

Telefon: 0 233-22520
0 233-22445
0 233-22529
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII/45 P
PLAN-HAII/52
PLAN-HAII/45 V

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154

**Hörweg (südlich),
Aubinger Allee (westlich),
Annemarie-Renger-Straße (nördlich),
zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich)
(Teilverdrängung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 2068 und 2092)**

1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord

- Billigungsbeschluss -

Stadtbezirk 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 für den Bereich Hörweg (südlich), Aubinger Allee (westlich), Annemarie-Renger-Straße (nördlich), zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich) (allgemeine Wohngebiete) 2800 Wohneinheiten hier: Billigungsbeschluss
Inhalt	Satzung mit Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 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 22 mit Stellungnahme der Verwaltung.

Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja. Im Bebauungsplanverfahren wurden durch den Klimafahrplan die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt
Entscheidungs- vorschlag	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. 2154• Den Auftrag zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB• Keine Beschlussvollzuaskontrolle
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Freiham Nord, 1.Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes
Ortsangabe	Stadtbezirk 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied

Telefon: 0 233-22520
0 233-22445
0 233-22529
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-45 P
PLAN-HAII-52
PLAN-HAII-45 V

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154

**Hörweg (südlich),
Aubinger Allee (westlich),
Annemarie-Renger-Straße (nördlich),
zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich)
(Teilverdrängung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 2068 und 2092)**

1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord

- Billigungsbeschluss -

Stadtbezirk 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom
12.02.2025 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin	1
A) Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)	2
B) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB	136
C) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB	152
D) Wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen	181
E) Beteiligung des Bezirksausschusses	181
II. Antrag der Referentin	191
Entwurf Satzungstext	192
Begründung des Bebauungsplanes mit Grünordnung	216
III. Beschluss	435

Telefon: 0 233 -22520
22445
22529
Telefax: 0 233 -24217

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/45 P
PLAN-HA II/52
PLAN-HA II/45 V

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154

**Hörweg (südlich),
Aubinger Allee (westlich),
Annemarie-Renger-Straße (nördlich),
zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich),
(Teilverdrängung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 2068 und 2092)**

1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord

- Billigungsbeschluss -

Stadtbezirk 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 15688

Anlagen:

1. Lage im Stadtgebiet M = 1 : 50000
2. Ausschnitt Übersichtsplan M = 1 : 7500
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154 (ohne Maßstab)
4. Verkleinerung des Abstandsflächenplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 (ohne Maßstab)
5. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung
6. Klimacharta Zweckverband Freiham (ZVF) vom 20.12.2024
7. Klimacharta Landeshauptstadt München (LHM) vom 20.12.2024
8. Stellungnahme des BA 22 vom 22.11.2023 zum Beschlussentwurf der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653 Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße und Stellungnahme der Verwaltung
9. Stellungnahme des BA 22 vom 21.03.2024 zum Beschlussentwurf der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582 Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt und Stellungnahme der Verwaltung
10. Stellungnahme des BA 22 vom 12.08.2024
11. Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e. V.
12. Stellungnahme des Landesbundes für Vogelschutz, Kreisgruppe München Stadt/ Land
13. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München
14. Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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

Mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154, der den ersten Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord darstellt, soll auf der ca. 26,6 ha großen Fläche ein Wohnbaupotenzial von rund 2.800 Wohneinheiten für ca. 7.200 Einwohner*innen geschaffen werden. Für die im Eigentum der Landeshauptstadt München befindlichen Flächen ist vorgesehen, dass bei der Bebauung bis zu 60 % der Wohneinheiten im geförderten Wohnungsbau und bis zu 40 % im freifinanzierten konzeptionellen Mietwohnungsbau realisiert werden.

Auf die nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 192 ff.) wird verwiesen.

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

Basierend auf dem Aufstellungsbeschluss Siedlungsschwerpunkt Freiham, 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord vom 12.02.2020, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14917 wurde für den Bebauungsplan Nr. 2154 die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) während der Zeit vom 07.05.2021 mit 08.06.2021 durchgeführt. In diesem Rahmen fand am 17.05.2021 aufgrund der Corona-Pandemie die Öffentliche Erörterung als digitale Veranstaltung statt, in welcher Äußerungen im Rahmen eines Chats vorgebracht werden konnten.

Die insgesamt vorgebrachten Äußerungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Themenbereiche allgemeine Planung / soziale Ausgewogenheit / Bebauung

- Es wird gewünscht, dass ein in jeder Hinsicht musterhaft modernes, umweltfreundliches, nachhaltiges, sozial ausgewogen gestaltetes neues Stadtviertel (mustergültige Neubau-Kleinstadt/-Stadtteil) entsteht, das sozialverträglich und gewinnbringend in die bestehende Stadtstruktur angebunden wird und keine Schlafstadt / keine Käfighaltung werde. Die holistische Wachstumsplanung solle das Potenzial des Stadtteils nutzen und nicht ausbeuten. Das Wachstum solle gesund sein und dem Stadtviertel und der Gesamtstadt nicht schaden. Auch die Lebensqualität der umliegenden Stadtviertel solle nicht gemindert werden.

Stellungnahme:

Die Grundlagen für die Entwicklung dieses zukunftsweisenden Quartiers wurden bereits in diversen Stadtratsbeschlüssen, u. a. Grundsatz- und Eckdatenbeschluss sowie Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlagen Nrn. 14-20 / V 07723 sowie 14-20/V14917) und in einem europaweiten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb für das Planungsgebiet geschaffen. Freiham Nord wird als ein kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort entwickelt, der die „Stadt weiterbaut“, wodurch Freiham mit Neuaubing vernetzt

wird. Innerhalb des Planungsgebietes ist ein vielfältiges Spektrum an Freiräumen vorgesehen, das von städtisch geprägten, verkehrsberuhigten Freiräumen über grüne Plätze bis zu großzügig bemessenen landschaftlichen Grünräumen reicht. Ziel ist es, den neuen Stadtteil und das Planungsgebiet mit den vorhandenen und den entstehenden Grünstrukturen zu vernetzen.

Einem ganzheitlichen Ansatz der Entwicklung folgend, soll hier keine „Schlafstadt“, sondern eine Stadt der kurzen Wege geplant werden. Die notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen (Schulen und Kitas) sind im Planungsgebiet vorgesehen. Die Erdgeschosszonen bieten sich für der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften und nicht störende Handwerksbetriebe, aber auch Dienstleistungen an. Es wird ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum für Menschen aller Altersgruppen und für alle Lebenssituationen geschaffen. Die soziale Ausgewogenheit wird im Zuge der Grundstücksvergaben durch die Vorgaben des „wohnungspolitischen Handlungsprogramms „Wohnen in München VII' 2023-2028“ (WiM VII) (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 / V 07705) umgesetzt. Für die geplante, auf den Grundstücken der Landeshauptstadt München stattfindende Bebauung soll bis zu 60 % im geförderten Wohnungsbau und bis zu 40 % im freifinanzierten konzeptionellen Mietwohnungsbau entstehen.

Basierend auf der vorliegenden Rahmenplanung sind die Themen zur Nachhaltigkeit, darunter Grünausstattung auf Boden- und Dachebene, Photovoltaik, Schwammstadtprinzip, Biodiversität, innovatives Mobilitätskonzept in den Bebauungsplan eingeflossen.

Die Aufsiedelung (Umsetzungsreihenfolge der Bebauung) des Gesamtquartiers erfolgt dabei räumlich und zeitlich in mehreren Abschnitten, sodass ein angemessenes Wachstum gewährleistet ist, das die Gesamtstadt nicht belastet. Die geplanten Infrastruktureinrichtungen und Freiflächen in Freiham Nord sowie auch im Planungsgebiet stehen für den Münchner Westen und damit auch den angrenzenden Stadtvierteln zur Verfügung.

Der Anregung wird somit entsprochen.

- Bezahlbarer Wohnraum sei ein sehr wichtiges Thema und diesbezügliche Projekte müssten noch ausgeweitet werden, allerdings in einem adäquaten Verhältnis von Einwohner*innenzahlen zu Baufläche.
Die Einwohnerdichte sei von vornherein zu hoch geplant, die weitere Erhöhung der Geschosse führe jetzt zu burgähnlich geschlossenen Quartieren. Die geplanten „Grünfinger“ seien als Ausgleich in keinsten Weise ausreichend. Das architektonische Gesamtbild und Lebensqualität sollten nicht dem Wunsch nach maximaler Einwohnerdichte zum Opfer fallen. Es sollte eine wesentlich offenere Bauweise erfolgen.

Stellungnahme:

Der Entwicklung von Wohnungsbauflächen kommt gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 / V 07705) „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm ‚Wohnen in München VII' 2023-2028“ (WiM VII) eine hohe Priorität zu. Ziel ist die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum in München, da aufgrund des anhaltenden Zuzugs ein anhaltender Druck auf dem Wohnungsmarkt besteht. Vor dem Hintergrund des dringend benötigten großen gesamtstädtischen Bedarfs an neuem Wohnraum ist die hohe bauliche Dichte erforderlich, um im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans das Wohnungsbaupotential von rund 2.800 neuen Wohneinheiten für circa 7.200 Einwohner*innen auszuschöpfen. Auch im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden wäre es nicht gerechtfertigt, die verbleibenden wertvollen Siedlungserweiterungsflächen der Landeshauptstadt

mit einem geringen Nutzungsmaß bereitzustellen. Durch die kompakte Bebauung kann die Flächeninanspruchnahme im Umland minimiert werden.

Dem Belang, bezahlbaren Wohnraum und eine große Anzahl an Wohneinheiten zu schaffen, wurde in Abwägung mit einer offeneren Bebauung mit weniger Wohneinheiten aufgrund der knappen noch zur Verfügung stehenden Flächenreserven der Vorrang gegeben.

