegenden Teil der Freiflächen sowohl den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für MU/MK von 64 dB(A) tagsüber als auch den von der Landeshauptstadt München an Aufenthaltsflächen im Außenbereich von bis zu 59 dB(A) einzuhalten (vgl. Bereiche mit gelb bzw. grün gestrichelter Linie in der Abbildung in der Satzung). Nachts entsteht auf Freibereichen keine Betroffenheit.

Zum Schutz der Freiflächen und der Gebäudefassaden innerhalb der Quartiersnische wird entlang der Bahnstrecke eine gebäudehohe Lärmschutzwand zwischen den Gebäuden festgesetzt. Eine geringere Höhe ist zulässig, sofern entsprechend der weiteren Festsetzungen ein ausreichender Schallschutz für schutzbedürftige Aufenthaltsräume gewährleistet werden kann.

Bei einer Höhe der Lärmschutzwand von mindestens $h = 4$ m wird innerhalb der Quartiersnischen (ebenerdiger Bereich, Berechnungshöhe $h = 2,0$ m über Gelände) der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für MK/MU von 64 dB(A) tagsüber in der nordwestlichen Hälfte an der Orleansstraße um bis zu 2 dB(A) überschritten und mittig sowie in der südöstlichen Hälfte zur Bahnanlage eingehalten. Die erhöhten Anforderungen der Landeshauptstadt München an Kinderfreispielflächen tagsüber werden in der Quartiersnische in der nordwestlichen Hälfte an der Orleansstraße überschritten, so dass eine Situierung lediglich in der südöstlichen Hälfte der Quartiersnische erfolgen kann.

Bei einer Höhe der Lärmschutzwand von mindestens $h = 13$ m wird eine mittlere Pegelreduzierung für die Immissionsorte innerhalb der Quartiersnische von > 3 dB(A) tags und nachts erreicht. Im ebenerdigen Freibereich zeigt sich, dass eine gebäudehohe Lärmschutzwand gegenüber einer 4 m hohen Ausführung keine wesentliche Verbesserung für die Freibereiche innerhalb der Quartiersnische erwarten lässt.

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 Verkehrslärsituation in der Nachbarschaft.

Bei einem Vergleich von Prognose Plan- und Nullfall für den 1. EA treten entlang der Orleansstraße an wenigen Standorten rechnerisch Pegelerhöhungen von bis zu +0,1 dB(A) bei künftigen Verkehrslärm-Beurteilungspegeln von bis 73/65 dB(A) Tag/Nacht auf. Relevante Pegelerhöhungen, im Sinne der 16. BImSchV sind dies Verkehrslärmpegel ab 70/60 dB(A) Tag/Nacht, ergeben sich tagsüber an sechs Gebäuden (Elsässer Straße 36, Orleansplatz. 6a, Orleansstraße 51, 53, 81-83, 85) und nachts an einem Gebäude (Orleansstraße 81-83).

Im Zuge der Bauleitplanung sollen vorhabenbedingte Verschärfungen der Immissionssituation soweit möglich vermieden oder vermindert werden. Es wurde die Auswirkung einer reflexionsmindernden Fassadenausführung der Plangebäude entlang der Orleansstraße untersucht, mit dem Ergebnis, dass eine geringe Verbesserung durch eine reflexionsmindernde Fassade im MK und MU(Süd) erreicht werden kann. Es wird daher festgesetzt, dass die straßenseitigen Fassaden des MK und MU (Süd) entlang der Orleansstraße reflexionsmindernd mit einem Reflexionsverlust von mindestens $DRV = 3,0$ dB auszuführen sind. Damit können fassaden- und geschossweise Verbesserungen/Optimierungen erreicht werden. Da eine absorbierende Fassade wirtschaftlich und gestalterisch nicht ohne weiteres umsetzbar ist, können die Fassaden und Reflexions-/Fensterflächen des MK und des MU (Süd) entlang der Orleansstraße alternativ zur absorbierenden Fassade auch zur Straßennachse gedreht ausgeführt werden, wobei ein Winkel von mehr als 5° erreicht werden muss. Die verbleibenden minimalen Pegelerhöhungen trotz Festsetzung einer schallabsorbierenden oder gedrehten Fassade sind nicht wahrnehmbar. Außerdem zeigt ein Vergleich des Prognose Planfalls mit dem Analysefall 2018, dass aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung auf der Orleansstraße von 50 km/h auf 30 km/h keine relevanten Pegelerhöhungen auftreten.

Aufgrund der bereits im Analysefall 2018 bestehenden Vorbelastung kann davon ausgegangen werden, dass die betroffene Nachbarschaft bereits über ausreichend dimensionierte Außenbauteile verfügt.

4.13.2. Schutz vor Anlagenlärm

Anlagen außerhalb des Planungsgebiets (Vorbelastung)

Die Beurteilungspegel durch Anlagen-/Gewerbelärm betragen bis zu 53/50 dB(A) Tag/Nacht im 1.EA. Somit werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von 60/45 dB(A) bzw. für Urbane Gebiete von 63/45 dB(A) Tag/Nacht im Tageszeitraum eingehalten und nachts um bis zu 5 dB(A) im 1. EA überschritten. Ursächlich für die Überschreitungen ist die Abstellanlage der DB InfraGO AG für Bahnfahrzeuge (DB-Abstellanlage).

Relevante kurzzeitige Geräuschspitzen können mit Ausnahme bezüglich der DB-Abstellanlage ausgeschlossen werden. Beim Betrieb der DB-Abstellanlage sind kurzzeitige Geräuschspitzen durch das Luftausblasventil mit Schalleistungspegel bis zu $L_{WA,max} = 107,9$ dB(A) zu erwarten, so dass der erforderliche Mindestabstand zur Einhaltung des nächtlichen Spitzenpegelkriteriums nicht eingehalten wird und Überschreitungen von bis zu 9 dB(A) nachts auftreten.

Innerhalb der von Überschreitungen der Anforderungen der TA Lärm betroffenen Bereiche dürfen an den zum Lärm orientierten Gebäudeseiten keine Immissionsorte im Sinne der TA Lärm, d.h. keine offenbaren Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer), entstehen (vgl. Bereiche mit brauner Linie in der Abbildung in der Satzung). Dies sollte primär durch eine strikte Grundrissorientierung erfolgen, indem Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume zu den Lärm abgewandten Gebäudefassaden orientiert werden. Neben der Grundrissorientierung kommen Festverglasungen, die nur der Belichtung und nicht der Belüftung dienen, oder baulich-technische Maßnahmen in Frage (Prallscheiben, mehrschalige Wandkonstruktionen Festverglasungen, Laubengangschließungen, verglaste Loggien usw.), so dass 0,5 m vor den offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Räume die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm und das Spitzenpegelkriterium zuverlässig eingehalten werden (vgl. Bereiche mit blauer Linie in der Abbildung in der Satzung). Die erforderliche Pegelreduzierung beträgt bis zu 9 dB(A) und ist durch Maßnahmen für alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräume dauerhaft zu gewährleisten.

Weiterhin ist die Lärmschutzwand zwischen den Gebäuden im Baugebiet MU gebäudehoch auszuführen, um Anlagenlärmkonflikte in der Quartiersnische ausschließen zu können. Dies wird entsprechend festgesetzt (vgl. Bereiche mit türkis gestrichelter Linie in der Abbildung in § 13 der Satzung). Um für den weiteren Planungsprozess flexible Lösungen finden zu können, kann von einer gebäudehohen Lärmschutzwand abgewichen werden, wenn entsprechend den weiteren Festsetzungen ein ausreichender Schallschutz gewährleistet werden kann.

Anlagen-/Gewerbelärm – Anlagen innerhalb des Plangebiets (Zusatzbelastung)

Innerhalb des Plangebiets sind als Zusatzbelastung gewerbliche Nutzungen (Büro, Verwaltung mit Anlieferungen) und Infrastrukturnutzungen (Kindertageseinrichtungen, Gemeinschaftstiefgaragen) vorgesehen, die zu

relevanten Anlagengeräuschen im Plangebiet und in der schutzbedürftigen Nachbarschaft führen können.

Die schalltechnische Verträglichkeit der Zusatzbelastung mit der schutzbedürftigen Nachbarschaft innerhalb und außerhalb des Plangebiets kann hergestellt werden, wenn eine Nachtnutzung (22-6 Uhr) von Außengastronomieflächen und Nachtanlieferungen ausgeschlossen werden. Zudem müssen Lkw-Anlieferungen tagsüber (6-22 Uhr) auf eine Häufigkeit von 8 pro Tag begrenzt werden, dies ist in der Baugenehmigung nachzuweisen.

Im Nachtzeitraum (nach 22 Uhr) resultieren zudem geringfügige Überschreitungen aufgrund des Tiefgaragenverkehrs. Ursächlich hierfür ist der künftige Wohnverkehr. Relevante Lärmbelastungen sind generell vor allem im direkten Nahbereich der Tiefgaragenzufahrten zu erwarten (Beurteilungspegel und Spitzenpegel). Im Sinne einer Optimierung sollte hier auf die Errichtung von lüftungstechnisch notwendigen Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume (Schlaf-, Wohn- und Kinderzimmer) verzichtet werden. Dies betrifft Fenster mit einem Abstand von weniger als 10,0 m zum geometrischen Mittelpunkt der Ein-/Ausfahrten. Die Tiefgaragengeräusche sind bei der Bestimmung des Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen. Diese Optimierungsmöglichkeiten haben als Empfehlungen informativen Charakter, Festsetzungen werden hierzu nicht getroffen. Bei der baulichen Ausführung der Tiefgaragenabfahrten muss zudem der Stand der Lärminderungstechnik (z. B. lärmarmes Garagenrolltor, Regenrinnenabdeckung usw.) beachtet werden.

Die genaue Geräuschentwicklung von sich künftig ansiedelnden Anlagen und Betrieben sowie von sozialen Einrichtungen innerhalb des Plangebiets ist von der konkreten (derzeit noch nicht abschließend bekannten) Nutzung (z.B. Lkw-Häufigkeiten) und Lage von Geräuschquellen (Klimatechnik, haustechnische Anlagen usw.) abhängig. Beispielsweise ist derzeit die Angabe einer zulässigen Schalleistung für stationäre Geräte aufgrund der Quellenanzahl und der noch unbekanntenen Lage von Quellen nicht sinnvoll möglich. Die schalltechnische Verträglichkeit von gewerblichen Nutzungen mit der Nachbarschaft innerhalb und außerhalb des Plangebiets sollte daher im Baugenehmigungsverfahren anhand der konkreten Planung untersucht und nachgewiesen werden, sofern von den Randbedingungen der gegenständlichen Schalluntersuchung abgewichen wird (z.B. mehr als 8 Anlieferungen mit Ladetätigkeiten im Freibereich, mehr TG-Verkehr als angesetzt).

Für künftige Neuansiedlungen von Betrieben oder bei genehmigungsbedürftiger Nutzungsänderung von Bestandsbetrieben werden voraussichtlich organisatorische Maßnahmen erforderlich, die sicherstellen, dass kein relevanter Nachtbetrieb (22-6 Uhr) stattfindet (Ausschluss von nächtlichen Anlieferungen und einer nächtlichen Nutzung von Außengastronomie o.Ä.). Diese Maßnahmen sind von der konkreten Nutzung abhängig, gehen aber nicht über vergleichbare Vorhaben hinaus und sind bei wohnverträglichem Gewerbe üblich.

Geräusche von Kita, Kinderfreispielflächen o.Ä. sind aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht in die Beurteilung einzubeziehen, jedoch wird hinsichtlich einer schalltechnischen Optimierung empfohlen, auf eine günstige Situierung der Kinderfreispielflächen zu achten.

4.13.3. Erschütterungsschutz und sekundärer Luftschall

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den Bahnanlagen und der Straßenbahn auf der Orleansstraße wurden mögliche schwingungsinduzierte Auswirkungen im Rahmen eines erschütterungstechnischen Gutachtens untersucht. Hierbei wurden die Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall gemessen und für das Planvorhaben prognostiziert.

Die Prognosen auf Basis von Erschütterungsmessungen im freien Feld zeigen, dass im gesamten Planungsgebiet der Mindestabstand für Gebäude in konventioneller Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnnutzungen bei 80 m zum nächstgelegenen Durchfahrtgleis (Ostbahnhof) und von 30 m zur Mitte des nächstgelegenen Trambahngleises liegt. Somit werden die Erschütterungsanforderungen im gesamten Plangebiet überschritten. Im Zuge der Bauausführung ist auf die Immissionen entsprechend zu reagieren. Deshalb wird festgesetzt, dass bei der Errichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen (z.B. Tiefgaragen/-einfahrten, Fahrwege usw.) technische bzw. konstruktive Maßnahmen (z.B. (teil-) elastische Gebäudelagerungen) vorzusehen sind, die eine Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte für Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen sicherstellen.

4.13.4. Elektromagnetische Immissionen

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den ober- und unterirdischen Bahnanlagen und zur Straßenbahn auf der Orleansstraße wurden die elektrischen und magnetischen Felder untersucht. Weitere relevante elektrische und magnetische Felder können von der geplanten 2. Stammstrecke ausgehen. Hierbei wurden die zukünftigen Einwirkungen messtechnisch ermittelt, prognostiziert und nach der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung zum Schutz der Allgemeinheit beurteilt.

Die messtechnische Untersuchung der elektrischen und magnetischen Felder der Bahnstrecke zeigt, dass im Bereich der Baufelder im gesamten Planungsgebiet die gesetzlichen Grenzwerte der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) für elektrische und magnetische Wechselfelder ebenso wie die Referenzwerte der berufsgenossenschaftlichen Vorschrift für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit deutlich unterschritten werden. In der Untersuchung wurde auch die neu geplante in Tunnellage zu liegen kommende Stammstrecke (PFA 3 Ost) berücksichtigt.

Im Bereich der zulässigen Stegkonstruktion im Vorfeld der Bebauung zu den Gleisen treten die höchsten Feldstärken auf. Die Anforderungen der 26. BImSchV werden im Bereich der Stegkonstruktion eingehalten, so dass kein negativer Einfluss auf die Nutzung des Steges zu erwarten ist.

Trotz Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte wird im Hinblick auf die Minimierungsempfehlung des Bundesamtes für Strahlenschutz (BfS) und das Vorsorge- und Minimierungsgebot der 26. BImSchV empfohlen, Aufenthaltsbereiche für Kinder (Kita mit Freibereichen und Kinderzimmer von Wohnungen) in den Innenhof bzw. im weitmöglichsten Abstand zur Plangebietsgrenze an der Bahnanlage zu situieren.

4.14. Lufthygiene

Die verkehrsbedingten Luftschadstoffe wurden auf Grundlage der zukünftigen städtebaulichen Situation im Rahmen einer lufthygienischen Untersuchung berechnet und beurteilt. Die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV werden an allen Plangebäudefassaden eingehalten.

Die höchsten verkehrsbedingten Luftschadstoffkonzentrationen an den Fassaden der geplanten Bebauung treten an der Nordwestfassade des Teilbaugebiets MU (Nord) auf und betragen für die beiden untersuchten, per Festsetzung ermöglichten Lärmschutzwandvarianten in der Quartiersnische (Lärmschutzwand zwischen dem MU (Süd) und dem MU (Nord) mit 4,0 m ü GOK und gebäudehoch) bis zu 26,3 µg/m³ für NO₂, 17,4 µg/m³ für PM₁₀ und 14,8 µg/m³ für PM_{2,5}. Für höhere Stockwerke sowie verkehrsabgewandte Fassaden werden deutlich niedrigere Konzentrationen prognostiziert.

An der Tiefgaragenöffnung in der Stichstraße treten ebenfalls für beide Lärmschutzwandvarianten Luftschadstoffbelastungen von bis zu 39,5 µg/m³ für NO₂, 17,5 µg/m³ für PM₁₀ und 15,0 µg/m³ auf. An der Tiefgaragenöffnung an der Orleansstraße treten für beide Lärmschutzwandvarianten Konzentrationen von bis zu 32,5 µg/m³ für NO₂, 17,3 µg/m³ für PM₁₀ und 14,8 µg/m³ für PM_{2,5} auf. Diese hohen Luftschadstoffbelastungen beschränken sich auf einen kleinen Bereich um die Tiefgaragenöffnung. So werden bereits an der Tiefgaragenöffnung in der Stichstraße, die die höchsten Konzentrationen aufweist, nach 2,0 m die Immissionsgrenzwerte auf Schadstoff-Konzentrationen von bis zu 27,4 µg/m³ für NO₂, 16,6 µg/m³ für PM₁₀ und 14,4 µg/m³ für PM_{2,5} reduziert. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten. Es können jedoch, wie eben dargestellt, die im Plangebiet vorgesehenen Tiefgaragen zu punktuell erhöhten Luftschadstoffwerten im Bereich um die Zufahrten führen. Es wird daher aus Vorsorgegründen ein Mindestabstand zu Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume bzw. Aufenthaltsbereichen im Freien festgesetzt.

Wenngleich mit einer teilweisen Beeinflussung der Nachbarschaft durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe aufgrund des Planvorhabens zu rechnen ist, werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nach Realisierung der Planung in der unmittelbaren Nachbarschaft durchgehend unterschritten.

4.15. Dächer, Dachaufbauten sowie Gemeinschaftsdachgärten

Um eine einheitliche Dachlandschaft zu sichern sowie eine Begrünung und Nutzung der Dachflächen sicherzustellen, werden im gesamten Planungsgebiet Flachdächer festgesetzt.

Die Dachaufbauten und technischen Anlagen werden hinsichtlich Art, Zweck, Höhe und Fläche beschränkt, um insbesondere eine gute Nutzung der Dachflächen zu Freiraumzwecken zu gewährleisten. Zusätzlich wird damit einer ruhigen und zurückhaltenden Dachlandschaft Rechnung getragen, welche das Erscheinungsbild der Bebauung nicht stört, und die Funktionsfähigkeit der Gebäude sicherstellt. Dabei wird im MK und im Teilbaugebiet MU (Süd) ein höherer Anteil an technischen Anlagen zugelassen, um im gewerblichen Bereich dem Bedarf an Kühl- und Lüftungssystemen Rechnung zu tragen. Im Innenhof des Kerngebiets werden Dachaufbauten ausgeschlossen, um die Nutzung als Erholungsfläche und die Innenhofgestaltung nicht zu beeinträchtigen.

Dachaufbauten sowie einzelne technische Anlagen sind aus gestalterischen Gründen und, um eine möglichst gute Nutzbarkeit der gemeinschaftlich nutzbaren

Dachgärten zu ermöglichen, baulich zusammenzufassen, einzuhausen und auf die Gestaltung der Dachgärten abzustimmen. Um die wahrnehmbare Gebäudehöhe aus dem Straßenraum nicht zu steigern, einen ruhigen horizontalen Gebäudeabschluss sicherzustellen sowie keine zusätzlichen Abstandsflächen zu generieren, müssen sie mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Oberkante der aufgehenden Wand des darunterliegenden Geschosses zurücktreten. Davon ausgenommen werden Dachaufbauten und technische Anlagen entlang des gleisseitigen Gebäuderiegels, die höher als 2,0 m sind, da von diesen keine negativen Auswirkungen auf den angrenzenden weitläufigen Bahnbereich zu erwarten sind.

Aufgrund der hohen urbanen Bebauungsdichte des geplanten Quartiers sind begrünte und gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen von besonderer Bedeutung für die Ergänzung des knappen ebenerdigen Freiflächenangebots. Die gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten dienen sowohl für die Bewohner*innen als auch für die Beschäftigten des MK und MU (Süd) als Erholungsflächen. Die Dachausstiege für Aufzüge, Treppenanlagen und Abstellräume, die der Freiraumnutzung von Dachflächen als Gemeinschaftsdachgärten (GDG) dienen, werden in ihrer Anzahl und ihrer Fläche begrenzt, um ausreichend nutzbare Freiflächen zu erhalten. Von diesen Flächenbeschränkungen sind Anlagen zur Gestaltung der GDG (z.B. Pergolen, Sitzelemente, Rankgerüste, Pflanzbeete inklusive deren Einfassung), Lärmschutzwände und die erforderlichen Absturzsicherungen ausgenommen, um eine lärmgeschützte und hochwertige Gestaltung der Freiflächen nicht einzuschränken.

Zur bestmöglichen Ausnutzung der Dachflächen dürfen Absturzsicherungen an die Außenkante des darunterliegenden Geschosses heranrücken. Es werden Regelungen zur Ausgestaltung getroffen, damit sie keine unerwünschten Auswirkungen auf das Erscheinungsbild der Bebauung aus dem Straßenraum heraus entfalten.

Um die Nutzung und Erreichbarkeit der in der Planzeichnung hinweislich als gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen gekennzeichneten Dachflächen sowie dem sich im MK über dem ersten Obergeschoss befindlichen Innenhof zu gewährleisten, werden Festsetzungen zur barrierefreien Gestaltung und Zugänglichkeit sowie zur Gestaltung mit einem hohen Aufenthaltswert getroffen. Mit den Festsetzungen zur Begrünung, Beschattung und zur Ausgestaltung der Lärmschutzwände wird das Ziel verfolgt, qualitativ hochwertige Freiflächen auf den Dächern als Ergänzung der ebenerdigen Freiflächen zu schaffen.

Soweit erforderlich sind Antennen und Satellitenanlagen ausschließlich auf den Dächern zulässig, um die Gestaltung der Fassaden nicht zu beeinträchtigen.

Um die Nutzung regenerativer Energiequellen zu ermöglichen und zu fördern sowie einen wesentlichen Baustein zur Entwicklung eines klimaneutralen Quartiers zu schaffen, gilt für Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie keine prozentuale Flächenbegrenzung. Es können alle Dächer, die nicht mit einer anderen zulässigen Nutzung belegt sind, mit technischen Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie belegt werden. Zur Deckung eines möglichst hohen Anteils des für die Gebäude erforderlichen Energiebedarfs werden konkrete Dachflächenanteile zur Nutzung mit solarer Strahlungsenergie als Mindestmaß festgesetzt. Die festgesetzten Prozentanteile sind das Ergebnis der Abwägung zwischen den Belangen des Klimaschutzes und der Flächenbedarfe auf den Dachflächen für die Bereitstellung wohnortnaher, qualitätsvoller Freiraumnutzungen. Zur optimalen Ausnutzung der Dachflächen können PV-

Anlagen auch in Kombination mit technischen Anlagen oder Dachaufbauten errichtet werden sowie zur Gleisseite an den Lärmschutzwänden auf dem Dach. Auch hierbei gelten die Höhenbegrenzungen gemäß Satzung, um das Erscheinungsbild der Bebauung nicht nachteilig zu beeinflussen.

Sowohl extensive Dachbegrünungen als auch Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie sind unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit sinnvoll. Durch die Kombination der Dachbegrünung mit Solaranlagen ergeben sich Synergieeffekte sowohl hinsichtlich der Artenvielfalt, da schattige und sonnige Bereiche entstehen und somit unterschiedliche Lebensräume geschaffen werden, als auch hinsichtlich der Abkühlung der technischen Anlagen (Photovoltaikanlagen) durch die Dachbegrünung. Daher sind sie flächengleich übereinander (d.h. in Form einer extensiven Dachbegrünung, die durchlaufend unter der jeweiligen PV-Anlage vorgesehen ist) zu kombinieren. Die festgesetzte Mindestsubstratdicke sichert dabei eine ausreichende Versorgung der Begrünung und dient dem Regenwasserrückhalt im Sinne des Schwammstadtprinzips.

Die Niederschlagswasser-Retentionsschicht, die für alle Dachflächen festgesetzt ist, leistet zusätzlich einen erheblichen Beitrag zum dezentralen Niederschlagsmanagement sowie zur Erhöhung der lokalen Verdunstung und ist Teil des im Planungsgebiet umgesetzten Schwammstadtprinzips. Sie besteht aus speziellen Retentionselementen, die unter dem Substrat der Dachbegrünung eingebaut werden und zusätzlich einen sicheren, verzögerten Abschluss des Regenwassers sorgt.

Die festgesetzte extensive Dachbegrünung kann Regenwasser zurückhalten und filtern, durch die Verdunstung entsteht eine kühlende Wirkung und eine Abkühlung des Kleinklimas im Sinne des „Schwammstadt-Prinzips“. Die Begrünung trägt außerdem zur Staubbindung und der Reduzierung des CO₂ -Anteils in der Luft bei. Sie verbessert damit die Lufthygiene. Außerdem werden Magerstandorte entwickelt, die einen Beitrag zum Erhalt und zur Förderung der Biodiversität in der Stadt leisten. Für das Gebäude selbst trägt die Dachbegrünung als zusätzliche Wärmedämmung zu einer verbesserten Energiebilanz bei.

4.16. Werbeanlagen

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen getroffen, um Zweck, Anordnung, Größe und den Umfang an Werbeanlagen zu regeln und damit optische und gestalterische Beeinträchtigungen zu minimieren. Bei den Festsetzungen geht es darum, der besonderen Situation vor Ort einerseits in unmittelbarer Nähe zum Ensemble des Gründerzeitquartiers Haidhausen und andererseits entlang der Gleisanlagen als Stadteinfahrt gerecht zu werden und ein geeignetes, dem Standort angemessenes Maß an Werbung und Werbeanlagen der zukünftig ansässigen Unternehmen zu finden. Werbeanlagen sollen nur hinweisenden Charakter haben und für das nähere Umfeld den Standort von Unternehmen bzw. Einrichtungen kenntlich machen. Für die Baukörper entlang der Gleisanlagen werden gesonderte Festlegungen getroffen, da die Werbeanlagen in Richtung Osten von einem größeren Radius und damit mit Fernwirkung wahrgenommen werden sollen.

Da sich die zu bewerbenden Nutzungen hauptsächlich auf das Erdgeschoss beschränken, ist auch das Anbringen von Werbeanlagen auf den Brüstungsbereich des ersten Obergeschosses beschränkt. Die maximale Schrift- bzw. Logohöhe wird beschränkt, um eine dominierende Wirkung auf die Fassade auch aus Fußgängerperspektive zu verhindern. Grundsätzlich sind Werbeanlagen

parallel zur Fassade anzubringen, lediglich zur Fassade an der Orleansstraße, zu den Fassaden in der Quartiersnische und der Stichstraße sind jeweils im Erdgeschoss auch senkrechte Werbeanlagen (Nasenschilder) zulässig, um einen großen Gestaltungsspielraum zu ermöglichen, die Bereiche optisch zu beleben und die Auffindbarkeit der vorgesehenen, das Erdgeschoss belebenden Einrichtungen sicherzustellen. Fremdwerbung ist ausgeschlossen, um die Anzahl der Werbeanlagen auf das funktional und wirtschaftlich notwendige Maß zur Ausübung der zulässigen Nutzung zu reduzieren.

Für das MK und das überwiegend gewerblich geprägte Teilbaugebiet MU (Süd) ist Werbung gebietstypisch und für die Gewerbebetriebe von größerer Bedeutung. Zugunsten einer besseren Identifizierbarkeit des neuen Quartiers und der gewerblichen Hauptnutzungen werden in vertraglichem Umfang zusätzliche Werbeanlagen im Attikabereich zugelassen. Im Bereich der Orleansstraße soll dadurch insbesondere die Auffindbarkeit des geplanten großflächigen Nahversorgers im MK verbessert werden. Aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zu den Gleisanlagen sind Werbeanlagen so zu gestalten, dass die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs jederzeit gewährleistet ist.

Werbeanlagen sollen das architektonische Erscheinungsbild sowie das Stadt- und Landschaftsbild nicht stören und sich in Umfang, Form und Farbgebung der Architektur anpassen. Eine Dominanz der Fassadengestaltung ist auszuschließen. Werbeanlagen über der realisierten Wandhöhe der Gebäude und/oder an technischen Aufbauten sowie Werbeanlagen an Fensterflächen sind daher nicht zulässig. Auch Werbeanlagen mit möglicher Störwirkung durch visuelle Reize für die Nachbarschaft sind ausgeschlossen.

4.17. Geländemodellierungen, Aufschüttungen und Abgrabungen

Für ein ruhiges Erscheinungsbild innerhalb der dichten Bebauung und eine gute, barrierefreie Nutzbarkeit der Freiflächen sind Aufschüttungen und Abgrabungen grundsätzlich ausgeschlossen. Geringfügige Geländemodellierungen zum niveaugleichen Anschluss an die Umgebung sind, falls erforderlich, möglich.

Kleinere Geländemodellierungen im Bereich der Freispielflächen der Kita sowie der Kinderspielplätze sind zulässig, um hier Möglichkeiten für eine abwechslungsreiche Gestaltung der Anlagen offenzuhalten. Ebenso sind für die fachgerechte Gestaltung der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft geringfügige Geländemodellierungen zulässig.

4.18. Einfriedungen

Um die Durchlässigkeit und einen insgesamt offenen, weitläufigen und urbanen Charakter des Planungsgebiets zu sichern, werden Einfriedungen oder Einzäunungen grundsätzlich ausgeschlossen. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass die Quartiersnische und die Stichstraße von der Öffentlichkeit betreten und das weite Gleisfeld erlebt werden kann. Im Bereich der Orleansstraße und der Quartiersnische sollen zudem belebte Fassaden ohne abgegrenzte Vorbereiche entstehen, die den öffentlichen Raum erweitern, sich mit der städtischen Umgebung verzahnen und damit einen Mehrwert für das bestehende städtische Umfeld bieten.

Davon ausgenommen sind Einfriedungen und Einzäunungen, die das neue Quartier von den Bahnanlagen abgrenzen, da hier unter anderem aus sicherheitstechnischen Gründen ein Betreten der Bahn- und Gleisanlagen

zwingend und wirksam verhindert werden muss. Ebenso ist eine Einzäunung der Freispielflächen der Kita aus Sicherheitsgründen möglich und gewünscht, um den ungestörten Betrieb der Einrichtung sicherzustellen. Um die optische Barrierewirkung jeweils möglichst gering zu halten, sind für die zulässigen Einfriedungen jeweils Maximalhöhen und Gestaltungsvorgaben festgesetzt sowie Angaben zur Bodenfreiheit als Durchlass für Kleintiere.

4.19. Grünordnung

4.19.1. Grünordnung allgemein

Die Festsetzungen der Grünordnung sichern die Umsetzung der angeführten Ziele und der dargestellten freiraumplanerischen Grundidee. Zur Umsetzung des Freiraumkonzeptes wurde parallel zum Bebauungsplan mit Grünordnung ein Gestaltungsleitfaden aufgestellt, der weitergehende Aussagen zur Gestaltung der Freiflächen trifft.

Es wird ein barrierefrei gestaltetes Wohnumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität angestrebt. Im Vordergrund stehen dabei Identitätsbildung, die Erholungsversorgung sowie die ökologische Optimierung bei gleichzeitiger Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen im Planungsgebiet. Die Quartiersnische und mit Einschränkungen auch die Stichstraße dienen als Treffpunkt und öffnen sich zum angrenzenden Stadtquartier. Im straßenabgewandten Bereich der Innenhöfe sind gestaltete und intensiv durchgrünte Spiel- und Aufenthaltsräume für die Bewohnerschaft vorgesehen. Im Bereich der Innenhöfe ist daher der Großteil der Flächen als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzt. Diese Flächen sollen mit klimaresilienten, standortgerechten Bäumen, Sträuchern und Stauden gestaltet werden, um attraktive Freiflächen anzubieten und eine kleinklimatische Verbesserung zu erreichen. Interne Wege und Platzbereiche zur Nutzung der Außenanlagen sowie Spielflächen und die partielle Nutzung als Wirtsgarten in der Quartiersnische sind innerhalb der zu begrünenden Flächen zulässig.

Um die stadtbildprägende und kleinklimatische Wirkung der bestehenden Baumreihe auf den Straßenraum der Orleansstraße dauerhaft zu sichern, wird der bestehende Baumgraben auf 3,0 m Breite verbreitert. Für den Bau der Zufahrt für das Pflegefahrzeug für die Außenspielfläche der Kita sowie für den Bau der Zufahrt zur Stichstraße wird die Fällung einiger Bäume der Baumreihe erforderlich sein. Eine detaillierte Planung ist erst in den nächsten Planungsschritten möglich, so dass erst dann zu erkennen ist, welche der Bäume für die Maßnahme gefällt werden müssen. Die Planung soll so optimiert werden, dass so wenige Bäume wie unbedingt nötig gefällt werden, so dass der Charakter der Baumreihe dauerhaft erhalten bleibt. Bei Umsetzung der Planung kann der Baumbestand auf dem Baugrundstück selbst nicht erhalten werden.

Für eine nachhaltige und klimatisch wirksame Begrünung des Planungsgebiets und als Kompensation für die voraussichtlich 12 zu fällenden Bäume sind 60 Neupflanzungen festgesetzt. Um dauerhaft eine nachhaltige und klimaresiliente Begrünung der Innenhöfe sicherzustellen, wird die Pflanzung von 5 Großbäumen und 5 mittelgroßen Bäumen im Bereich von extra dafür vorgesehenen großflächigen Aussparungen in der Gemeinschaftstiefgarage festgesetzt. Durch den Anschluss an den gewachsenen Boden haben die Bäume langfristig bessere Entwicklungsmöglichkeiten als in unterbauten Bereichen. Zusätzlich wird zur Begrünung der zwar privaten, aber öffentlich zugänglichen Bereiche der Stichstraße und der Quartiersnische die Pflanzung von 24 mittelgroßen Bäumen

festgesetzt. Da in der Stichstraße aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine Großbäume verwendet werden können und das Ziel, eine maximal große versiegelte Fläche mit Baumbestand zu überstellen jedoch weiterverfolgt wird, sollen mittelgroße, klimaresiliente Bäume mit entsprechender Kronenausladung gepflanzt werden. Nachfolgende Bäume entsprechen diesem Ziel und werden für die Pflanzung in der Stichstraße vorgeschlagen: *Acer platanoides* 'Cleveland' (Spitz-Ahorn), *Alnus spaethii* (Purpur-Erle), *Celtis australis* (Südlicher Zürgelbaum), *Fraxinus pennsylvanica* 'Summit' (Grün-Esche), *Gleditsia triacanthos* 'Skyline' (Säulen-Gleditschie), *Liquidambar styraciflua* (Amberbaum), *Robinia pseudoacacia* 'Bessoniana' (Kegel-Robinie), *Sophora japonica* (Japanischer Schnurbaum), *Tilia cordata* 'Greenspire' (Stadt-Linde), *Zelkova serrata* 'Green Vase' (Japanische Zelkove).