Für einen sparsamen Umgang mit dem Boden ist eine flächensparende Bauweise in hoher Baudichte im Planungsgebiet notwendig. Das städtebauliche Konzept, das Basis für das später im Rahmen der Umsetzung architektonische Gesamtbild ist, sieht eine geöffnete, in großen Teilen geschlossene Blockrandbebauung, eine mehrgeschossige Bauungsstruktur in Anlehnung an den 1. Realisierungsabschnitt vor. Durch Höhendifferenzierungen an markanten Stellen und Einbeziehung von Einzelgebäuden kann die vorgesehene Struktur vervollständigt werden. Burgähnliche Strukturen entstehen dadurch nicht. Die öffentlichen Grün- und Freiflächen u.a. auch die Grünfinger zusammen mit dem angrenzenden Landschaftspark ermöglichen eine ausreichende Ausstattung mit öffentlichem Grün und bieten ein differenziertes Angebot für die Erholungsnutzung an. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Bezüglich der Bebauung wird angeregt, unbebaute Flächen freizuhalten, um auf Bedürfnisse reagieren zu können. Kritik wird an der Dichte der Bebauung und der Einwohnerzahl, die ursprünglich mit 12.000 geplant wurde und jetzt auf 25.000 gestiegen sei, geäußert. Beides sollte verringert werden. Die Bebauung sei sehr hoch und sehr dicht und mit Käfighaltung vergleichbar. Dies und insbesondere die geschlossenen „burgähnlichen“ Quartiere/ „Wohnsilos“/ „ghettoartige gekrümmte Innenhöfe“ seien nicht geeignet, ein sozial und klimatisch angenehmes Klima zu schaffen. Dazu gebe es aus Expertenkreisen ausreichend Erkenntnisse (keine Frischluftschneisen/ Luftzirkulation bei den künftigeren heißen Sommern; Lärm durch den Widerhall der Wände; Verlust von Privatsphäre; Entstehung eines sozialen Brennpunktes, Verlust von Lebensqualität etc.). Trotzdem würden hier entgegen besseren Wissens solche Wohnformen präferiert. Das Vermeiden von Schaden an der Gesundheit und der Anspruch auf Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 5 und Abs. 6 Ziffer 2 BauGB) werde hier von der Landeshauptstadt München nicht umgesetzt. Gefordert wird deshalb eine offene Bauweise und dass die Bebauung weiter auseinander gebaut werde. Zu letzterem Punkt wird unter Verweis auf die bereits gegenüber dem Schulcampus im 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord gebauten Wohnungen angemerkt, dass es bedenklich sei, wenn Wohnungen niemals Sonnenlicht sehen würden. Außerdem werden weniger Hochhäuser und mehr kleinere Häuser gefordert, die ja auch einmal geplant gewesen seien. Statt auf eine maximale Verdichtung, die bereits im 1. Realisierungsabschnitt entstehe, solle man auf mehr Lebensqualität für eine friedlichere Zukunft setzen. Hierzu gehöre auch eine sozialere Ausgewogenheit, eine verbesserte Infrastruktur und vor allem ein tragbareres Verkehrskonzept sowie die Schaffung sozialverträglichen Wohnraums im Sinne des „Stadt-Weiterbauens“. Weiter wird im Sinne einer gesunden Stadt gefordert, dass die Blockrandbebauung so gestaltet werde, dass dort nicht Sozialwohnungen als Lärm- und Staubfilterfunktion für die rückwärtig liegenden, teuren Wohneinheiten untergebracht werden.

Stellungnahme:

Dem Belang, bezahlbaren Wohnraum und eine große Anzahl an Wohneinheiten zu schaffen, wurde in Abwägung mit einer offeneren Bebauung mit weniger Wohneinheiten aufgrund der knappen noch zur Verfügung stehenden Flächenreserven der Vorrang gegeben. Die geöffnete, in großen Teilen geschlossene Baustruktur mit Höhendifferenzierungen an markanten Stellen und Einbeziehung von Einzelgebäuden berücksichtigt die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und vermeidet durch die bauliche Gliederung „burgähnliche Quartiere“ oder „Wohnsilos“. Um die in der Stadt München erforderlichen Wohneinheiten zu schaffen, ist eine höhere und dichtere Bebauung der Baugebiete in Freiham notwendig. Zur Vermeidung von sozialen Brennpunkten und um die soziale Durchmischung zu fördern, wird ein Stadtteil für alle angestrebt. In der Umsetzung wird ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum für Menschen aller Altersgruppen und für alle Lebenssituationen geschaffen werden.

Der neue Stadtteil Freiham wird analog zum 1. Realisierungsabschnitt die Teilhabe / Inklusion aller Menschen durch dementsprechende Ausgestaltung der physischen sowie der sozialen Umwelt gleichermaßen sicherstellen und das Miteinander, die Begegnung und die Teilhabe von Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität, Behinderung, Hilfebedarf und Bildung ermöglichen. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima / Luft / Lärm wurden gutachterlich untersucht. Mit den Untersuchungen zum Klima und Wind sowie zur Verschattung wird nachgewiesen, dass mit den Festsetzungen des Bebauungsplans gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entstehen werden. Ebenso werden durch die Festsetzungen zum Lärmschutz ruhige Bereiche mit Wohn- und Arbeitsqualität geschaffen. Auf Verkehrslärmkonflikte wird mit Grundrissorientierung, Schallschutzkonstruktionen und passiven Maßnahmen (Schallschutzfenster, fensterunabhängige Lüftungen) sowie Abschirmung von schützenswerten Freibereichen geeignet reagiert.

Im Hinblick auf die natürliche Belichtung wurde ermittelt, dass für die geplanten Gebäude innerhalb der Bauräume eine ausreichende Belichtung zum überwiegenden Teil nachgewiesen werden kann. In den belichtungseingeschränkten Bereichen kann überwiegend die ausreichende Belichtung durch eine entsprechende Grundrissgestaltung bzw. Anordnung von Nichtwohnnutzungen hergestellt werden, sodass gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können (Besonnungs- und Verschattungsstudie, Januar 2025).

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) erstellt, das nachweist, dass die durch das Planungsgebiet verursachten Neuverkehre über das Straßennetz im Umfeld verträglich abgewickelt werden können.

Um ein einheitliches Stadtbild zu erzeugen, wurde für den gesamten 2. Realisierungsabschnitt ein europaweiter städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt, auf dessen Grundlage der Rahmenplan beschlossen wurde. Der vorliegende Bebauungsplan setzt die Vorgaben des Rahmenplans um. Die Entwicklung des Gesamtquartiers erfolgt dabei räumlich und zeitlich in mehreren Abschnitten, sodass ein angemessenes Wachstum gewährleistet ist und auf veränderte Bedürfnisse reagiert werden kann.

Die notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen (Schulen und Kitas) sind im Planungsgebiet vorgesehen und können auch zur Verbesserung der bestehenden Infrastrukturversorgung in den angrenzenden Gebieten beitragen. Die Erdgeschosszonen bieten sich für der Versorgung des Gebietes dienende

Läden, Schank- und Speisewirtschaften und nicht störende Handwerksbetriebe, aber auch Dienstleistungen an. Teilweise werden Festsetzungen getroffen, die die urbane Belegung der Erdgeschosszonen fördern. Erforderliche qualitätsvolle Grün- und Freiräume werden entsprechend vorgesehen.

Es wird ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum für Menschen aller Altersgruppen und für alle Lebenssituationen geschaffen. Die soziale Ausgewogenheit und Verträglichkeit wird im Zuge der Grundstücksvergaben durch die Vorgaben des „wohnungspolitischen Handlungsprogramms ‚Wohnen in München VII‘ 2023-2028“ (WiM VII) (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 / V 07705) umgesetzt. Für die geplante, auf den Grundstücken der Landeshauptstadt München stattfindende Bebauung, soll bis zu 60 % im geförderten Wohnungsbau und bis zu 40 % im freifinanzierten konzeptionellen Mietwohnungsbau entstehen.

Die Verortung des geförderten Wohnungsbaus ist ein Thema der Umsetzung und wird nicht im vorliegenden Bebauungsplanentwurf geregelt.

Der Anregung wird nach Maßnahme der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Um der Verdichtung entgegenzuwirken wird eine höhere Bebauung (bis zu 10 Etagen) gefordert.

Stellungnahme:

Mit der Ausweisung von Gebäuden mit bis zu 8 Vollgeschossen wird bereits eine ausreichende Höhe, die sich auch städtebaulich in die Umgebung und den Kontext einfügt, erzielt. Aufgrund der Baustruktur müsste bei einer weiteren Erhöhung der Gebäude aufgrund der erforderlichen Abstandsflächen die gesamte städtebauliche Figur verändert werden, was dem Ergebnis des durchgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes und der Rahmenplanung des 2. Realisierungsabschnittes (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582) widersprechen würde.

Alle Wohnquartiere sind bisher als mehrgeschossige Blockrandstruktur analog der Bebauung im 1. RA gefasst. Diese Blockrandstrukturen sind in Teilen als offene Bauweise und in Bereichen mit einer städtebaulichen Setzung und / oder erhöhter Lärmexposition als geschlossene Bebauungsstruktur geplant.

Der Anregung wird aus den o. g. Gründen nicht entsprochen.

- Die Häuser müssten weiter auseinander gebaut werden, es gebe bereits jetzt Wohnungen (gegenüber Campus), die niemals ein Sonnenlicht sehen werden. Dies sei äußerst bedenklich.