Bäume voraussichtlich zu fällen 8 unterliegen der BaumSchVO, 4 unterliegen nicht der BaumSchVO	12
Neupflanzungen	60
große Bäume (Endwuchshöhe > 20 m)	5
mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10 – 20 m)	41
kleine Bäume (Endwuchshöhe < 10 m)	14

Durch die festgesetzten Neupflanzungen ergibt sich für das Planungsgebiet eine positive Baumbilanz, die ihren Beitrag zur Klimaanpassung im Quartier leistet. Um von Anfang an eine hohe Freiraumqualität und ein attraktives Erscheinungsbild der Freiräume zu erzielen sowie eine adäquate ökologische und klimatische Funktion zu gewährleisten, werden Güteanforderungen an Baumpflanzungen festgesetzt. Für Baumpflanzungen in Belagsflächen sind offene Baumscheiben mit spartenfreien, durchwurzelbaren Mindestflächen festgeschrieben, um eine langfristige und gesunde Entwicklung der Neupflanzungen sowie eine nachhaltige Standortqualität zu gewährleisten. Abweichend hiervon sind befestigte oder überdeckte Baumscheiben zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist. Auf Tiefgaragen ist für Baumpflanzungen eine durchwurzelbare Mindestsubstratschichtdicke von 1,20 m einzuplanen (siehe § 10 Abs. 7 der Satzung). Dadurch soll eine ausreichende Durchwurzelungstiefe gewährleistet, die Standfestigkeit der Pflanzung gefördert sowie Flächen zur Regenwasserretention geschaffen werden. Im überbauten Innenhof des Kerngebiets ist eine Überdeckung von 80 cm festgesetzt, die eine Bepflanzung mit mittelgroßen oder kleinen Bäumen zulässt.

Im Bereich der stark durch Kraffahrzeug- und Lastkraftwagenverkehr frequentierten Stichstraße darf die Höhe der Bepflanzung in den festgesetzten zu begrünenden Freiflächen 80 cm nicht überschreiten, um dem Fahrzeugverkehr und dem Fußverkehr eine ausreichende Sicht aufeinander zu ermöglichen und so die Sicherheit in der Stichstraße zu erhöhen.

Im Planungsgebiet werden im gewerblich genutzten Stadtbaustein MK und MU (Süd) Bereiche festgesetzt, in denen Fassadenbegrünung herzustellen ist. Die Festsetzungen für die Fassadenbegrünung gelten ab dem ersten Obergeschoss, da im Erdgeschoss die Einsehbarkeit der Ladenzone sichergestellt werden soll und Zugänge und Rücksprünge in der Fassade eine durchgängige Umsetzung verhindern. Die Fassadenbegrünung erstreckt sich entlang der Orleansstraße auf den Bereich des festgesetzten Rücksprungs, um diesen städtebaulichen Aspekt zu betonen. Im Kerngebiet befindet sich die Fassadenbegrünung im hinteren Teil der

Stichstraße und entlang der Orleansstraße. In diesen Bereichen sind aufgrund von Wegebeziehungen und der Tiefgarageneinfahrt keine Baumpflanzungen oder Pflanzbeete möglich. Fassadenbegrünungen sind außerdem Teil des Schwammstadtprinzips und tragen zu einem nachhaltigen Regenwassermanagement bei, da im Bereich der Fassadenbegrünung Regenwasser rückgehalten, gespeichert und verdunstet werden kann. Durch Verdunstungseffekte, Beschattung und Verringerung von Rückstrahlflächen tragen Fassadenbegrünungen zur Verbesserung des Mikroklimas bei. Im Bereich des Artenschutzes bieten Fassadenbegrünungen Biodiversitätstrittsteine für Insekten und Vögel. Im Bereich des von Wohnnutzung geprägten Stadtbausteins MU (Nord) werden keine Festsetzungen zu Fassadenbegrünung getroffen. Die bereits aufgeführten Vorteile einer Fassadenbegrünung sind in diesem Bereich gegen die Zielsetzung eines preisgedämpften Wohnungsbaus sowie den höheren Instandhaltungsaufwand abzuwägen. Die Kosten für die Bewässerung der Begrünung, der höhere Wartungsaufwand der Fassaden sowie der Unterhalt der Fassadenbegrünung führen zu Kostensteigerungen, welche sich in steigenden Kosten bei Mietparteien widerspiegeln würden. Die kleinteiligere Aufteilung, die durch die Wohnnutzung hervorgerufen wird, führt zu höheren Anforderungen bei Pflege- und Unterhaltmaßnahmen der Fassadenbegrünung als im gewerblich genutzten Stadtbaustein mit größeren Nutzungseinheiten. Eine Fassadenbegrünung entlang der Gleisseite steht zudem der angestrebten Nutzung der Fassadenfläche für PV-Anlagen entgegen. Mit den Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Dachlandschaft werden auch im Bereich des MU (Nord) Maßnahmen getroffen, die zum Regenwassermanagement, zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Steigerung der Biodiversität beitragen.

Im Vergleich der Versiegelungsbilanzen im Bestand und der Planung zeigt sich, dass durch die Planung der Anteil der oberirdisch unversiegelten Fläche im Planungsgebiet um ca. 20 % erhöht wird. Sogar der Anteil der Flächen, welche unversiegelt und nicht unterbaut sind, erhöht sich im Vergleich zum Bestand leicht. Auf Grund des hohen Nutzungsdrucks sind weiterhin 77% der Fläche über- oder unterbaut. Die zukünftigen begrüneten und zu Teilen weiterhin nicht unterbauten Flächen leisten sowohl einen klimatischen als auch gestalterischen Beitrag im Quartier und stellen eine Verbesserung im Bereich der oberirdischen Versiegelung gegenüber dem Bestand dar.

Baugrundstück	Bestand	BP 1956a (oberirdisch)	Differenz
Versiegelte Flächen	17.698 m ² (85 %)	13.697 m ² (65 %)	-20%
Unversiegelte Flächen	3.223 m ² (15 %)	7.224 m ² (35 %)	+20%
Gesamtfläche	20.921 m ² (100 %)	20.921 m ² (100 %)	

Um eine einheitliche Gestaltung der Belagsflächen zu erreichen, sind die Bereiche der Gehrechtsfläche bis zur jeweiligen Hauskante entsprechend dem angrenzenden öffentlichen Gehweg zu gestalten. Die Versiegelung soll dennoch möglichst geringgehalten werden, daher sind Belagsflächen im Übrigen auf ein Mindestmaß zu beschränken und so weit als möglich mit wasserdurchlässigen Belägen herzustellen.

Da die Freiflächen weitgehend unterbaut sind und für rein oberflächige Versickerung nicht ausreichend Fläche zur Verfügung steht, kann die Versickerung über Rigolen erfolgen. Zudem ist eine Speicherung und Nutzung von gesammeltem Regenwasser vorgesehen (vgl. Kapitel 4.20 Klimaschutz und

Klimaanpassung). Über den erhöhten Substrataufbau auf der Gemeinschaftstiefgarage und die Regenwasser-Retentionsboxen auf den Dächern wird ein erheblicher Teil des Regenwassers zurückgehalten und verzögert verdunstet.

Um allen Bewohner*innen eine Teilhabe an den begrenzt zur Verfügung stehenden ebenerdigen Freiflächen zu ermöglichen, werden Bewohnergärten ausgeschlossen.

Die nach Art. 7 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind innerhalb des Baugebietes vorzusehen, aufgrund der hohen Lärmbelastung können diese nur in den Innenhöfen im MU (Nord) untergebracht werden. Die beiden Teilflächen der Quartiersnische, die sich im MU (Süd) und im MU (Nord) befinden, sind so zu gestalten, dass eine zusammenhängende Platzfläche entsteht, die als Erholungsfläche dient und Raum für freie Aneignung und Kommunikation bietet. Soweit für den nach § 6 Abs. 6 zulässigen Wirtsgarten im Teilbaugebiet MU (Süd) eine befestigte Fläche erforderlich ist, kann diese auch in der zu begrünenden und bepflanzenden Fläche ausgeführt werden. Dieser Wirtsgarten soll entsprechend Planzeichnung mit mittelgroßen Bäumen überstellt werden.

Um in der weiteren Planung Spielräume für die detaillierte Ausgestaltung der Freiflächen zuzulassen, kann von den planzeichnerischen und textlichen grünordnerischen Festsetzungen in Lage und Fläche geringfügig abgewichen werden. Insbesondere von den planzeichnerisch festgesetzten Baumstandorten in der KiTa-Freifläche kann in der Lage abgewichen werden, solange sich die Standorte innerhalb des von der Tiefgarage freigehaltenen Bereiches befinden.

Freiflächenversorgung

Aufgrund der besonderen Lage und dem schmalen Zuschnitt des Planungsgebiets zwischen zwei stark lärmemittierenden Verkehrswegen und der damit verbundenen Lärmeinwirkung werden im Planungsgebiet keine öffentlichen Grünflächen festgesetzt. Eine Anordnung von öffentlichen Grünflächen, die die Anforderungen an einen gesunden Aufenthalt erfüllen, ist ohne aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, Lärmschutzwall) nicht möglich. Diese sind auf Grund der notwendigen Höhe und Länge technisch, gestalterisch und sozialverträglich auf dem schmalen Areal nicht umsetzbar.

Für die Freiflächenversorgung der Bewohner*innen und Beschäftigten im Planungsgebiet werden Orientierungswerte für die Grün- und Freiflächenversorgung von 15 m² pro Einwohner*in bzw. 2 m² pro Beschäftigten angesetzt. Gemäß dieser Orientierungswerte ergibt sich für das Planungsgebiet ein Freiflächenbedarf von rund 10.190 m². Insgesamt können allerdings nur rund 6.400 m² innerhalb des Planungsgebiets nachgewiesen werden. Davon befinden sich rund 3.600 m² auf den Dachflächen der Baugebiete. Dies entspricht rund 4,2 m² Dachfläche pro Einwohner*in (Annahme ca. 250 Wohneinheiten á 2,4 Personen) sowie 2 m² pro Arbeitsplatz. Aufgrund der geringen ebenerdigen Freiflächen in lärmgeschützten Bereichen in den Innenhöfen, die neben den Außenspielflächen für die Kita noch zur Erholungsnutzung zur Verfügung stehen, stellen diese einen wichtigen Bestandteil für eine gute und hochwertige Freiflächenversorgung in dem Planungsgebiet dar. Eine qualitativ hochwertige Ausgestaltung, die sichere barrierefreie Erreichbarkeit und der Lärmschutz der Freiflächen auf dem Dach werden durch Festsetzungen im Bebauungsplan sichergestellt. Im Kerngebiet stehen neben den Freiflächen auf der oberen Dachlandschaft, die von den Beschäftigten des Kerngebiets und des MU (Süd) genutzt werden können, eine ca. 890 m² Freifläche im Innenhof (über dem 1. OG) zur Nutzung durch die Bewohner*innen des MU (Nord) sowie den Beschäftigten

des MK und MU (Süd) zur Verfügung.

Als Ersatz für die im Planungsgebiet nicht nachweisbaren ursächlichen Freiflächen erfolgt deren Kompensation durch zusätzliche Aufwertungsmaßnahmen in öffentlichen Grünflächen außerhalb des Planungsgebiets. Die Spielplätze und die Grünanlage am Johannisplatz werden überplant und aufgewertet. So werden u.a. die Spielplätze erweitert, gendergerecht gestaltet und ein Nutzungsangebot für alle Bevölkerungsgruppen geschaffen. Darüber hinaus können die Mittel aus der Kompensationszahlung anteilmäßig für Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen innerhalb der Straßenverkehrsfläche (Fl.-Nr. 17830/6), im Kreuzungsbereich Schiltbergerstr./ Johannisplatz verwendet werden. Hier sollen Flächen, die derzeit versiegelt sind und dem ruhenden Verkehr dienen, entsiegelt werden und mit einer Aufenthaltsqualität ausgestattet werden, so dass sie der Erholung dienen. Die öffentliche Grünfläche und die zu entsiegelnden und zu begrünenden Flächen befindet sich in ca. 900 m Entfernung zum Planungsgebiet und sind über die bestehende Querungsmöglichkeit der Orleansstraße an der Elsässer Straße fußläufig sicher zu erreichen. Die Finanzierung der dafür entstehenden ursächlich mit dem Bebauungsplan verbundenen Kosten durch die Planungsbegünstigte wird städtebauvertraglich gesichert.

4.19.2. Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen

Entlang der Bahn wird eine „Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“, die sogenannte Zone ökologischer Vernetzung (ZÖV), festgesetzt. Der 10,0 m bis 12,0 m breite Verbundkorridor erfüllt aus naturschutzfachlicher Sicht in dieser Breite die Mindestanforderungen, um als Lebensraum für Arten warmer, trockener und magerer Lebensräume zu dienen und ist entsprechend herzustellen. Der an die Bahnanlagen direkt angrenzende 5,0 m breite Streifen wird von der Bahn als Wartungsweg entlang der Gleise genutzt und soll für die Befahrbarkeit keine dauerhaft geschlossene Vegetationsdecke aufweisen, was sich in das angestrebte Entwicklungsziel einfügt. Durch entsprechende Festsetzungen für eine zulässige Stegkonstruktion wird sichergestellt, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Funktionsweise der ZÖV kommt (vgl. hierzu Satzung § 6 Überbaubare Grundstücksfläche Abs. 5), da die Stegkonstruktion aufgeständert mit einer Bodenfreiheit von 1,5 m sowie wasser- und lichtdurchlässig zu errichten ist. Ein vollständiger Ausbau der ZÖV kann erst nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke realisiert werden, da ein Teil davon bis dahin als Baustellenzufahrt genutzt wird. Die Herstellung wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrages von der Planungsbegünstigten gefordert.

4.19.3. Vogel - und Insektenschutz

Um regelmäßige Kollisionen von Vögeln mit Fenster- und sonstigen großflächigen Glasflächen so weit wie möglich zu vermeiden und damit insbesondere auch die Auslösung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatschG auszuschließen, sind im Baugenehmigungsverfahren in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Gestaltungsmaßnahmen zu ergreifen, die dem Vogelschutz Rechnung tragen und Vogelschlag vermeiden.

Zum Schutz von lichtempfindlichen nachtaktiven Tieren, vor allem von streng geschützten Fledermäusen und fliegenden Insekten (unter anderem als Nahrungsquelle für Fledermäuse), werden außerdem Maßnahmen für die Außenbeleuchtung festgesetzt sowie Maßnahmen zum Insektenschutz im Bereich der PV-Anlagen. So sind Außenbeleuchtungsanlagen in einer Weise auszuführen,

dass möglichst wenige Insekten angelockt werden. Dies wird durch eine warmweiße Farbtemperatur von maximal 3.000 Kelvin gewährleistet. Kugellampen, freistrahrende Röhren oder Bodenstrahler sind nicht zulässig. Entsprechend dem Zweck der Beleuchtung ist die geringstmögliche Lichtpunkthöhe zu wählen. Die Leuchten sind so anzubringen, dass die zu beleuchtende Fläche ausschließlich von oben nach unten beleuchtet wird. Abstrahlungen nach oben sind nicht zulässig, Abstrahlungen zur Seite sind möglichst zu vermeiden. Aktuelle Empfehlungen für eine insektenfreundliche Beleuchtung können dem „Leitfaden zur Eindämmung der Lichtverschmutzung – Handlungsempfehlungen für Kommunen“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom September 2020 entnommen werden.

4.20. Klimakonzept

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat seit 2012 mit einer Vielzahl an Stadtratsbeschlüssen entschieden, dass insbesondere die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen im Zuge der Baurechtsschaffung miteinander in Einklang gebracht werden sollen.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.10.2021 wurde das Instrument des Klimafahrplans eingeführt. Dabei soll für das zu entwickelnde Planungsgebiet ein ganzheitliches Klimakonzept erstellt werden.

Für das Planungsgebiet wurde dies mit den Bausteinen Energie, Mobilität und Klimaresilienz erstellt. Die zur Umsetzung des Klimakonzeptes notwendigen Maßnahmen wurden, soweit es der rechtliche Rahmen zulässt, durch Festsetzungen im Bebauungsplan und durch Regelungen in der Grundvereinbarungen rechtlich gesichert (Anlage 8). Für alle weiteren Maßnahmen hat die Planungsbegünstigte eine Absichtserklärung vorgelegt.

Die durch den Stadtrat gesetzten Grundsätze werden hinsichtlich der Aspekte der Nachhaltigkeit für den Klimaschutz und die Klimaanpassung im Quartier umgesetzt. Es wird ein klimaneutrales und klimaresilientes Quartier angestrebt.

Mit seiner hohen städtebaulichen Dichte setzt das Planungsgebiet wichtige Nachhaltigkeitsaspekte um, da die Verdichtung zentraler Siedlungsbereiche im Sinne der Innenentwicklung aus Sicht des Klimaschutzes sinnvoll ist. Die Nachverdichtung verkehrlich und infrastrukturell bereits voll erschlossener Stadtgebiete nutzt die Flächen und Ressourcen effizient, indem sie ein Ausbreiten von Siedlungsfläche in den Außenbereich vermindert. Durch die zentrale und integrierte Lage wird weniger motorisierter Verkehr generiert als durch vergleichbare Projekte in Randlagen, da viele Alltagswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden können. Nachteilige Auswirkungen auf das Mikroklima sind im vorliegenden Fall nicht oder nur untergeordnet zu erwarten, da der Großteil des Planungsgebiets bereits heute nahezu vollständig versiegelt ist (siehe Kapitel 4.19.1 Grünordnung allgemein.). Mit der Bebauung des Grundstücks verändert sich allerdings die Durchlüftungssituation im Planungsgebiet und dessen Umgebung.

Maßnahmensicherung durch Festsetzungen

Innerhalb des Bebauungsplans wurden Festsetzungen getroffen, um dem Klimaschutz und der Klimaanpassung Rechnung zu tragen:

Klimaschutz

- zur maximal möglichen Nutzung von Photovoltaik auf den Dächern auch in Kombination mit Technikflächen und Dachaufbauten über das geforderte Maß für gewerbliche Nutzungen nach Art 44a BayBO hinaus sowie Festsetzung zur Kombination von PV-Anlagen mit extensiver Dachbegrünung (siehe Kapitel 4.15 Stadtgestalt, Dächer, Dachaufbauten und Gemeinschaftsdachgärten),
- zur Möglichkeit der Errichtung eines Nahversorgungsstandortes (siehe Kapitel 4.2 Art der Nutzung),
- zur Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze im Quartier (siehe Kapitel 4.11 Gemeinschaftstiefgaragen und Stellplätze),
- zu Anzahl und Verortung von gut erreichbaren und ausreichend vielen Fahrradstellplätzen im Planungsgebiet (siehe Kapitel 4.7 Fahrradabstellplätze),

Klimaanpassung

- zur Ausgestaltung der Dachflächen inkl. Festsetzungen zu Retentionsboxen und Substratschichtdicken für Begrünungen sowie zu Anteilen von extensiver und intensiver Begrünung im Sinne eines nachhaltigen Regenwassermanagements und zur Förderung von Kühlungseffekten (siehe Kapitel 4.15, Dächer, Dachaufbauten und Gemeinschaftsdachgärten),
- zur Neupflanzung von 60 klimaresilienten Bäumen als Beitrag zur deutlichen Erhöhung der Anzahl der Bäume im Planungsgebiet im Vergleich zum Bestand (siehe Kapitel 4.19 Grünordnung, Grünordnung allgemein) und somit zu einer positiven bioklimatischen Aufenthaltsqualität sowie mit ihrem hohen Biodiversitätsindex zur Erhöhung der Artenvielfalt,
- zu begrünenden und bepflanzenden Flächen für die Erhöhung der unversiegelten Fläche im Vergleich zum Bestand und damit für eine höhere Oberflächenverdunstung und positive Aufenthaltsqualität (siehe Kapitel 4.19 Grünordnung, Grünordnung allgemein),
- von nicht unterbauten Flächen für eine nachhaltige Begrünung mit großen und mittelgroßen Bäumen (siehe Kapitel 4.11 Gemeinschaftstiefgarage und Stellplätze) zur Verbesserung des Mikroklimas,
- zum Erhalt des Altbaumbestandes an der Orleansstraße als Beitrag gegen die Entstehung von städtischen Wärmeinseln,
- von Fassadenbegrünung (siehe Kapitel 4.19 Grünordnung, Grünordnung allgemein) zur Vermeidung von Rückstrahlflächen und Erhöhung der lokalen Verdunstung,
- einer Zone ökologischer Vernetzung als Kaltluftschneise entlang der Bahn, als nicht unterbaute Grünfläche und als Lebensraum zur Sicherung der Biodiversität (siehe Kapitel 4.19.2 Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen).

Maßnahmensicherung durch den städtebaulichen Vertrag

Im städtebaulichen Vertrag werden folgende verbindliche Regelungen getroffen:

Mobilität

- Ausbau des Fuß- und Radwegs entlang des Quartiers als Zweirichtungsradweg zur Verbesserung der MIV-unabhängigen Anbindung des Quartiers,
- Umsetzung eines Mobilitätskonzepts mit dem Ziel, die Stellplatzanzahl für Wohnen zu reduzieren,
- Ausstattung von 10% der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur,

- Schaffung von 7 Car-Sharing-Stellplätzen, 8 Lastenräder- und 10 Gemeinschaftsräder-Abstellplätzen für die Bewohner*innen inkl. Einrichtung eines Buchungssystems für Informationen und Buchung,
- Errichtung von Duschköglichkeiten im Bereich der Gewerbeeinheiten sowie Möglichkeiten zur Fahrradreparatur zur Förderung des Radverkehrs,
- Einrichtung einer Paketannahmestation im Bereich des Gewerbeblocks zur zentralen Annahme von Paketen und der damit verbundenen Reduktion von Fahrten mit dem MIV,
- Einführung eines Monitoringprozesses zur kontinuierlichen Prüfung der eingeführten Maßnahmen.

Klimaanpassung

- Herstellung der Zone ökologischer Vernetzung (siehe Kapitel 4.19.2 Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen).

Maßnahmensicherung durch die selbstverpflichtende Klimacharta

Folgende Maßnahmen werden im Zuge der Gebäudeplanung, -ausstattung und des Gebäudeunterhalts auf Grundlage von erstellten Fachkonzepten vorgesehen:

Baustein Energie

Im Energiekonzept sind mehrere Bausteine zur Sicherstellung einer nachhaltigen Gebäudetechnik vorgesehen. Die intensive Nutzung von Dachflächen kombiniert Photovoltaikanlagen und Retentionsdächer (optimierte Regenrückhaltung, Versickerung und Nutzung). Es wird darüber hinaus die Nutzung der Fassade als Standort für Photovoltaikanlagen angestrebt. Es wird offenbare Fenster gemäß Schallschutzanforderungen geben, um ein Stoßlüften zu ermöglichen. Diese energiesparende Lüftung arbeitet mit Rotationswärmetauschern und Wärmerückgewinnung. Eine Einzelraumregelung bezüglich Heizung oder Kühlung sowie Quellaftung sowie Heiz- und Kühlsysteme mit flächiger Wirkung und mit großen Speichermassen sorgen für angenehmes Raumklima und Behaglichkeit. Zusätzlich ermöglicht dies einen minimierten Materialaufwand und reduzierten Energiebedarf. Ein sommerlicher Wärmeschutz wird dank beweglicher Lamellen für Sonnenschutz bzw. Lichtlenkung ebenfalls ermöglicht.

Die Energieversorgung soll möglichst über CO₂-neutrale nachhaltige Stromquellen erfolgen. Die Nutzung von Fernwärme soll mit erneuerbaren Energien ergänzt werden. Eine Spitzenlastdeckung wird mittels Photovoltaik-Strom geregelt, die Grund-Kälteerzeugung durch Grundwassernutzung. Im Quartier wird der Energiestandard EH 40 angestrebt, für den ein Anteil des Energiebedarfs aus erneuerbaren Energien für die Wärme- und Kälteversorgung von mindestens 55% erfüllt werden muss. Eine Nachhaltigkeitszertifizierung der Stufe Gold wird angestrebt.

Baustein Mobilität

Durch den städtebaulichen Vertrag liegt die Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes vor. Bausteine für ein nachhaltiges und erfolgreiches Mobilitätskonzept sind eine gute Nahversorgung, Radwegenetz- und ÖPNV-Anbindungen, flexibles Parken und Fahrradparken im Quartier, E-Ladestationen, stationäres Car- und Bike-Sharing, Förderung des Radverkehrs, eine Packstation als zentrale Annahmestelle sowie Infoscreens, Mobilitätsflyer und Internetinformationen zur Kommunikation und Information der Anwohner*innen. Die genannten Bausteine werden im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens konkretisiert und mit den zuständigen Fachdienststellen der Landeshauptstadt München abgestimmt.

Baustein Klimaresilienz

Ein weiterer Baustein ist der verantwortungsvolle Umgang mit Wasser. Regenwasser wird in einem Speicher (Rigole/Erdspeicher) gesammelt und dient zur Bewässerung der Außenanlagen sowie der Bepflanzung. Durch intelligente Steuerung kann Regenwasser aus den Speichern bei Bedarf auf die Dächer zurückgeführt werden. Weiter können die Speicher auch frühzeitig der Versickerung zugeführt werden, um Speichervolumen für das nächste Regenereignis bereitzustellen. 70% der anfallenden Berechnungsregenspenden können somit zur Bewässerung genutzt werden. Zudem werden wassersparende Armaturen im Gebäude angebracht.

Für die Freianlagen und Gebäude wird die Verwendung heimischer Materialien und nachwachsender Rohstoffe aus ressourcenschonender Herstellung sowie die Verwendung von hellen Oberflächen zur Hitzereduzierung angestrebt.

4.21. Inklusion und Barrierefreiheit und Gender-Mainstreaming

Alle Freiräume und Wegeverbindungen im Planungsgebiet inklusive der Gemeinschaftsdachflächen sind barrierefrei zu erreichen und sind unter Berücksichtigung der Anforderungen an Barrierefreiheit und Inklusion zu gestalten. Insbesondere bei den eingangsnahen Fahrradabstellplätzen soll die sichere Möglichkeit für das Abstellen von Handwagen bei Rollstuhlnutzenden bedacht werden. Das neue Stadtquartier ist durch die attraktive Lage in unmittelbarer Nähe zum ÖPNV gut angebunden und bietet damit auch Bewohner*innen ohne eigene motorisierte Verkehrsmittel ein hohes Maß an Mobilität. Stellplätze und Müllräume sind barrierefrei aus den Wohnungen heraus zu erreichen. Die Kindertageseinrichtung ist ebenfalls fußläufig und barrierefrei gut zu erreichen.

Bei der Gestaltung und Stadtmöblierung der öffentlichen Verkehrsflächen wird den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprochen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen dem nicht entgegen, die Umsetzung obliegt der Landeshauptstadt München selbst bzw. der Planungsbegünstigten. Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept berücksichtigt auch die Anforderungen des Gender Mainstreamings. Die Freiräume und Wegeverbindungen im Planungsgebiet sind von Bebauung umgeben und gut einsehbar. Im Zuge der Freiflächengestaltung ist besonders darauf zu achten, alle nutzbaren Freiräume und Wegeverbindungen ausreichend zu beleuchten und frei von Angsträumen zu gestalten. Zur sozialen Durchmischung werden unterschiedliche Angebote für unterschiedliche Zielgruppen im Rahmen der Umsetzung ermöglicht. So werden insbesondere verschiedene Modelle des geförderten Wohnens angeboten. Die Stichstraße, die Quartiersnische, die Dachflächen und die Innenhöfe schaffen unterschiedliche Flächen zum Erleben und zur Begegnung, von ruhiger Wohnnachbarschaft bis zu urbanen halböffentlichen Räumen und wohnungsnah nutzbaren Spielflächen. Diese Vielfalt schafft ein breites Angebot für unterschiedliche Nutzergruppen.

4.22. Brandschutz

Für die rettungstechnische Erschließung der Gebäude sind grundsätzlich zwei bauliche Rettungswege bzw. im Teilbaugebiet MU (Nord) Sicherheitstreppehäuser vorgesehen. Dies ist Voraussetzung für die Realisierung des geschaffenen Baurechts, da eine Befahrbarkeit der Innenhöfe und der Zone ökologischer Vernetzung nicht möglich ist. Die Rettungswege über Hubrettungsgeräte der Feuerwehr sind abhängig von Planung und

Baugenehmigung gegebenenfalls im Bereich der Stichstraße sicherzustellen.

Die Aufstell- und Bewegungsflächen für den Löschangriff der Feuerwehr sind auf der öffentlichen Verkehrsfläche im Bereich der Orleansstraße sowie in der südwestlichen Stichstraße vorgesehen. Dabei entstehen teilweise Lauflängen von bis zu 80 m zu den Hauseingängen der rückwärtigen gleisseitigen Gebäuderiegel.

In Abstimmung mit der Branddirektion München ist diese Erweiterung der Lauflängen, die üblicherweise auf 50 m beschränkt sind, im Einzelfall möglich, sofern eine Überschneidung von Wegen der Feuerwehr und der Hausbewohner*innen durch entsprechende planerische Maßnahmen bei der Grundrissgestaltung im Erdgeschoss vermieden wird. Die Hofzugänge für die Feuerwehr von der Orleansstraße in den nordöstlichen Wohnhof des MU (Nord) sind daher von den Wohneingangsbereichen getrennt zu planen.

Gemäß der aktuellen Planung sind in allen Gebäudeteilen Sicherheitstreppehäuser vorgesehen. In diesem Fall ist gem. Art 31 Abs. 2 Satz 3 BayBO ein zweiter Rettungsweg nicht erforderlich.

Eine Realisierung des Planungsvorhabens in Holzbauweise ist aufgrund nicht nachweisbarer bedarfsgerechter Feuerwehraufstellflächen nicht möglich.

Die Löschwasserversorgung für das Planungsgebiet kann über drei Hydrantenstandorte im Bereich der Orleansstraße sichergestellt werden.

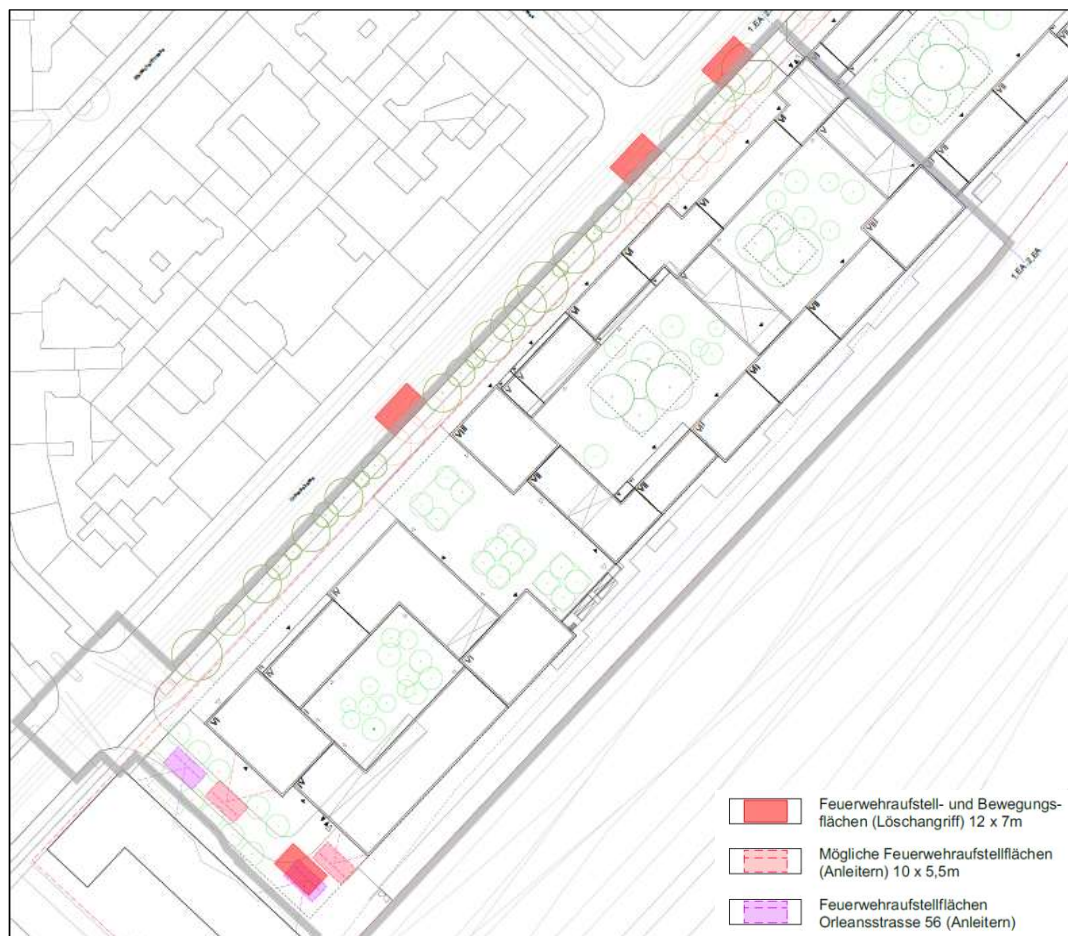


Abbildung 8: Brandschutzkonzept (Teleinternetcafe GmbH, Februar 2023)

5. Wesentliche Auswirkungen

Städtebau

- Bebauung einer innerstädtischen Brachfläche und Arrondierung des Stadtteils,
- Qualitätsvolle räumliche Fassung des Straßenraums entlang Orleansstraße und Ausbildung einer Stadteinfahrt zum Ostbahnhof,
- Schaffung von ca. 250 Wohneinheiten und ca. 560 Arbeitsplätzen in zentraler, sehr guter verkehrlicher, sozialer und wirtschaftlicher infrastruktureller Anbindung,
- Belebung des öffentlichen Raums entlang der Orleansstraße durch öffentlichkeitswirksame Nutzungen wie Gastronomie und Einzelhandelsnutzungen,
- Schaffen von quartiersbezogenen Nahversorgungsangeboten.

Grünordnung

- Schaffung von attraktiven, Lärm abgewandten, ebenerdigen, gemeinschaftlich vielfältig nutzbaren Freiflächen,
- Ergänzung der ebenerdigen Freiflächen durch Gemeinschaftsdachgärten,
- Schaffung von positiven bioklimatischen Aufenthaltsflächen durch nachhaltige Begrünung auf nachhaltigen Standorten unter Einbeziehung eines hochwertigen Regenwassermanagements,
- Spiel- und Bewegungsangebote für Kinder der Bewohner*innen sowie der Kindertagesstätten
- Umsetzung von Maßnahmen zum Artenschutz durch Ausbildung einer Zone ökologischer Vernetzung sowie Erhöhung der Biodiversität durch Neubegrünung.

Verkehr und Erschließung

- Erzeugung zusätzlicher Verkehrsmengen durch die geplanten Nutzungen um ca. 1.550 Kfz/24h (werktags) für Quell- und Zielverkehr,
- Aufweitung des bestehenden Fußweges entlang der Orleansstraße auf ein funktional angemessenes, städtebaulich qualitätvolles Maß. Einrichtung eines Zweirichtungsradweg zur Aufnahme der Verkehre aus dem neuen Quartier,
- Ausbau des Knotenpunkts Elsässer Straße zu einem vollsignalisierten Verkehrsknoten mit Übergang für den Fuß- und Radverkehr,
- Abwicklung der verkehrstechnischen Erschließung innerhalb des Planungsgebiets über eine gemeinschaftlich genutzte Tiefgarage,
- keine weitere Erhöhung der bereits ohne Entwicklung des Planungsgebietes prognostizierten Kapazitätsgrenzen an den umliegenden Verkehrsknotenpunkten,
- Unterbringung von Fahrradabstellplätzen vorwiegend ebenerdig und innerhalb der Gebäude.

6. Maßnahmen

Für die Umsetzung des Planungskonzeptes sind über das Bauleitplanverfahren hinaus folgende Maßnahmen notwendig:

- Gestaltungsleitfaden zur Sicherung der architektonischen und freiraumplanerischen Qualität in der Realisierung des Vorhabens als Anlage zum städtebaulichen Vertrag,
- Herstellung von Dienstbarkeitsflächen (Geh- und Fahrrechte),
- Kampfmittelfreimachung,
- bauliche Anpassungen im Straßenraum der Orleansstraße und dem Knotenpunkt im Planungsgebiet
- Sozialgerechte Bodennutzung
- Grundvereinbarung

6.1. Gestaltungsleitfaden

Auf Basis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwurfs wurde vom 1. Preisträger des Wettbewerbs, Teleinternetcafé Architektur/ Treibhaus Landschaftsarchitektur, ein Gestaltungsleitfaden erstellt. Während der parallel entwickelte Masterplan das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept vorgibt und als Planungsgrundlage für den Bebauungsplan mit Grünordnung diente, trifft der Gestaltungsleitfaden konkrete Aussagen zu den anzuwendenden Gestaltungsprinzipien. Ziel des Gestaltungsleitfadens ist es, auch bei Umsetzung der Planung durch verschiedene Architekturbüros und Landschaftsarchitekturbüros eine übergeordnete und kontinuierliche Qualitätssicherung in der Ausführung der einzelnen Bauvorhaben für das Gesamtquartier sicherzustellen. Der Gestaltungsleitfaden wird der Grundvereinbarung als verbindliche Anlage beigefügt und soll den weiteren Planungsphasen dienen.

Zur kontinuierlichen Sicherung der angestrebten Gestaltungsqualität wird zusätzlich ein Gestaltungsbeirat (bestehend aus Architekten*innen und Landschaftsarchitekten*innen sowie Vertretern*innen der Stadtverwaltung, des Bezirksausschusses und der Planungsbegünstigten) gebildet, welcher den Planungs- und Bauprozess in regelmäßigen Sitzungen begleiten wird.

6.2. Sozialgerechte Bodennutzung / Grundvereinbarung

6.2.1. Anwendbarkeit

Bei der vorliegenden Planung sind die Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN Stand 2006) anzuwenden. Es kommt die Fassung von 2006 zur Anwendung, da es sich seit dem Aufstellungsbeschluss 2008 und der Grundzustimmung 2008 um ein fortlaufendes Verfahren handelt. Durch die Realisierung des Vorhabens werden Kosten und Lasten ausgelöst. In den Grundzustimmungen zur Entwicklung des Plangebiets vom 27.04.2007 (ergänzt durch Grundzustimmung vom 27.06.2008) sowie vom 17.07.2008 haben sich die damaligen Eigentümerinnen AGO Aufbaugesellschaft Orleansplatz mbH & Co.KG und aurelis Asset GmbH zur Mitwirkung nach den Verfahrensgrundsätzen zur SoBoN verpflichtet. In diese Verpflichtungen ist die jetzige Eigentümerin eingetreten, sodass die Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung zur Anwendung kommen.

Die Durchführung eines einvernehmlichen gesetzlichen Umlegungsverfahrens ist nicht notwendig, da es sich nur um eine Eigentümerin handelt. Die Flurstücke werden entsprechend der Baugebiete geändert.

Zwischen der Landeshauptstadt München und der Planungsbegünstigten wurde eine Grundvereinbarung geschlossen, welche insbesondere Folgendes regelt:

- Herstellung bzw. Abtretung der festgesetzten Straßenverkehrsflächen
- Realisierung und Bindung von gefördertem Wohnungsbau in Höhe von mindestens 30 Prozent des neu geschaffenen Wohnbaurechts
- Infrastrukturkostenbeitrag für die ursächliche soziale Infrastruktur und Teileigentumserwerb und Herstellung der integrierten Kita
- Bestellung und unentgeltliche Überlassung von Dienstbarkeiten
- Bauverpflichtung
- Kompensationsmaßnahmen zur Freiflächenversorgung

6.2.2. Abweichung von den Regelungen der Sozialen Bodennutzung

Bei Anwendbarkeit der Sozialgerechten Bodennutzung, verpflichtet sich die Planungsbegünstigte über die Grundvereinbarung u.a. dazu, nach Inkrafttreten des Bauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a eine Ablöse für die Herstellung der ursächlichen sozialen Infrastruktur durch einen anteiligen Finanzierungsbeitrag zu leisten.

Auf Bitten des Investors wurde eine Ratenzahlung für den Infrastrukturkostenbeitrag vereinbart. Bezugnehmend auf den Beschluss der Vollversammlung zur Fortschreibung der Sozialgerechten Bodennutzung, der am 26.07.2006, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 08351, durch welchen bereits die Möglichkeit geschaffen wurde, die Fälligkeit der Zahlung des anteiligen Finanzierungsbeitrags zu staffeln, sofern es sich um größere Baugebiete handelt und eine abschnittsweise Realisierung der Bebauung erfolgt, wurde vereinbart dass der Infrastrukturkostenbeitrag in drei gleichen Raten jeweils nach Inkrafttreten des Bebauungsplans, 2,5 Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplans und nach spätestens 5 Jahren nach Inkrafttreten des Bebauungsplans vom Investor geleistet werden.

Bei dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a handelt es sich im Vergleich zu anderen Bebauungsplänen um keinen größeren Bebauungsplan, auch soll keine gestaffelte Realisierung der Bebauung in Hinblick auf die soziale Infrastruktur erfolgen. Gleichwohl leidet sowohl die Bauwirtschaft und mithin auch die Planungsbegünstigte unter der derzeitigen wirtschaftlichen Lage. Die Möglichkeit der nach dem oben genannten Beschluss gestaffelten Fälligkeit der Zahlung des anteiligen Finanzierungsbeitrages soll daher als Zahlungserleichterung auch hier zur Anwendung kommen. Dies ist vertretbar, da die infrastrukturkostenrelevante Bebauung (Wohnen und Kindertagesstätte) erst nach 10 Jahren realisiert werden muss. Nach 5 Jahren muss lediglich der gewerbliche Anteil des Bebauungsplans realisiert sein.

Da es sich dabei um eine Abweichung von den Vorgaben des Beschlusses vom 26.07.2006 handelt, der dies nur bei größeren Baugebiet und abschnittsweiser Realisierung vorsieht, wird hiermit die Zustimmung des Stadtrats für diese Abweichung eingeholt.

7. Daten zum Bebauungsplan

Flächenbezeichnung	Fläche (m ²)	Geschossfläche GF (m ²)	Wohneinheiten	Einwohner*innen	Arbeitsplätze
Gesamtumgriff Planungsgebiet	20.921	43.550	252	605	565
Baugebiet MK	4.754	10.250	0	0	310
Baugebiet MU	10.132	33.100	252	605	255
Öffentliche Verkehrsfläche	3.286				
Zone ökologischer Vernetzung	2.749				

Freiflächen	gesamt	
Freifläche m ² /EW im Gebiet	8,7 m ² /EW	
Freifläche m ² /AP im Gebiet	2 m ² / AP	
	privat	öffentlich
Freifläche m ² /EW im Gebiet	8,7 m ² / EW	0
Freifläche m ² /AP im Gebiet	2 m ² / AP	
Davon m ² /EW auf Dach und über 1. OG	4,2 m ² / EW	
m ² /AP auf Dach	2 m ² / AP	
Kompensation in der Umgebung		gemäß Konzept in Umliegenden Freiflächen
m ² /EW inkl. Kompensation	15 m ² / EW	
Ebenerdige Freiflächen gesamt	2.734 m ²	
- davon Freifläche nicht unterbaut	184 m ²	
- davon Freifläche unterbaut	2.550 m ²	
- Anteil % nicht unterbaut	6,7 %	
Kitafreifläche	900 m ²	
- davon nicht unterbaut	420 m ²	
- Anteil % nicht unterbaut	46,6 %	
Freifläche auf dem Dach und über 1. OG (MK)	3.665 m ²	

8. Grundlagen

Als Grundlagen wurden folgende externe Bestandserhebungen bzw. Gutachten erstellt:

- Verkehrstechnische Untersuchung, Ingenieurbüro Vössing, Dezember 2023
- Schalltechnische Untersuchung, Möhler und Partner Ingenieure, März 2024
- Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), Planungsbüro Dipl. Biol. Axel Beutler, Januar 2019
- Hydrogeologisches Gutachten, AQUASOIL Ingenieure & Geologen GmbH, Juli 2022
- Voruntersuchung zur Stadtbildverträglichkeit des Hochhausstandorts „Orleanspark“ in München, Eisenlauer Architektur & Stadtplanung, März 2018
- Aktualisierung der Untersuchung zur Stadtbildverträglichkeit des Hochhausstandort „Orleanshöfe“ in München, Eisenlauer Architektur & Stadtplanung, September 2021
- Gutachten elektrische und magnetische Felder, Möhler und Partner Ingenieure, August 2023
- Erschütterungstechnisches Gutachten, Möhler und Partner Ingenieure, August 2023
- Verschattungsuntersuchung, Möhler und Partner Ingenieure, März 2022
- Lufthygienische Untersuchung, Möhler und Partner Ingenieure, August 2023
- Klimakonzept Orleanshöfe, Orleanshöfe GmbH & Co. KG, Mai 2024

Darüber hinaus standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München
- Regionalplan München, Stand Januar 2008
- Masterplan Gesamtareal Orleanshöfe, TELEINTERNETCAFE GmbH, Treibhaus Landschaftsarchitekten, Februar 2023
- Gestaltungsleitfaden Orleanshöfe, TELEINTERNETCAFE GmbH, Treibhaus Landschaftsarchitekten, Februar 2023

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/ 20V

zur weiteren Veranlassung.

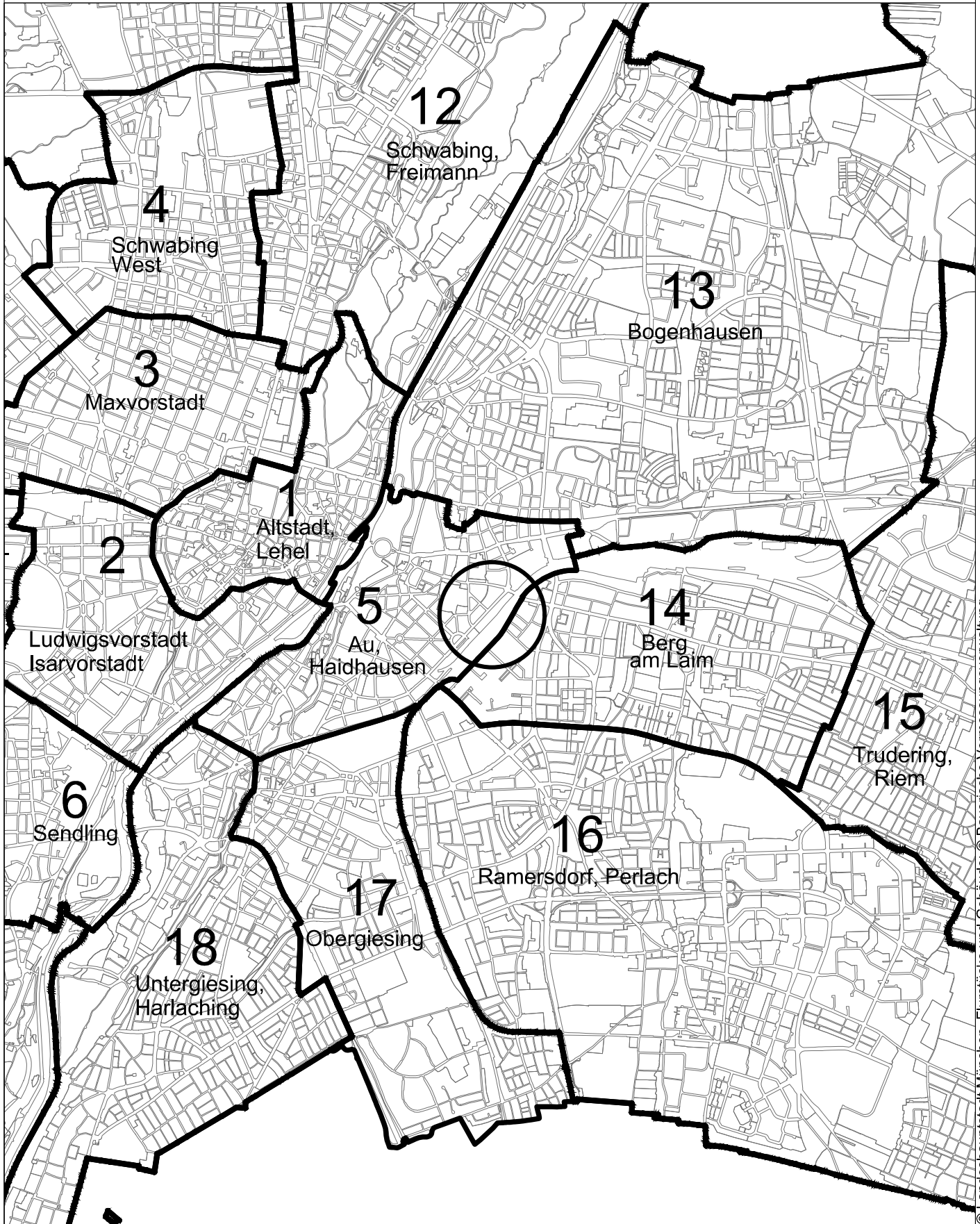
Zu V.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An den Bezirksausschuss 05
2. An das Kommunalreferat – RV
3. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
4. An das Mobilitätsreferat
5. An das Baureferat VR 1
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Gesundheitsreferat
10. An das Referat für Bildung und Sport
11. An das Sozialreferat
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
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
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/20V



© Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung

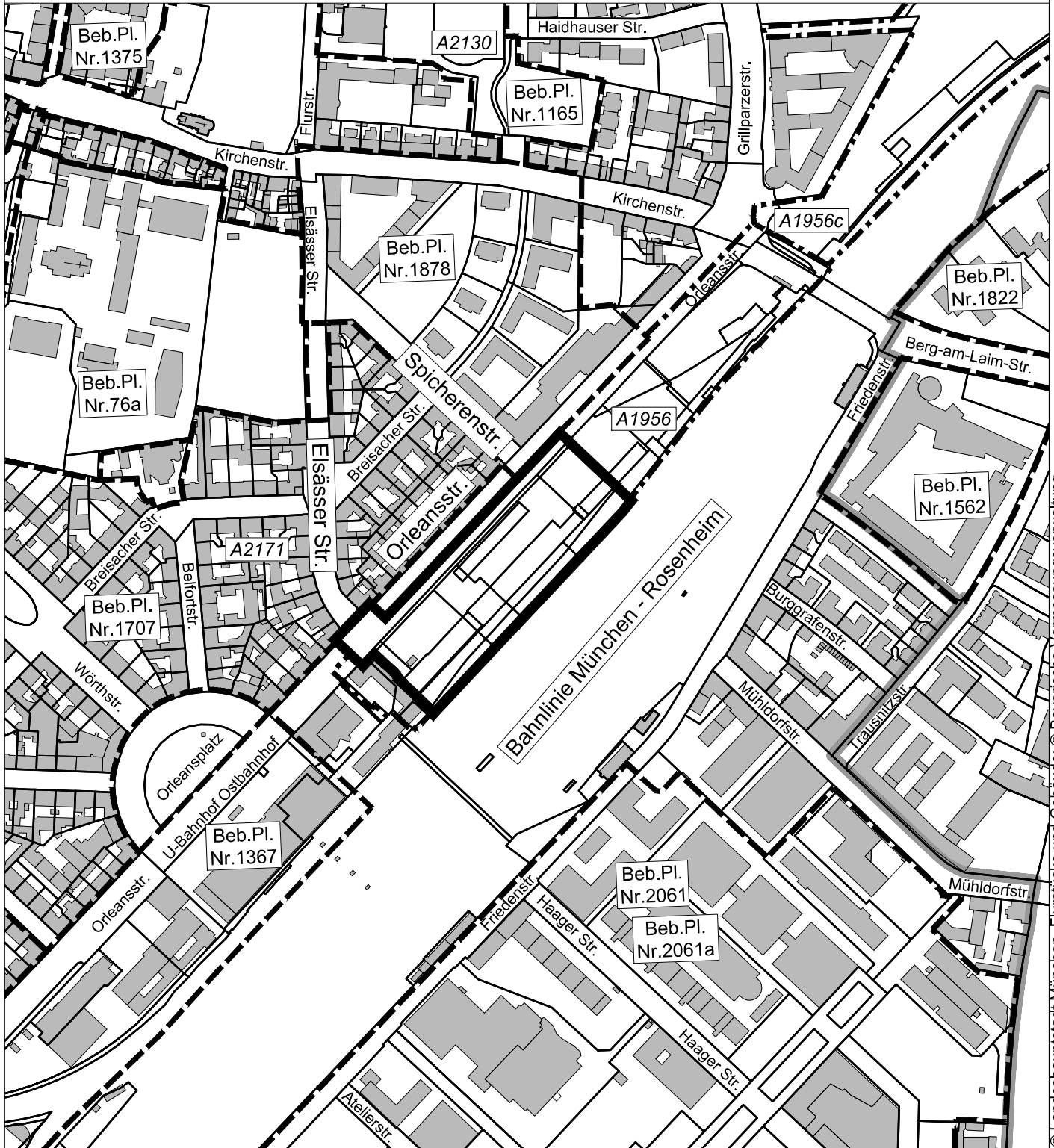


M = 1 : 50000

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Bezirksübersicht




Lage der beabsichtigten
Überplanung



© Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Legende:



 Geltungsbereich des Beb.Pl. gem. Beschlussvorlage

Geltungsbereich bestehender Bebauungspläne:

 Rechtsverbindl. Beb.Pl.

 Aufstellungsbeschluss

M = 1 : 5000



Übersichtsplan zum Bebauungsplan Nr. 1956a

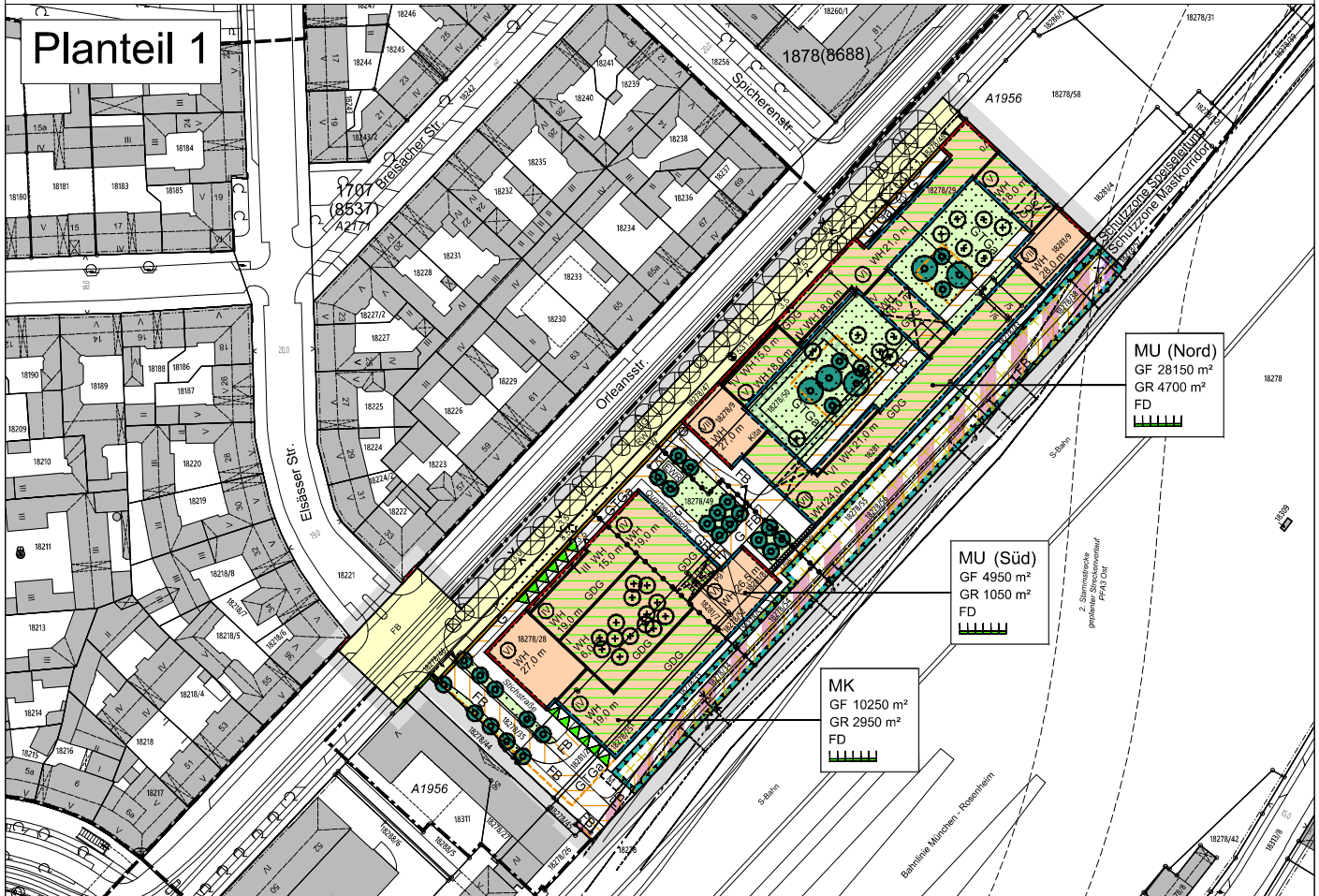
Bereich:

Orleansstraße (südöstlich),
Höhe Spicherenstraße (südwestlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich),
Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 21 P

am 14.05.2024



Ergänzung zur Zeichenerklärung:

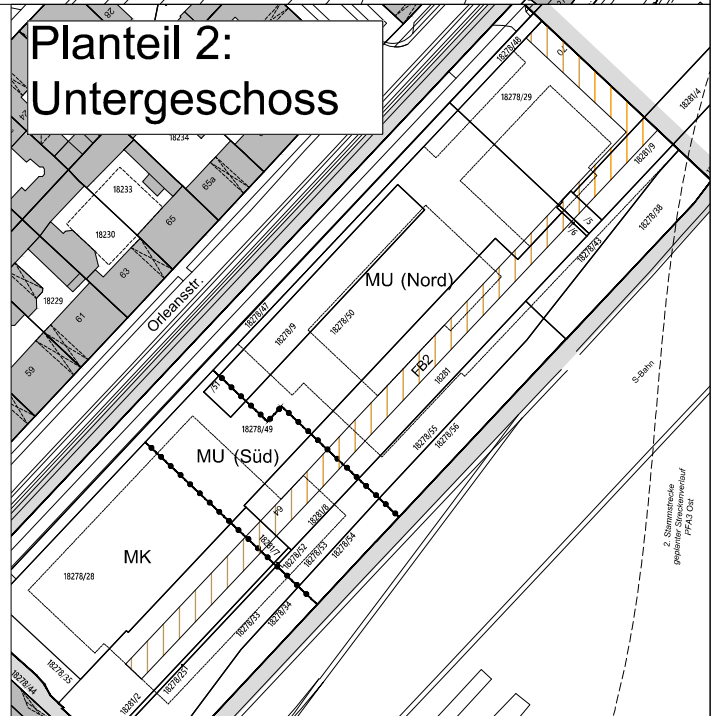
B) Kennzeichnung und nachrichtliche Übernahmen

- eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche - widmungskonforme Überplanung

C) Hinweis

- geplanter Standort Erinnerungsort Weiße Rose
- geplanter Standort Wertstoffsammelstelle
- Bauwerkskante unterhalb bzw. oberhalb der Betrachterebene
- Fläche für unterirdische Verkehrsanlagen (2. Stammstrecke)

Planteil 2: Untergeschoss



Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a der Landeshauptstadt München

Bereich:
Orleansstraße (südöstlich),
Höhe Spicherenstraße (südwestlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich),
Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)



Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 21P
HA II / 20V
HA II / 52



6-2024
PlanG 23.05.2022

Quelle: KR-GSM-BO

nicht maßstabsgerechte Verkleinerung

Stellungnahmen zum Verfahren

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a - Orleanshöfe Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB

Verfahrensträgerin: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

	Verfasser*in der Stellungnahme	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
1			
1.1	Bürger*in 1	<p>Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Reiter,</p> <p>bei alleine schon städtebaulich bedeutsamen Bauvorhaben wie den Orleanshöfen mit entsprechender Größe und an u.a. verkehrstechnisch 'besonderen Knotenpunkten', zumindest plus(zumal in dieser rechtslastig gefährlich-'bewegten' Zeit!) bei herausragender Chance und (daraus sich ergebend) gesamtgesellschaftlicher Verpflichtung zu sorgsamer Erinnerungskultur, hier die Weiße Rose beispielhaft ernst zunehmen, um das "aus der Vergangenheit in der Gegenwart lernen und Konsequenzen ziehen für die Zukunft" auch wirklich zu praktizieren, wird es unabdingbar sein, dass der Oberbürgermeister der insofern betreffenden Stadt zur rechten Zeit (also bevor jene Chance "verbaut" ist!!!) sein wachsames und durch gute Berater unterstütztes Auge mit darauf wirft - gewisse Entscheidungen also als Chefsache unmittelbar mitträgt!</p> <p>Ich bin - natürlich zugegebenermaßen- i.S. von "mittuend beteiligt" nicht involviert.</p> <p>Sehr wohl aber als Bürger auch meiner Stadt. In der ich im übrigen an jenem 22.2.1943 geboren wurde. Seit ich als ca. Achtjähriger mitbekam, wie nah - selbst in für die Mutter doch enorm schwieriger Zeit - die Freude über beginnendes Leben und wahrlich andererseits eine üble Schein-Gerichtsverhandlung mit Mord an auch noch</p>	<p>Der „Weiße-Rose-Zaun“ soll hinsichtlich seiner Historie auch weiterhin gewürdigt werden und erhalten bleiben. Innerhalb des neu geschaffenen Quartiers wird es daher weiterhin ein Zaunelement geben, um einen Erinnerungsort zu schaffen. Die Positionierung und Ausgestaltung des Erinnerungsortes wurde im weiteren Verfahren mit Sorgfalt weiterentwickelt. Im Vorfeld der Planungen und auf Einladung der Planungsbegünstigten hatte der Bezirksausschuss Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen, die Weiße Rose Stiftung e.V. in der Ludwig-Maximilians-Universität München sowie das Kulturreferat der Landeshauptstadt München mit dem Münchner Stadtmuseum einen „Runden Tisch“ gebildet, der die Planungsbegünstigte als beratendes Gremium bei der künftigen Gestaltung eines Erinnerungsortes auf dem Areal und bei der Frage nach einer Verwendung von Zaunelementen begleiten sollte. Die „Quartiersnische“ wurde als Zentrum des Quartiers und als geeigneter Erinnerungsort identifiziert. Im Bebauungsplan wird hinweislich eine Fläche für das Zaunelement dargestellt. Die genaue Ausgestaltung des Erinnerungsortes wird nicht Teil dieser Baurechtsschaffung werden.</p>

		<p>jungen, hoffnungsvollen und herausragend wachen jungen Menschen sein kann, ist mir wichtig, meinen bescheidenen, aber jeweils unverzichtbaren Beitrag zu leisten versuchen, dass Recht nicht zu Unrecht wird, dass Menschenwürde nah und fern geschützt wird...</p> <p>Von daher bitte ich um Ihr Verständnis, dass ich aufgrund vorliegenden, hier nachfolgenden Mails Sorge habe: Wird da nicht - eben für eine zukunftsfähige Gesellschaft - Wesentliches versäumt?</p> <p>Und falls die von Herrn jenes Durchgangs aus unabdingbaren Gründen wirklich nicht mehr möglich sein sollte: Wie wird sichergestellt, dass das für die ehemalige "Hauptstadt der Bewegung" heute so, ja: lebenswichtige Mahnmal auch tatsächlich im geschäftigen Getriebe der Stadt eindringlich, "laut", sicht-, wahrnehmbar genug ist?</p> <p>Ein OB, zumal einer so großen und vielfach geforderten Stadt, kann und soll und muss nicht alle Verwaltungsentscheidungen mitverfolgen und vertreten. Aber die gute (!) Platzierung und Gestaltung dieses für unser aller Zukunft notwendigen Gedenk-Mittels "geht besonders auch ihn etwas an"!</p> <p>Ich erhoffe Ihr Verständnis für meinen Hilferuf, würde mich natürlich freuen, zu erfahren, dass (und wie)alles auf eben wirklich gutem Wege ist, erbitte dazu oder zu Korrekturen Auskunft.</p> <p>Vielen Dank schon im voraus!</p>	
--	--	--	--

1.2	Bürger*in 2	<p>Was für eine planerische Unfähigkeit bei den politischen Verantwortlichen um OB Reiter und die technischen Umsetzer des Investors.</p> <p>Eine Betrachtung der Planungen für die sogenannten „Orleanshöfe“ in München zeigt, das hier bewusst die Möglichkeit zum Schutz des Weiße-Rose-Zaun gegenüber dem Haus Nummer 65 missachtet wird.</p> <p>Den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung ist dies seit 2003 sehr wohl bekannt und wurde immer wieder durch Presseveröffentlichungen und durch Schreiben von mir unterstrichen.</p> <p>Laut dem Siegerplan für die sogenannten „Orleanshöfe“ ist gegenüber dem Haus 61 ein Durchgang durch die Orleanshöfe vorgesehen.</p> <p>Diesen Durchgang bei den Planungsvorgaben oder der Planerstellung auf eine Trasse gegenüber dem Haus 65 einzuplanen, würde den historischen Ort der Fotos vom 23. Juli 1943 mit Sophie Scholl und anderen Aktiven der "Weiße Rose" erhalten und dazu ihm einen prominenten Platz geben.</p> <p>Neben einem Kindergarten (dessen Namen ich mir gut vorstellen kann) wäre der Zaun dann sogar sehr gut platziert und durch den Weg wäre für Platz bei Besuchen von Gruppen gesorgt.</p> <p>Die Behauptungen des BA Au-Haidhausen zu den Möglichkeiten eines Erhalt des Zauns am Ort der Fotos sind nach den vorliegen Planungen des Investors nichts</p>	<p>Der „Weiße-Rose-Zaun“ soll hinsichtlich seiner Historie auch weiterhin gewürdigt werden. Den Zaun, der sich entlang des heutigen Gehwegs erstreckt, als Ganzes zu erhalten würde die Tiefe des Grundstücks so weit reduzieren, dass keine Hofbebauung zur Schaffung von lärmgeschütztem Wohnraum möglich wäre. Zudem wäre unter diesen Gesichtspunkten eine Verbreiterung des Fuß- und Radweges an der Orleansstraße, für die das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung ebenfalls beauftragt wurde, nicht möglich.</p> <p>Innerhalb des neu geschaffenen Quartiers wird es jedoch weiterhin ein Zaunelement geben, um einen Erinnerungsort zu schaffen. Die Positionierung und Ausgestaltung des Erinnerungsortes wurde im weiteren Verfahren mit der nötigen Sorgfalt weiterentwickelt. Die „Quartiersnische“, gegenüber der Orleanstraße 63 und in direkter Sichtachse zur Kindertageseinrichtung wurde als Zentrum des Quartiers, und als geeigneter Erinnerungsort identifiziert. Im Bebauungsplan wird hinweislich eine Fläche für das Zaunelement dargestellt. Die genaue Ausgestaltung des Erinnerungsortes ist nicht Teil der Baurechtsschaffung.</p>
-----	-------------	---	--