Stellungnahme:

Mit der Besonnungs- und Verschattungsstudie (Stand: Januar 2025) wird nachgewiesen, dass der überwiegende Anteil der Fassadenflächen der geplanten Bebauungsstruktur eine ausreichende Belichtung und Besonnung erfährt.

Grundsätzlich ist es in allen Wohngebieten möglich, eine hinreichende Besonnung von Wohnungen im Bauvollzug durch geeignete Maßnahmen zu erreichen. Neben einer Grundrissoptimierung der Wohnungen (u. a. durchgesteckte Grundrisse, Befensterung von mehreren Seiten, größere Wohnungen) kommt auch eine geschickte Anordnung von Nutzungen in Betracht. Die in der Stellungnahme aufgeführten Wohnungen befinden sich im 1. Realisierungsabschnitt außerhalb des vorliegenden Geltungsbereiches. Der Anregung wird aus den o. g. Gründen nicht entsprochen.

- Es wird gefragt, ob die Blockrandbebauung zukünftig in München, also auch in Freiham, so gestaltbar wäre, dass dort nicht die Sozialwohnungen als Lärm- und Staubfilterfunktion für die rückwärtig liegenden, teureren Wohneinheiten untergebracht werden. Die Stadtteilplanung solle hierauf im Sinne einer gesunden Stadt Einfluss nehmen.

Stellungnahme:

Es wird ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum für Menschen aller Altersgruppen und für alle Lebenssituationen geschaffen. Die soziale Ausgewogenheit und Verträglichkeit wird im Zuge der Grundstücksvergaben durch die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses

„Wohnungspolitisches Handlungsprogramm ‚Wohnen in München VII‘ 2023-2028“ (WiM VII) (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 / V 07705) umgesetzt.

Die Verortung des geförderten Wohnungsbaus ist ein Thema der Umsetzung und wird nicht im vorliegenden Bebauungsplanentwurf geregelt.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

- Die Fassaden sollten bunt und grün gestaltet werden.

Stellungnahme:

Die Ausgestaltung der Fassaden wird im Bebauungsplan nicht geregelt und ist der Umsetzung vorbehalten. Es wird eine Fassadenbegrünung mit bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen an bestimmten Fassaden festgesetzt.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Die „Orientierung an Theodor Fischers Schwabing“ (Aussage aus der Online-Veranstaltung) sei im eher ländlich geprägten 22. Stadtbezirk nicht angebracht.

Stellungnahme:

Vor dem Hintergrund des dringend erforderlichen Wohnraums in München und aufgrund des Grundsatzes des sparsamen Umgangs mit dem Boden, ist eine flächensparende Bauweise in hoher Baudichte im Planungsgebiet notwendig. Freiham Nord soll sich an den räumlichen Qualitäten der Bebauung von Theodor Fischers Schwabing orientieren und als kompakter und urbaner, aber zugleich auch sehr grüner und moderner Wohnstandort entwickeln. Dem Belang, bezahlbaren Wohnraum und eine große Anzahl an Wohneinheiten zu schaffen, wurde in Abwägung mit einer offeneren Bebauung mit weniger Wohneinheiten aufgrund der knappen noch zur Verfügung stehenden Flächenreserven der Vorrang gegeben.

Der Anregung wird aus den o.g. Gründen nicht entsprochen.

- Die geplante Bebauung mit hohen wallförmigen massiven Baustrukturen begünstige die Bildung von abgeschlossenen Strukturen, die sowohl in den französischen Vorstädten als auch in Neuperlach oder in der Siedlung an der Gilchinger Straße in Aubing dazu geführt hatten, dass sich vom Rest des Viertels/ der Stadt abgeschlossene Bereiche bildeten. Wenn diese dann noch aufgrund der Sozialstruktur einseitig belegt würden, was aufgrund der extrem hohen Quote von gefördertem Wohnraum zu befürchten sei, dann würden

dort Parallelgesellschaften und soziale Brennpunkte entstehen. Aus der Planung sei nicht ersichtlich, wie derartigen Entwicklungen entgegengesteuert werden solle. Ein Vorschlag zur Verbesserung wäre die Erhöhung der Eigentumswohnungsquote sowie bei der Vergabe der geförderten Wohnungen genau darauf zu achten, dass es zu keiner Gruppenbildung entlang religiöser, kultureller oder nationaler Grenzen komme.

Außerdem wird zum Thema soziale Ausgewogenheit auf Folgendes verwiesen:

Aus den Planungsunterlagen sind die Planungsziele „Weiterführung des Gedankens des „Stadt-Weiterbauens“ sowie „Durch die Vernetzung werden sowohl Nachbarschaften innerhalb Freiam Nord als auch mit den angrenzenden Stadtvierteln entstehen“ zu entnehmen. Dies sowie die weiteren angeführten Planungsziele seien nicht zu erreichen, wenn den folgenden Bedenken und Anregungen nicht Rechnung getragen werde: Ziel sollte es sein, auf eine soziale Ausgewogenheit zu achten, um keine ausgegrenzten Viertel zu bauen, sondern integrierte Nachbarschaften mit den angrenzenden Stadtvierteln zu erreichen. Die angestrebte Mischung aus Sozialwohnungen (im Wesentlichen im Eigentum der Landeshauptstadt München über ihre Wohnungsbaugesellschaft Münchner Wohnen stehend) und Genossenschaftswohnungen (z. B. Mietshäuser, Syndikat, Wogeno, Progeno) entspreche nicht § 1 Abs. 5 und Abs. 6 Ziffer 2 BauGB. Der Erhalt sozial stabiler Bewohner*innenstrukturen und die Eigentumsbildung weiter Bevölkerungskreise sei ein in der Bauleitplanung beachtlicher Belang, der in engem Zusammenhang mit den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung stehe und in die Bauleitplanung einbezogen werden solle. Ohne eine soziale Ausgewogenheit werde das Stadtviertel ausgegrenzt. Eine ausgewogene Mischung mit einem den Interessen der Bevölkerung entsprechenden Anteil an Eigentumswohnungen, orientiert an den Merkmalen des 22. Stadtbezirkes werde gefordert. Nicht ausschließlich, aber doch viele Leute aus sozial schwächeren Schichten wohnten in Sozialwohnungen.

Aufstiegsmöglichkeiten, Entwicklungsmöglichkeiten, Bildungschancen würden ohne eine ausgewogene Mischung mit höherem Anteil an Eigentumswohnungen vermindert. Schulen müssten durchmischt sein, um Chancengleichheit bei der Bildung zu gewährleisten. Es habe sich in der Pandemiezeit gezeigt, wie schwierig es sei, dass beispielsweise Kinder aus Regionen mit hohen Anteilen an Sozialwohnungen den Anschluss in der Schule nicht verlieren. Für Eltern, Kinder und Lehrer habe dies in der Pandemiezeit eine ganz besondere Herausforderung dargestellt.

Beispielsweise hätten die Lehrkräfte in der Grundschule in Aubing einen hohen individuellen Einsatz gezeigt. Zusammen mit einem hohen Maß an Solidarität aller hätte dies viel bewirkt. Dies sei nur ein Beispiel dafür, wie hoch die Bedeutung des Erhalts sozial stabiler Bewohner*innenstrukturen sei. Eine ausgewogene Mischung mit einem den Interessen der Bevölkerung entsprechenden Anteil an Eigentumswohnungen, orientiert an den Merkmalen des 22. Stadtbezirkes werde gefordert. Die derzeitige Planung gebe keine Hoffnung, diese prekäre Situation zu verbessern. Vielmehr sollten 30.000 Neubürger*innen einfach hinzukommen.

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zu bestimmten Wohnbauarten, wie zum Beispiel Eigentums-, Mietwohnungen oder Wohnungen des geförderten Wohnungsmarktes und deren Verortung. Die soziale Ausgewogenheit und Verträglichkeit der Neubebauung, der Erhalt sozial stabiler

Bewohner*innenstrukturen ist ein Thema der Umsetzung und wird im Zuge der Grundstücksvergaben durch die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm ‚Wohnen in München VII‘ 2023-2028“ (WiM VII) (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 / V 07705) umgesetzt. Es wird ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum für Menschen aller Altersgruppen und für alle Lebenssituationen geschaffen.

Der neue Stadtteil Freiham soll analog zum 1. Realisierungsabschnitt die Teilhabe / Inklusion aller Menschen durch dementsprechende Ausgestaltung der physischen sowie der sozialen Umwelt gleichermaßen sicherstellen und das Miteinander, die Begegnung und die Teilhabe von Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität, Behinderung, Hilfebedarf und Bildung ermöglichen und dadurch „Parallelgesellschaften“ und „soziale Brennpunkte“ vermeiden.

Auch die „Durchmischung“ der Schulen und die Festlegung von Schulsprengeln ist nicht im Bebauungsplan geregelt und betrifft die Umsetzung.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen

- Eine soziale Ausgewogenheit sei nicht zu erkennen. Dass es kein Wohneigentum geben werde und auch die Mieterauswahl im Wesentlichen von der Landeshauptstadt München bestimmt werde, könne eine echte Ausgewogenheit nicht erfolgen. Die Auswahlkriterien müssten geändert werden. Auch höhere Angestellte und Beamte müssten zum Zug kommen.

Stellungnahme:

Zu den hier vorgebrachten Einwendungen wird auf die Ausführungen zur vorgenannten Anregung verwiesen.

- Durch die bisherige Planung des neuen Stadtteils sei die Gefahr eines sozialen Ungleichgewichts groß. Schon jetzt seien die benachbarten Viertel Wiesentfeller Straße / Riesenburgstraße / Kunreuthstraße soziale Brennpunkte. Es müsse durch eine gute Bevölkerungsdiversifizierung auf soziale Ausgeglichenheit in Freiham geachtet werden. Es dürfe kein soziales „Ghetto“ in Freiham entstehen. Die bisherigen Bürger*innen von Aubing, Neuaubing und Lochhausen sollten nicht unter dem neuen Stadtteil leiden.