		<p>als ein Zeugnis politischer Inkompetenz und zudem aus meiner Sicht Falschbehauptungen.</p> <p>Eine solche Häuserfrontrücksetzung (siehe Orleanshöfe1) könnte mit dem Haus neben der Kita gegenüber dem Haus 65 vorgenommen werden und dadurch Platz für eine Erinnerungsfläche an die Weiße Rose am originalen Ort der Fotos geschaffen werden.</p> <p>OB Reiter, warum sorgen Sie nicht dafür ???</p> <p>Dieser Durchgang könnte auf die Höhe von Haus Orleansstraße 65 umgeplant werden und dadurch der Erinnerungsort an die „Weiße Rose“ am originalen Ort der Fotos von Jürgen Wittenstein vom 23. Juli 1942 erhalten werden. Zudem wäre Platz für eine Erinnerungsfläche mit dem Durchgang vorhanden. (Sophie-Scholl-Weg als Namensvorschlag)</p> <p>Dadurch wäre auch die Baumasse mit dem Baumumfang am nördlichen Ende der Maßnahme ausgeglichen.</p> <p>Fazit mit politischem Willen und Weitsicht beim Investor, der ja als „gemeinnützig“ bezeichnet wird, ließe sich eine gute Lösung schaffen in der Wohnen und Erinnerung an die „Weiße Rose“ Platz haben*.</p>	
--	--	--	--

2		Grünflächen und Naturschutz	
2.1	Bund Naturschutz	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Kreisgruppe München des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) bedankt sich für die Beteiligung am o.g. Verfahren. Der BN nimmt dazu als anerkannter Naturschutzverband gern. §63 Abs. 2 BNatSchG Stellung:</p> <p>Der BN stimmt dem Vorhaben zu und bittet um die Berücksichtigung der folgenden Vorschläge und Einwände:</p>	
	Bund Naturschutz	<p>1. Wohnraum und Grünplanung</p> <p>Der BN begrüßt die Konversion von versiegelten Flächen, um neuen Wohnraum und neue Grünflächen zu schaffen. Allerdings erscheint der Anteil an Grünflächen, der den Bürgerinnen zur Verfügung steht relativ gering. Wir empfehlen deshalb, den Grünanteil zu erhöhen. Zum Beispiel wäre es unseres Erachtens sinnvoll und möglich, durch das Weglassen der Querbauten, die derzeit getrennten Innenhöfe durch ein zusammenhängendes begrüntes Band zu verbinden.</p> <p>Dieses kann durch die Bewohnerinnen des Quartiers gemeinsam bespielt und erlebt werden. Die Kreuzungen zu den Quartiersplätzen und zur Biotopverbundfläche wären dadurch nicht beeinträchtigt. Der Wegfall an Wohnungen könnte durch eine Erhöhung des Wohnanteils gegenüber dem Anteil an Büro- und Hotelflächen kompensiert werden. Die Pandemie hat gezeigt, dass Freiflächen in ihrer Bedeutung zugenommen haben und gleichzeitig Büroräume weniger wichtig geworden sind.</p> <p>Der BN bittet um die Prüfung unseres Vorschlags.</p>	<p>Im weiteren Bebauungsplanverfahren wurden die Quartiersnische und die Innenhöfe des Urbanen Gebiets (Nord) (MU (Nord)) nach § 6 a der Baunutzungsverordnung weiter konkretisiert und ausgearbeitet. Die Quartiersnische wurde dabei so weit erweitert, wie dieses unter Berücksichtigung der Lärmeinwirkungen und Stadtgestalt möglich ist. Vor dem Hintergrund des anhaltend hohen Bedarfs an Wohnraum und der aktuellen Situierung der Kindertageseinrichtung im Bebauungsplan ist ein Weglassen des Querbaus an diesem innerstädtischen gut erschlossenen Standort nicht zielführend. Darüber hinaus ist ein Aufbrechen des Wohnriegels mit der gewählten städtebaulichen Struktur und dem erforderlichen Lärmschutz nicht vereinbar.</p> <p>Durch einen festgesetzten breiten Durchgang im Querbau des MU (Nord) werden die beiden Innenhöfe miteinander verbunden und somit der Anteil gut nutzbarer Freiflächen erhöht. Der Anteil begrünter Freiflächen in den Innenhöfen wird auf das maximal mögliche Maß ausgeweitet. Ergänzend zu den ebenerdigen Erholungsflächen werden</p>

			<p>gemeinschaftliche Dachterrassen für die Bewohner*innen festgesetzt. Es werden demnach alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um das Angebot an gut nutzbaren Freiflächen zu optimieren.</p> <p>Zusätzlich dazu erfolgt der Nachweis für die im Planungsgebiet nicht nachgewiesenen öffentlichen Grünflächen durch zusätzliche Aufwertungsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebiets, hier in der öffentlichen Grünfläche auf dem Johannisplatz.</p>
		<p>Grundsätzlich müssen die Grünflächen ökologisch hochwertig gestaltet werden. Das heißt, sie müssen eine hohe Vielfalt an Strukturen und Pflanzenarten beinhalten.</p> <p>Somit sollte auch außerhalb der Biotopverbundfläche ein gewisser Anteil, als extensiv gepflegte, artenreich blühende Wiesen gestaltet werden. Diese dienen dann beispielsweise Insekten als Nahrungsressource und Lebensraum. Zur besseren funktionalen und optischen Trennung von Bereichen intensiver Nutzung, könnten die Blühflächen auch in Form von Beeten angelegt werden. Derartige Flächen werden auch von den Bürgerinnen äußerst positiv wahrgenommen und mittlerweile immer stärker gefordert.</p> <p>Bei den neu geplanten Bäumen empfiehlt der BN eine hohe Diversität an standortgerechten und heimischen Arten. Dabei sollten durchaus auch geeignete Nadelbäume in die Grünplanung mitaufgenommen werden. Eine artenreiche Baumbepflanzung unterstützt eine höhere Artenvielfalt an Insekten und die Kombination mit Nadelbäumen erhöht zusätzlich die Artenvielfalt bei Vögeln.</p>	<p>Durch die, für die privaten Freiflächen getroffenen Festsetzungen ist auch eine Begrünung mit artenreich blühenden Wiesen zulässig. Die genau Ausgestaltung der Freiflächen bleibt der Objektplanung vorbehalten. Da die begrenzt zur Verfügung stehenden privaten Freiflächen intensiv für die Erholungsnutzung genutzt werden, stehen Flächen, die sich für eine artenreich blühende Wiese eignen würden, sehr eingeschränkt zur Verfügung. Der Hinweis wurde an die Planungsbegünstigte weitergegeben.</p> <p>Für die Dachflächen werden ebenfalls Festsetzungen getroffen, die eine Erhöhung der Biodiversität fördern. So wird die Substratschichtdicke für extensive Dachbegrünung mit 20 cm festgesetzt, was unterschiedliche Pflanzen in ihrem Wachstum begünstigt. Auf den Dächern werden zusätzlich Flächen für intensive Dachbegrünung festgesetzt, was die Biodiversität in diesem Bereich weiter erhöht.</p> <p>Es werden Festsetzungen zur Pflanzung standortgerechter Bäume getroffen. Darüber hinaus wurde für das Planungsgebiet ein Gestaltungsleitfaden erstellt, in dem die Landschaftsarchitekten für die Baumneupflanzungen auch Nadelbäume empfehlen. Die konkrete Artenauswahl bleibt jedoch der nachfolgenden</p>

		<p>Des weiteren sollten die Bäume oberirdisch wie unterirdisch den Raum bekommen, der es ihnen ermöglicht uneingeschränkt zu wachsen. Auch muss der Standort der Bäume langfristig gesichert sein.</p> <p>Aus diesem Grund dürfen Tiefgaragen auf keinen Fall unterhalb der Grünflächen angelegt werden. Derzeit wird laut Planung darauf geachtet, dass in der Mitte der Innenhöfe ein entsprechender Bereich nicht unterbaut werden soll. Allerdings empfehlen wir, um gestalterisch flexibel sein zu können und bei möglichen Sanierungsarbeiten an den Tiefgaragen nicht in den Wurzelbereich zu geraten, die Tiefgaragen ausschließlich unter den Bauwerken zu halten.</p> <p>Neben einem umfangreichen Baumbestand empfiehlt der BN heimische Straucharten in den Entwurf mit aufzunehmen. Auch hier sind eine hohe Artenvielfalt sowie eine hohe Pflanzdichte einzuplanen. Zudem sollte es auch den Sträuchern erlaubt sein ausladend und hoch zu wachsen. Von kurzgeschnittenen und monotonen Hecken ist generell abzusehen.</p> <p>Die neuangelegten Grünflächen im Innenhof sollten trotz der geringen Fläche, dicht bepflanzte und dadurch schwer zugängliche Bereiche als Rückzugsorte für Wildtiere beinhalten.</p> <p>Des weiteren sollte für den gesamten Bereich der Grünflächen ein detailliertes Pflegekonzept erarbeitet werden, das die oben genannten Strukturen dauerhaft entwickeln und erhalten kann.</p>	<p>Planung vorbehalten.</p> <p>Es wurden entsprechende Festsetzungen zu Aussparungen in der Gemeinschaftstiefgarage sowie zu durchwurzelbaren spartenfreien Mindestflächen für Baumpflanzungen getroffen, was ein uneingeschränktes Wachstum der Bäume begünstigt.</p> <p>Um die oberirdisch zur Verfügung stehenden Freiflächen für die Erholungsnutzung den Bewohner*innen zur Verfügung stellen zu können, sieht das Planungskonzept die verkehrliche Erschließung des Quartiers über eine unterirdische Erschließungsachse vor. Hierüber werden nicht nur die Stellplätze für das gesamte Quartier erschlossen, sondern auch weitere Erschließungsnotwendigkeiten wie Hol- und Bringverkehre der Kita, Besucher*innenverkehre und die Müllentsorgung abgewickelt. Aus diesem Grund ist es nicht möglich die Tiefgarage lediglich unter den oberirdischen Baukörpern vorzusehen.</p> <p>Sträucher können über die Festsetzung „Flächen zu begrünen und zu bepflanzen“ gepflanzt werden. Diese Festsetzung wurde für die zu begrünenden privaten Freiflächen getroffen. Deren Planung und Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der Baugenehmigung.</p> <p>Bei der geringen zur Verfügung stehenden Innenhoffläche müssen die verschiedenen Nutzungsbelange gegeneinander abgewogen und untergebracht werden. Insbesondere im Bereich der Kitafreifläche sind dicht bepflanzte Bereiche aus Sicherheitsgründen nicht umsetzbar. Die konkrete Ausgestaltung der Freiflächen erfolgt in der weiteren Planung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Der Hinweis wird an die Planungsbegünstigte weitergegeben.</p>
--	--	---	---

	Bund Naturschutz	<p>2. Biotopverbundfläche (Trittsteinbiotop)</p> <p>Der BN begrüßt die Einrichtung einer Biotopfläche für thermophile Arten. Es sollte dabei sichergestellt sein, dass die Flächen nicht durch eine Übernutzung in ihrer Entwicklung beeinträchtigt oder gestört werden. Das heißt auch, dass der geplante Magerrasen nicht als Hundetoilette enden darf. Ein Betretungsverbot für Hunde halten wir für angemessen.</p> <p>Der Bau eines Radwegs durch die Fläche lehnt der BN ab, da sonst die Funktionalität der Fläche nicht gewährleistet werden kann.</p>	<p>Die Zone ökologischer Vernetzung ist für die Bewohner*innen des Quartiers und die Öffentlichkeit nicht zugänglich und durch eine Einfriedung gesichert. Im Sinne der Entwicklungsziele der Zone ökologischer Vernetzung werden entsprechende Festsetzungen getroffen. Angrenzend an die Bahnanlage ist ein 5m breiter Streifen zu entwickeln, auf dem eine geschlossene Vegetationsdecke dauerhaft zu verhindern ist. Eine Übernutzung der Zone ökologischer Vernetzung ist durch die eingeschränkte Befahrbarkeit des bahnbegleitenden Pflegewegs nicht gegeben.</p>
	Bund Naturschutz	<p>3. Baumbestand</p> <p>Der BN begrüßt außerordentlich, dass die Allee entlang der Orleansstraße zum Erhalt festgesetzt wird. Der Erhalt der Allee ist eine Bedingung für unsere Zustimmung zum Projekt. Falls sich weitere Bäume im Gebiet befinden, sollten diese ebenfalls in die Planung integriert werden. Wir bitten auch zu prüfen, ob im Zuge der Planung eine Erweiterung der Allee entlang der Orleansstraße bis zum Haidenauplatz möglich wäre.</p> <p>Bei allen Arbeiten im Bereich der Bäume sind die aktuellen Baumschutzrichtlinien und Bestimmungen (RAS-LP 4 und DIN 18920) einzuhalten. Um den Schutz der Bäume während der Bauphasen sicherzustellen, fordert der BN eine ökologische Baubegleitung. Diese muss im Bebauungsplan festgesetzt werden.</p>	<p>Die Planung wird so ausgelegt, dass die Baumreihe entlang der Orleansstraße weitgehend erhalten werden kann. Die Bäume werden im Plan als vorhanden hinweislich dargestellt.</p> <p>Bei Umsetzung der Planung kann der Baumbestand auf dem Baugrundstück selbst nicht erhalten werden. Insgesamt werden im gesamten Planungsgebiet voraussichtlich 12 Bäume, davon 8, die der Baumschutzverordnung unterliegen, gefällt. 5 Bäume aus der Baumreihe müssen voraussichtlich für die Erstellung der Stichstraße und einer Zufahrt für das Sandaustauschfahrzeug für die Kindertagesstätte gefällt werden. Im Gegenzug werden 60 Bäume neu gepflanzt, so dass für das Planungsgebiet eine nachhaltige und klimaresiliente Begrünung gesichert wird (siehe hierzu auch die ausführlichen Ausführungen in der Begründung unter Punkt 4.19.1. Grünordnung allgemein). Eine Erweiterung der Baumreihe in Richtung Haidenauplatz ist in diesem Bebauungsplanverfahren nicht möglich, da</p>

			<p>sie sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet. Die Möglichkeiten der Erweiterung werden im Zusammenhang mit dem 2. Entwicklungsabschnitts (EA) nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke detailliert untersucht.</p> <p>Die geltenden Baumschutzrichtlinien und Bestimmungen sind bereits Teil des Genehmigungsverfahrens, sodass eine gesonderte Festsetzung nicht notwendig ist. Der Belang wurde an die Planungsbegünstigten weitergegeben.</p>
	Bund Naturschutz	<p>4. Dachbegrünung</p> <p>Der BN begrüßt den Bau von begehbaren Dachbegrünungen. Auch die Mindestsubstratdicke von 20 cm ist erfreulich.</p> <p>Zusätzlich empfehlen wir folgende Elemente bei der Anlage der Dachbegrünung:</p> <p>Das Substrat sollte heterogen aufgetragen werden, das heißt niedrigere Substratdicken wechseln sich mit höheren Hügeln ab. So entstehen einerseits bei Trockenheit Rückzugsorte mit höherem Wassergehalt für Insekten, andererseits wird eine strukturelle Vielfalt gewährleistet (verschiedene Mikrohabitate). Diese fördert grundsätzlich die Artenvielfalt von Tieren und Pflanzen auf dem Dach. Des Weiteren empfiehlt der BN die Dachbegrünungsfläche durch</p> <p>Totholzstämme, Wurzeln und Steine (z. B. Jurakalksteine aus örtlichen Kiesgruben) zu ergänzen. So entstehen, zusammen mit weiteren Habitatstrukturen, ein zusätzlicher Schutz vor extremer Hitze und Trockenheit. Weitere sinnvolle Elemente stellen sandige Abschnitte oder Hügel dar, die u. a. von bodenbrütenden Insekten (z.B. Wildbienen) genutzt</p>	<p>Durch die Festsetzung in §16 (9) der Satzung ist ein heterogener Aufbau der Substratschicht möglich. Die Hinweise zur Ausgestaltung der Dachbegrünungsflächen werden zur Kenntnis genommen und der Planungsbegünstigten weitergegeben.</p>

		<p>werden. Als Sand bietet sich ungewaschener Natursand mit einem für Insekten relevanten Feinanteil (0/5) an, der ebenfalls von örtlichen Kiesgruben bezogen werden kann. Abschließend sollte für die Ansaat eine artenreiche Mischung aus ausschließlich heimischen Gräsern und Kräutern verwendet werden. Die biodiverse Dachbegrünung muss durch eine entsprechende Pflege erhalten werden. Insgesamt führt die Anwendung all der oben genannten Elemente zu einer erhöhten Artenvielfalt und einer erhöhten ökologischen Funktionalität (Wasserspeicher, Mikrohabitate, Kühlung) der Dachbegrünung, was wiederum anderen Tierarten zu Gute kommt.</p>	
	Bund Naturschutz	<p>5. Glasfassaden</p> <p>Der BN fordert, Glasflächen auf ein notwendiges Maß zu reduzieren und zusätzlich konkrete Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag festzusetzen.</p> <p>Als wirksam hat sich dabei flächig bedrucktes oder beklebtes Glas erwiesen. Reflexionsarmes Glas bietet hingegen keinen ausreichenden Schutz und Vogelsilhouetten haben sich als gänzlich wirkungslos erwiesen. (siehe auch Merkblatt und Studie der Schweizerischen Vogelwarte Sempach/Birdlife Schweiz: https://vogelglas.vogelwarte.ch/).</p>	<p>Im Zuge der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs wurden unter § 22 der Satzung geeignete Festsetzungen zum Vogelschutz in den Bebauungsplan aufgenommen. Zusätzlich wird im Gestaltleitfaden zum Bebauungsplan auf Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag verwiesen. Die Hinweise werden auch an die Planungsbegünstigte weitergegeben.</p>
	Bund Naturschutz	<p>6. Fassadenbegrünung und Fassadenquartiere</p> <p>Der BN empfiehlt als Ergänzung zur Dachbegrünung eine großflächige Fassadenbegrünung. Diese trägt zur Kühlung der Gebäude bei, fungiert als Feinstaubfilter und reduziert die Lärmbelastung, die im Gebiet ein bedeutendes Problem darstellt. Gleichzeitig kann durch die Begrünung der Fassade eine architektonische</p>	<p>Im Zuge der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs wurden an geeignete Fassadenflächen im MK Festsetzungen zu Fassadenbegrünung in die Satzung aufgenommen. Weitere Fassadenbegrünung ist in Abwägung mit den zulässigen PV-Anlagen entlang der übrigen Fassaden nicht möglich.</p>

		<p>Verknüpfung zur Biotopverbundfläche geschaffen werden.</p> <p>Des Weiteren sollten je nach Artenzusammensetzung und Vorkommen in der Umgebung, Fassadenquartiere für Fledermäuse und Vögel installiert werden.</p>	<p>Mit Verweis auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) werden Fassadenquartiere für Fledermäuse und Vögel im Vorhaben nicht vorgesehen.</p>
	Bund Naturschutz	<p>7. Lichtverschmutzung</p> <p>Tiere und auch Menschen sind auf die Unterschiede von Hell und Dunkel angewiesen, und können sich der allgegenwärtigen Beleuchtung in der Stadt kaum entziehen. Der BN empfiehlt deshalb, durch eine fachlich fundierte, kompetente Lichtplanung eine gute, ökologisch verantwortbare Lichtqualität sicherzustellen. Kommunen haben nach § 9 Abs. 1 BauGB die Möglichkeit im Bebauungsplan Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie bauliche und sonstige Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen festzulegen.</p> <p>Unter anderem lässt sich empfehlen, die Lichtquellen möglichst niedrig anzubringen und voll abgeschirmte Leuchten zu verwenden. Das Schutzglas sollte flach sein, um Streulicht zu vermeiden, und das Leuchtmittel sollte nicht aus der Lampe herausragen. Es sind nur warmweiße Lampen bis max. 2.700 Kelvin zu verwenden (LEDs ohne Blauanteile), da vor allem der Blau- und UV-Anteil des Spektrums negative Auswirkungen auf verschiedene Tiergruppen hat. Die Leuchtintensität sollte dabei so gering wie möglich sein. Durch Bewegungsmelder, (Teil- bzw.) Nachtabschaltung oder dimmbare Systeme lässt sich die Lichtverschmutzung weiter reduzieren. Des Weiteren sind Himmels- oder Fassadenstrahler gesetzlich</p>	<p>Im Zuge der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs wurden in § 22 Abs. 2 der Satzung geeignete Festsetzungen zur Reduktion von Lichtverschmutzung im Sinne des Insektenschutzes in den Bebauungsplan aufgenommen. Es sind daher für Außenbeleuchtungen ausschließlich nichtfängige Beleuchtungsanlagen zulässig, die aufgrund der Wellenlänge, der Farbtemperatur, der Leuchtpunkthöhe, des Abstrahlwinkels und der Ausrichtung des Lichtstrahls für nachtaktive Tiere unschädlich sind. Zudem sind reflexionsarme Photovoltaik- und Solarthermiekollektoren zu verwenden. Die Anlagenelemente müssen dem neuesten Stand des Insektenschutzes bei PV-Anlagen entsprechen. Darüber hinaus werden die Hinweise an den Planungsbegünstigten weitergegeben.</p>

		<p>verboten (Art. 11 a BayNatSchG und Art. 15 BayImSchG). Auf diese Art der Beleuchtung muss generell verzichtet werden. Grundsätzlich sollten sich die Maßnahmen immer am aktuellen Stand der Wissenschaft orientieren. Für weitere Details siehe zum Beispiel: https://www.anl.bayern.de/publikationen/anliegen/doc/an41122voit_h_et_a1_2019_lichtverschmutzung.pdf</p>	
	Bund Naturschutz	<p>8. Tiefgaragen</p> <p>Die Errichtung von Tiefgaragen kann einen erheblichen Eingriff in den Grundwasserhaushalt darstellen. Daher fordert der BN die Erstellung eines hydrogeologischen Gutachtens, um sicherzustellen, dass durch die geplanten Baumaßnahmen keine Beeinträchtigungen oder Schäden entstehen und nachteilige Veränderungen des Grundwassers ausgeschlossen werden können.</p>	<p>Im Bebauungsplanverfahren wurde ein hydrogeologisches Gutachten erstellt, bis zu einer Tiefe von zwei Untergeschossen sind aufgrund der vollflächig möglichen Unterströmung im Quartär keine relevanten Grundwasser-Standsänderungen und damit auch keine relevanten Änderungen in den Grundwasser-Strömungsverhältnissen zu erwarten.</p>
	Bund Naturschutz	<p>9. Stellplätze</p> <p>Der Klimawandel ist mittlerweile deutlich spürbar und die Stadt München hat deswegen den Klimanotstand ausgerufen. Somit müssen alle Planungen auch unter diesem Gesichtspunkt bewertet und entwickelt werden.</p> <p>Ein wichtiger Schritt im Kampf gegen den Klimawandel ist die seit langem angestrebte Verkehrswende.</p> <p>Der BN drängt deshalb darauf, das Projekt unter diesem Aspekt zu planen und einen Stellplatzschlüssel von unter 0,2 anzusetzen. Die sehr gute Anbindung an den ÖPNV bietet dafür beste Voraussetzungen. Das noch zu entwickelnde Mobilitätskonzept (Car- und Bikesharing, Mobilitätsstation, Fahrradstellplätze in der Tiefgarage) sollte auf den genannten Stellplatzschlüssel zugeschnitten werden.</p>	<p>Im weiteren Verfahren wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches eine Reduzierung der PKW Stellplätze für die Wohnnutzung ermöglicht. Das Mobilitätskonzept ist in der Grundvereinbarung verankert.</p> <p>Im Bebauungsplan wurde auf Grundlage dieses Mobilitätskonzeptes festgesetzt, dass nicht mehr als 70% der pflichtigen Stellplätze hergestellt werden – in diesem Fall muss je 28,75 m² Wohnfläche ein Fahrradabstellplatz hergestellt werden.</p> <p>Eine Absenkung ist derzeit auf Basis des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593) nur in besonderen Fällen maximal bis zu einem Mobilitätsfaktor 0,3 möglich. Zu beachten ist, dass bei einer Absenkung des</p>

		Wir hoffen, dass Sie sich ernsthaft mit unseren Einwendungen und Vorschlägen auseinandersetzen und stehen Ihnen für Nachfragen gerne zur Verfügung. Wir bitten Sie, uns einen Protokollauszug des Beschlussbuches über die Behandlung unserer Stellungnahme zukommen zu lassen.	Mobilitätsfaktors unter 0,5 immer die Nachrüstbarkeit auf einen Stellplatzrichtwert 0,5 nachzuweisen ist. Allgemein ist eine Absenkung des Stellplatzschlüssels im Zuge der Bauantragsstellung bis zu 0,5 grundsätzlich möglich, hierfür sind jedoch umfangreiche Kompensationsmaßnahmen erforderlich welche im Vorfeld des Bauantrags mit dem Mobilitätsreferat abzustimmen sind.
--	--	---	--

Weitere Stellungnahmen und Nachfragen aus der Erörterungsveranstaltung			Ausführungen der Verwaltung
1		Nutzungen	
		Ist eine Einzelhandelsnutzung vorgesehen? Wenn ja, in welcher Größe und an welchem Ort?	Im Kerngebiet (MK) wird ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment zulässig sein.
		Kann zu einer Hotelnutzung Stellung genommen werden?	Eine Hotelnutzung ist durch den Bebauungsplan nicht ausgeschlossen, und wäre im Bereich des MK und des MU (Süd) grundsätzlich zulässig. Seitens der der Planungsbegünstigten wird diese Nutzung im 1. EA derzeit nicht vorgesehen.
		Sind Dachgärten vorgesehen und wenn ja, sind diese für die Öffentlichkeit zugänglich?	Im Bebauungsplan werden gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen festgesetzt, welche ausschließlich den Bewohner*innen und Beschäftigten zugutekommen sollen. Die Nutzungsberechtigung wurde im städtebaulichen Vertrag und Grundbuch gesichert. Eine öffentliche Nutzbarkeit wird ausgeschlossen.

		Welche Nutzungen sind für die Erdgeschossbereiche vorgesehen – ist ein Café geplant?	Im Bebauungsplan wurden Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung getroffen, die die Nutzungen für Wohnen und Büro im Erdgeschoss reglementieren, um eine belebte Erdgeschosszone durch beispielsweise Ladeneinheiten insbesondere in Richtung der Orleansstraße sicherstellen soll. Auch ein Café ist in diesem Bereich zulässig. In der Satzung (vgl. § 6 Abs. 6) wird auch dafür im Bereich der Quartiersnische Baulinienüberschreitungen für bewirtschaftete Außenflächen (Wirtsgärten) zugelassen, um eine gastronomische Nutzung zu ermöglichen.
		Welche Kita-Kapazitäten werden geschaffen und profitieren hier die Familien aus den umliegenden Gebieten?	Zur Versorgung der künftig dort Wohnenden und unter Berücksichtigung der Lage und Standortfaktoren (Wohnen, Freiflächen, Lärmschutz) wird ein Kitastandort mit dazugehörigem Außenspielbereich eingeplant und festgesetzt. Diese Kita deckt im 1. EA nicht nur den ursächlichen Bedarf an Kita-Plätzen aus dem Planungsgebiet ab, sondern hält auch Kapazitäten für den Bedarf aus der Umgebung vor.
		Ist ein Wohnflächenanteil von 50 Prozent nicht zu wenig – warum kann man da nicht mehr machen?	Ziel war es ein gemischtgenutztes urbanes Gebiet zu schaffen. Im Planungsverlauf ergab sich ein Wohnanteil von ca. 55% für den gesamten Bebauungsplanumgriff, durch welchen der Urbanität aber auch der mit der Wohnnutzung zusammenhängenden Freiflächenversorgung gerecht werden konnte.
		Wurde die Möglichkeit einer Gymnasialnutzung geprüft? Auf welche Grundschule können die Kinder gehen?	In Abstimmung mit den zuständigen Fachreferaten ist die Planung eines Gymnasiumstandort nicht erforderlich. Die Grundschulversorgung kann am Standort an der Flurstraße für die Kinder geleistet werden.

2		Maß der baulichen Nutzung	
		Um wie viele Meter überragt der vorgesehene Hochpunkt die gegenüberliegenden Gebäude und welche Maßnahmen werden für eine nachhaltige Gestaltung, insbesondere des Hochpunktes ergriffen?	Der Hochpunkt liegt nicht im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanverfahrens (1. EA). Die Gestaltung des Hochpunktes wird daher erst mit dem 2. EA im Rahmen eines neuen Bebauungsplanverfahrens bearbeitet.
		Wie viele Wohneinheiten bzw. Quadratmeter GF überirdisch sind vorgesehen?	Insgesamt wird eine Geschossfläche von 43.350 m ² festgesetzt. Der Wohnanteil beläuft sich auf ca. 23.000 m ² , wodurch nach einem pauschalen Rechnungsansatz ca. 250 Wohneinheiten errichtet werden können.
		Wie hoch werden die Gebäude im mittleren Bauteil des Areals?	Im MU (Nord) sind die Baukörper zwischen vier und acht Geschosse hoch und werden mit Wandhöhen zwischen 15,00 und 28,00 m festgesetzt.
3		Denkmalschutz	
		Inwiefern spielt der Ensembleschutz im Ostbahnhofsviertel eine Rolle?	<p>Das Planungsgebiet hat im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsfläche eine geringe Überschneidung mit dem Ensemble Ostbahnhofsviertel. Die überbaubaren Grundstücksbereiche liegen aber außerhalb des ensembleschutzten Gebiets. Nach Abstimmung mit der Abteilung PLAN HAIV-61T – Denkmalschutz werden keine negativen Auswirkungen der Neuplanung der „Orleanshöfe“ auf die Bestandsbebauung hinsichtlich der Einzeldenkmäler gegenüber der Orleansstraße und dem als Ensemble geschützten Bereich festgestellt.</p> <p>Als Grundlage für das Wettbewerbsverfahren wurde eine umfassende Untersuchung zur Stadtbildverträglichkeit durchgeführt. Die hieraus resultierenden Vorgaben werden vom Wettbewerbsentwurf eingehalten.</p>

4		Verschattung	
		Der Entwurf blockiert die Lichtachse gen Osten für die Spicherenstraße, die morgens im Winter extrem attraktiv für die Belichtung dieser Straße ist. Kann der Wohnriegel dort nochmals aufgebrochen werden?	Ein Aufbrechen des Wohnriegels ist mit der gewählten städtebaulichen Struktur und dem erforderlichen Lärmschutz nicht vereinbar.
5		Lärmschutz	
		Wird durch den Schall, der nach oben geleitet wird, der Straßenbahnlärm zunehmen und sind hier ggf. Lärmschutzmaßnahmen geplant (Flüsterbeläge, Begrünung, etc.)?	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Schallgutachten erstellt, das alle Verkehrslärmemissionen und -reflexionen aufzeigt. Zur Vorbeugung von Reflexionen des Schalls durch die neue Bebauung wurden daher in §13 der Satzung entsprechende Festsetzungen zur Vermeidung von Schallreflexionen getroffen. Die Fassaden entlang der Orleansstraße sind demnach zum Schutz der Nachbarschaft im MK und MU (Süd) mit einer Reflexionsmindernden Fassade auszuführen.
		Wird auch untersucht, wie sich der Bahnlärm für die Bewohner*innen der Friedensstraße verändert?	Die Friedensstraße liegt auf Grund der Entfernung außerhalb des Untersuchungsgebiets des Lärmschutzgutachtens im Rahmen des Bebauungsplans.
6		Grün- und Freiflächen; Biotopverbundkorridor	
		Welchen Sinn hat ein Biotopverbundkorridor, wenn dieser am Ostbahnhof endet?	Die Zone ökologischer Vernetzung ist Teil eines übergeordneten Biotopverbundsystems, das wichtige Flächen entlang der Bahn enthält. Dieser Biotopverbundkorridor wird auch entlang des Ostbahnhofs über die Gleise nach Süden in Richtung Giesing fortgesetzt, kann hier jedoch teilweise aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit nicht in der selben Breite fortgeführt werden.

		Wie kann der Biotopverbund über den Ostbahnhof hinweg funktionieren? Handelt es sich um ein „Trittsteinbiotop“?	Ja, die Zone ökologischer Vernetzung dient als Trittstein bzw. „Trittsteinbiotop“.
		Wie verläuft das Trittsteinbiotop in südlicher Richtung weiter?	Das Trittsteinbiotop verläuft südlich der Rosenheimer Straße weiter. Die geplante Fläche für den Biotopverbund ist Teil einer übergeordneten Grünbeziehung (FNP). In diesem Bereich befanden sich früher deutlich großflächigere für den Verbund von Trockenbiotopen geeignete Flächen mit entsprechendem Arteninventar einschließlich bestandsbedrohter Arten. Die Verbreitungsmuster etlicher typischer Arten solcher Standorte belegen eindeutig die Bindegliedfunktion des Bereichs des Ostbahnhofs zwischen Trocklebensräumen entlang der Bahnachse im Münchner Osten und der nach Süden abzweigenden Bahntrasse.
		Wieso stellen die Gleise selbst nicht schon eine Biotopverbundfläche dar?	Die Gleisanlagen dienen in einem untergeordneten Maß auch dem Biotopverbund. Da diese Flächen jedoch durch die Züge und die Arbeiten an den Gleisen gestört werden und die Arten, die sich in diesen Bereichen etablieren sollen, ungestörte Bereiche benötigen, übernehmen sie nur eine untergeordnete Funktion für den Biotopverbund.
		Es wird angeregt, dass die Ausgleichsfläche Hypopark nicht genutzt werden soll, da diese überfüllt ist. Stattdessen sollen genügend Grünflächen auf dem Baugelände geboten werden. Zudem wird angefragt, was an Spielflächen zwischen den Häusern geplant ist.	Für das Planungsgebiet wurden alle städtebaulichen, architektonischen und freiraumplanerischen Möglichkeiten genutzt, um ein angemessenes Freiraumangebot im Planungsgebiet selbst sicherzustellen. Das Angebot an Erholungsflächen für die Bewohner*innen besteht aus der Quartiersnische, den beiden lärmabgewandten Innenhöfen mit dem breiten Durchgang im Querbau des MU (Nord), ergänzt durch die gemeinschaftliche Nutzung der Dachflächen als Dachgärten. Es werden somit alle Ressourcen

			<p>ausgeschöpft, das Angebot an Freiflächen zu optimieren.</p> <p>Die Kompensation der im Planungsgebiet nicht nachgewiesenen Freiflächen erfolgt durch zusätzliche Aufwertungsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebiets, in der öffentlichen Grünfläche auf dem Johannisplatz.</p> <p>Die gemäß Art. 7 Abs. 3 BayBO zu errichtenden Spielplätze werden innerhalb des Planungsgebietes nachgewiesen. Die Ausgestaltung der Spielflächen erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung.</p>
7		Verkehr und Mobilität	
		Wie ist der Stellplatzschlüssel?	<p>Gemäß der beabsichtigten Satzungsbestimmungen des Bebauungsplanes müssen von den für Wohnnutzungen notwendige Stellplätzen nach Art. 47 BayBO in Verbindung mit §§ 2 Abs. 1, Abs. 2 Satz 2 und Anlage 1 Nr. 1 der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München, in der seit dem 03.01.2008 geltenden Fassung (MüABl. Sondernummer 1 vom 2. Januar 2008, S 1 ff.), je Baugebiet 0,7 real hergestellt werden.</p> <p>Grundlage für die Reduzierung der Stellplätze ist das erarbeitete Mobilitätskonzept.</p> <p>Die Stellplätze für Nicht-Wohnnutzungen werden nach Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt ausgeführt.</p>
		<p>Heißt fahrrad- und fußgängerfreundliche Verkehrsplanung, dass die Orleansstraße für Autos in beide Richtungen einspurig wird?</p> <p>Bei einer Erschließung mit zwei Einfahrten an der Orleansstraße wird es Konflikten mit Fahrradfahrern geben, wäre nicht eine abseitige Erschließung besser?</p>	<p>Die Orleansstraße soll gemäß den Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt München und den darin formulierten Teilstrategien Fußverkehr, den Forderungen aus dem Münchner Radentscheid sowie dem Nahverkehrsplan überplant werden. Hierfür ist die Untersuchung und Erarbeitung einer neuen Straßenraumaufteilung in Planung. Diese ist zunächst</p>

			<p>abhängig von übergeordneten Bautätigkeiten im Umfeld der Orleansstraße.</p> <p>Die Radverkehrsführung entlang der Orleansstraße entspricht dem Netzgedanken aus dem Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr. Somit können zentrale Ziele sowie Anschlüsse an das Münchner Radverkehrsnetz angebunden werden. Der Radverkehr wird, wie üblich, gegenüber den Gebäudeeinfahrten Vorrang haben. Auch wurde nachgewiesen, dass ausreichend Sichtbeziehungen von ein- und ausfahrenden Fahrzeugen an den Einfahrten bestehen.</p>
		Was bedeutet die höhenfreie Überquerung der Berg-am-Laim-Straße und wo soll diese genau hinführen?	<p>Die höhenfreie Überquerung liegt nicht im Umgriff des Bebauungsplans und ist damit nicht Teil des aktuellen Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Mit einer höhenfreien Überquerung ist eine Querung der Berg-am-Laim-Straße, z.B. mittels einer Brücke ohne dabei die Straße über eine Lichtsignalanlage queren zu müssen, gemeint. D.h. der Radverkehr könnte die Berg-am-Laim-Straße ohne Anhalten queren.</p>
		Wird es eine weitere Brücke oder einen weiteren Tunnel vom Gelände aus in das Werksviertel geben?	Eine weitere Verbindung im Abschnitt zwischen der Elsässer Straße und der Berg-am-Laim-Straße wird nicht geplant.
		Ist eine Verbreiterung des südlichen Bahnsteigs der Haltestelle Haidenauplatz, an der Busse und Trambahnen halten, vorgesehen?	Der Bereich auf Höhe des Haidenauplatzes ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens, dieser Abschnitt wird erst mit dem 2. EA im Rahmen eines eigenen Bebauungsplanverfahrens genauer untersucht.
8		Allgemeine Verfahrensfragen	
		Was ist ein kooperatives Verfahren?	Es handelt sich bei einem kooperativen Verfahren um einen kleinen Architektur-Wettbewerb, der den Regeln der Architektenkammer entspricht.

		Wie ist der Bauablauf geplant, also wann ist der früheste Zeitpunkt für den Baustart des 1. und 2. Bauabschnitts?	Der Baustart für den 1. Bauabschnitt des 1. EA kann nach der Satzung des Bebauungsplanes erfolgen, diese ist derzeit für Anfang 2025 geplant. Die Bebaubarkeit vom 2. EA hängt maßgeblich von der Fertigstellung der 2. Stammstrecke ab.
		Werden die Umweltauswirkungen mit der zukünftigen Planung am nördlichen Haidenauplatz im Verfahren nicht mitberücksichtigt?	Bei Aufstellung des Bebauungsplans wurde das beschleunigte Verfahren gem. § 13a BauGB angewendet, bei dem keine gesonderte Umweltprüfung erforderlich ist. Es wurde ein Umweltscreening durchgeführt, das zu dem Ergebnis kam, dass keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Für die Planungen im Bereich nördlich des Haidenauplatzes bis zum Leuchtenbergring ist die Aufstellung eines eigenständigen Bebauungsplanes beabsichtigt und in Erarbeitung. Die Umweltauswirkungen werden in allen anschließenden Bebauungsplanverfahren gesondert geprüft, überörtliche Zusammenhänge werden dabei berücksichtigt.
		Wo ist die Grundstücksgrenze in Höhe Haidenauplatz, da es dort ja keine Baumreihe mehr gibt?	Der Bereich auf Höhe des Haidenauplatzes ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens, dieser Abschnitt wird erst mit dem 2. EA im Rahmen eines eigenen Bebauungsplanverfahrens genauer untersucht.
9		SoBoN	
		Was heißt bezahlbarer Wohnraum? Welcher Anteil fällt auf EOF und auf München Modell-Miete?	Im Rahmen der sozial gerechten Bodennutzung (SoBoN) hat sich die Planungsbegünstigte bei der vorgegebenen Förderquote von 30% der Wohn-Geschossfläche für eine Realisierung in Form von 20% im Fördermodell Einkommensorientierte Förderung (EOF) und 10% München Modell-Miete entschieden. Es handelt sich dabei um geförderten Wohnungsbau, an dem die Stadt ein Wohnungsbelegungsrecht erhält.

10	Weiße Rose Erinnerungsort		
		<p>Es wäre schön möglichst viel von dem historischen Zaun zu erhalten – wäre es denkbar, den vorgesehenen Durchgang um einige Meter in den Norden zu verlegen, gegenüber Orleansstraße 65, dem historischen treffenden Ort für die Gedenkstätte Weiße Rose?</p>	<p>Der „Weiße-Rose-Zaun“ soll hinsichtlich seiner Historie auch weiterhin gewürdigt werden und erhalten bleiben. Innerhalb des neu geschaffenen Quartiers wird es daher weiterhin ein Zaunelement geben, um einen Erinnerungsort zu schaffen. Die Positionierung und Ausgestaltung des Erinnerungsortes wurden im weiteren Verfahren mit Sorgfalt entwickelt. Im Vorfeld der Planungen und auf Einladung der Planungsbegünstigten hatte der Bezirksausschuss Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen, die Weiße Rose Stiftung e.V. in der Ludwig-Maximilians-Universität München sowie das Kulturreferat der Landeshauptstadt München mit dem Münchner Stadtmuseum einen „Runden Tisch“ gebildet, der die Planungsbegünstigte als beratendes Gremium bei der künftigen Gestaltung eines Erinnerungsortes auf dem Areal und bei der Frage nach einer Verwendung von Zaunelementen begleiten sollte. Die Quartiersnische wurde als Zentrum des Quartiers als geeigneter Standort identifiziert, im Bebauungsplan werden hinweislich eine Fläche für das Zaunelement dargestellt. Die genaue Ausgestaltung des Erinnerungsortes ist nicht Teil dieser Baurechtsschaffung.</p>

Stellungnahmen zum Verfahren

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a - Orleanshöfe Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB

Verfahrensträgerin: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

TOEB	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>bei der o.a. Maßnahme bestehen, bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage, seitens der Bundeswehr aus liegenschaftsmäßiger, infrastruktureller und schutzbereichsmäßiger Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Bedenken.</p> <p>Die Belange der Bundeswehr sind berührt, aber nicht beeinträchtigt.</p> <p>Im weiteren Verfahren ist das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr unter Angabe meines Zeichens VI-131-20-BBP weiterhin zu beteiligen.</p>	<p>Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen wurde im weiteren Verfahren beteiligt.</p>
Handwerkskammer für München und Oberbayern	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Handwerkskammer für München und Oberbayern bedankt sich für die Möglichkeit zur Beteiligung an o.g. Vorhaben.</p> <p>Die Landeshauptstadt München möchte im Bereich des Ostbahnhofs entlang der Zugstrecke München-Rosenheim die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein neues Quartier mit gemischter Nutzung schaffen.</p> <p>Von Seiten der Handwerkskammer für München und Oberbayern bestehen hierzu keine Einwände oder Anmerkungen.</p>	<p>Es wurde kein Einwand vorgebracht.</p>
Erzbischöfliches Ordinariat München	<p>Fehlanzeige</p>	<p>Es wurde kein Einwand vorgebracht.</p>
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 16.07.2020 im Rahmen der Beteiligung der Träger und Behörden gemäß §4 Abs. 1</p>	<p>Es wurde kein Einwand vorgebracht.</p>

	<p>Baugesetzbuch (BauGB) zum Bebauungsplan (B-Plan) mit Grünordnung Nr. 1956 (Orleanshöfe), Haidenauplatz (südlich), Bahnlinie München- Rosenheim (westlich), Orleansstraße (östlich).</p> <p>Seitens der BEG als Besteller der Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Bayern bestehen im Rahmen unserer Zuständigkeit keine Einwände gegen den B-Plan Nr. 1956.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung</p>	
Immobilien Freistaat Bayern	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zum oben genannten Bebauungsplan werden seitens der Immobilien Freistaat Bayern keine Anregungen und Anträge vorgebracht.</p>	Es wurde kein Einwand vorgebracht.
Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege - Bodendenkmalpflege	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir bedanken uns für die Beteiligung an der oben genannten Planung und bitten Sie, bei künftigen Schriftwechseln in dieser Sache, neben dem Betreff auch unser Sachgebiet (B Q) und unser Aktenzeichen anzugeben. Zur vorgelegten Planung nimmt das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, als Träger öffentlicher Belange, wie folgt Stellung:</p> <p>Bodendenkmalpflegerische Belange:</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde gemäß Art. 8 Abs. 1-2 BayDSchG unterliegen.</p> <p>Art. 8 Abs. 1 BayDSchG:</p> <p>Wer Bodendenkmäler auffindet ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind</p>	Die Hinweise, dass eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde gemäß Art. 8 Abs. 1-2 BayDSchG unterliegen wurden an die Planungsbegünstigte weitergegeben.

	<p>auch der Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er durch Anzeige an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit.</p> <p>Art. 8 Abs. 2 BayDSchG:</p> <p>Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.</p> <p>Die Untere Denkmalschutzbehörde erhält dieses Schreiben per E-Mail mit der Bitte um Kenntnisnahme. Für allgemeine Rückfragen zur Beteiligung des BLfD im Rahmen der Bauleitplanung stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p> <p>Fragen, die konkrete Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege oder Bodendenkmalpflege betreffen, richten Sie ggf. direkt an den für Sie zuständigen Gebietsreferenten der Praktischen Denkmalpflege (www.blfd.bayern.de).</p>	
<p>Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, EBA</p>	<p>1. PFA 3 der 2. S-Bahn Stammstrecke</p> <p>Bis zur Planfeststellung der Umplanung wird an der planfestgestellten Fläche im Umgriff des Bebauungsplans festgehalten. Eine Entscheidung zur Realisierung wird erst nach PFA 3 OST getroffen. Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken kann erst nach der Entscheidung über PFA 3 neu getroffen werden.</p> <p>2. Nähe zur Bahnlinie Nr. 5510 München-Rosenheim:</p>	<p>Die Hinweise zu den planfestgestellten Flächen werden zur Kenntnis genommen und wurden im weiteren Verfahren abgestimmt.</p> <p>Die Hinweise zur Realisierung wurden an die Planungsbegünstigte weitergegeben und im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>

	Hinweise zur Realisierung, Sicherstellung des Bahnbetriebs in Bezug auf Bauausführung, Bepflanzung, etc.	
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH	Sehr geehrte Damen und Herren, mit dem BPlan mit Grünordnung 1956 besteht Einverständnis, sofern der DB-Betrieb wie auch die Planung 2. Stammstrecke davon nicht beeinträchtigt wird.	Der DB-Betrieb und die Planung der 2. Stammstrecke wurden im weiteren Verfahren berücksichtigt, mit der DB InfraGO AG fanden enge Abstimmungen statt. Eine Beeinträchtigung liegt nicht vor.
Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern; IHK	Sehr geehrte Damen und Herren, aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft sind keine städtebaulichen Einwendungen oder Hemmnisse zu erkennen, die gegen das Planvorhaben sprächen. Es besteht Einverständnis mit dem Planvorhaben und zur parallelen Änderung des Flächennutzungsplans.	Es wurde kein Einwand vorgebracht.
Regierung von Oberbayern - höhere Landesplanungsbehörde	Sehr geehrte Damen und Herren! Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde gibt folgende Stellungnahme ab: Vorhaben: Die Planung zielt auf die Nachnutzung und städtebauliche Neuordnung des Areals (ca. 3,75 ha) zwischen Orleansplatz und Haidenauplatz ab. Auf den Bahnflächen soll eine Wohn- und Büronutzung mit sozialer Infrastruktur, Hotel, Einzelhandel und Gastronomie entwickelt werden. Zunächst wird nur der südliche Bereich beplant. Erfordernisse der Raumordnung und Bewertung: Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft soll sichergestellt werden (Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 BayLplG). Flächensparende Siedlungs- und Erschließungsformen sollen	Es wurde kein Einwand vorgebracht.

	<p>unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten angewendet werden (LEP 3.1 (G)).</p> <p>In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen (LEP 3.2 (Z)). Insbesondere in verdichteten Räumen sollen Frei- und Grünflächen erhalten und zu zusammenhängenden Grünstrukturen mit Verbindungen zur freien Landschaft entwickelt werden (LEP 7.1.4 (G)). Soziale Einrichtungen und Dienste der Daseinsvorsorge sind in allen Teilräumen flächendeckend und bedarfsgerecht vorzuhalten (LEP 8.1 (Z)).</p> <p>Die Planung entspricht grundsätzlich den landesplanerischen Festlegungen. Auf die Erhaltung von klimarelevanten Freiflächen und den Immissionsschutz ist im weiteren Verfahren zu achten.</p> <p>Ergebnis: Die o.g. Planung steht den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen.</p>	
Regionaler Planungsverband München, RPV	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München teilt mit, dass zum o. g. Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet werden.</p>	<p>Es wurde kein Einwand vorgebracht.</p>
Staatliches Bauamt Freising	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mit Schreiben vom 16.07.2020 haben Sie uns über die Aufstellung Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956 (Orleanshöfe), Haidenauplatz (südlich), Bahnlinie München- Rosenheim (westlich), Orleansstraße (östlich) informiert und uns die Möglichkeit gemäß §4 Abs. 1 BauGB zur Stellungnahme gegeben.</p> <p>Von Seiten des Staatlichen Bauamtes Freising bestehen gegen die aus den Unterlagen ersichtlichen Planungen keine</p>	<p>Es wurde kein Einwand vorgebracht.</p>

	Einwände. Der Umgriff der Bauleitplanung liegt auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München, das Staatliche Bauamt Freising ist nicht unmittelbar von der Planung betroffen.	
Wasserwirtschaftsamt München	Sehr geehrte Damen und Herren, gegen den o. g. Bebauungsplanentwurf gibt es aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Einwände.	Es wurde kein Einwand vorgebracht.
Staatliches Bauamt München 2	Sehr geehrte Damen und Herren, von Ihrem oben genannten Vorhaben sehen wir unsere Belange nicht berührt.	Es wurde kein Einwand vorgebracht.
Staatliches Bauamt München 1	Sehr geehrte Damen und Herren, zu der im Betreff genannten Änderung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956 bestehen seitens des Staatlichen Bauamtes München 1 keine Einwände.	Es wurde kein Einwand vorgebracht.
Deutsche Bahn AG	Sehr geehrte Damen und Herren, die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigt, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Deutschen Bahn AG als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum oben genannten Verfahren. Nach den an die Deutsche Bahn AG übermittelten Unterlagen soll der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956 nach dem beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB ohne Umweltprüfung aufgestellt werden. Die aktuelle städtebauliche Entwicklung bezieht sich auf den Teil südlich des Haidenauplatzes, da hier durch die Konkretisierung der Planung beim Bau der 2. S-Bahn-Stamm-Strecke München (2.SBSS) eine Entwicklung möglich wird.	Die Belange der DB InfraGO AG wurden im weiteren Verfahren berücksichtigt, es wird auf die Stellungnahme der DB InfraGO AG im Verfahren gem. §4 Abs. 2 BauGB in Anlage 6 verwiesen. Die Abstimmung erfolgte intensiv zwischen der Planungsbegünstigten, der DB InfraGO AG und der LHM. Hinweis: Der Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3Ost liegt seit 31.10.2023 vor, der Planfeststellungsbeschluss PFA 3neu wurde aufgehoben, ausgenommen hiervon sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die zur Kompensation für Eingriffe in Natur- und Landschaft genannt wurden.

Im Rahmen des Projekts 2.S-Bahn-Stammstrecke München werden im Folgenden zwei Trassen im östlichen Abschnitt der Stammstrecke (von Isar bis Haltepunkt Leuchtenbergring) betrachtet.

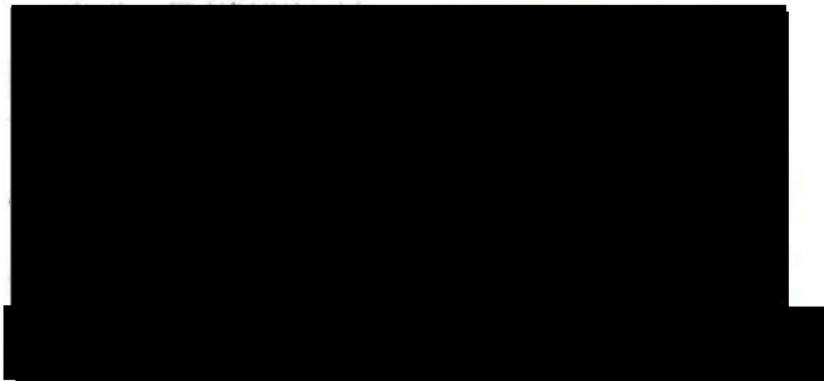
- Trasse mit Haltepunkt Ostbahnhof (tief) am Orleansplatz (PFA 3neu, planfestgestellt 2016)
- Trasse mit Haltepunkt Ostbahnhof (tief) an der Friedenstraße (PFA 3Ost, Antrag eingereicht in 11/2019)

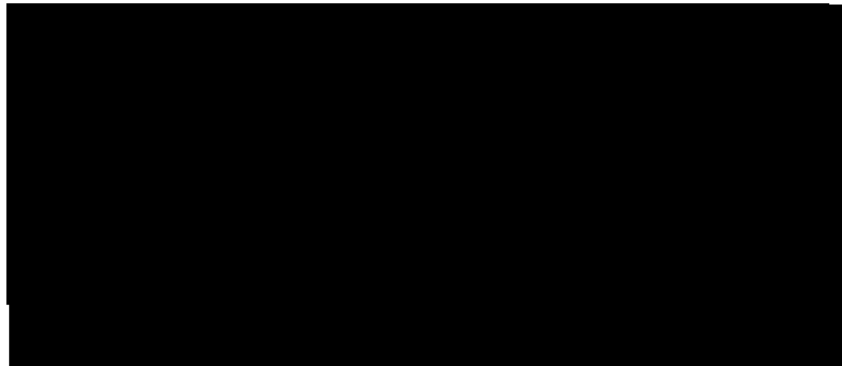
Des Weiteren werden auf der Fläche des Bebauungsplans Orleanshöfe Bauwerke der DB-Maßnahme „Neubau ESTW München Ost Pbf“ mit gesonderter Genehmigungslage errichtet.

1. Neubau ESTW München Ost Pbf

a) Betriebliche Bedingungen

Die Zugänglichkeit für Instandhaltungsarbeiten an zwei Kabelaufbauschächten (blaue Markierung in Abb. 1) und den Kabeltrassen längs des DB-Gleisfeldes muss gewährleistet sein.



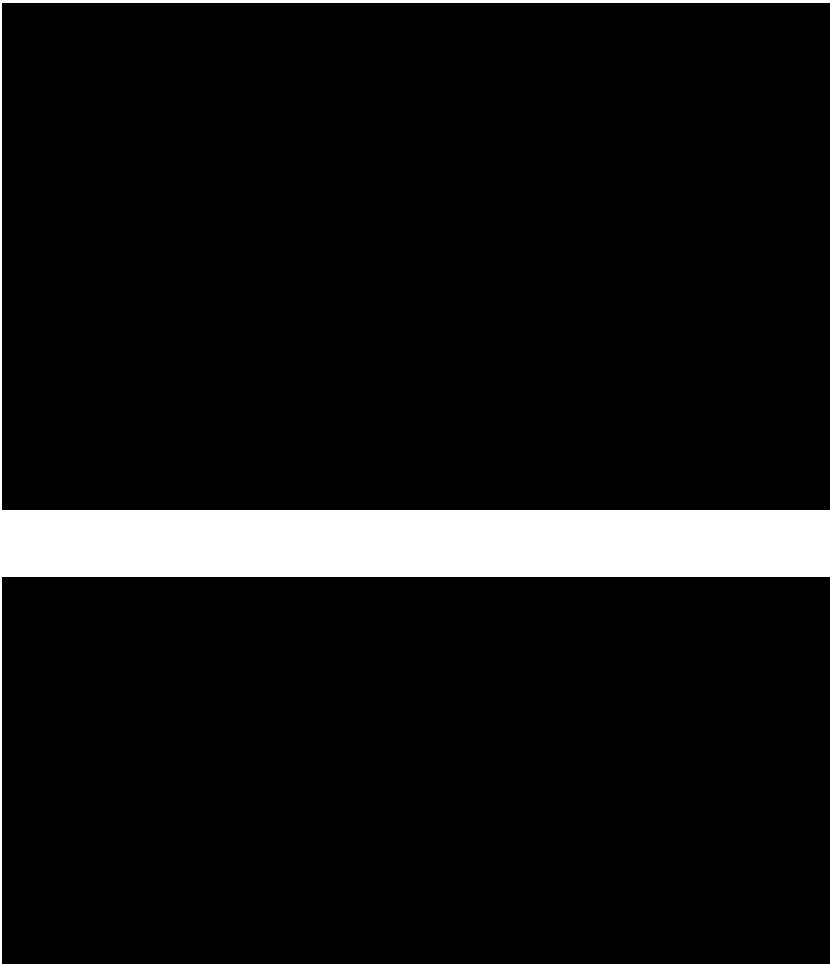


b) Technische Bedingungen

In den Randbereichen des Bebauungsplanes zum Gleisfeld der DB werden bis vorr. Ende 2022 zwei Rohrpressungen im Rahmen der Baumaßnahme für das neue ESTW Ostbahnhof ausgeführt. Für die Zugänglichkeit der beiden Baustelleneinrichtungenflächen werden 2 Zufahrten von der Orleansstraße – Einfahrt gegenüber Elsässer Straße und gegenüber Orleansstraße 81-83 – und eine Baustraße längs des DB-Gleisfeldes erforderlich. Die An- und Abtransporte zu den beiden BE-Flächen sowie die Arbeiten dürfen nicht beeinträchtigt werden.



	<p>c) Sicherheitsrelevante Bedingungen Keine</p> <p>d) Terminschiene</p> <p>Seitens DB ist vorgesehen, dass ESTW Mitte 2023 in höchster Priorität in Betrieb zu nehmen, um den betriebliche notwendigen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen. Die Startschächte stellen jeweils nur temporäre Baumaßnahmen dar.</p> <p>2. Planfeststellungsabschnitt PFA 3neu</p> <p>Die von der DB benötigten Flächen bzw. die Zufahrten für die gesamte Bauzeit sind bereits in der Planfeststellung PFA 3neu enthalten. Die Planfeststellung PFA 3neu, planfestgestellt mit Beschluss vom 25.04.2016 hat weiterhin vollumfänglich Gültigkeit bis die beantragte Planfeststellung PFA 3Ost beschieden und rechtskräftig ist.</p> <p>a) Betriebliche Bedingungen</p> <p>Der Zugang zum Rettungsschacht 9 (RS9) von der Berg-am-Laim-Straße aus muss immer für Instandhaltungsarbeiten gewährleistet sein (s. Abb.4 und 5). Die Zu- und Abfahrt für Instandhaltungsarbeiten am Versickerungsbecken und an den Zuleitungen muss immer gewährleistet sein (s. Abb.4).</p>	
--	--	--

		
--	---	--

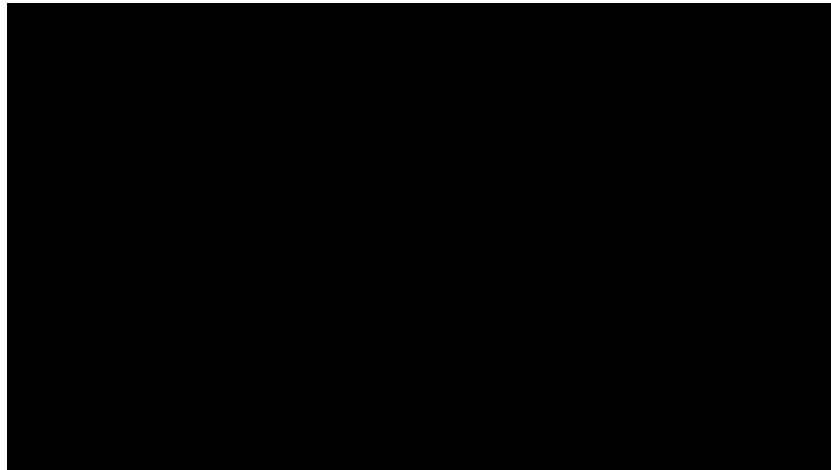
b) Technische Bedingungen

Für An- und Abtransporte der Baustoffe und Anlagenteile wird eine Ausfahrt in die Orleansstraße – Ausfahrt gegenüber Elsässer Straße erforderlich. Die Transporte dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Für den Bau, Unterhaltung und Rückbau der bauzeitlichen Druckleitung muss ein Flurstreifen längs des Gleisfeldes frei bleiben (Abb. 6).



Als Baustelleneinrichtungsfläche müssen die Flurstücke 18286/4, 18286, 18278/30, 18278/31 und auf Flurstück 18278/32 ein Streifen (l=110m, b=17m) bis zur Fertigstellung des Rettungsschachtes 9 der 2.SBSS zur Verfügung stehen. Die Ein- und Ausfahrt zu dieser BEFläche gegenüber Orleansstraße 81-83 muss gewährleistet sein.



c) Sicherheitsrelevante Bedingungen

Der Zugang zum Rettungsschacht 9 von der Berg-am-Laim-Straße aus muss immer für Rettungsmaßnahmen gewährleistet sein (s.o. Pkt. a).

3. Planfeststellungsabschnitt PFA 3Ost

In Abstimmung mit dem Antragssteller des Bauleitverfahrens werden derzeit bereits die für die Optimierung der 2.SBSS benötigten Flächen und Bauwerke abgestimmt bzw. in den PlanfeststellungsAntrag PFA 3Ost mit aufgenommen.

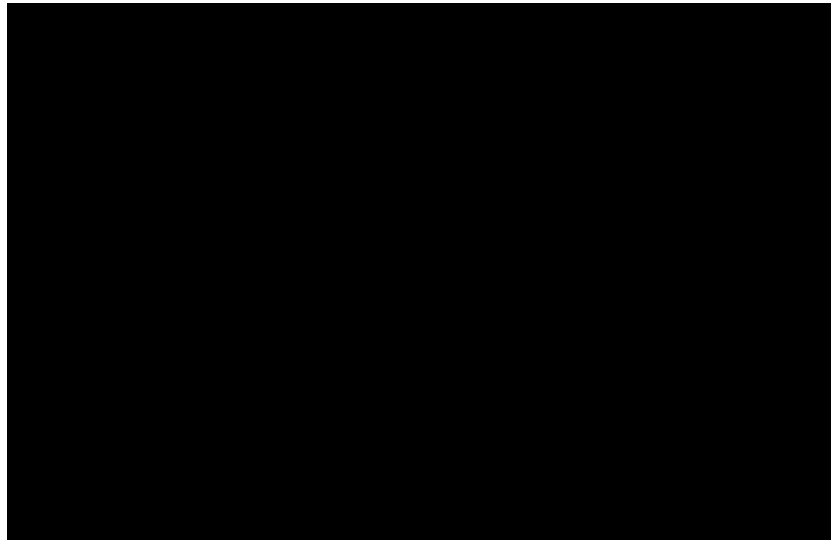
a) Betriebliche Bedingungen

Die Zu- und Abfahrt für Wartungsarbeiten an der Versickerungsanlage inkl. Zuleitungen muss immer gewährleistet sein (Abb. 8).

Die Zu- und Abfahrt für Wartungsarbeiten an den Dükern muss immer gewährleistet sein (Abb. 8).

Die Funktionstüchtigkeit des Versickerungsbeckens einschl. Zuleitungen und der Düker darf durch die Baubehelfe (z.B. Baugrube, bauzeitl. Rückverankerungen), durch unterirdische Baukörper (Grundwasseraufstau) und durch die Überbauung Orleanshöfe nicht beeinträchtigt werden

(Abb. 8).

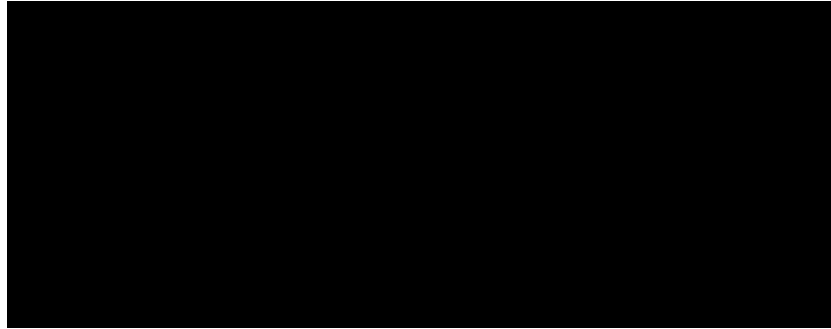


Für betriebliche Instandhaltungsarbeiten ist ein bahnparalleler Begleitweg freizuhalten. Beeinträchtigungen während der geplanten Baumaßnahme der GVG sind mit der DB Netz AG (Produktionsdurchführung München, Anlagenverantwortliche) abzustimmen.

b) Technische Bedingungen

Längs des DB-Gleisfeldes werden im Bereich der Wendeanlage Ostbahnhof bauliche Eingriffe u.a. am Oberbau, der LST und der OLA erfolgen. Für An- und Abtransporte der Baustoffe und

Anlagenteile werden eine Zufahrt von der Orleansstraße – Einfahrt gegenüber Elsässer Straße – und eine Baustraße längs des DB-Gleisfeldes, wie in den Unterlagen der PFA 3Ost dargestellt erforderlich. Die Transporte und Arbeiten in diesem Bereich dürfen nicht beeinträchtigt werden (s. Abb. 9 und 10).



Anm.: Die Darstellung der Planfeststellungsgrenze im östlichen Bereich (schräger Verlauf) stellt den Einflussbereichs des Tunnels dar und nicht die benötigte BE-Fläche. Diese grenzt sich senkrecht entlang der rot gepunkteten Fläche ab.

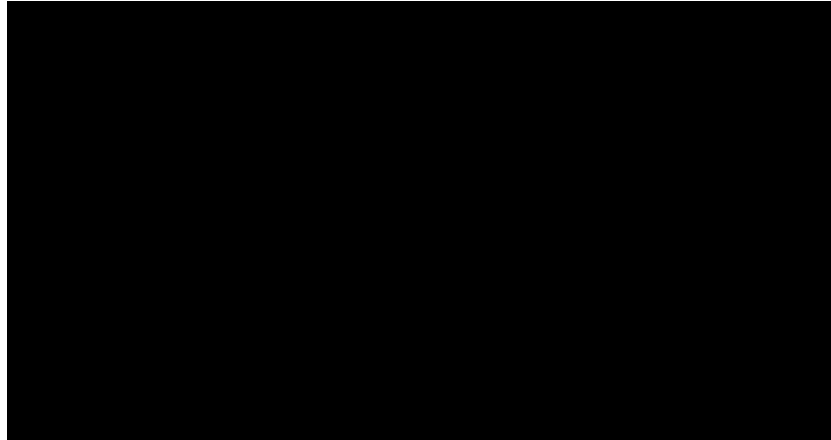
Die Führung der bauzeitlichen Zufahrtstraße im westlichen Bereich ist hinsichtlich einer alternativen Wegeführung (weiter westlich geführte Stichstraße außerhalb des Bebauungsplans) noch in Abstimmung mit der GVG.

Als Baustelleneinrichtungsfläche müssen

o die Flurstücke 18281/4, 18278/29, 18286/5, 18286/4, 18286, 18278/31, 18289/39, 18278/30, 18286/3, 18277/15 vollständig

o die Flurstücke 18278/34 und 18278/33 mit einem Streifen (ca. b=5m)

o die Flurstücke 18278/38 größtenteils bis zur Fertigstellung der 2.SBSS zur Verfügung stehen und dürfen von der GVG nicht verwendet werden. Die Ein- und Ausfahrt zu dieser BE-Fläche gegenüber Orleansstraße 81-83 sowie die Bautätigkeiten der DB müssen gewährleistet sein (Abb. 10).