Stellungnahme:

Zu den hier vorgebrachten Themen wird auf die Ausführungen zu den vorstehenden beiden Stellungnahmen verwiesen. Die Planung wird zudem durch den Gedanken des „Stadt-Weiterbauens“ getragen, wodurch Freiham und Aubing, Neuaubing und Lochhausen vernetzt und somit Nachbarschaften zwischen den Stadtvierteln geschaffen werden. Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Grünflächen, insbesondere der Landschaftspark Freiham stehen den Bürger*innen der umliegenden Stadtviertel zur Verfügung, was einen Vorteil darstellt.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es werden Bedenken erhoben hinsichtlich der soziodemographischen Herausforderungen im 22. Stadtbezirk. Dabei wird auf den Stand 2014 bei <https://www.mstatistik-Muenchen.de/stadtteilstudie/altas.html> als Quelle verwiesen. Eine dunkle Darstellung sei schlecht (der Anregung wurde eine Skizze beigelegt, in der Neuaubing dunkel dargestellt ist, als „Prognose 2030

für Freiham“ wurde in der Anregung von der/dem Antragsteller*in das Gebiet von Freiham dunkel ausgemalt).

Zuerst müssten die aktuellen soziodemographischen Herausforderungen gelöst sein, z. B. durch geeignete soziale Einrichtungen (Bildungsunterstützung, Sicherheit, Beschäftigung, Kultur, Biergärten, Ärzte etc.). Erst dann sollte Wohnraum mit entsprechend weiter ausgebauten sozialen Einrichtungen realisiert werden.

Stellungnahme:

Es sind ausreichend große Flächenpotentiale für die notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen (Schulen und Kitas) im Planungsgebiet vorgesehen, die auch zur Verbesserung der bestehenden Infrastrukturversorgung in den angrenzenden Gebieten beitragen. Die Erdgeschosszonen bieten sich für der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften und nicht störende Handwerksbetriebe, aber auch Dienstleistungen an. Wann und ob derartige Nutzungen im Planungsgebiet umgesetzt werden, kann in Ermangelung der rechtlichen Möglichkeiten nicht durch den Bebauungsplan festgelegt werden. Erforderliche qualitätsvolle Grün- und Freiräume werden entsprechend vorgesehen.

Ein Stopp des Verfahrens bis entsprechende soziale Einrichtungen im Bestand in den benachbarten Gebieten entstanden sind, kann vor dem Hintergrund des dringend benötigten Wohnungsraums in München dagegen nicht weiterverfolgt werden.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es entstehe der Eindruck, dass hier recht eindimensional darauf geschaut werde, wie man die größtmögliche Einwohnerzahl unterbringe und dafür großzügig Einbußen beim Freizeit- und Naherholungswert, der Kultur- und Versorgungsinfrastruktur insgesamt in Kauf nehme. Es wird appelliert, dass bei der Planung nicht nur auf Wohnkapazität optimiert werde, sondern es solle ein Stadtteil errichtet werden, in dem die Kinder und Enkel der Planer*innen gerne leben wollen.

Stellungnahme:

Auch bei einer gemäß der vorliegenden Planung hohen Einwohner*innenzahl können qualitätvolle und vor allem auch attraktive Wohnverhältnisse geschaffen werden, sodass ein Quartier entsteht, in dem gerne gelebt wird. Vornehmlich in den Erdgeschosszonen der Wohnquartiere werden kleinere gewerbliche Einrichtungen (z. B. Kioske, Bäckereien, Büros, örtliche Dienstleistungen), gastronomische Angebote sowie soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtungen ermöglicht. Die Errichtung dieser Einrichtungen ist jedoch dem freien Markt überlassen und kann durch den Bebauungsplan nur vorbereitet werden.

Die öffentlichen Grünflächen stellen eine weitere wesentliche Voraussetzung für eine hohe Wohn- und Lebensqualität dar. Ein differenziertes System unterschiedlicher, sich ergänzender öffentlicher und privater Freiräume im Gebiet sowie die Vernetzung mit den bestehenden Grünflächen in Neuaubing, den zukünftigen Freiflächen im Landschaftspark und im 1. Realisierungsabschnitt soll eine, an die verschiedenen Bedürfnisse der Bewohner*innen angepasste, ausreichende Freiraumversorgung sicherstellen. Mit dem angrenzenden in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083a Landschaftspark können erstmalig attraktive Freizeit- und Naherholungsflächen auch für umliegende Stadtgebiete bereitgestellt werden. Die notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen, wie Schulen und Kitas, sind im

Planungsgebiet integriert.

Für den Siedlungsbereich Freiham gibt es im 1. RA ein Stadtteilzentrum zur Deckung des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs, das in Teilen bereits eröffnet ist.

Ergänzend zum Stadtteilzentrum sind in Freiham zwei Nahbereichszentren zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs vorgesehen. Sie bilden für die zukünftigen Bewohner*innen die Basis einer fußläufig erreichbaren Nahversorgung (ca. 600 m). Ein Nahbereichszentrum soll unmittelbar östlich des Umgriffs des vorliegenden Bebauungsplans an der Kreuzung des Autobahnzubringers und der Aubinger Allee entstehen. Ein weiteres Nahbereichszentrum ist im Norden im Bereich des 2. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts vorgesehen. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Das Thema Nachhaltigkeit und Umweltschutz sei aktuell drängender als je zuvor. Bezüglich Freiham vermisste man den Mut der Stadt, hier die einmalige und vielleicht letzte Chance, im Stadtgebiet ein Vorbildprojekt hinsichtlich nachhaltigen Bauens – beispielsweise Holz als Baustoff, Vertikale Begrünung etc. - zu realisieren.

Um Aubing/ Freiham auch nachhaltig für alle heutigen und zukünftigen Bewohner des Stadtteils zu gestalten, werde eine Mischbebauung aus Mehrfamilienhäusern und Reihenhäusern, die verschiedenen Bevölkerungsschichten eine neue Heimat bietet, gewünscht. Stattdessen hätte man den Eindruck, dass es im Wesentlichen nur die Prämisse gelte, möglichst viele Wohneinheiten auf dem vorhandenen Raum zu schaffen. Diese Überlegung werde aber wie ein Bumerang in den nächsten Jahrzehnten auf die Stadt zurückfallen, in dem hier Verkehrsprobleme und soziale Brennpunkte geschaffen werden, analog Neuperlach oder Hasenberg. Es sei schade, wenn man als Stadt nichts dazu gelernt hätte.

Stellungnahme:

Die Grundlagen für die Entwicklung dieses zukunftsweisenden Quartiers wurden bereits in diversen Stadtratsbeschlüssen u. a. Grundsatz- und Eckdatenbeschluss, Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07723 sowie 14-20/V14917) und im europaweiten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb für das Planungsgebiet geschaffen.

Basierend auf der vorliegenden Rahmenplanung sind die Themen zur Nachhaltigkeit, darunter Grünausstattung auf Boden- und Dachebene, Photovoltaik, Schwammstadtprinzip, Biodiversität, innovatives Mobilitätskonzept, in den Bebauungsplan eingeflossen.

Dem Belang, bezahlbaren Wohnraum und eine große Anzahl an Wohneinheiten zu schaffen, wurde in Abwägung gegenüber einer offeneren Bebauung mit einer geringeren Anzahl an Wohneinheiten der Vorrang eingeräumt. Um die in der Stadt München erforderlichen Wohneinheiten zu schaffen, ist eine höhere und dichtere Bebauung der Baugebiete in Freiham notwendig. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund, dass in der Stadt München kaum ausreichende weitere freie Flächen zur Entwicklung von Wohngebieten vorhanden sind.

Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zu bestimmten Wohnbauarten, wie zum Beispiel Eigentums-, Mietwohnungen oder Wohnungen des geförderten Wohnungsmarktes und deren Verortung. Die soziale Ausgewogenheit wird im Zuge der Grundstücksvergaben durch die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm ‚Wohnen in München VII‘ 2023-2028 (WiM VII) (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 / V 07705) umgesetzt. Dabei werden Grundstücke für alle Einkommens- und Zielgruppen vergeben. Zudem ermöglicht

die städtebauliche Struktur des vorliegenden Bebauungsplans eine entsprechende soziale Durchmischung.
Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Bezüglich der Bauausführung der Neubauten wird eine ökologisch und innovative Wohnsiedlung sowie die Verwendung alternativer Baustoffe wegen CO₂-Einsparung und gesunden Wohnverhältnissen gefordert. Außerdem sollten die Häuser isoliert und durch Fotovoltaik und Solaranlagen modern ausgestattet werden, sodass sie nahezu energieautark seien. Fassaden sollten bunt und begrünt gestaltet werden.