Die orangen markierten Flächen können in Abstimmung mit der DB für bauzeitliche Maßnahmen wie Verbauten oder Lärmschutzwände seitens GVG genutzt werden. Eine detaillierte Planung hierfür wird zwischen den Parteien noch abgestimmt.

c) Sicherheitsrelevante Bedingungen

s.o. Pkt. a)

4. Überbauung des Rettungsschachtes 9 bzw. gesamter Bebauungsplan

Der vorliegende Entwurf des Bebauungsplanes geht städtebaulich von einer Nutzmischung aus Wohnen, sozialer Infrastruktur (Kitas), Büro, kleinteiligem Einzelhandel in den Erdgeschosszonen sowie (großflächigem) Einzelhandel und Hotelnutzung aus.

	<p>Aus Sicht der DB ist dieses Gebiet aufgrund seiner geplanten Nutzung und der bestehenden Vorbelastung nach der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO) einem Misch-, Kern- oder Urbanen Gebiet zuzuordnen.</p> <p>a) Schall- und Erschütterungsschutz</p> <p>Aufgrund der hochbelasteten schall- und erschütterungstechnischen Lage aus Straßen- und Schienenverkehrslärm, geht die DB von einer sehr hohen, nötigen Schutzqualität der Gebäude des Antragstellers aus.</p> <p>Es ist hierbei sicherzustellen, dass über die bestehenden Schienenwege hinaus, auch die neu geplanten Schienenwege inkl. aller zugehörigen Anlagen aus dem Projekt der 2.SBSS für die Dimensionierung der Schutzmaßnahmen herangezogen werden. U.a. aufgrund der bereits bestehenden Erschütterungseinwirkung durch Straßenbahn und bestehende Schienenwege (Vorbelastung) ist von einer erschütterungstechnischen Entkopplung zwischen den Anlagen der 2. S-Bahn-Stammstrecke und den neuen Gebäuden zum Erreichen der Anforderungen des zukünftigen Bebauungsplanes auszugehen.</p> <p>b) Grundwasser</p> <p>Ein ggf. durch die neuen Gebäude der Orleanshöfe verursachter Grundwasseraufstau ist für die Bauwerke der 2.SBSS schadlos abzuführen.</p> <p>Die Funktionsfähigkeit der Versickerungsanlagen darf durch die Be- und Überbauung nicht negativ beeinflusst werden.</p> <p>c) Verformungen</p> <p>Für die Abtragung der Lasten ist ein Gründungskonzept für die Überbauung Orleanshöfe vorzusehen, welches in den Bauwerken (einschl. im Baugrund verbliebene Baubehelfe) der 2.SBSS</p>	
--	--	--

keine schädlichen Verformungen verursacht. Die DB geht davon aus, dass die Gründung der Überbauung und die Bauwerke der 2.SBSS hinsichtlich der Lasteinleitung konstruktiv vollständig entkoppelt sind.

d) Verformungen Gleisfeld

Durch die beplanten Be- und Überbauungen und die dafür notwendigen Baugruben inkl. Sicherungen des Antragstellers darf es zu keinen unzulässigen Setzungen im Bereich des Gleisfelds kommen.

e) Allgemein

Bei den Planungen für die Überbauung Orleanshöfe sind die bauzeitlichen und dauerhaften Bauwerke der 2.SBSS zu berücksichtigen. Die Planungen der GVG, welche den Umgriff der 2.SBSS beeinflussen, sind der DB zur Freigabe zu übersenden.

5. Fazit

Eine Behinderung der Baumaßnahmen der 2. SBSS ist auszuschließen. Eine Abstimmung zwischen dem Antragsteller GVG und der DB muss bei Bedarf beidseitig rechtzeitig erfolgen.

Der von der GVG angedachten Bebauung steht aus Sicht des Projektes nichts im Wege. Die Flächen ohne Nutzung der DB können ungeachtet unter Maßgabe der obigen Punkte vorab bebaut werden. Die Flächen mit Nutzung der DB zur Errichtung der 2.SBSS können erst nach Abschluss der Baumaßnahmen der 2. SBSS auf diesen Flächen bebaut werden.

Bzgl. der Überbauung des RS9 sind die oben genannten Randbedingungen einzuhalten. Die Gestaltung der Gründung des Gebäudes muss aufgrund der baulichen Nähe zur 2.SBSS in enger Abstimmung mit der DB geplant werden.

Ebenso kann aus Sicht der 2. SBSS eine Einleitung des Bauleitverfahrens parallel zum Planrechtsverfahren der 2. SBSS

und in enger Abstimmung mit der DB zugestimmt werden, damit die GVG den Prozess einer städtebaulichen Entwicklung und Nutzung vorantreiben kann.

Sollten sich aus der obigen Stellungnahme weitere Abstimmungserfordernisse ergeben so besteht seitens der 2.SBSS jederzeit Gesprächsbereitschaft mit der genehmigenden Behörde und dem Projektwerber.

Ansonsten gelten für die betroffene Bauleitplanung folgende Hinweise bzw. Forderungen:

1. Infrastrukturelle Belange:

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und

durch geeignete und wirksame Maßnahmen auszuschließen.

Eine feste Absperrung zur Gleisanlage hin, mit einem Zugangstor für die Instandhaltungs- Wartungs- und Rettungsdienste

der Deutschen Bahn AG, ist zu erstellen. Die Art und Lage der Absperrung, wie auch die Ausführung und Lage des Zugangstores, bitten wir mit Herrn Karl Kellner, Tel. 089/1308-4175, DB Netz AG, Instandhaltung, I.NP-S-D-MÜ(IP), Friedenstraße 1, 81671 München, abzustimmen.

Bei notwendiger Betretung für die Bauausführung muß der Bauherr bei der DB Netz AG rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. Alle hieraus entstehenden Kosten müssen vom Antragsteller getragen werden. Als Ansprechpartner fungiert hier ebenfalls Herr Karl Kellner.

Der Einflussbereich der Eisenbahnverkehrslasten (Druck- und Stützbereich) darf nicht beeinträchtigt werden. Der Druck- und Stützbereich ist definiert in der DB-Richtlinie 836.2001 „Erdbauwerke und sonstige geotechnische Bauwerke – Einwirkungen

und Widerstände“ in Verbindung mit der DB-Richtlinie 800.0130, Anhang 2, „Netzinfrasturuktur Technik entwerfen; Streckenquerschnitte auf Erdkörpern, Ermittlung des Schotterfußpunktes“.

Bei der Bepflanzung entlang der Grundstücksgrenze zum Bahngelände ist zu beachten, dass grundsätzlich Abstand und Art von Bepflanzungen so gewählt werden, dass diese z. B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u. a.) ständig zu gewährleisten.

Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Bahndämme, Bahngräben u.ä. dürfen nicht als Biotop bzw. Natur-/Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen werden. Die Errichtung von Biotopen sowie Natur-/Landschaftsschutzgebieten in direkter Nähe der Bahnanlagen lehnen wir ab. Eine Durchfeuchtung der Bahnanlage muß auf Dauer verhindert werden.

Beim Planen von Lärmschutzeinrichtungen (Lärmschutzwände, Lärmschutzwällen u.ä.) muß deren Abstand zur Gleisanlage hin so dimensioniert werden, daß bei den Erstellungs-, Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten die Bahnfläche nicht in Anspruch genommen wird.

Beleuchtungen sind so zu gestalten, daß eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine

	<p>Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit sicher ausgeschlossen ist.</p> <p>Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.</p> <p>Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.). Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.</p> <p>Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.</p> <p>Die uneingeschränkte Zugangs- und Zufahrtmöglichkeit zu den vorhandenen Bahnanlagen muß für die Deutsche Bahn AG, deren beauftragten Dritten bzw. ggf. deren Rechtsnachfolger jederzeit täglich rund um die Uhr gewährleistet sein.</p> <p>Der Bauherr ist verpflichtet, die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal, usw.) über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen.</p> <p>Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.</p>	
--	---	--

1.1 Belange der DB Kommunikationstechnik:

Eine Beteiligung der DB Kommunikationstechnik GmbH hat ergeben, daß im betroffenen Bereich Betriebsanlagen der DB AG und der Vodafone GmbH liegen. Die Anlage „Betreiberauskunft zu Kabeltrassen und TK-Anlagen der DB AG inkl. Kabellageplan und den darin genannten Anlagen“ Az. 2020 025 445 vom 17.09.2020 ist zwingend zu berücksichtigen. Auf Strafverfolgung bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln wird ausdrücklich hingewiesen.

Der gewöhnliche Betrieb dieser Anlagen einschließlich der Maßnahmen zu Wartung, Entstörung und Instandhaltung darf keinesfalls behindert oder beeinträchtigt werden. Ein Sicherheitsabstand von mindestens 2,00 Metern muß eingehalten werden. Die Kabelanlagen dürfen nicht überbaut werden, immer frei zugänglich sein und auf Bahngrund verbleiben. Bei Kreuzungen sind Kabelanlagen grundsätzlich zu unterkreuzen. Die Maßnahmen an Kabelanlagen (Sicherungsmaßnahmen,

Verlegearbeiten etc.) müssen rechtzeitig vor Baubeginn beauftragt werden (siehe beigefügte Adressenliste). Die Kosten trägt der Antragsteller. Auf Strafverfolgung bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln wird ausdrücklich hingewiesen.

1.2 LST- und 50Hz-Anlagen der DB Netz AG:

Die Stand- und Betriebssicherheit der entlang der Grundstücksgrenze verlaufenden Anlagen und Leitungen muß gewährleistet sein. Ein Ortstermin zwecks genauer Lagebestimmung dieser

Kabel, wie auch der Kabeleinweisung, ist mit Herrn Karl Kellner, Tel. 089/1308-4175, DB Netz AG, Instandhaltung, I.NP-S-D-MÜ(IP), Friedenstraße 1 zu vereinbaren. Die Kabeleinweisung ist zu protokollieren. Das Kabelmerkblatt der Deutschen Bahn AG ist von der bauausführenden Firma vor Baubeginn schriftlich anzuerkennen. Auf Strafverfolgung bei vorsätzlicher oder

fahrlässiger Beschädigung von Kabeln wird ausdrücklich hingewiesen.

1.3 Belange der Oberleitungsanlagen der DB Netz AG:

Die Standfestigkeit der angrenzenden Oberleitungsmasten darf durch die künftige Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Ein Schutzabstand von mindestens 5,00 Metern zur Fundamentaußenkante muß eingehalten werden. Bei Grabarbeiten innerhalb des Umkreises von 5,00 Metern um die Oberleitungsmasten ist ein Standsicherheitsnachweis durch einen EBA-zertifizierten Prüfstatiker vorzulegen. Ein Schutzabstand von 3,00 Metern zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung ist mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien, Personen sicherzustellen und einzuhalten. Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung (Gleisabstand $\leq 4,00$ Meter) sind bahnzuerden, ggf. muss die Oberleitung abgeschaltet und bahngeerdet werden. Einfriedungen im Rissbereich der Oberleitung sind bahnzuerden, ggf. ist ein Prelleiter anzubringen. Elektrisch leitende Teile im Handbereich (= 2,50 Meter) zu bahngeerdeten Anlagen sind ebenfalls bahnzuerden.

1.4 Belange des Konstruktiven Ingenieurbaus der DB Netz AG:

Die vorhandenen Entwässerungsanlagen und Durchlässe der Deutschen Bahn AG dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.

Die Stand- und Betriebssicherheit der sich im Planungsbereich befindenden KIB-Bauwerke:

MOP----BR0000500 5510+009,920+1617 |E Kathreinweg

MOP----BR0000600 5510+010,469+1615 |E Berg am Laim Straße

muß gewährleistet sein. Maßnahmen an diesen Anlagen, wie auch alle Baumaßnahmen in deren Nähe müssen abgestimmt werden.

2. Immobilienspezifische Belange:

Im Rahmen der vorgenommenen Planungen wurden Grundstücksflächen der DB Netz AG in Anspruch genommen. Insbesondere verweisen wir auf die Schutzbereiche der Oberleitungsmasten. Eine Überplanung der planfestgestellten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist grundsätzlich rechtswidrig. Wir bitten diese Flächen aus dem Bebauungsplanumgriff zu nehmen.

Nach unserem Ermessen befinden sich im Umgriff der vorgelegten Bauleitplanung Flächen die noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Diese Flächen unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG).

Aus den eingereichten Unterlagen geht nicht hervor ob auf den betroffenen Grundstücksflächen Vereinbarungen zu Gunsten der DB AG oder mit Ihr nach § 15 AktG verbundener Unternehmen (Dienstbarkeiten, schuldrechtliche Vereinbarungen, etc.) bestehen (Grundbuchauszüge o.ä.). Sämtliche bestehende Verpflichtungen und Verzichte zu Gunsten der Unternehmen des DB Konzerns –auch soweit sie nicht dinglich gesichert sind – sind vom Vorhabenträger und dessen Rechtsnachfolger vollumfänglich zu berücksichtigen.

In Hinblick auf eine zukünftige Bebauung weisen wir darauf hin, dass die Abstandsflächen gemäß § 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen einzuhalten sind.

3. Hinweise für Bauten nahe der Bahn:

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplanten Baumaßnahmen und das Betreiben der baulichen Anlagen betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten. Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.

Der sichere Bahnbetrieb muss zu jederzeit gewährleistet sein, evtl. kann dafür eine Überwachung der Gleise (Gleislage, Gleishöhe ect.) erforderlich werden. Vor Beginn der Neubaumaßnahme ist eine Vorher-Nachher-Dokumentation (Beweissicherung) zu erstellen. Wenn Bahnanlagen getroffen werden können

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von (Mobil-) Kran, Bagger etc. ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Betriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen

Rechtsnachfolger zu tragen.

Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG,

	<p>einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.</p> <p>Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.</p> <p>Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Ausführung und dem Betrieb des künftigen Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, haftet der Bauwerber. Er haftet auch für das Verschulden seiner Gehilfen und derjenigen Personen, denen er sich zur Verrichtung oder Erfüllung bedient.</p> <p>4. Schlussbemerkungen:</p> <p>Alle angeführten gesetzlichen und technischen Regelungen sowie Richtlinien gelten nebst den dazu bereits ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf unsere bereits ergangenen Stellungnahmen zum oben genannten Verfahren Az. TÖB-MÜ-18-21439 vom 01.06.2018 und TÖB-MÜ-18-21439 vom 16.04.2018. Die in den Stellungnahmen genannten Bedingungen, Auflagen und Hinweise behalten ihre Gültigkeit und sind weiterhin strikt zu beachten.</p> <p>Wir bitten Sie, uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen und uns zu gegebener Zeit das Abwägungsergebnis zu übersenden.</p>	
<p>Bundesanstalt für Immobilienaufgaben</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mir liegen keine Stellungnahmen von Objektbetreuern der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vor, die Ihrer Planung</p>	<p>Es wurde kein Einwand vorgebracht. Weitere Nachrichten von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben sind im Zuge dieses Verfahrensschritts nicht eingegangen. Die</p>

	<p>widersprechen. Diese werden mir aber auch nicht zwingend vorgelegt.</p> <p>Ich nehme hier nur die redaktionelle Aufbereitung der Planungen für die elektronische Verbreitung der Informationen an verschiedene Standorte der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben im Bundesgebiet vor.</p> <p>Von dort würden Sie gegebenenfalls Stellungnahmen erhalten.</p> <p>Sofern Sie keine weiteren Nachrichten von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erhalten haben, können Sie regelmäßig von einer Fehlanzeige ausgehen. Ich gehe jedoch davon aus, dass die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben im weiteren Verfahrensverlauf weiterhin beteiligt wird.</p>	<p>Bundesanstalt für Immobilienaufgaben wurde im weiteren Verfahren beteiligt.</p>
<p>Deutsche Telekom Technik GmbH</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>vielen Dank für die zugesandten Unterlagen und die Beteiligung an dem Verfahren.</p> <p>Wir bitten um Ihr Verständnis, da aufgrund der aktuellen Coronakrise und daraus folgender Arbeit im Homeoffice, die Stellungnahme zu oben genannten Planverfahren ausschließlich per Mail erfolgt. Eine Versendung der Stellungnahme per Post ist bis auf weiteres nicht möglich.</p> <p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Bereich von Straßenverkehrsflächen werden keine Festsetzungen getroffen. Die Hinweise zur Bauausführung wurden an die Planungsbegünstigte weitergegeben. Telekommunikationslinien wurden nicht überplant.</p>

Zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956 nehmen wir wie folgt Stellung:

Am Rande des Planungsgebietes ist bereits eine Telekommunikationsinfrastruktur vorhanden. Änderungen, Baumaßnahmen oder Planungen zu Baumaßnahmen sind zurzeit nicht vorgesehen. Lagepläne mit unseren eingezeichneten Telekommunikationsanlagen haben wir beigefügt.

Zeichen und Abkürzungen in den Lageplänen sind in der darin eingefügten Legende zu entnehmen.

Bitte beachten sie: Die übersandten Lagepläne sind nur für Planungszwecke geeignet, ansonsten sind sie unverbindlich.

Vorbehaltlich einer positiven Ausbauentscheidung machen wir darauf aufmerksam, dass die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur eventuell nicht ausreicht, um das Plangebiet komplett zu versorgen. Es sind zusätzliche Planungen und Baumaßnahmen erforderlich. Die Telekom behält sich vor, die notwendige Erweiterung der Telekommunikationsinfrastruktur in mehreren unabhängigen Bauabschnitten durchzuführen und ihre Versorgungsleitungen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verlegen. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie der Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen anderer Leitungsträger ist es unbedingt erforderlich, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen bzw. Spartenbesprechungen der

Deutschen Telekom Technik GmbH T NL Süd, PTI 25, Fertigungssteuerung so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vorher angezeigt werden.

Wir bitten folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen:

	<p>In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen.</p> <p>Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist.</p> <p>Einer Überbauung unserer Telekommunikationslinien stimmen wir nicht zu, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung verhindert wird und ein erhebliches Schadensrisiko für die Telekommunikationslinie besteht.</p> <p>Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u. a. Abschnitt 3 zu beachten.</p> <p>Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.</p> <p>Bitte beteiligen Sie uns auch weiterhin am Planverfahren.</p>	
<p>DB Kommunikationstechnik GmbH</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>im Auftrag der DB Netz AG und der Vodafone GmbH haben wir Ihre Anfrage auf Betreiberauskunft in Bezug auf TK-Kabel und TK-Anlagen der DB Netz AG und Vodafone bearbeitet. Auskünfte anderer Fachdienste müssen gesondert angefragt werden. Es liegen nun folgende Ergebnisse vor:</p> <p>Auskunft im Auftrag der DB Netz AG</p> <p>Der angefragte Bereich enthält TK-Kabel oder TK-Anlagen der DB Netz AG:</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Planungsbegünstigte zur Berücksichtigung in der Bauausführung weitergegeben.</p>

	<p>Die Lage der Systeme kann dem beigefügten Planausschnitt entnommen werden.</p> <p>Bei Kreuzungen sind die Fernmeldekabel grundsätzlich zu unterkreuzen.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass Aufträge für Maßnahmen an TK-Kabeln und TK-Anlagen der DB Netz AG, grundsätzlich bei der Kommunikationstechnik zu beauftragen sind.</p> <p>Für die Zustimmung der Baumaßnahme zum Schutz der fernmeldetechnischen</p> <p>Kabel /Anlagen, wenden Sie sich bitte an den TK-Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG.</p> <p>Im Zuge der Grundlagenermittlung/Vorplanung des von Ihnen geplanten Bauvorhabens, muss eine örtliche Einweisung durch einen Techniker der DB Kommunikationstechnik durchgeführt werden.</p> <p>Aus organisatorischen Gründen wird der Antragsteller gebeten, einen Termin für die örtliche Kabeleinweisung schriftlich (mindestens 7 Arbeitstage vorher und unter Angabe der Bearbeitungsnummer sowie Streckennummer km von - bis) anzumelden. Siehe Briefkopf.</p> <p>Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.</p> <p>Ihre Baumaßnahme erfordert umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen. Unter Umständen können die Vorbereitungsarbeiten mehrere Monate dauern. Zur Einleitung der Vorarbeiten empfehlen wir Ihnen die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem für Sie zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner.</p> <p>Die Forderungen des Kabelmerkkblattes und des Merkkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind strikt einzuhalten. Die</p>	
--	---	--

	<p>Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung, werden bei der örtlichen Einweisung übergeben.</p> <p>Die Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an uns zurückzusenden. Ohne der unterzeichneten Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.</p> <p>Diese Gültigkeit der Betreiber Auskunft bezieht sich ausschließlich bis zum 31.03.2021.</p> <p>Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Betreiber Auskunft erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches.</p> <p>Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der DB Netz AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.</p> <p>Auskunft im Auftrag der Vodafone GmbH</p> <p>Für Kabeleinweisung und technische Fragen wenden Sie sich bitte an den Disponenten der Vodafone GmbH,</p> <p>Der angefragte Bereich enthält folgende Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone GmbH:</p> <p>F 7105/144´ , F 771787/144´ , AA8771508, AA8771513/144´</p> <p>Die Lage der Systeme kann den beigefügten Planausschnitten entnommen werden. Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, sind wir bzw. ist umgehend die Netzplanung von Vodafone zu informieren:</p>	
--	---	--

Stellungnahmen zum Verfahren

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a - Orleanshöfe Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB

Verfahrensträgerin: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

TOEB	Stellungnahme im Verfahren	Prüfung der Verwaltung
<p>Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, EBA</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Ihr Schreiben ist am 16.11.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für meine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p> <p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a aufgrund der Überschneidungen mit dem Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke (2. SBSS), Planfeststellungsabschnitt 3 Ost (PFA 3 Ost) berührt. Die Mehrzahl der zu überplanenden Flurstücke liegt innerhalb des Geltungsbereiches des PFA 3 Ost. Ich wende daher einen Verstoß Ihrer Planungen gegen den Fachplanungsvorbehalt gem. § 38 BauGB ein.</p> <p>Ferner ist die Mehrzahl der gegenständlichen Flurstücke im Grunderwerbsverzeichnis der 2. SBSS, PFA 3 Ost als vorübergehende Grundinanspruchnahme festgestellt und damit von der Veränderungssperre im Sinn des § 19 AEG betroffen. Der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1956a kann daher nicht zugestimmt werden.</p> <p>Schließlich weise ich im Hinblick auf die bereits bestehende Eisenbahninfrastruktur generell darauf hin, dass die mit der vorgesehenen Bauleitplanung zukünftig ermöglichen</p>	<p>Die vorgebrachten Einwände zum Fachplanungsvorbehalt gem. § 38 BauGB sind durch das Eisenbahn-Bundesamt am 26.04.2024 zurückgenommen worden.</p> <p>Für das von der DB InfraGO AG in der nachfolgenden Stellungnahme angesprochene Freistellungsverfahren wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt der Hinweis erteilt, dass das Freistellungsverfahren im Sinne des § 23 AEG für eine Teilfläche des Flurstücks Nr. 18278/38 Gem. München S.9 noch nicht abgeschlossen ist. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, eine Freistellung der Fläche soll bis zum Satzungsbeschluss vorliegen.</p>

	<p>Nutzungen den Schienenverkehr und damit auch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs nicht gefährden dürfen. Die erforderlichen Abstandsflächen zum Bahnverkehr sind einzuhalten. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen ist jederzeit zu gewährleisten. Insbesondere sind auch die vom gewöhnlichen Eisenbahnbetrieb ausgehenden Immissionen, vor allem aus Schall und Erschütterung, hinzunehmen.</p> <p>Ich bitte um entsprechende Beachtung und Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes im weiteren Verfahren.</p>	
<p>DB AG - DB Immobilien, Baurecht</p>	<p>Bebauungsplan Nr. 1956a - Orleanshöfe - im Bereich Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spichererstraße (südwestlich), Bahnlinie München-Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich) Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB Strecke: 5510 / München-Rosenheim / von Bahn-km 9,95 bis Bahn-km 10,22 /links der Bahn</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die DB AG DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station&Service AG) und der DB Energie GmbH bevollmächtigt, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu o. a. Verfahren.</p> <p>Bitte beachten Sie: Ab 1. Januar 2024 wurden die DB Netz AG und die DB Station&Service AG in eine neue Gesellschaft zusammengeführt: die DB InfraGO AG. Die alten Firmenbezeichnungen (DB Netz AG / DB Station & Service AG) sind zum Jahreswechsel erloschen. Weitere Informationen finden Sie hier: http://www.dbinfrago.com/</p>	<p>Im weiteren Verfahren wurde die geänderte Firmenbezeichnung DB InfraGO AG verwendet.</p>

	<p>Gegen das o.g. Verfahren bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>Infrastrukturelle Belange</p> <p>Nach § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten. In diesem Zusammenhang weisen wir auf folgendes hin:</p> <p>Durch die Inhalte, Festlegungen und Zielsetzungen der Bauleitplanung dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.</p> <p>I.) Belange des Großprojekts 2. S-Bahn-Stammstrecke (2. SBSS)</p> <p>Die vorliegende Bauleitplanung befindet sich im Planungsumgriff unseres Großprojektes 2. S-Bahnstammstrecke (2. SBSS).</p> <p>Die Planung „Orleanshöfe“ ist dem Großprojekt 2. SBSS bereits bekannt, da diese sich fortlaufend im konstruktiven Austausch mit dem Antragsteller des Projekts „Orleanshöfe“ befinden.</p> <p>Grundlegende Vereinbarungen und technische Abstimmungen wurden in der gemeinsamen „Nachbarschaftsvereinbarung Orleanshöfe-DB“ vom 10.12.2021 festgelegt. In der</p>	<p>Infrastrukturelle Belange</p> <p>Der Belang wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt. Es fanden enge Abstimmungen zwischen der DB InfraGO AG, der Planungsbegünstigten und der Landeshauptstadt München statt</p> <p>I) Belange des Großprojekts 2. S-Bahn-Stammstrecke (2.SBSS)</p> <p>Die Nachbarschaftsvereinbarung Orleanshöfe ist eine privatrechtliche Vereinbarung. Die darin formulierten Regelungen sind nicht bindend für die Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung und seiner anhängigen Grundvereinbarung zwischen der LHM und der Planungsbegünstigten. Darüber hinaus handelt es sich hier nicht um einen ins Detail gehenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Etwaige Punkte von Vereinbarungen mit Dritten sind daher durch die Planungsbegünstigte im laufenden Verfahren</p>
--	--	--

	<p>nachfolgenden Stellungnahme werden Auszüge aus dieser Vereinbarung zitiert.</p> <p>Im Rahmen des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München (2. SBSS) wird gegenständlich der östliche Abschnitt der Stammstrecke (von Isar bis Haltepunkt Leuchtenbergring) mit Haltepunkt Ostbahnhof (tief) an der Friedenstraße betrachtet. Für diesen Abschnitt gilt der Planfeststellungsbeschluss PFA 3 Ost der 2. S-BahnStammstrecke München Az. 651pps/002-2019#002, der am 31.10.2023 erlassen wurde.</p> <p>1. Übergreifend:</p> <p>Die Begründung des B-Plan ist im Kapitel 2.6. „Vorbelastungen“ auf Seite 11 zu aktualisieren, da der Planfeststellungsbeschluss PFA 3 Ost der 2. S-BahnStammstrecke München (Bereich westliches Isarufer bis Bft Mü Leuchtenbergring) Az. 651pps/002-2019#002 am 31.10.2023 erlassen wurde.</p> <p>2. Betriebliche Bedingungen:</p> <p>a. Bauzeitliches Versickerungsbecken:</p> <p>Nordöstlich des 1. Entwicklungsabschnitts der Orleanshöfe ist durch das Projekt 2. SBSS eine bauzeitliche Versickerungsanlage unmittelbar angrenzend an die Baufeldgrenze der Orleanshöfe vorgesehen. Die Funktion, Zugänglichkeit und Wartung der Versickerungsanlage dürfen durch die gegenständliche Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>b. Schall und Erschütterung (Betrieb):</p> <p>Wie in Punkt 6.2. der gemeinsamen Nachbarschaftsvereinbarung geregelt „geht die DB davon aus, dass [aufgrund der schall- und erschütterungstechnischen Lage</p>	<p>vorzubringen, bzw. im Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen.</p> <p>1. Übergreifend:</p> <p>Die Begründung wurde in der Form angepasst, dass der Planfeststellungsbeschluss PFA 3 Ost am 31.10.2023 erlassen und durch die Veröffentlichung im Amtsblatt am 29.12.2023 rechtskräftig ist, und damit der PFA 3 Neu aufgehoben wird.</p> <p>2. Betriebliche Bedingungen:</p> <p>zu 2.a.:</p> <p>Der Sachverhalt wurde an die Planungsbegünstigte weitergegeben und im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.</p> <p>zu 2.b.:</p> <p>Das Erschütterungsgutachten ist hinsichtlich der aktuell gültigen Planung PFA3 Ost erneut geprüft worden, Änderungen zu den bereits Festgesetzten Maßnahmen</p>
--	---	--

	<p>aus Straßen- und Schienenverkehrslärm] eine sehr hohe, Schutzqualität der Gebäude der Orleanshöfe erforderlich ist. Orleanshöfe hat bei ihrer Planung sicherzustellen, dass über bestehende Schienenwege hinaus, auch die neu geplanten Schienenwege inkl. aller zugehörigen Anlagen aus dem Projekt 2. SBSS für die Dimensionierung der Schutzmaßnahmen zugrunde gelegt werden. Aufgrund der bereits bestehenden Erschütterungseinwirkung durch Straßenbahn und bestehende Schienenwege</p> <p>(Vorbelastung) ist eine erschütterungstechnische Entkopplung zwischen den Anlagen des Vorhabens der DB und den Gebäuden der Orleanshöfe zum Erreichen der Anforderungen des zukünftigen Bebauungsplanes zu berücksichtigen. Orleanshöfe wird dies beachten [...] und eine entsprechende erschütterungstechnische Entkopplung bei Bedarf umsetzen.“</p> <p>Die Berücksichtigung der Anlagen aus dem Projekt 2.SBSS hat sich auf die aktuell gültige Planung PFA 3 Ost zu beziehen. Speziell in der Planzeichnung, aber auch in allen anderen Dokumenten ist auf den PFA 3 Ost Bezug zu nehmen - und nicht auf den PFA 3 Neu, siehe Punkt 1.</p> <p>c. Lärmbelastungen:</p> <p>Wie in Punkt 6.3. der gemeinsamen Nachbarschaftsvereinbarung geregelt, wird „der von DB verursachte Lärm [...] als Vorbelastung für die städtebauliche Planung (Überbauung) zugrunde gelegt (Vorbaurecht). Die hinzukommende Zusatzbelastung durch das Hochbauvorhaben der Orleanshöfe (unabhängig vom Entwicklungsabschnitt) ist durch die Orleanshöfe zu überprüfen und die daraus ggf. resultierenden weiteren erforderlichen Schallschutzmaßnahmen sind zu dimensionieren und umzusetzen. Hierbei darf durch die</p>	<p>haben sich nicht ergeben.</p> <p>zu 2.c.:</p> <p>Die für das Bebauungsplanverfahren notwendigen Gutachten zum Immissionsschutz und zum Schallschutz wurden erarbeitet, erforderliche Festsetzungen zum Schutz der Nutzungen sind in den Satzungsbestimmungen aufgenommen.</p>
--	---	--

	<p>ggf. anfallenden zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen der Orleanshöfe der Bauablauf des Vorhabens der DB nicht gestört werden.“</p> <p>d. Verformungen im Gleisfeld (oberirdisch):</p> <p>Wie in Punkt 6.5 der Nachbarschaftsvereinbarung geregelt, darf es „durch die geplanten Be- und Überbauungen seitens der Orleanshöfe und die dafür notwendigen Baugruben inkl. Sicherungen der Orleanshöfe [...] zu keinen unzulässigen Setzungen im Bereich des Gleisfelds (inkl. Oberleitungsanlagen) kommen. Orleanshöfe hat mittels geeigneter Maßnahmen, sowie mittels einem zugehörigen Monitoring-Programm, sicher zu stellen, dass keine Setzungen im Bereich des Gleisfelds entstehen. Sofern nicht ausgeschlossen werden kann, dass es zu Setzungen im Gleisbereich kommt, hat Orleanshöfe ein Monitorings-Programm zu führen. Art und Umfang des Monitorings sowie Grenz- und Alarmwerte sowie der Alarmplan sind mit der DB abzustimmen.“</p> <p>Das vorgenannte Monitoring-Programm und einzuhaltende Grenzwerte sind mit den entsprechenden Verantwortlichen der DB abzustimmen.</p> <p>e. Beleuchtungsmasten im Gleisbereich:</p> <p>Im Gleisbereich, der nordöstlich von dem 1. Entwicklungsabschnitt der Orleanshöfe liegt, wird im Rahmen der Baumaßnahme 2. SBSS eine Wendeanlage MOP W errichtet. In diesem Bereich werden neue Beleuchtungsmasten aufgestellt, die ca. 6 - 8 m hoch sind (finale Höhe noch in Abstimmung). Die Beleuchtungsstärke beträgt ca. 10 Lux und</p>	<p>zu 2d.:</p> <p>Der Belang wurde an die Planungsbegünstigte weitergegeben. Das Monitoring muss Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung sein, der Bebauungsplanentwurf setzt keine darüberhinausgehenden Bindungen fest.</p> <p>zu 2.e.</p> <p>Für den 1. EA sind keine Beeinträchtigung erkennbar. Der Einwand wird mit Aufstellung des Bebauungsplans zum 2. EA geprüft werden.</p>
--	---	---

	<p>ist in den Planungen der Orleanshöfe zu berücksichtigen.</p> <p>3. Technische Bedingungen</p> <p>a. Baufeldfreimachung BE-Fläche 2. SBSS:</p> <p>Als Vorabmaßnahme der Baumaßnahmen der 2. S-Bahn-Stammstrecke (2. SBSS) auf dem Baufeld nordöstlich des Projekts „Orleanshöfe“ erfolgt bereits seit Herbst 2023 die Baufeldfreimachung der BE-Fläche. Diese umfasst Kampfmittelsondierungsarbeiten, Abbrucharbeiten und Spartenverlegungen. Es kann in diesem Bereich aufgrund der voraussichtlich zeitgleichen Umsetzung der Baumaßnahmen beider Projekte zu erhöhtem Verkehrsaufkommen führen. Die zusätzliche bauzeitliche Belastung durch das Projekt der Orleanshöfe ist bei der Abwägung zu berücksichtigen und ggf. aufkommende Konflikte sind durch das Projekt der Orleanshöfe ohne Einschränkungen des Projektes bzw. des Projektablaufes der 2. SBSS zu lösen.</p> <p>b. Schall und Erschütterung (Bauzeit):</p> <p>Der Bauablauf- bzw. Terminplan des Projekts Orleanshöfe ist dem Projekt 2. SBSS nicht bekannt. Aufgrund der ggf. parallel ausgeführten Bautätigkeiten kann es zu erhöhtem bauzeitlichem Lärmkonflikt kommen. Alle zusätzlichen Auswirkungen durch diese ggf. auftretenden Parallelität sind durch das Projekt der Orleanshöfe in der Abwägung zu berücksichtigen und daraus entstehende Konflikt zu lösen.</p> <p>c. Baugrubentiefen und Geschosszahl des Gebäudes „Orleanshöfe“:</p> <p>In die Satzung muss eine Passage aufgenommen werden, die die Anzahl der Kellergeschosse bzw. Tiefgaragengeschosse</p>	<p>3. Technische Bedingungen</p> <p>zu 3.a.:</p> <p>Der Belang wurde an die Planungsbegünstigte weitergegeben.</p> <p>zu 3.b.:</p> <p>Der Einwand wurde an die Planungsbegünstigte weitergegeben. Es finden enge Abstimmungen zwischen der DB InfraGO AG und der Planungsbegünstigten statt.</p> <p>zu 3.c.</p> <p>Die Tunnelröhre der 2. Stammstrecke liegt nicht im Bereich der Bebauung des hier gegenständlichen</p>
--	---	---

	<p>begrenzt und die dafür notwendige maximale Baugrubentiefe festlegt. Die Tiefenlage der Verkehrstunnelröhren der 2. SBSS und der Injektionsschirme bzw. Baubehelfe sowie aller weiteren ggf. notwendigen Bau- und Bauhilfsmaßnahme (z.B. Grundwasserbrunnen, Bohrungen etc.) ist in den Planungen zu berücksichtigen. Wie in Punkt 6.1.1 der gemeinsamen Nachbarschaftsvereinbarung geregelt „werden die genannten Baugrubentiefen aus dem Kaufvertrag 2012 (Anlage 9 des Kaufvertrags 2012), sowie die genannte Anzahl der Geschosse aus dem Kaufvertrag 2012 (Anlage 3 des Kaufvertrags 2012) nicht eingehalten. DB und Orleanshöfe stimmen sich dahingehend weiterhin ab.</p> <p>Grundlage hierfür sind von Orleanshöfe noch zu erstellende Planungen mit Angabe der Tiefgeschosse, konkreter Höhenangaben, Lastangaben, konkrete Angaben zu den Gründungselementen sowie insbesondere zu den Baugrubensicherungen inkl. Bauwasserhaltung.</p> <p>Die Regelungen des Kaufvertrags 2012 gelten uneingeschränkt fort, bis DB den vorgenannten dazu abweichenden Planungen zugestimmt hat.“</p> <p>d. Grundwasser:</p> <p>Ein ggf. durch die neuen Gebäude bzw. die Versickerungsanlage der Orleanshöfe verursachter Grundwasseraufstau ist für die Bauwerke der 2.SBSS und sonstige Bahnanlagen schadlos abzuführen.</p>	<p>Bebauungsplans Nr. 1956a, die geringfügige Überschneidung der Tunnelröhre mit Bebauungsplan ist im Planteil als Fläche für unterirdische Verkehrsanlagen dargestellt und dementsprechend berücksichtigt.</p> <p>Zudem wurde im Bebauungsplanverfahren durch das hydrologische Gutachten bestätigt, dass es bei einer Tiefgarage mit bis zu drei Untergeschossen keine Wechselwirkungen mit der Tunnelröhre der 2. Stammstrecke entstehen. Ebenso wurde, durch die reduzierte Zahl der festgesetzten Stellplätze, die notwendige Zahl der Tiefgaragengeschosse auf ein Minimum reduziert.</p> <p>Der Einwand wird jedoch an die Planungsbegünstigte zur Berücksichtigung und Abstimmung mit der DB InfraGO AG in der Bauausführung weitergegeben.</p> <p>zu 3.d.:</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein hydrologisches Gutachten erstellt, das auch den Grundwasseraufstau untersucht hat. Im Ergebnis sind keine Regelungen im Bebauungsplan erforderlich. Für die spätere Genehmigungsplanung wird ein wasserrechtliches Erlaubnisverfahren gestellt werden. Der Hinweis wurde an die Planungsbegünstigte weitergegeben.</p>
--	--	---

	<p>e. Bahnparallele Baustraße und Stichstraße:</p> <p>Für die Durchführung des Vorhabens 2. SBSS wird die DB Flächen der Orleanshöfe zum Zwecke der Nutzung als Baustraße in Anspruch nehmen. Die Passage in der B-Plan Begründung auf Seite 14 zur Baustellenzufahrt muss angepasst werden: „Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke soll im Bereich der Flurnummern 18278/34 und 18278/38 eine Baustraße der DB Netz AG zur Andienung der Baustellenbereiche weiter nördlich verlaufen.“ Diese Aussage muss unter dem § 9 Zu- und Ausfahrten in die Satzung sinngemäß aufgenommen werden und alle betroffenen Flur Nummern aufgeführt werden.</p> <p>f. Bauzeitliche Förderbrunnen in bahnparalleler Baustraße:</p> <p>Im Rahmen der Hauptbaumaßnahme des Tunnelabschnitts zwischen Ostbahnhof und Berg-am-Laim-Straße der 2. SBSS müssen sogenannte Förderbrunnen zur Entspannung des Grundwassers im Bereich der bahnparallelen Baustraßen hergestellt werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Gleisbereich und der in Betrieb befindlichen Gleise werden diese Förderbrunnen zum Teil als Schrägbrunnen ausgeführt. Für die Herstellung, Prüfung und Wartung dieser Schrägbrunnen kann es zu kurzzeitigen Einschränkungen der Nutzung der bahnparallelen Baustraße kommen.</p> <p>g. Flora und Fauna:</p> <p>Wie in Punkt 14.2 der Nachbarschaftsvereinbarung geregelt sind „in der Planfeststellung PFA3Ost [...] auf den vereinbarungsgegenständlichen Flächen naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Diese Maßnahmen sind Rechtsvoraussetzung für die Planfeststellung PFA3Ost.</p>	<p>Zu 3.e.</p> <p>Die Baustellenzufahrt und die spätere Pflegezufahrt für die DB InfraGO AG ist sowohl in der Stichstraße als auch in der ZÖV durch eine Dienstbarkeitsfläche im Bebauungsplan festgesetzt. Die Planungsbegünstigte ist zu entsprechenden grundbuchlichen Dienstbarkeitseintragungen im städtebaulichen Vertrag verpflichtet worden.</p> <p>Zu 3.f.</p> <p>Der Einwand wurde an die Planungsbegünstigte weitergegeben, da es die Baustellenkoordination zwischen der Planungsbegünstigten und der DB InfraGO AG betrifft.</p> <p>Zu 3.g.</p> <p>Die Kompensationsmaßnahmen betreffen nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren, diese liegen ausschließlich im 2. EA. Der Einwand wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den 2. EA nach Fertigstellung der 2.-Stammstrecke erneut geprüft</p>
--	---	--

	<p>Soweit für die Realisierung des Projektes Orleanshöfe diese Maßnahmenflächen anderweitig in Anspruch genommen werden sollen, sind entsprechende Regelungen zur anderweitigen Situierung der Kompensationsmaßnahmen im Bebauungsplan Orleanshöfe festzusetzen (Kompensation für die „Überplanung der Kompensation“). Mit Blick auf die Durchführung der planfestzustellenden Kompensationsmaßnahme stimmen sich DB und Orleanshöfe, unter Einbeziehung des EBA und der UNB ab, um unnötige Herstellungsmaßnahmen (wie Baumpflanzungen) zu vermeiden.“</p> <p>4. Fazit:</p> <p>Der geplanten Maßnahme kann seitens des Großprojekts 2. SBSS unter Auflage und Berücksichtigung dieser Stellungnahme, unter Berücksichtigung der Inhalte aus der gemeinsamen vorgenannten Nachbarschaftsvereinbarung und unter Berücksichtigung des Planfeststellungsbeschlusses PFA3 Ost sowie des Kaufvertrages aus dem Jahr 2012 zugestimmt werden.</p> <p>Eine Behinderung, Erschwernis oder Einschränkung der Baumaßnahmen der 2. SBSS ist auszuschließen. Ggf. entstehende Kosten für Verzug, Mehraufwendungen oder anderweitige zusätzliche Kosten verursacht durch den Antragssteller, gehen zu Lasten des Antragstellers. Des Weiteren ist wie bereits ausgeführt, durch den Antragsteller sicherzustellen, dass es zu keiner Beeinträchtigung des Betriebs der DB oder der Anlagen der DB kommt.</p> <p>Die Wirkungen des § 19 AEG (Veränderungssperre) bleiben von dieser Erklärung unberührt.</p>	<p>werden.</p> <p>4. Fazit:</p> <p>Der Betrieb der Bahn und die Planung der 2. Stammstrecke wurden im Verfahren berücksichtigt. Ebenso wird der Fachplanungsvorbehalt anerkannt.</p>
--	--	---

	<p>II.) Belange aus dem Eisenbahnbetrieb</p> <p>Wir weisen darauf hin, 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.) entstehen, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.</p> <p>Photovoltaik- bzw. Solaranlagen auf Dächern oder Fassaden sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hinzugestalten. Sie sind so anzuordnen, dass jegliche Blendwirkung ausgeschlossen ist. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine Blendung herausstellen, so sind vom Bauherrn entsprechende Abschirmungen anzubringen.</p> <p>Wir bitten zu beachten, dass sich angrenzend an den Geltungsbereich der Bauleitplanung eine S-Bahn Abstellung / Wendeanlage mit Gleisfeldbeleuchtung befindet. Die Gleisfeldbeleuchtung ist abgängig und zur Erneuerung angemeldet. Wann eine Erneuerung der Gleisfeldbeleuchtung stattfindet, ist noch offen. Durch eine Erneuerung nach jetzigen Richtlinien (10lx im verschatteten Bereich, Bestand nur 31x im freien Gleis) wird dieser Bereich bei Dunkelheit wesentlich heller ausgeleuchtet werden müssen, als es derzeit der Fall ist. Das Thema Lichtverschmutzung sollte daher ggfs. für das geplante Quartier eine Rolle spielen und berücksichtigt werden.</p> <p>Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplanten Baumaßnahmen und das Betreiben der baulichen</p>	<p>II) Belange aus dem Eisenbahnbetrieb</p> <p>Die Einwände und Hinweise werden zu Kenntnis genommen und der Planungsbegünstigten für die Bauausführung weitergeleitet.</p> <p>Die für das Bebauungsplanverfahren notwendigen Gutachten zum Immissionsschutz und zum Schallschutz wurden erarbeitet. Das Ergebnis floss in die Satzungsbestimmungen und den Planteil des Bebauungsplanes ein.</p> <p>Die Zugänglichkeit der Bahnanlage ist durch Dienstbarkeitsflächen im Bebauungsplan gesichert.</p> <p>Für die Speiseleitung und die Masten sind entsprechende Schutzzonen im Bebauungsplan hinweislich dargestellt.</p> <p>Innerhalb der ZÖV (Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft) entlang der Bahn ist entsprechend der Festsetzung auf 5 m Breite eine geschlossene Vegetationsdecke dauerhaft zu verhindern. Der Bereich ist als Trockenleberaum für xerothermophile Arten anzulegen.</p> <p>Für den 1. EA sind keine Beeinträchtigung durch die Erneuerung der Gleisfeldbeleuchtung erkennbar, da sich diese nicht im direkten Umfeld des Bebauungsplans befinden. Der Einwand wird mit Aufstellung des Bebauungsplans zum 2. EA geprüft werden.</p>
--	---	--

	<p>Anlagen betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.</p> <p>Angrenzende Bauwerke und bauliche Anlagen dürfen in ihrer Gänze und ihrem Umfeld nicht verändert oder beeinträchtigt werden - bspw. zusätzlicher Lasteintrag oder Behinderung der Zuwegung.</p> <p>Im Druckbereich der Gleise darf es zu keinerlei statisch beeinträchtigenden Eingriffen kommen. Die Baugrenzen sind so anzuordnen, dass die späteren Bauausführungen einschließlich Erstellung der Baugruben außerhalb des Druckbereichs der Gleise stattfinden können. Eine Rückverankerung von Baugrubensicherungen im Stützbereich bzw. auf Bahngrund ist unzulässig.</p> <p>Baumaßnahmen in Nähe von Bahnbetriebsanlagen erfordern umfangreiche Vorarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz der Kabel, Leitungen und Anlagen der DB AG. Im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden.</p> <p>Im näheren Umfeld des Geltungsbereichs der zukünftigen Bauleitplanung verlaufen Streckenfernmelde- und LWL-Kabel der DB InfraGO AG (siehe beigefügten Kabellageplan TK).</p> <p>Weiter kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich in unmittelbarer Nähe bahnbetriebsnotwendige Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik befinden. Ob sich tatsächlich Leitungen in Annäherung an das zukünftige Baufeld befinden und welche Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden, kann nur im</p>	
--	---	--

	<p>Rahmen einer örtlichen Einweisung festgestellt werden.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass zu allen bahneigenen Kabel- und Leitungen ein Schutzabstand von mindestens 2 m einzuhalten ist und die Kabel- und Leitungen keinesfalls überbaut werden dürfen. Die Anlagen müssen immer frei zugänglich sein.</p> <p>Im Auftrag der Vodafone GmbH weisen wir darauf hin, dass im näheren Umfeld LWLKabel der Vodafone GmbH verlaufen. Weitere Abstimmungen hierzu sind gesondert mit dem Anlageneigentümer zu treffen.</p> <p>Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.</p> <p>Die Funktionsfähigkeit und Sicherheit der bahneigenen Entwässerungsanlagen (z. B. Bahngraben oder Tiefenentwässerung) dürfen nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Die Zugänglichkeit zu den Bahnanlagen ist jederzeit zu gewährleisten und darf nicht behindert werden.</p> <p>Der uneingeschränkte Zugang der Reisenden zum Bahnhof muss während der Maßnahme dauerhaft sichergestellt sein.</p> <p>Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen hin.</p> <p>Insbesondere ist der innerhalb des Umgriffs der Bauleitplanung vorhandene Oberleitungsmast 10-7 besonders zu berücksichtigen (siehe Lageplan Oberleitung).</p>	
--	--	--

	<p>Es ist ein Schutzabstand von 3 m zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien, Personen, etc. sicherzustellen und einzuhalten.</p> <p>Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung (Gleisabstand = 4 m) sind bahnzuerden, ggf. muss die Oberleitung abgeschaltet und bahngeerdet werden.</p> <p>Einfriedungen im Rissbereich der Oberleitung sind bahnzuerden, ggf. ist ein Prolleiter anzubringen.</p> <p>Elektrisch leitende Teile im Handbereich (= 2,50 m) zu bahngeerdeten Anlagen sind ebenfalls bahnzuerden.</p> <p>Bei Grabarbeiten innerhalb eines Umkreises von 5 m um Oberleitungsmaste (5 m ab Fundamentaußenkante) ist durch den Bauherrn ein Standsicherheitsnachweis von einem durch das Eisenbahn-Bundesamt zertifiziertem Prüfstatiker vorzulegen. Darin ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen (Masten, Leitungen etc.) auf keinen Fall in ihrer Standsicherheit und Sicherheit beeinträchtigt werden.</p> <p>Bahngrund darf weder im noch über dem Erdreich überbaut werden. Grenzsteine dürfen weder verändert noch versetzt werden - gegebenenfalls müssen diese sonst auf Kosten des Verursachers neu eingemessen werden.</p> <p>Bei Bepflanzungen ist grundsätzlich zu beachten, dass Abstand und Art der Bepflanzung entlang der Bahnstrecke so gewählt werden müssen, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe</p>	
--	--	--

und einem Sicherheitsabstand von 2,50 m (siehe auch nachfolgende Skizze).



Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten.

Wir weisen auf die Verkehrssicherungspflicht (§ 823 ff. BGB) des Grundstückseigentümers hin. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

	<p>Immobilienrelevante Belange:</p> <p>Die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.</p> <p>Abstandsflächen auf Bahngrund können aufgrund der beabsichtigten künftigen Ausbaumaßnahmen nicht übernommen werden.</p> <p>Zusätzlich ist auf den Brandschutz explizit zu achten. Brandschutzabstände können aus Gründen der Eisenbahnbetriebssicherheit ebenfalls nicht auf Bahngrund übernommen werden.</p> <p>Bestehende Dienstbarkeiten zu Gunsten der DB AG und der mit Ihr verbundener Unternehmen sind vollumfänglich zu berücksichtigen.</p> <p>Nach unserer Information liegen für die Flurstücke 18278/34, 18278/38 und das neugebildete Flurstück 18278/43 (Teilfläche aus Fl. Nr. 18278/38) innerhalb des Geltungsbereichs der zukünftigen Bauleitplanung keine Freistellungen von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG vor.</p> <p>Nach unserem Kenntnisstand wurden für die Flurstücke 18278/38 und das neugebildete Flurstück 18278/43 (Teilfläche aus Fl. Nr. 18278/38) ein Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragt. Ein Bescheid liegt jedoch noch nicht vor.</p> <p>Zum Freistellungsantrag wurde seitens der DB AG, DB Immobilien, bereits eine Stellungnahme gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt abgegeben. Demnach sind die Flurstücke 18278/38 und das neugebildete Flurstück 18278/43</p>	<p>Immobilienrelevante Belange</p> <p>Für die Flurstücke 18278/34 und 18278/38 werden im Bebauungsplan ausschließlich widmungskonforme Festsetzungen getroffen. Bauliche Anlagen sind nicht vorgesehen. Abstandsflächen kommen lediglich auf Flurstücken im Bebauungsplanumgriff zum Liegen.</p> <p>Zum Einwand bezüglich der Freistellung des Flurstücks 18278/43 wird auf die Ergänzung der Stellungnahme der DB InfraGO AG vom 09.02.2024 verwiesen, nach neuem Sachstand wurde der Einwand zurückgezogen.</p>
--	---	--

	<p>(Teilfläche aus Fl. Nr. 18278/38) aus unserer Sicht nicht freistellungsfähig.</p> <p>Sollte das Eisenbahn-Bundesamt unsere Auffassung teilen und die Freistellung des Teilflurstückes 18278/43 nicht verbescheiden kann hier die Realisierung des geplanten Gebäudes nicht umgesetzt werden. Die Planung müsste in diesem Fall abgeändert werden.</p> <p>Bei den nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten Flurstücken handelt es sich nach wie vor um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die nicht der Planungshoheit der Kommune, sondern dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Abs. 1 AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 25. 2 BEVVG i. V. m. § 18 AEG). In jedem Fall sind damit die betreffenden Flächen sowohl formell als auch materiell von den Festsetzungen eines gemeindlichen Bauleitplanes freigestellt. Bis zur Freistellung gemäß § 23 AEG sind planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen nachrichtlich als solche im Bebauungsplan darzustellen.</p> <p>Hinweise für Bauten nahe der Bahn</p> <p>Bei Bauarbeiten in Bahnnähe sind Sicherheitsauflagen aus dem Eisenbahnbetrieb zu beachten. Die Einholung und Einhaltung dieser Sicherheitsauflagen obliegt dem Bauherrn im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht. Zur Abstimmung der Sicherung gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind die Bauantragsunterlagen der DB AG (Eingangsstelle DB Immobilien) vorzulegen.</p> <p>Die folgenden allgemeinen Auflagen für Bauten /</p>	<p>Hinweise für Bauten nahe der Bahn</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Planungsbegünstigte zur Beachtung in der Bauausführung weitergegeben.</p> <p>Entsprechend den Festsetzungen können die Bahnanlagen vom neuen Quartier durch eine Einfriedung abgetrennt werden.</p>
--	---	---

	<p>Baumaßnahmen nahe der Bahn dienen als Hinweis:</p> <p>Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen haben nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.</p> <p>Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.</p> <p>Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.</p> <p>Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB InfraGO AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB InfraGO AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen.</p> <p>Bagger sind mit einem Sicherheitsabstand von $\geq 5,00$ m zum Gleis aufzustellen, ansonsten ist eine Absicherung des Baggers</p>	
--	--	--

	<p>mit Sicherungsplan und Sicherungsfirma erforderlich.</p> <p>Vor jeglichen Bautätigkeiten angrenzend an Bahngrund ist zur Vermeidung von Schäden an Anlagen, Kabeln und Leitungen eine gesonderte Spartenanfrage mit Kabeleinweisung erforderlich.</p> <p>Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe oder Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.</p> <p>Die im Zuge des Bauvorhabens geschaffenen Baugruben oder -löcher sind ordnungsgemäß abzusichern.</p> <p>Ergänzung der Stellungnahme vom 09.02.2024</p> <p>In Bezug auf das innerhalb des Geltungsbereichs der Bauleitplanung liegende Flurstück 18278/43 (neugebildet aus Fl. Nr. 18278/38) hat sich zwischenzeitlich ein neuer Sachstand ergeben.</p> <p>Seitens der DB InfraGO AG besteht gegen die Freistellung des Flurstücks 18278/43 keine Bedenken, wenn die Zugänglichkeit zur Errichtung und Instandhaltung des Oberleitungsmastes 10-5 neu sowie sämtlicher Bahnanlagen dauerhaft und uneingeschränkt - auch mit Baufahrzeugen - sichergestellt ist. Die exakte Position des zukünftigen OL-Mastes 10-5 neu steht allerdings erst nach Fertigstellung der Ausführungsplanung fest. Dies ist bei allen Maßnahmen in diesem Bereich zu berücksichtigen. Im Bereich des Flurstücks 18278/43 sind im</p>	<p>Ergänzung der Stellungnahme vom 09.02.2024</p> <p>Der Einwand bezüglich der Freistellung aus der 1. Stellungnahme wurde durch die ergänzende Stellungnahme vom 09.02.2024 zurückgezogen. Die Hinweise zum Flurstück 18278/43 werden zur Kenntnis genommen, und an die Planungsbegünstigte zur Berücksichtigung im Bauvollzug weitergeben. Die Satzung respektive das Inkrafttreten des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a erfolgt erst nach Beschluss über die Freistellung des genannten Grundstücks durch das Eisenbahn-Bundesamt. Die genannte Zugänglichkeit ist durch eine Dienstbarkeit sichergestellt.</p>
--	--	--

	<p>Rahmen unserer Großbauprojekts 2. SBSS keine baulichen Anlagen vorgesehen. Die Wirkungen des § 19 AEG (Veränderungssperre) bleiben von der Zustimmung zur Freistellung unberührt.</p> <p>Dieser geänderte Sachstand wurde am 02.02.2024 dem Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt.</p> <p>Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamt zur Freistellung des Flurstücks 18278/43 steht noch aus.</p> <p>Im Übrigen bleibt unsere Stellungnahme vom 10.01.2024 auch weiterhin gültig.</p>	
<p>Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir danken Ihnen für die Zusendung der Unterlagen zum Bauleitplanverfahren für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a - Orleanshöfe.</p> <p>Die Unterlagen wurden von uns geprüft. Das Planungsgebiet liegt im Einwirkungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses zur 2. S-Bahn-Stammstrecke. Darüber hinaus wird im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ des Freistaats die Maßnahme U45 „Leistungssteigerung Ostbahnhof“ untersucht. Beide Projekte dürfen durch den o.g. Bebauungsplan nicht beeinträchtigt werden. Dies betrifft auch mögliche Baustelleneinrichtungsflächen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Mit der DB InfraGO AG fanden enge Abstimmungen statt. Auch im vorliegenden Verfahrensschritt ist die DB InfraGO AG beteiligt. Alle Belange, die den Bebauungsplan betreffen, werden berücksichtigt.</p>
<p>Wasserwirtschaftsamt München</p>	<p><u>Thermische Nutzung des Grundwassers</u></p> <p>Einer reinen Kühlnutzung des Grundwassers können wir aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht zustimmen. Im Abstrom ist das Grundwasser bereits stark aufgewärmt. Eine weitere</p>	<p>Die thermische Nutzung des Grundwassers wurde im Rahmen des Klimakonzeptes untersucht und als möglich erachtet.</p>

	<p>Aufwärmung des Grundwassers durch eine Kühlnutzung würde zu nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser führen und ist daher voraussichtlich nicht genehmigungsfähig. Durch eine alternierende Nutzung des Grundwassers auch zu Heizzwecken (im gleichen oder höheren Maße) könnte der Wärmeintrag über das Jahr gesehen ausgeglichen werden, sodass dann eine Grundwassernutzung zu Heiz- und Kühlzwecken nach Prüfung der genauen hydrogeologischen Gegebenheiten vor Ort möglich erscheint. Unseren Daten zu Folge ist die nutzbare thermisch Leistung und Entnahmemenge am Standort jedoch begrenzt und möglicherweise nicht für große Objekte geeignet.</p>	
<p>Wasser- wirtschaftsamt München</p>	<p><u>Altlasten</u></p> <p>Aufgrund der bahnspezifischen Vornutzung sind mit Bodenverunreinigungen zu rechnen.</p> <p>Wir empfehlen daher folgende Hinweise aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>„Sollten bei den Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich die zuständige Bodenschutzbehörde (RKU-IV-11) zu benachrichtigen (Mitteilungspflichten gem. Art. 1, 12 Abs. 2 BayBodSchG).“</i> • <i>„Eine Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser im Bereich der schädlichen Bodenveränderung oder Altlast ist nicht zulässig. Gesammeltes Niederschlagswasser muss in verunreinigungsfreien Bereichen außerhalb der</i> 	<p>Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Altlastengutachten erstellt, die Ergebnisse sind im Bauvollzug zu berücksichtigen. Die hier genannten Hinweise wurden an die Planungsbegünstigte weitergegeben.</p>

	<p><i>Auffüllung versickert werden. Alternativ ist ein Bodenaustausch bis zum nachweislich verunreinigungsfreien, sickertfähigen Horizont vorzunehmen.“</i></p>	
<p>Wasserwirtschaftsamt München</p>	<p><u>Schutz vor Starkregen</u></p> <p>Durch Starkregenereignisse kann es auch fernab von Gewässern zu Überflutungen kommen. Wir empfehlen daher folgenden Festsetzungen und Hinweise aufzunehmen:</p> <p>Vorschlag für Festsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>„Die Rohfußbodenoberkante des Erdgeschosses der Gebäude wird mindestens 25 cm über Fahrbahnoberkante/ über Gelände festgesetzt.“ (Hinweis: Dazu sollte die Stadt möglichst Kote(n) im Plan und Bezugshöhen angeben. Der konkreten Straßen- und Entwässerungsplanung ist hierbei Gewicht beizumessen).</i> • <i>„Tiefgaragenzufahrten sind konstruktiv so zu gestalten, dass infolge von Starkregen auf der Straße oberflächlich abfließendes Wasser nicht eindringen kann.“</i> • <i>„Zum Schutz vor eindringendem Abwasser aus der Kanalisation in tiefliegende Räume sind geeignete Schutzvorkehrungen vorzusehen, z.B. Hebeanlagen oder Rückschlagklappen.“</i> <p>Vorschlag für Hinweise:</p> <p><i>„Schutz vor Überflutungen infolge von Starkregen: Infolge von Starkregenereignissen können im Bereich des</i></p>	<p>Im Zuge des Bebauungsplanverfahren wurde sowohl Maßnahmen zur Speicherung und Nutzung von Niederschlagwasser getroffen (Schwammstadtprinzip) als auch der Nachweis erbracht, dass die Versickerung des Regenwassers innerhalb des Planungsgebiets möglich ist. Über das Klimeresilienz-Konzept, als Teil des Bebauungsplans, werden zudem weitere Maßnahmen zur Speicherung des Regenwassers ergriffen, um unter anderem aufbereitetes Grauwasser für die Bewässerung zu nutzen.</p> <p>In Abwägung mit anderen Belangen wie Barrierefreiheit und Wirtschaftlichkeit wird dem Festsetzungsvorschlag nicht gefolgt. Die weiteren Hinweise sind Teil des Bauvollzugs und wurden an die Planungsbegünstigte weitergegeben.</p>

	<p><i>Bebauungsplans Überflutungen auftreten. Um Schäden zu vermeiden, sind bauliche Vorsorgemaßnahmen zu treffen, die das Eindringen von oberflächlich abfließendem Wasser in Erd- und Kellergeschosse dauerhaft verhindert. Eine Sockelhöhe von mind. 25 cm über der Fahrbahnoberkante / über Gelände wird empfohlen. Kellerfenster sowie Kellereingangstüren sollten wasserdicht und/oder mit Aufkantungen, z.B. vor Lichtschächten, ausgeführt werden. Der Abschluss einer Elementarschadensversicherung wird empfohlen.“</i></p>	
<p>Regierung von Oberbayern - höhere Landesplanungsbehörde</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde gibt folgende Stellungnahme zur o.g. Bauleitplanung ab.</p> <p>Planung:</p> <p>Die Landeshauptstadt München beabsichtigt mit der o.g. Bauleitplanung die planungsrechtliche Voraussetzung für die städtebauliche Neuordnung von Flächen, die ehemals bahnbetrieblich genutzt wurden, entlang der Bahnlinie München-Rosenheim nördlich des Ostbahnhofs zu schaffen. Das Gebiet liegt im 5. Stadtbezirk Au-Haidhausen zwischen dem Haidenauplatz und dem Ostbahnhof. Im Westen wird es von der Orleansstraße begrenzt, im Osten von den Gleisanlagen der Bahnlinie München – Rosenheim. Das Gebiet (Größe ca. 2,1 ha) wird aufgrund der Baumaßnahmen und Baustelleneinrichtungsflächen im Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke in zwei Entwicklungsabschnitten (EA) realisiert. Das Planungsgebiet ist im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Bahnfläche dargestellt (wird</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>im Rahmen der Berichtigung angepasst) und soll zu einem integrierten, Nutzungsdurchmischten Quartier u.a. mit Gewerbeeinheiten, Wohnen und sozialen Einrichtungen entwickelt werden. Das Planungsgebiet wird in die Gebietskategorien Urbanes Gebiet (MU) und Kerngebiet (MK) aufgeteilt, wobei im MU der Schwerpunkt der Nutzung auf Wohnen liegt, während im MK vor allem gewerbliche Nutzungen vorherrschen.</p> <p>Bewertung und Ergebnis:</p> <p>Die o. g. Bauleitplanung trägt dem Ziel 3.2 des Bayerischen Landesentwicklungsprogramms (LEP) sowie dem Ziel B II 4.1 des Regionalplans der Region München (RP 14) Rechnung, wo-nach in Siedlungsgebieten die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen sind. Die Planung kann daher einen Beitrag zu einer freiraumschonenden Siedlungsentwicklung leisten.</p> <p>Zudem berücksichtigt die Planung durch die Aufteilung des Planungsgebiets in zwei Bauabschnitte die Erfordernisse der Projekte zugunsten des Schienenpersonennahverkehrs bzw. der zweiten S-Bahn-Stammstrecke.</p> <p>Die o.g. Bauleitplanung steht den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen.</p>	
<p>Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Sachgebiet Bauleitplanung BQ</p>	<p><u>Bau- und Kunstdenkmalflegerische Belange:</u></p> <p>Das oben genannte Vorhaben befindet sich im Nähebereich mehrerer Einzelbaudenkmäler an der Orleansstraße sowie dem Ensemble Ostbahnhofviertel (E-1-62-000-48). Damit unterliegt es den Schutzbestimmungen des Bayerischen</p>	<p><u>Traufhöhen:</u></p> <p>Die jeweils festgesetzte Wandhöhe orientiert sich entlang der Orleansstraße an der Traufhöhe der gegenüberliegenden Gebäude. Die Traufhöhe der Bestandsgebäude liegt bei ca. 18,00 m (Dachfirst bei ca. 20,00 m), im Bebauungsplan sind zur</p>