Stellungnahme:

Die Grundlagen für die Entwicklung dieses zukunftsweisenden Quartiers wurden bereits in diversen Stadtratsbeschlüssen u. a. Grundsatz- und Eckdatenbeschluss sowie Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07723 sowie 14-20/V14917) und europaweitem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb für das Planungsgebiet geschaffen. Basierend auf der vorliegenden Rahmenplanung sind die Themen zur Nachhaltigkeit, darunter Grünausstattung auf Boden- und Dachebene, Photovoltaik, Schwammstadtprinzip, Biodiversität, innovatives Mobilitätskonzept, in den Bebauungsplan eingeflossen. Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 28.06.2023 den „Masterplan solares München“ beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09135), der einen weitgehenden Photovoltaikausbau anstrebt, sodass langfristig rund 25 % des Stromverbrauchs der Stadt mit innerstädtischen Solaranlagen gedeckt werden können. Für Siedlungsflächen wird ein Richtwert von 20 % PV-Modulfläche bezogen auf die Grundstücksfläche angestrebt. Im Planungsgebiet ist ein möglichst hoher Solarisierungsgrad vorgesehen. Die Dachflächen, die nicht zur gemeinschaftlichen Nutzung vorgesehen sind, werden mit Photovoltaikmodulen in Kombination mit einem Gründach bestückt. Dabei können Photovoltaikmodule auch mit einer Dachgartennutzung z. B. durch Integration in Pergolen kombiniert oder an Fassadenflächen angebracht werden. Insgesamt ist eine unter Berücksichtigung der notwendigen Dachaufbauten und Dachgärten verbleibende Dachfläche für die Umsetzung von Photovoltaikanlagen vorgesehen. Es wird von einem geringeren Energiebedarf durch baustrukturelle Vorkehrungen sowie von einem erhöhten Anteil an erneuerbaren Energien zur Energieversorgung (Energiekonzept) ausgegangen.

Es wird eine Fassadenbegrünung mit bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen an bestimmten Fassaden festgesetzt. Der Bebauungsplan ermöglicht grundsätzlich in vielen Bereichen die Umsetzung von Gebäuden in Holzbauweise. Mit dem Beschluss „Wohnungsbau in Holzbauweise“ vom 15.01.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16515) hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung zudem u. a. beschlossen, dass bei der Vergabe von städtischen Grundstücken 50 % der Gebäude in Holzbauweise anzustreben sind. Wie viel Holzbau darüber hinaus realisiert wird, ist eine Frage der Umsetzung.

Die Fassadenbegrünung wird im vorliegenden Bebauungsplan geregelt. Die farbige Ausgestaltung der Fassaden kann im vorliegenden Bebauungsplan nicht festgesetzt werden und ist der Umsetzung vorbehalten. Über die qualitätssichernden Instrumente konkurrierender Wettbewerbe und Beratungsgremien kann aber Einfluss auf eine gute Fassadengestaltung genommen werden.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

2. Themenbereich Infrastruktur

Die vorhandene Infrastruktur in Freiham und Umgebung sei jetzt schon überfüllt bzw. reiche nicht aus. Die eklatanten Fehler, die z. B. in Riem gemacht wurden, sollten nicht wiederholt werden. Zu beachten sei auch, dass es auch in den angrenzenden Stadtteilen Aubing, vor allem in Neuaubing, bereits wenig Infrastruktur in diesen Bereichen gebe (nur eine kleine Musikschule, kaum Freizeit- und Sportmöglichkeiten; nur einen Sportverein für Fußball, aber keine Flächen für Mannschaftssportarten wie Fußball, Basketball, Tennis oder Skaten; die in Freiham hierfür geschaffenen Flächen für Fußball, Skaten, Basketball und Spielplätze seien jetzt schon völlig überlaufen) und in Aubing und Lochhausen massiv nachverdichtet werde. Die Naherholungsgebiete im 22. Stadtbezirk bzw. in der Umgebung (Aubinger Lohe, Mooschwaige, Böhmerweiher, Landwieder Heide, Lußsee, Langwieder See, Birkensee, Germeringer Freibad, Germeringer See) und die Einrichtungen in der Umgebung (Westbad in Pasing) seien ebenfalls bereits überlaufen/ an ihrer Belastungsgrenze. Außer dem viel zu kleinen Bad in der Limeschule gebe es für die Aubinger Kinder keine Möglichkeit, um schwimmen zu lernen. Eine Schlafstadt sollte verhindert und Mängel im Münchner Westen ausgeglichen werden. In Freiham sei außer Wohnungen und ein paar Schulen nichts erkennbar. Freiham werde die Größe einer Mittelstadt (z. B. wie Starnberg) haben. Für so viele Menschen müsse es ausreichende Angebote in allen Bereichen vor Ort geben – das kulturelle Angebot im 1. und 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord sei zu dürftig - und nicht nur ein paar zentrale Quartiersplätze zum Einkaufen. Verkehrsströme der Aubinger und künftigen Freihamer zu Einrichtungen nach Germering, Pasing und anderen Stadtvierteln von München sollten durch ein weitgefächertes Freizeit- und soziales Angebot vermieden und die bestehende Situation nicht verschärft werden. Da nahezu keine Freizeitmöglichkeiten im neuen Stadtteil geplant seien, würden die bisher bestehenden Möglichkeiten wie Aubinger Lohe, Westbad, Lußsee etc. auch zu stark frequentiert werden. In Freiham sei außerdem 60 % sozialer Wohnungsbau geplant, die Schere zwischen den Bildungsschichten gehe immer weiter auf, die Nachwirkungen der Coronamaßnahmen gerade im Bildungsbereich würden noch viele Jahre nachwirken. Um diese negative Entwicklung nicht auch noch zu befeuern, müsse gerade in diesem neu gebauten Stadtviertel eine Gettoisierung durch ein großes, sehr niedrigschwelliges Angebot entgegengewirkt werden. Man müsse auch der Gefahr weiterer Pandemien Rechnung tragen und mehr Platz für Freizeitbeschäftigungen schaffen. Es sei zur Abdeckung der kulturellen sowie der Sport- und der Freizeitbedürfnisse Einrichtungen mindestens wie für eine Stadt mit ca. 30.000 Einwohnern zu schaffen. Dem Bedarf des gesamten 22. Stadtbezirkes mit bis zu 89.583 Einwohnern in 2040 (Demographie Bericht der Landeshauptstadt München) sei Rechnung zu tragen. Auch dürfe am Bildungsangebot für die Bürger nicht gespart werden. Gefordert werde deshalb:

- ein Ortskern
- viel Raum für Erholung/ viele Naherholungsflächen
- überall ein Radweg
- ausreichend Spielplätze
- kulturelle Einrichtungen: Kino, Theater, Museum, Volkshochschule, Kulturzentrum mit Veranstaltungssälen / Versammlungsräumen mit verschiedenen Größen (vergleichbar der Stadthalle von Germering), darunter

auch große Veranstaltungsräume, die auch Aufführungen von Theater, Kleinkunst, Konzerten, Ausstellungen und größeren Versammlungen/ Clubs/ Bürgertreffs möglich machen, große Bibliothek

- Musikschule
- viele Nachbarschaftstreffs
- soziale Beratungsstellen und Unterstützungsangebote
- Einrichtungen für Senioren, Seniorenresidenzen, Alten- und Pflegeheime. Insgesamt gebe es im 22. Stadtbezirk zu wenig davon.
- Spielplätze für Kinder, Spiel- und Sportangebote auch für ältere Kinder und Jugendliche
- Jugendtreffs
- Sporteinrichtungen wie Flächen für Mannschaftssport, Fitness-Parcour-Anlage, Reitstall/-sport, Fitnesscenter, Eislaufplatz
- Freizeit-/Sportmöglichkeiten im Winter wie Eislaufplatz und Schlittenberg.
- Freibad- und Hallenbad sowie Badesee:
Vorgeschlagen wird hierzu, den Badesee an der A 99 zusammen mit der Stadt Germering zu planen, diesen bereits vor Beginn der Wohnbaumaßnahmen zu beschließen und zu realisieren. Er sollte nicht nur für die Freihamer, sondern auch für alle Münchner zu Verfügung stehen. Dies würde auch die Isar entlasten. Der See sollte groß genug sein, damit neben den Aktivzonen für Baden und andere Sportaktivitäten auch genug Platz vorhanden sei für Ruhezone (Liegewiesen) und für ökologische Rückzugsräume für stöempfindliche Wasservögel. Begrüßt wird, dass durch die Anlage eines Badesees weitere Belastungen (Verkehr und Parken) für die Umgebung der Langwieder Seenplatte entgegengewirkt wird. Kritisiert wird, dass der geplante Badesee unterdimensioniert sei.
- Gastronomie: Restaurants, Biergärten, Cafés, Nutzung der Dachterrassen als Restaurants und Bars
- Versorgungseinrichtungen (Vorschreibung auch außerhalb der Quartiersplätze;
es brauche hierfür genaue Vorgaben für deren Entwicklung):
Marktplatz, Einkaufscenter, Läden, Vollsortimenter (mit einem Discounter und deren Vielfalt sinke die Lebensqualität immens), Nahversorger, Weihnachtsmarkt
- gewerbliche Flächen, Co-Working-Spaces
- Verbesserung der ärztlichen Versorgung, darunter Krankenhaus, Kinderarzt und Apotheken.
Der 22. Stadtbezirk sei jetzt schon mit Gesundheitseinrichtungen, speziell Arztpraxen unterversorgt. Die Versorgung mit Kinderärzten sei so gut wie nicht vorhanden (lange Wartezeiten, Aufnahmestopp außer für Geschwisterkinder), dies gelte auch für Orthopäden, Nephrologen und Augenärzte. Und jetzt kämen Tausenden von Patienten/ Kinder hinzu. Angeregt wird deshalb, kostengünstigen Raum für Ärzte und freie Gesundheitsberufe auszuweisen, damit es attraktiv werde, sich in Freiham niederzulassen. Hierfür sei ein spezielles Programm für Hausärzte, Kinderärzte und Hebammen aufzulegen (analog Landesärzteprogramm Baden-Württemberg, Brandenburg). Außerdem müsse die wohnortnahe klinische Versorgung sichergestellt werden. Die im Umkreis situierten Kliniken

seien bereits ausgelastet.

- eigene Polizeiwache bzw. -inspektion für Freiham
- Feuerwehr/ Rettungsstelle vor Ort, um Erreichbarkeit zwischen 8 und 10 Minuten im Notfall zu erreichen. Dies sei von der Berufsfeuerwehr aus in der Bassermannstraße nicht möglich und die Erreichbarkeit von Freiham sei wegen der zu engen Unterführungen und Straßen schwierig. Durch eine Feuerwehrstelle in Aubing könne Freiham nicht mit abgedeckt werden, ein Standort hierfür in Aubing sei noch gar nicht gefunden. Gefordert wird bezüglich der Feuerwehr- und Rettungswache auch eine separate Anbindung an die BAB A 99.
- Technisches Hilfswerk in Freiham. In Aubing sei zu wenig Platz, es bestehe sogar die Gefahr, dass das Angebot hier noch reduziert werde.
- religiöse Einrichtungen wie Kirchen und Moscheen
- Erweiterung des bestehenden Friedhofs bzw. Schaffung eines neuen Friedhofes.
Der Friedhof in Aubing sei zu klein.
- Brunnen, Bänke
- Kunstwerke
- großflächige Glasfaser-Anbindung inklusive Backbone für weiteres Homeoffice/ Homeschooling

Stellungnahme:

Die notwendige soziale, kulturelle, gewerbliche und technische Infrastruktur, insbesondere Schulen und Kitas aber auch der Versorgung der Bevölkerung dienende Läden sowie erforderliche qualitätsvolle Grün- und Freiräume werden entsprechend vorgesehen. Die neu geplante Infrastruktur steht dabei selbstverständlich auch den umliegenden Stadtvierteln zur Verfügung. Auch die aufgeführten sozialen Einrichtungen können innerhalb des Geltungsbereichs entstehen. Mit der Konzentration von gewerblichen und Einzelhandelsflächen an den Quartiersplätzen soll deren Belebung gestärkt und ein breites Angebot für die neuen Bewohner*innen geschaffen werden. Der Bebauungsplan kann hierbei jedoch nur den Rahmen setzen, die tatsächliche Ansiedlung ist dagegen dem Markt überlassen. Weitere Freizeitaktivitäten sind im angrenzenden in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan zum Landschaftspark Freiham vorgesehen. Neben öffentlichen Grünflächen und Spielplätzen ist dort auch eine Einrichtung für die offene Kinder- und Jugendarbeit (OKJA) vorgesehen. Kirchliche Einrichtungen jeder Art sind als Anlagen für kirchliche Zwecke innerhalb ausgewiesener allgemeiner Wohngebiete grundsätzlich allgemein zulässig. Ein neuer Friedhof oder eine Vergrößerung des bestehenden Friedhofs ist derzeit nicht vorgesehen. Die Anregung bezieht sich darüber hinaus aber auf Flächen außerhalb des Geltungsbereichs. Eine Regelungsmöglichkeit besteht hierfür nicht. Mit den Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans werden damit ausreichend Grünflächen ausgewiesen.

Ein öffentliches Schwimmbad ist dagegen nach Prüfung unter Einbindung des Referates für Arbeit und Wirtschaft sowie der Stadtwerke München im Umgriff des vorliegenden Bebauungsplans nicht vorgesehen. Der Bau eines öffentlichen Schwimmbades in Freiham wurde von den Stadtwerken abgelehnt, weil dies nicht zu finanzieren sei. Es wird zum Thema Schwimmbad auch auf den Stadtratsbeschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham, Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ vom 24.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582) und auf den Beschluss des Referates für Arbeit und Wirtschaft

vom 12.11.2024 „Bau eines öffentlichen Schwimmbades in Freiham“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14398) verwiesen. Ein Schwimmbad für den Schul- und Vereinssport ist bereits im 1. Realisierungsabschnitt errichtet worden. Im Sportpark im 1. RA Freiham Nord, der südlich an den vorliegenden Bebauungsplan angrenzt, gibt es ein breites Angebot an Hallensport und Sportplätzen sowie weitere Einrichtungen für u. a. Fußball, Football, Basketball, Beach-Volleyball, Tennis oder Skaten. Der nach den Maßgaben der Inklusion gestaltete Sportpark umfasst ein Schwimmbad, 3 Kunstrasenplätze und 2 Rasenplätze, diverse Basketball/Handball/Hockeycourts, einen Maxi Pitch Platz, 2 Beachvolleyballfelder, eine Skateranlage und einen Leichtathletikplatz. Sämtliche Anlagen sind auch für den Breitensport nutzbar. Die großzügig gestaltete Skateranlage ist frei zugänglich und für jede*n nutzbar. Für einen Badensee westlich der BAB 99, außerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanumgriffs wurde eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die derzeit noch vertieft wird.

Das Projekt im WA 7 der städtischen Wohnungsbaugesellschaft Münchner Wohnen im 1. RA von Freiham Nord (angrenzender Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068) befindet sich kurz vor der Fertigstellung. Hier sind neben einem Kinder-, Familien- und Beratungszentrum auch eine Stadtteilbibliothek und ein Stadtteilkulturzentrum verortet. Das Stadtteilkulturzentrum bietet Raum für eigene kulturelle Aktivitäten der Bevölkerung aus dem Stadtteil sowie ein Angebot an kulturellen Veranstaltungen mit einem für alle Altersgruppen angemessenen Programm. Das kulturelle Bürgerzentrum umfasst insbesondere einen großen Veranstaltungssaal mit 5,50 m lichter Raumhöhe für ca. 200 Personen. Klassische Bühnendarbietungen wie Theater, Konzert, Kabarett, sowie Lesungen, Vorträge und Filmvorführungen sind hier möglich. Sowohl im ersten als auch im zweiten Realisierungsabschnitt Freiham Nord sind unterschiedliche soziale Einrichtungen des Sozialreferates geplant bzw. teilweise bereits umgesetzt. So sind z. B. insgesamt drei Nachbarschaftstreffe und zwei Familien- und Beratungszentren in Freiham-Nord vorgesehen. Zudem sind im Planungsgebiet vier Einrichtungen der offenen Kinder- und Jugendarbeit geplant sowie etliche Spielplätze für Kinder und Jugendliche. Fitness-Parcours /-Anlage, Schlittenberg u. ä. können im angrenzenden Landschaftspark untergebracht werden.

Neben den städtischen Angeboten wird sich eine Vielzahl an gewerblichen bzw. durch die Bewohner*innen organisierten Angeboten etablieren. So ist nach derzeitigem Stand z. B. ein Fitnesszentrum im Stadtteilzentrum geplant. Insgesamt wird im Stadtteilzentrum, im 1. Realisierungsabschnitt (Bebauungsplan Nr. 2068), ein Mix aus Läden, Restaurants und Cafés entstehen, die sich zum Mahatma-Gandhi-Platz orientieren werden und so städtisches Flair nach Freiham bringen werden. Insbesondere die genossenschaftlichen Projekte schaffen ein vielfältiges Angebot an Gemeinschaftsräumen in Freiham, die vielfältig nutzbar sein werden. Auch gibt es verschiedene Ansätze von Bewohner*innen, kulturelle Nutzungen auf der Quartiersebene zu implementieren, so z. B. ein Programm kino. Die vielfältigen Initiativen der Bewohner*innen werden dabei vom Stadtteilmanagement Freiham unterstützt, sodass in Freiham ein lebendiger und vielfältiger neuer Stadtteil entstehen kann.

Daneben eröffnet der Bebauungsplan für den 1. Realisierungsabschnitt grundsätzlich die planungsrechtliche Möglichkeit, im Rahmen der Festsetzung eines Kerngebietes (MK) Nutzungen wie ein Kino einzurichten und privatwirtschaftlich zu betreiben.

Museen sind zentrale Einrichtungen, die nicht zwingend in jedem Stadtteil vorzusehen sind. Über den ÖPNV können alle Museen und andere öffentliche Einrichtungen, wie Schwimmbäder, Theater und Ähnliches im Stadtgebiet erreicht werden.

Die Volkshochschule München bietet zukünftig ihren Service auch am Mahatma-Gandhi-Platz, im 1. Realisierungsabschnitt (Bebauungsplan Nr. 2068), an. Hier, aber auch in den schulischen Bildungseinrichtungen kann grundsätzlich Musik unterrichtet werden.

Der Bau einer Eisporthalle in Freiham ist gesamtstädtisch nicht finanzierbar.

Der Bedarf für ein Alten- und Servicezentrum (ASZ) im Planungsgebiet Freiham wird vom Sozialreferat auf absehbare Zeit nicht gesehen. Erfahrungsgemäß ziehen in Neubauviertel am Stadtrand bevorzugt junge Familien und sehr wenig ältere Menschen zu. Aktuell sind nur 66 Personen über 65 Jahren in Freiham gemeldet. Welche neuen Bedarfslagen sich in weiterer Zukunft ergeben, kann nur im weiteren Verlauf beurteilt werden. Eventuelle Raumbedarfe für dann notwendige soziale Einrichtungen/Stützpunkte könnten entweder in den nicht für Wohnnutzungen vorgesehenen Erdgeschosszonen oder auch durch entsprechende Umnutzung anderer Flächen umgesetzt werden.

Die im Baugebiet Freiham vorhandenen und sich noch ansiedelnden Genossenschaften und Baugemeinschaften bieten ebenso Räume für soziale Nutzungen an, welche unter gegebenen Umständen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können. Hierzu sind bereits Kooperationen aufgenommen worden bzw. werden durch das Quartiersmanagement angestoßen. Sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt ein Bedarf für ein ASZ in Freiham zeigen, kann auf diese Möglichkeiten zurückgegriffen werden (Beschluss des Stadtrates vom 02.02.2022, „Die Münchner Alten- und Service-Zentrum (ASZ) – aktueller Stand und weitere Planungen“; Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04300).