	<p>Denkmalschutzgesetzes (hier Art. 6 Abs. 1).</p> <p>Aus denkmalfachlicher Sicht sollte die Traufhöhe der gegenüberliegenden Baudenkmal entlang der Orleansstraße nicht maßgeblich überschritten werden.</p> <p>Im Hinblick auf die Detailgestaltung und Materialität sei auf die nach wie vor gültigen Empfehlungen des Bayerischen Landesdenkmalrates für Baumaßnahmen innerhalb oder in der Nähe von Ensembles im Sinne des Denkmalschutzgesetzes sowie in der Nähe von Einzelbaudenkmälern vom 14. Februar 1977 verwiesen.</p> <p>Auf dem Areal befindet sich zudem ein sehr bekannter Erinnerungsort an die bedeutende Widerstandsgruppe „Weiße Rose“, eine Einfriedung des zum Ostbahnhof gehörenden ehem. Güterbahnhofes. Der Bezug zur Widerstandsgruppe resultiert allein aus einem dort aufgenommenen Foto mit mehreren Mitgliedern der Widerstandsgruppe. Wenngleich das Objekt allein deshalb die Voraussetzung als Baudenkmal nach Art. 1 Abs. 1 und 2 BayDSchG nicht erfüllt, fällt diesem als Erinnerungsort ein hoher geschichtlicher Wert zu.</p> <p>Daher wird ein möglichst vollumfänglicher Erhalt der Einfriedung empfohlen.</p> <p><u>Bodendenkmalpflegerische Belange:</u></p> <p>Derzeit sind im Bereich des Vorhabens keine Bodendenkmäler bekannt. Mit der Auffindung bislang unentdeckter ortsfester und beweglicher Bodendenkmäler (Funde) ist jedoch jederzeit zu rechnen.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische</p>	<p>Orleansstraße Wandhöhen von 19,00 m im Süden bzw. 21,00 m im nördlichen Teil festgesetzt. Darüber hinaus sollen, als Teil des städtebaulichen Grundkonzepts, an lediglich zwei ausgewählten Ecksituationen der Gebäudeblöcke städtebauliche Dominanten gesetzt werden. Hier wird punktuell eine höhere Gebäudewand ermöglicht. Die Traufhöhe bzw. die Höhe des Dachfirsts der Bestandsgebäude wird somit nicht signifikant überschritten. Gleichzeitig vermittelt auch die Baumreihe entlang der Orleansstraße zwischen den Höhen der Neubauten und dem Bestand.</p> <p>Nach Abstimmung mit der Abteilung PLAN HAIV-61T – Denkmalschutz – am 09.08.2021 werden keine negativen Auswirkungen der Neuplanung der „Orleanshöfe“ auf die Bestandsbebauung hinsichtlich der Einzeldenkmäler gegenüber der Orleansstraße und dem als Ensemble geschützten Bereich festgestellt. Die Planung fügt sich in Ihrer Maßstäblichkeit gut in die Umgebung ein.</p> <p><u>Weiße Rose:</u></p> <p>Obwohl der „Weiße-Rose-Zaun“ nicht dem Denkmalschutzgesetz unterliegt soll der Zaun und seine Historie weiterhin gewürdigt und erhalten werden. Der Bebauungsplan sieht daher zur Erinnerung an die „Weiße Rose“ ein Zaunelement in der „Quartiersnische“ vor.</p> <p>Der Gesamterhalt des Zauns steht der Entwicklung des Gebiets entgegen. Den Zaun, der sich entlang des heutigen Gehweges erstreckt, als Ganzes zu erhalten,</p>
--	---	--

	<p>Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde gemäß Art. 8 Abs. 1-2 BayDSchG sowie den Bestimmungen des Art. 9 BayDSchG in der Fassung vom 23.06.2023 unterliegen.</p> <p>Art. 8 (1) BayDSchG:</p> <p>Wer Bodendenkmäler auffindet ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er durch Anzeige an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit.</p> <p>Art. 8 (2) BayDSchG:</p> <p>Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.</p> <p>Treten bei o. g. Maßnahme Bodendenkmäler auf, sind diese unverzüglich gem. o. g. Art. 8 BayDSchG der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem BLfD zu melden.</p> <p>Bewegliche Bodendenkmäler (Funde) sind unverzüglich dem BLfD zu übergeben (Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayDSchG).</p>	<p>würde eine Barriere zum neuen Quartier herstellen und die Erschließung deutlich erschweren. Zudem wäre unter diesen Gesichtspunkten eine Verbreiterung des Fuß- und Radweges an der Orleansstraße, für die das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung ebenfalls beauftragt wurde, nicht möglich.</p> <p>Die weiteren Ausführungen werden als Hinweise zur Kenntnis genommen und an den Planungsbegünstigten weitergeleitet.</p>
--	--	---

BA-Stellungnahme zum Verfahren

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a - Orleanshöfe

Verfahrensträgerin: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

	Stellungnahme im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
<p>LHM – Bezirksausschuss 05 - Au-Haidhausen</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>der Bezirksausschuss 5 hat zu o.g. Anhörung in seiner Sitzung am 13.12.2023 folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:</p> <p>Grundsätzlich hat der BA die Planung mit Wohlwollen begleitet, eine oftmals kritisch gesehene Nachverdichtung wird akzeptiert. Umso bedauerlicher ist es, dass die wenigen für den BA wirklich relevanten Punkte, insbesondere im Bereich Verkehr und Freiflächen, keinen Eingang in die Planung gefunden haben bzw. im Planungsprozess sukzessive anderen Interessen weichen mussten.</p> <p>Der BA hätte sich einen höheren Anteil an Wohnnutzung gewünscht, das Kerngebiet MK wäre zugunsten eines weiteren Urbanen Gebietes MU mit überwiegendem Wohnanteil verzichtbar gewesen, im Urbanen Gebiet MU Süd sollten Wohnnutzungen zugelassen werden. Hotels gibt es im Stadtteil bereits in ausreichender Anzahl. Positiv bewertet wird die Gewerbenutzung in den EG-Zonen und die Kita. Auch die Fahrradabstellräume in der EG-Zone sind zu begrüßen. Positiv werden weiter die Durchgänge an den Querriegeln beurteilt.</p> <p>Der BA hat wiederholt eine bahnparallele Wegeverbindung hinter den Gebäuden eingefordert (analog Welfenhöfe), dass diese Forderung nicht aufgegriffen wurde, ist bedauerlich. Der BA fordert weiterhin einen Steg im Bereich des Haidenauplatzes, um eine durchgängige höhenfreie Wegeverbindung vom Leuchtenbergring zum Ostbahnhof</p>	<p>Höherer Wohnanteil:</p> <p>Das Planungsgebiet liegt in zentraler innerstädtischer Lage und ist über die Nähe zum Ostbahnhof optimal an den öffentlichen Personennahverkehr und dem schienengebundenen Fern- und Nahverkehr angeschlossen. Damit eignet sich der Standort neben der Wohnnutzung auch hervorragend für das Angebot von gut erreichbaren innerstädtischen Büro-, Verwaltungs- und Dienstleistungsnutzungen. Die gewählten Gebietskategorien Kerngebiet (MK) und Urbanes Gebiet (MU) führen zu einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Wohn- und Büronutzung von 45% Gewerbe zu 55 % Wohnen. Eine Erhöhung des Wohnanteils im MU Süd ist nicht möglich, da der zur Ausweisung eines Urbanen Gebietes notwendige Nutzungsmix zwischen Wohnen und Nicht-Wohnen ansonsten nicht erreicht wird.</p> <p>Bahnparallele Wegeverbindung</p> <p>In Abwägung aller städtebaulicher, freiraumplanerischer und verkehrlicher Belange gegeneinander wird entlang der Gleisanlagen eine Zone ökologischer Vernetzung (Fläche mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen) als naturschutzfachlich wichtiger Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt festgesetzt. Auf Grund der technischen Anforderungen an einen Fuß- und Radweg in ausreichender Breite und Ausstattung ist eine Überlagerung der verkehrsplanerischen und naturschutzfachlichen Funktion nicht möglich. Eine Anordnung der notwendigen Flächen nebeneinander ist ebenso nicht möglich, da dies zu</p>

	<p>zu ermöglichen. Wie ein solcher Steg mit der nun vorgelegten Planung in Einklang gebracht werden kann, muss im Zuge der Planung auf dem nordöstlichen Geländeteil gelöst werden.</p> <p>Die nun vorgesehene Radverkehrsführung mit einem Zweirichtungsradweg auf der Süd-Ost-Seite / entlang der neuen Bebauung an der Orleansstraße entspricht nicht den Vorstellungen des BAs. Es muss radentscheidskonforme Radwege auf beiden Straßenseiten geben, dafür hätte der gesamte Querschnitt der Orleansstraße mit in den Umgriff der Planung aufgenommen werden müssen. Hier wird eine einmalige Chance vertan. Die Planungsleitlinien der LHM geben für Zweirichtungsradwege das Regel- / Mindestmaß von 4,90 bzw. 4,00 m vor, vorgesehen sind lediglich 3,50 m. Der Erhalt des Baumgrabens wird begrüßt und auch die Aufweitung des Gehwegs mit der Hinzunahme privater Flächen im Südwesten Richtung Ostbahnhof sowie im Bereich der Spicherenstraße.</p> <p>Ebenfalls lehnt der BA die Herausnahme des Knotenpunktes Spicherenstraße aus dem Umgriff ab. Der BA fordert hier eine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr. Hier wurde die Chance vertan eine gute Anbindung für den Fuß- und Radverkehr an den angrenzenden Stadtteil und damit eine Vernetzung zwischen alt und neu zu schaffen. Der Knotenpunkt Elsässer Straße ist für den Fußverkehr keine realistische Alternative (Zitat aus der Vorlage zum Planungskonzept: „Ziel ist ein durchlässiges Quartier, das im menschlichen Maßstab ausformuliert wird und lebendige Schnittstellen zur Nachbarschaft aufweist“).</p>	<p>einer Reduktion der Bebauungstiefen und der gewünschten Wohnraumschaffung führt.</p> <p>Steg am Haidenauplatz: Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Fuß- und Radwegesteges im Bereich Haidenauplatz, sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanes Nr. 1956a. Gleichwohl wurde im Sinne eines städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrsplanerischen Gesamtkonzeptes ein Masterplan für die Entwicklung des gesamten Bereiches östlich der Orleansstraße zwischen Elsässerstraße und Haidenauplatz ausgearbeitet. Im Bereich Haidenauplatz wurden insbesondere die langfristig notwendigen Umbauten zur Ertüchtigung des Trambahnverkehrs und des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der Bearbeitung des Masterplanes wurde auch eine Machbarkeitsstudie für eine Fuß- und Radwegebrücke über die Berg-am-Laim-Straße erstellt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass auf Grund der großen Höhenunterschiede und den damit verbundenen großen Abwicklungslängen für eine barrierefreie Anbindung dieser Brücke, eine direkte Anbindung des Stegs an den Verkehrsknotenpunkt Haidenauplatz nicht möglich ist. Die Prüfung einer alternativen Anbindung des Stegs an das Rad- und Fußwegenetz unter Maßgaben der städtebaulichen und verkehrlichen Zielsetzung wird Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens für den 2. Entwicklungsabschnitt, dem Bebauungsplan Nr. 1956b werden.</p>
--	---	--

	<p>Der Bereich des Erinnerungsortes Weiße Rose sollte in städtischen Grundbesitz überführt werden, um die historische Verantwortung des Ortes auch von städtischer Seite zu würdigen und auch Fragen des Unterhalts und der Pflege langfristig unkompliziert zu klären. Ergänzend wäre es schön, wenn auch ein Teil des Zaunes entlang der Fassade / der Orleansstraße sichtbar gemacht werden könnte (d. h. Aufstellung und Ausrichtung ähnlich des Originalstandortes).</p> <p>„Es ist geplant, außerhalb des Planungsgebiets die vorhandene öffentliche Grünfläche am Johannisplatz aufzuwerten, aktuellen Nutzer*inneninteressen anzupassen, zu erweitern und gendergerecht neu zu gestalten (S. 19 Planungskonzept)“.</p> <p>Kompensationsmaßnahmen für fehlende öffentliche Grünflächen auf dem Johannisplatz zu schaffen, wird von Seiten des BA klar abgelehnt. Der Johannisplatz ist rund 900 m vom Planungsgrundstück entfernt, ist in dichte Bestandsbebauung eingebettet und wird bereits intensiv genutzt. Der BA steht einer Verdichtung wie sie durch das Vorhaben generiert wird grundsätzlich offen gegenüber. Die verpflichtenden Erholungs- und Grünflächen sind jedoch neu zu schaffen und nicht über bereits vorhandene Flächen „zu verrechnen“.</p> <p>Die baulichen Maßnahmen am Johannisplatz waren lange Zeit angekündigt, mit der Bevölkerung und dem BA diskutiert, diese Planungen jetzt nachträglich über das Neubauvorhaben zu begründen und zu finanzieren wird entschieden abgelehnt.</p>	<p>Radverkehr</p> <p>Der Umgriff des Bebauungsplanes umfasst neben den zur Bebauung vorgesehenen Flächen alle, zur Umsetzung der Planung notwendigen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen. Die Orleansstraße als bestehende Hauptverkehrsstraße mit ihrer Verkehrsfläche ist damit nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Für eine Änderung bzw. Umbau der bestehenden Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller verkehrstechnischer und verkehrsplanerischen Belange sind keine bauleitplanerischen Festsetzungen erforderlich. Die Errichtung einer Quermöglichkeit für zu Fuß gehende und Radfahrende auf Höhe der Spicherenstraße ist im Rahmen eines regulären Straßenumbaus möglich. Der Bebauungsplan Nr. 1956a trifft keine Festsetzungen, die einer Verbesserung der Fuß- und Radwegesituation beiderseits der Orleansstraße entgegenstehen.</p> <p>Das Angebot eines ausreichend breiten ggf. auch radentscheidskonformen Radweges vom Haidenauplatz zum Ostbahnhof ist im Zuge einer Neuaufteilung des Straßenraumes Orleansstraße zu berücksichtigen und ist Gegenstand einer umfassenden Gesamtkonzeption für den Straßenabschnitt vom Orleansplatz bis zum Haidenauplatz. Die Berücksichtigung nur einer Teilstrecke dieser Abwicklung im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1956a ist daher nicht zielführend.</p> <p>Notwendig für die Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 1956a ist jedoch die angemessene Erschließung für zu Fuß gehende und Radfahrende aus dem Quartier. Durch den Ausbau des Knotenpunktes an der Elsässer Straße hin zu einem signalgesteuerten Knotenpunkt mit allen</p>
--	---	--

	<p>Bzgl. der Umgestaltung des Johannisplatzes fand bereits 2016 eine Bürgerbeteiligung statt, 2018 wurden dem BA erstmals Planungen vorgestellt. Anträge zur Umgestaltung gab es bereits mindestens 04/2013 (SPD), 07/2015 (SPD) und 06/2016 (fraktionsübergreifend). Hintergrund war insbesondere die Nutzung des Johannisplatzes als Pausenhof während der Sanierung der Kirchen-schule.</p> <p>Die Planung für den nun vorgelegten Bebauungsplan wurden nach Aufstellungsbeschlüssen von 2004 und 2008 2016 (wieder-) aufgenommen. 2019/2020 fand ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb statt, dessen Ergebnisse dem Stadtrat 02/2021 bekanntgegeben wurden.</p> <p>Erst im März 2023 haben wir von Seiten des Baureferates folgende Information bekommen: „Nachdem im Dezember 2022 im Rahmen des Beschlusses zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022-2026 die Finanzierung für das Projekt sichergestellt wurde, wird dieses Jahr nun der Entwurf erarbeitet, die Baugenehmigung herbeigeführt, sowie die Ausführungsplanung und Ausschreibung erstellt. Die Bauausführung wird dann im Frühjahr 2024 beginnen, die Fertigstellung ist im Sommer 2025 vorgesehen.“</p> <p>Warum nun eine Verknüpfung beider Projekte stattfinden soll, ist demnach völlig unklar. Es entsteht vielmehr der Anschein, dass einfach keine anderen Ausgleichsflächen in der Nähe des Planungsgrundstücks gefunden wurden und zugleich nicht auf gewünschte Dichten verzichtet werden sollte. Das Vorgehen widerspricht dem Gedanken und dem Ziel der Schaffung von öffentlichen Grün- und</p>	<p>notwendigen Bewegungs- und Aufstellflächen für alle Verkehrsteilnehmenden ist eine sichere Erschließung des Planungsgebietes möglich, ebenso wie durch den, in der Planung berücksichtigten 3,5 m breiten und in zwei Richtungen nutzbaren Radweg.</p> <p>Weißerose</p> <p>Die Anregung einer möglichen Überführung der geplanten Flächen für den Erinnerungsort Weiße Rose in städtischen Grundbesitz wurde an die zuständigen Dienststellen herangetragen. Voraussetzung für die Übernahme in den städtischen Besitz ist die Anerkennung des Mahnmahles.</p> <p>Das Kulturreferat führte hierzu aus: „Der betreffende Eisenzaun ist auf einer historischen Fotografie zu erkennen, auf der die Mitglieder der Widerstandsgruppe Weiße Rose abgebildet sind. Der Zaun selbst war weder für die, die auf dem Foto abgebildet sind, noch für diejenigen, die sie verfolgt und ermordet haben, ein bewusst wahrgenommener und damit historisch reflektierter Gegenstand. Über die Ereignisgeschichte hinaus kann das auf dem Foto dargestellte Zaunstück jedoch einen Ort markieren, der als ein Treffpunkt der Widerstandsgruppe in Erinnerung zu halten ist.“</p> <p>Der „Weiße-Rose-Zaun“ soll hinsichtlich seiner Historie auch weiterhin gewürdigt werden und erhalten bleiben. Innerhalb des neu geschaffenen Quartiers wird es weiterhin ein Zaunelement geben, um einen Erinnerungsort zu schaffen. Die Positionierung und Ausgestaltung des Erinnerungsortes in der „Quartiersnische“ wurden im weiteren Verfahren mit Sorgfalt weiterentwickelt. Im Bebauungsplan ist hinweislich eine Fläche für das</p>
--	--	--

	<p>Erholungsflächen im Rahmen von Bauvorhaben und kann so nicht hingenommen werden. Der BA besteht darauf die erforderlichen Grün- und Freiflächen (15 qm pro EW, 2 qm pro AP) im Planungsgebiet vorzusehen und damit eine rechtssichere Planung zu gewährleisten (siehe auch unseren Antrag Nr. 20-26 / B 02178 vom 21.04.2021).</p> <p>Solange diese Themen nicht geklärt sind, lehnt der BA die vorgelegten Planungen ab.</p>	<p>Zaunelement dargestellt. Die genaue Ausgestaltung des Erinnerungsortes wird nicht Teil dieser Baurechtsschaffung werden. Die Planungsbegünstigte ist jedoch in engem Austausch mit dem Weise Rose Stiftung e.V., um im Rahmen des Bauvollzugs eine angemessene Umsetzung aller Interessen gewährleisten zu können.</p> <p>Kompensationsmaßnahmen auf dem Johannisplatz Auf Basis des ausgewählten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbsentwurfs wurde für die Freiflächenversorgung der größtmögliche Anteil an lärmabgewandten und damit gut nutzbaren Freiflächen innerhalb des Planungsgebiets generiert. Die bewusst gewählte hohe bauliche Dichte und die gewählte Bautypologie nutzen das Planungsgebiet im Sinne der gesamtstädtischen Ziele optimal aus, was jedoch zu Lasten der verbleibenden Freiflächen für das Quartier geht.</p> <p>Auf Grund der ungünstigen städtebaulichen Rahmenbedingungen können für die Bewohnerschaft der neuen Wohngebäude keine öffentlichen Grün- und Freiflächen innerhalb des Planungsgebietes ausgewiesen werden, die den hohen Standards an Aufenthaltsqualität und sozialer Sicherheit entsprechen. Gleichwohl wurden alle planungsrechtlichen Maßnahmen ergriffen, um auf den Wohngebäuden, dem Gewerbebau und in den Innenhöfen die maximal mögliche Fläche zur Freiflächennutzung der Bewohner*innen zu sichern. Zusätzlich dazu ist weiterhin die Ausweisung von Kompensationsmaßnahmen im nächstgelegenen Umfeld zum Planungsgebiet notwendig. Die Beanspruchung des nächstgelegenen Hypoparks an der Flurstraße für diese Maßnahmen wurde vom</p>
--	--	--

		<p>Bezirksausschuss des Stadtbezirks 5 im Zuge des bisherigen Planungsverfahrens abgelehnt.</p> <p>In der Grundvereinbarung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a wird mit der Planungsbegünstigten die Kostenbeteiligung für die Aufwertung der Flächen vereinbart. Die Bereitstellung der Flächen auf dem Johannisplatz und damit die Verknüpfung der dort geplanten Maßnahmen mit dem Bebauungsplan Nr. 1956a ist im Rahmen des verwaltungsinternen Handelns verfahrenstechnisch möglich, so dass der Finanzierungsbeitrag für die Aufwertungsmaßnahmen in das Projekt am Johannisplatz einfließen kann (siehe hierzu auch die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan unter 4.19.1 Grünordnung allgemein, Freiflächenversorgung).</p>
--	--	--

Klimacharta Orleanshöfe

Bebauungsplan Nr. 1956a



© Teleinternetcafe und Treibhaus, 2023

Auftraggeber:

GVG Immobilien Service GmbH
Orleansstraße 56
81667 München

Ersteller:

HÖCKER Project Managers GmbH
Landsberger Straße 191
80687 München

München, 02.07.2024



Inhaltsverzeichnis

1	Präambel	3
2	Übersicht Klimakonzept	4
3	Übersicht freiwillige Maßnahmen	8



1 Präambel

Die GVG-Gruppe plant, errichtet und bewirtschaftet seit über 40 Jahren Wohn- und Gewerbeimmobilien mit dem Schwerpunkt in München. Die große soziale, ökologische und ökonomische Verantwortung ist für die handelnden Personen der GVG ein wesentliches Kriterium bei der projekt- und unternehmensbezogenen Zielsetzung.

Neben der grundsätzlichen nachhaltigen Verantwortung der GVG-Gruppe hat die Landeshauptstadt München zudem, mit dem Ziel zur Klimaneutralität bis 2035, die Eindämmung der Klimakrise als höchste Priorität anerkannt.

Die GVG-Gruppe trägt durch die Aufstellung von Energie-, Mobilitäts- und Klimaresilienz-Konzepten dazu bei, eine nachhaltige und klimagerechte städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.

Im Sinne der Nachhaltigkeit ist es daher das langfristige Ziel, lebenswerten und gemeinschaftsfördernden Wohnraum für ca. 600 Bürger*innen und die dafür notwendige soziale Infrastruktur im 1. Entwicklungsabschnitt der Orleanshöfe zu schaffen. Gleichzeitig werden alle wirtschaftlich sinnvollen und angemessenen Möglichkeiten und Maßnahmen ausgeschöpft, die zum Klimaschutz und der Klimaanpassung und damit zur Klimaneutralität 2035 beitragen.

Viele dieser Maßnahmen und Anstrengungen zur Verwirklichung dieser Ziele sind durch die Festsetzungen im Bebauungsplan oder durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag gesichert. Andere Maßnahmen sind solchen Sicherungen nicht zugänglich. Sie werden jedoch durch die GVG-Gruppe im Sinne des Münchner Ziels zur Klimaneutralität 2035 freiwillig durchgeführt. Die GVG-Gruppe kennt daher die städtische und politische Beschlusslage hin zu einem „Klimaneutralen München 2035“ an und verpflichtet sich selbst, neben den Gesamtmaßnahmen zum Klimaschutz und der Klimaanpassung, zusätzlich die nachfolgend aufgezeigten Maßnahmen unabhängig der Regelungsmöglichkeiten umzusetzen. Die so genannte Charta bildet dabei eine Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung.

2 Übersicht Klimakonzept

Im Projekt Orleanshöfe wurden im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung einige Maßnahmen ergriffen. Einige hiervon werden bereits durch Rechtsplan und Satzung festgesetzt. Andere Punkte werden im städtebaulichen Vertrag und dem Gestaltleitfaden dargestellt. Des Weiteren bildet die Charta eine Absichtserklärung über Maßnahmen, die über die Festsetzungen hinaus gehen.

Die angestrebten Maßnahmen werden in einem Klimakonzept für die Quartiersentwicklung gegliedert nach den Bausteinen Energie, Mobilität und Klimaresilienz. Dabei haben einige Maßnahmen Effekte auf mehrere Themenfelder.

Im Folgenden ist eine Übersichtstabelle dargestellt, welche alle getroffenen Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung aufführt und zeigt, wo diese verankert sind.

Maßnahme	Erläuterung	Satzung	Begr.	Städtb. Vertrag	Ge-staltl.	Charta
Bausteine Energie						
Primärenergie	EH 40, Nutzung Fernwärme mit Ergänzung erneuerbare Energien und Grundwasserwärmepumpen, Grund-Kälteerzeugung durch Grundwassernutzung					X
Energiesparende Lüftung	mit Rotationswärmetauscher und WRG					X
Öffenbare Fenster für Stoßlüftung	zur Unterstützung mechanische Lüftung					X
Sommerlicher Wärmeschutz	mittels außenliegenden Sonnenschutzes					X
Photovoltaik	PV auf Dach, über Technik, an LSWs	§16 (9), (10)	X		X	
Photovoltaik	Prüfung der Ergänzung an der Fassade					X
Heizmethode	Heizung und Kühlung über Niedertemperatur					X



Nachhaltigkeitszertifikat	Stufe Gold mit DGNB oder LEED					X
Maßnahme	Erläuterung	Satzung	Begr.	Städtb. Vertrag	Ge-staltl.	Charta
Bausteine Mobilität						
Mobilitätskonzept				X		
Neuer Nahversorgungsstandort	Wohnortnahe Versorgung für Neue Nutzer und Bestandsbevölkerung	§2 (5)				
Mobilitätsfaktor 0,7 (Wohnen) Abminderungsfaktor 0,75 (Gewerbe)		§11(2) und (3)	X			
E-Ladestation (PKW)	10 % der Stellplätze werden mit Ladeinfrastruktur für Quartiersgemeinschaft ausgerüstet					X
Car-Sharing	7 Stellplätze für Carsharing für Quartiersgemeinschaft hergestellt im MU Nord					X
Fahrradabstellräume	ebenerdig, wohnungsnah, sicher, Ergänzung mit bereitgestelltem Werkzeug	§§ 7(2), (3), 10(3)	X		X	
Förderung Radverkehr	Angebot von Duschkmöglichkeiten (Gewerbe) und Fahrradreparatur Möglichkeiten					X
Lastenrad-Sharing	8 Lastenräder für Quartiersbewohner					X
Fahrrad-Sharing	10 Gemeinschaftsräder für Quartiersbewohner, weitere 47 m ² für Gemeinschaftsräder					X
Paketannahme im Einzelhandel	vertragliche Regelung mit Einzelhandel für Quartiersgemeinschaft					X



Mieter-Buchungssystem für Sharing-Angebote	Informationen und Buchungsmöglichkeiten über Buchungssystem					X
Monitoring	Erstellung Erfahrungsbericht (nach 1, 4, 7 und 10 Jahren)					X
Maßnahme	Erläuterung	Satzung	Begr.	Städtb. Vertrag	Ge-staltl.	Charta
Bausteine Klimaresilienz						
Durchlüftung	Durchströmung durch die Quartiersnischen					X
Baumkonzept	Neupflanzung von Bäumen, maximal mögliche Begrünung der ebenerdigen Flächen, Erhalt des Altbaumbestandes entlang der Straße	§ 20, Planzeichnung	X		X	
Baumkonzept	klimaverträgliche Baumarten mit hohem Biodiversitätsindex	§ 20				
Baumkonzept	erhöhter Substrataufbau über TG und Schaffung von nichtunterbauten Flächen für bessere Wuchsbedingungen	§ 16 (7)				
Baumkonzept	Vermeidung von Hitzeinseln durch intensive Begrünung mit großen und mittelgroßen Bäumen	§ 20 (2) – (5)				
Dachbegrünung	hoher Anteil extensiver und intensiver Dachbegrünung	§ 16	X		X	
Fassadenbegrünung	Fassadenbegrünung am Gewerbeblock	§ 20 (8)	X		X	
Biodiversitätsfläche	Schaffung einer nicht Über- und Unterbauten Fläche - ZÖV	§ 21	X		X	



Biodiversitätsfläche	Verwendung ruderaler Pflanzen um Biodiversität zu fördern					X
Regenwassermanagement	Retentionsschicht auf den Flachdächern- Versickerung des anfallenden Regenwassers über Rigolen- erhöhter Substrataufbau mit erhöhtem Retentionsvolumen über TG	§§ 16 (11), 20(12)	X		X	
Regenwassermanagement	Speicherung und Nutzung von Regenwasser					X
Wassermanagement	Schluck- und Förderbrunnen zur Kühlung					X
Geringe Oberflächeninanspruchnahme	Großteil der Freiflächen wird ebenerdig begrünt, nicht unterbaute Hofbereiche und Minimierung der Versiegelungsflächen durch unterirdischen driveway	Planzeichnung	X		X	X
Materialeinsatz	Verwendung heimischer Materialien, Einsatz nachwachsender Rohstoffe (Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung), ressourcenschonende Herstellung, helle Oberflächen					X



3 Übersicht freiwillige Maßnahmen

Die Klimacharta zeigt die Anstrengungen, die die GVG über die festgesetzten Maßnahmen hinaus, unternehmen möchten, um das Quartier klimagerecht und nachhaltig zu gestalten.

Maßnahmen	Gewerbe (MK + MU Süd)	Wohnen (MU Nord)
Baustein Energie		
Primärenergie	Energiestandard EH 40	Energiestandard EH 40
	Wärmeversorgung mit Fernwärme mit Ergänzung durch erneuerbare Energien und Grundwasserwärmepumpen	Wärmeversorgung mit Fernwärme mit Ergänzung durch erneuerbare Energien und ggf. Grundwasserwärmepumpen
	Grund-Kälteerzeugung durch Grundwassernutzung (Förder- und Schluckbrunnen)	-
	Energieversorgung möglichst über CO ₂ neutrale Stromquellen	Energieversorgung möglichst über CO ₂ neutrale Stromquellen
Energiesparende Lüftung	Lüftung mit Rotationswärmetauscher und energiesparender Verteilung	Kontrollierte Wohnraumlüftung mit WRG
	Reduktion Mechanische Lüftung durch offenbare Fenster gemäß Schallschutzanforderungen	Reduktion Mechanische Lüftung durch offenbare Fenster gemäß Schallschutzanforderungen
	-	Nutzung von Nachtauskühlung mit KWL durch offenbare Fenster
Photovoltaik	Prüfung der Ergänzung des PVs auf dem Dach durch PV an der Fassade	Prüfung Ergänzung des PVs auf dem Dach durch PV an der Fassade



Sommerlicher Wärmeschutz	Verwendung eines intelligenten Außenlichtlenkungssystems zur Grundbeleuchtung der Innenräume mit gleichzeitiger Verschattung	-
Heizmethode	Heiz-, Kühlsysteme mit flächiger Wirkung und großen Speichermassen	Heiz-, Kühlsysteme mit flächiger Wirkung und großen Speichermassen
	z.B. Segel oder abgehängte Decken mit geringen Systemtemperaturen und niedrigen Verteilungsverlusten	z.B. Fußbodenheizung mit geringen Systemtemperaturen und niedrigen Verteilungsverlusten
Sparsamer Umgang mit Frischwasser	Wassersparende Armaturen im Gebäude	Wassersparende Armaturen im Gebäude
Nutzereinfluss auf das Gebäude	Einfluss auf offenbare Fenster, Sonnenschutz, Beleuchtung, Heizung	Einfluss auf offenbare Fenster, Sonnenschutz, Beleuchtung, Heizung
Nachhaltigkeitszertifikat	Stufe Gold mit DGNB oder LEED	Stufe Gold mit DGNB oder LEED
Maßnahmen		
	Gewerbe (MK + MU Süd)	Wohnen (MU Nord)
Baustein Mobilität		
E-Ladestation (PKW)	10 % der Stellplätze werden mit Ladeinfrastruktur für Quartiersgemeinschaft ausgerüstet	
Car-Sharing	-	7 Stellplätze für Carsharing für Quartiersgemeinschaft
Förderung Radverkehr	Angebot von Duschmöglichkeiten und Fahrradrepauratur Möglichkeiten	Angebot von Fahrradrepauratur Möglichkeiten
Lastenrad-Sharing	-	8 Lastenräder für Quartiersbewohner
Fahrrad-Sharing	-	10 Gemeinschaftsräder für Quartiersbewohner, weitere 47 m² für Gemeinschaftsräder
Paketannahme im Einzelhandel	vertragliche Regelung mit Einzelhandel für Quartiersgemeinschaft	vertragliche Regelung mit Einzelhandel für Quartiersgemeinschaft



Mieter-Buchungssystem für Sharing-Angebote	Informationen und Buchungsmöglichkeiten über Buchungssystem	Informationen und Buchungsmöglichkeiten über Buchungssystem
Monitoring	Erstellung Erfahrungsbericht (nach 1, 4, 7 und 10 Jahren)	Erstellung Erfahrungsbericht (nach 1, 4, 7 und 10 Jahren)
Maßnahmen	Gewerbe (MK + MU Süd)	Wohnen (MU Nord)
Baustein Klimaresilienz		
Durchlüftung	Durchströmung durch Öffnung der Quartiersnische	-
bessere Durchlüftung Quartiersnische	-	Schaffung von gesunden Wohnverhältnissen im Sinne des Schallschutzes zur Reduktion der Höhe der LSW für eine bessere Durchlüftung
Baumkonzept	Verwendung von klimaverträglichen Baumarten mit hohem Biodiversitätsindex	Verwendung von klimaverträglichen Baumarten mit hohem Biodiversitätsindex
	Pflanzung von verschiedenen Laub- und Nadelholzbäumen	Pflanzung von verschiedenen Laub- und Nadelholzbäumen
Biodiversitätsfläche	Verwendung arten- und blütenreicher ruderaler Pflanzengesellschaften zur Schaffung hoher Biodiversität	Verwendung arten- und blütenreicher ruderaler Pflanzengesellschaften zur Schaffung hoher Biodiversität
(Regen-)Wassermanagement	Speicherung von Regenwasser durch Retentions-schicht und Zisterne in der TG zur Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs für Grünflächenbewässerung	Speicherung von Regenwasser durch Retenti-onsschicht und Zisterne in der TG zur Reduzie-rung des Trinkwasserverbrauchs für Grünflä-chenbewässerung
	Schluck- und Förderbrunnen zur Kühlung (sh. Energiekonzept)	-



Materialien	Verwendung heimischer Materialien mit möglichst kurzen Lieferwegen (Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung)	Verwendung heimischer Materialien mit möglichst kurzen Lieferwegen (Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung)
	-	Verwendung nachwachsender Rohstoffe und möglichst ressourcenschonender Herstellung (Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung)
	Verwendung langlebiger Materialien	Verwendung langlebiger Materialien
	Helle Oberflächen zur Vermeidung von Hitzestau	Helle Oberflächen zur Vermeidung von Hitzestau