Reitsport ist keine öffentliche Aufgabe, allerdings gibt es in der Umgebung hierzu einige Angebote.

In den Erdgeschossen der Wohngebäude und insbesondere im Bereich der öffentlichen Plätze können sich gastronomische Nutzungen wie Restaurants, Bars und Cafés (etwa in den zentralen Lagen am Mahatma-Gandhi-Platz), Einkaufsmöglichkeiten wie Supermärkte, Vollsortimenter und weitere Einzelhandelseinrichtungen (insbesondere im Umfeld ÖPNV-Haltestellen sinnvoll) sowie gewerbliche Nutzungen und Co-Working-Spaces (auch in den Mobilitätshäusern als ergänzende Nutzung) ansiedeln. Biergärten gibt es in unmittelbarer Nähe im Gut Freiham und in Neuaubing. Auch im Landschaftspark wird es voraussichtlich ein gastronomisches Angebot geben. Märkte und Weihnachtsmärkte o. ä. können sich auf den vorgesehenen öffentlichen Plätzen etablieren. Im vorliegenden Bebauungsplan besteht hierzu auf dem Platz U-1826 die Möglichkeit.

Allgemein- und Fachärzt*innen sowie andere gesundheitliche Einrichtungen können sich insbesondere im Bereich der allgemeinen Wohngebiete u.a. in den Erdgeschossen ansiedeln. Das Quartiersmanagement ist hier bereits für den 1. Realisierungsabschnitt koordinierend aktiv und wird dies auch für den 2. Realisierungsabschnitt sein.

Die Krankenhausversorgung wird durch die städtischen und Universitätskliniken in München gewährleistet.

Bänke, andere Sitzgelegenheiten, Kunstwerke, Brunnen und ähnliches sind Umsetzungsthematiken und können im öffentlichen Raum sowohl innerhalb des Planungsgebietes als auch im angrenzenden Landschaftspark vorgesehen werden. Diese Hinweise werden den zuständigen städtischen Dienststellen

weitergeleitet werden.

Digitale Infrastruktur wird nicht im Bauleitplanverfahren geregelt.

Der Bedarf einer neuen Polizei- oder auch Feuerwehrwache wurde geprüft und ist für den vorliegenden Bebauungsplanumgriff nicht vorgesehen.

Ein Bedarf seitens des Technisches Hilfswerks (THW) wurde ebenfalls nicht gemeldet. Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange im Bebauungsplanverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde zwischenzeitlich ein Bedarf für eine Rettungswache gemeldet. Im Umgriff des hier gegenständlichen Bebauungsplanverfahrens für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 ist eine Berücksichtigung nicht mehr möglich und der Umgriff insgesamt eher ungeeignet, da eine dichte Wohnbebauung vorgesehen ist. Der Bedarf bleibt jedoch aufgegriffen und eine Berücksichtigung im zweiten Bauabschnitt des zweiten Realisierungsabschnittes bzw. im näheren Umfeld (Freiham Süd) wird geprüft.

Für das Planungsgebiet ist ein umfassendes Fahrradnetz vorgesehen, welches auch die umliegenden Stadtteile mit anbindet.

Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zu bestimmten Wohnbauarten, wie zum Beispiel Eigentums-, Mietwohnungen oder Wohnungen des geförderten Wohnungsmarktes und deren Verortung. Die soziale Ausgewogenheit wird im Zuge der Grundstücksvergaben durch die Vorgaben des wohnungspolitischen Handlungsprogramms WiM VII (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07705) umgesetzt. Dabei werden Grundstücke für alle Einkommens- und Zielgruppen vergeben. Zudem ermöglicht die städtebauliche Struktur des vorliegenden Bebauungsplans eine entsprechende soziale Durchmischung.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

3. Themenbereich Schulen

- Es wird ein Schulcampus für Freiham Nord für eine Realschule und ein Gymnasium gewünscht.

Stellungnahme:

Die Anregung betrifft nur teilweise das vorliegende Bebauungsplangebiet und ist daher im Gesamtzusammenhang von Freiham Nord zu sehen.

Bereits im 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord wurden im Bildungscampus u. a. ein Gymnasium und eine Realschule realisiert. Diese beiden weiterführenden Schulen stehen den Schüler*innen aktuell schon zur Verfügung. An der Hans-Dietrich-Genscher-Straße entsteht zudem eine Pavillonanlage, die im Jahr 2025 in Betrieb gehen wird. Das Gebäude dient der Sicherstellung der Schulversorgung in Freiham vor dem Hintergrund der erwarteten steigenden Bedarfe. Die Pavillonanlage ist so ausgelegt, dass durch sie zukünftig für das nach dem G8-Standard errichtete Gymnasium Freiham eine G9-Ertüchtigung erfolgt.

Innerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes ist ein Schulcampus in der „Gemeinbedarfsfläche Erziehung“ festgesetzt, auf der u. a. voraussichtlich eine fünfzügige Grundschule und eine fünfzügige Mittelschule mit integriertem Sonderpädagogischen Förderzentrum geplant wird. Im nördlich anschließenden 2. Bauabschnitt ist ein weiterer Schulstandort für eine Grundschule vorgesehen. Die Fläche, die für den optionalen Standort für weiterführende Schulen geplant ist, liegt ebenfalls im 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes. Der 2. Bauabschnitt wird nach Schaffung des Baurechts über ein weiteres Bebauungsplanverfahren voraussichtlich ab Ende der 2020er Jahre entwickelt. Die Flächen sind bereits gesichert und für den Schulbau vorgesehen. Je nach

Bedarf können dann die entsprechenden Schulformen umgesetzt werden. Für diesen Standort im Norden ist beispielsweise bereits ein weiteres Gymnasium angemeldet.

Insgesamt werden der Schulbedarf und die resultierenden Schulplanungen in Freiham anhand der Prognosen des Referates für Bildung und Sport ausgerichtet, regelmäßig überprüft und falls erforderlich fortgeschrieben. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Das Gymnasium in Freiham sei jetzt schon gut besucht, im Schuljahr 2020/21 wurden bereits 8 fünfte Klassen eingeschult. Wie solle sich das bezüglich des Gymnasiums weiterentwickeln? Bei 25 geplanten Kitas müsste es doch auch entsprechend viele weiterführenden Schulen geben.

Stellungnahme:

Der Schulbedarf und die resultierenden Schulplanungen in Freiham werden anhand der Prognosen des Referates für Bildung und Sport ausgerichtet, regelmäßig überprüft und falls erforderlich fortgeschrieben, sodass eine ausreichende Schulversorgung gewährleistet werden kann. Im Einzelnen wird auf die Stellungnahme zur vorhergehenden Anregung verwiesen. Der Anregung wird nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

- Durch die Verlegung der Mittelschule in das Baufeld A falle die Kante zum Grünraum an dieser Stelle für Wohnen weg und in Baufeld F entstehe dafür eine neue zum Autobahnzubringer. Lohne das die Verschiebung?

Stellungnahme:

Die Anregung bezieht sich noch auf die Bezeichnungen der Rahmenplanung im Vorentwurf und ist hinsichtlich der Bezeichnungen in der vorliegenden Bebauungsplanung nicht mehr aktuell. Durch die Verlegung der Mittelschule in die Gemeinbedarfsfläche Erziehung (Tausch von ehemals Baufeld F nach D) kann ein gemeinsamer Schulcampus mit der Grundschule (Tausch von ehemals Baufeld D nach A) hergestellt werden und es können Synergieeffekte durch u. a. gemeinsame Nutzung der Sportflächen, der Freibereiche und der Zuwegungen erzielt werden. Die stufenweise Abstufung von Baukörpern des Schulcampus zu schulischen Freibereichen und weiter zum Landschaftspark war u. a. Ergebnis des Vergabeverfahrens zum Schulcampus (nach VgV) und wird befürwortet. Zusätzlich kann im allgemeinen Wohngebiet WA 4 (ehemals Baufeld F) ein größerer zusammenhängender Wohnblock entstehen, der zusammen mit der weiteren Fortführung der Bebauung nach Norden eine klare Kante zum offenen Landschaftsraum darstellt, was auch durch die Entwurfsverfasser*innen der Rahmenplanung befürwortet wird. Der Grundstückstausch war im Übrigen seinerzeit aufgrund der Eigentumssituation erforderlich für eine Weiterführung der Planung und insbesondere zur Durchführung einer Vorabmaßnahme, wodurch der Schulcampus vorgezogen zum Bebauungsplan geplant und realisiert werden kann.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es wird eine neue Grundschule sowie weiterführende Schulen gefordert, da der Platz in den bestehenden Schulen sowie in der dortigen Mensa nicht

ausreiche.

Stellungnahme:

Der Schulbedarf und die resultierenden Schulplanungen in Freiam werden anhand der Prognosen des Referates für Bildung und Sport ausgerichtet, regelmäßig überprüft und falls erforderlich fortgeschrieben, sodass eine ausreichende Schul- sowie Mensaversorgung gewährleistet werden kann. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen bei den vorgenannten Anregungen zum Thema Schulen verwiesen.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Die ADAC-Empfehlung zur Vermeidung von Elterntaxis an Schulen solle umgesetzt werden, siehe https://res.cloudinary.com/adacde/image/upload/v1573038478/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/elertaxi-an-grundschulen-adac-bro_doxdca.pdf (*Hinweis des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: es handelt sich um die ADAC-Broschüre „Das Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis - Hol- und Bringverkehr aus Schul- und Elternsicht, - Checklisten für Elternhaltestellen - Beispiele aus der Praxis“ aus dem Jahr 2018*)

Stellungnahme:

Die Anregung betrifft vorrangig die Umsetzungsplanung und nicht die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154. Grundsätzlich kann mit der Lage der Schulen in unmittelbarer Umgebung der entstehenden Wohngebiete und dem vorgesehenen Mobilitätskonzept mit Nahmobilität und der „Stadt der kurzen Wege“ der Elternbringverkehr minimiert werden, da auch andere Mobilitätsformen als der MIV genutzt werden können und sollten. Weitere Maßnahmen zum Hol- und Bringverkehr in der Straßenraumaufteilung und -gestaltung sowie das Einrichten von Kurzparkzonen kann durch den Bebauungsplan dagegen nicht vorgenommen werden. Die zuständigen Referate (Mobilitätsreferat, Referat für Bildung und Sport und das Baureferat) wurden über die Anregung informiert.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

4. Themenbereich Gewerbe

- Es wird gefragt, weshalb in München immer mehr Firmensitze genehmigt würden und ob man aus der Stadt eine Metropole wie London, New York usw. machen wolle. Vorgeschlagen wird, dass sich größere Firmen auch einmal in den Neuen Bundesländern ansiedeln könnten. Für jeden Mitarbeiter, der hierherziehe, benötige man wieder eine neue Infrastruktur. Dies sei ein ewiger Kreislauf und der Zulauf nach München werde nie aufhören.

Stellungnahme:

Die Anregung bezieht sich nicht auf Festsetzungen des Bebauungsplans. Firmenansiedelungen in andere Bundesländer sind mit der Bauleitplanung im Bereich der Landeshauptstadt München nicht zu steuern. Die Ansiedlung von Firmen wird mit der Ausweisung von hauptsächlich allgemeinen Wohngebieten wie im vorliegenden Bebauungsplan auch nicht vorangetrieben.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

5. Themenbereich Soziale Brennpunkte /Kriminalprävention / Vandalismus

- Die kasernenhof-ähnlichen Blockbebauungen widersprechen allgemein anerkannten Grundsätzen städtebaulicher Kriminalprävention. In der Planung seien die Einhaltung der Grundsätze städtebauliche Kriminalprävention nachzuweisen und entsprechende Anpassungen vorzunehmen.

Stellungnahme:

Durch die geplante Blockrandbebauung mit Durchlässen und Blickbeziehungen entstehen in den Innenbereichen der Blöcke große zusammenhängende, ruhige und übersichtliche Grünflächen. Durch die gemeinsame Nutzung aber auch durch die Einsehbarkeit der Höfe ist eine soziale Kontrolle vorhanden, die Vandalismus vorbeugt. Bei den weiterführenden Planungen und der Umsetzung der öffentlichen Grün- sowie Straßenräumen wird ein besonderes Augenmerk auf eine entsprechende Ausgestaltung, Übersichtlichkeit, Sicherheit, Identifikation, Orientierung, erforderliche Beleuchtung und Einsehbarkeit gelegt werden, damit Angsträume vermieden werden können. Die betroffenen Dienststellen sind diesbezüglich sensibilisiert. Eine weitere Belebung und soziale Kontrolle der öffentlichen Flächen wird zudem durch Infrastrukturmaßnahmen und Läden in den Erdgeschosszonen erfolgen. Eine Anpassung der vorliegenden Bebauungsplanung ist vor dem Hintergrund von Kriminalprävention nicht erforderlich, da die vorliegende städtebauliche und landschaftsplanerische Konfiguration nicht zur Erhöhung von Kriminalität beiträgt. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es wird gefragt, welche vorbeugenden Maßnahmen geplant seien, um sozialen Brennpunkten vorzubeugen und sozio-kulturelle Konflikte (u. a. Jugendgangs, illegale Autorennen, Vandalismus) zu lösen und ob empirisch belegte Aspekte des städtebaulichen Kriminalprävention durch Maßnahmen berücksichtigt werden. Hingewiesen wird auf die bereits jetzt vorkommende Vermüllung / Vandalismus an den Schulgebäuden bzw. Häusern.

Stellungnahme:

Eine Anpassung der vorliegenden Bebauungsplanung ist vor dem Hintergrund von Kriminalprävention nicht erforderlich, da die vorliegende städtebauliche und landschaftsplanerische Konfiguration nicht zur Erhöhung von Kriminalität beiträgt. Im Einzelnen wird zur Planung und Umsetzung auf die Stellungnahme zur vorgenannten Anregung verwiesen. Darüber hinaus erfolgt durch die zusätzlichen neuen Bewohner*innen und durch die weitere Umsetzung von Freiham Nord auch eine Belebung der Straßenräume, Plätze und Freiräume sowie eine steigende soziale Kontrolle. Auch fördert ein räumliches Nebeneinander von verschiedenen Modellen des geförderten, aber auch teilweise freifinanzierten Wohnungsbaus mit Angeboten für unterschiedliche Zielgruppen eine soziale Durchmischung und kann soziale Brennpunkte verhindern. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

6. Themenbereich Umweltprüfung / Klima

- Es wird gefragt, ob im Rahmen der Umweltprüfung auch die Auswirkungen auf den Böhmerweiher, die Aubinger Lohe sowie die Mooschwaige geprüft

wurden. Es bestehe die Gefahr, dass diese überrannt würden. Erholung sehe anders aus.

Stellungnahme:

Der vorliegende Bebauungsplan mit Grünordnung sieht ein vielfältiges und differenziertes Angebot unterschiedlichster Grün- und Freiflächen vor. Dabei werden sowohl die privaten Grün- und Freiflächen als auch die öffentlichen Grünflächen über attraktive Wege untereinander vernetzt und an vorhandene und künftige Grünflächen angebunden.

Der Landschaftspark Freiham, der direkt westlich an das Planungsgebiet angrenzt und für den ein eigenes Bauleitplanverfahren durchgeführt wird, stellt einen weiteren Baustein dieses Freiflächensystems dar. Dabei sind die Freiflächen im Planungsgebiet sowie der Landschaftspark schwerpunktmäßig für eine intensive Erholungsnutzung vorgesehen und werden mit entsprechenden Spiel- und Freizeitangeboten ausgestattet.

Für den Bereich der Moosswaige und Aubinger Lohe wird aktuell ein Erholungslenkungskonzept erarbeitet, um negative Auswirkungen auf diese Bereiche zu vermeiden. Des Weiteren ist hier geplant, durch den Einsatz einer Naturschutzwacht bzw. einer Gebietsbetreuung den Schutz von Natur und Landschaft zu gewährleisten.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es wird gefragt, ob die Moosswaige genügend Fläche biete, um den Eingriff in den Naturhaushalt zu kompensieren.

Stellungnahme:

Der durch den Eingriff in den Naturhaushalt ausgelöste Bedarf an Ausgleichsflächen kann vollständig außerhalb des Planungsgebietes im Bereich des benachbarten Ökokontos Moosswaige nachgewiesen werden. Hier stehen ausreichend Flächen zur Verfügung.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Das Ökokonto Moosswaige sei als Ausgleichsmaßnahme nicht ausreichend und müsse über das Niveau deutlich hinausgehen, um den Zielen des Naturschutzes zu genügen.

Stellungnahme:

Für das stadtteigene Ökokonto liegt ein naturschutzfachliches und landschaftsplanerisches Konzept vor, das die Grundlage für die fachlich qualifizierten und geeigneten Aufwertungsmaßnahmen im betreffenden Raum vorgibt. Das Ökokonto Moosswaige liegt im engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum geplanten Vorhaben. Im Bereich des Ökokontos werden folgende Entwicklungsziele umgesetzt: Der naturnahe Waldumbau, die Entwicklung und Pflege von Niedermoorrelikten, die Optimierung der vorhandenen Fließgewässer und die Entwicklung von artenreichen Wiesen.

Zudem sind im Umgriff des Planungsgebietes selbst zahlreiche Maßnahmen vorgesehen u. a. Eingriffsminimierung durch eine ressourcenschonende Siedlungsentwicklung, eine naturnahe Durchgrünung insbesondere mit Bäumen, Dach- und Fassadenbegrünung, Ausweisung von Grünflächen sowie zahlreiche Maßnahmen in Bezug auf Klimaschutz und Klimaanpassung (u. a. regenerative Stromerzeugung, Holz- bzw. Holzhybridbauweise, Mobilitätskonzept).

Im Übrigen wird auch auf die Stellungnahme zur vorgenannten Anregung verwiesen.

- Es wird darauf hingewiesen, dass kein Fachgutachten das hohe Grundwasser erkannt habe, sodass die Tiefgaragen begrenzt seien.

Stellungnahme:

Im Bereich der allgemeinen Wohngebiete sind Tiefgaragen nicht zulässig. Die Stellplätze werden alternativ in Hochgaragen nachgewiesen. Punktuell sind Tiefgaragen im Bereich der Mobilitätshäuser (SO 1 und SO 2) zulässig sowie unter den Garagengebäuden und im Bereich der Schulen (Gemeinbedarfsfläche Erziehung) möglich, jedoch ist derzeit in den Planungen für den Schulcampus nur eine Fahrradgarage im 1. Untergeschoss vorgesehen. Zudem wird im Bebauungsplan der Eingriff von Untergeschossen in den Boden über Festsetzungen hinsichtlich der Tiefe begrenzt. Die vorliegenden Gutachten zur Beurteilung der Grundwassersituation haben sich mit dem vor Ort herrschenden hohen Grundwasser auseinandergesetzt und insbesondere das numerische Grundwassermodell (Aktualisierung des Mathematischen Grundwassermodells; Stand 14.07.2023, aktualisiert 09.12.2024) stellt dar, dass unter Berücksichtigung des Ziels einer Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt, zwar Eingriffe ins Grundwasser nicht gänzlich vermieden werden können, jedoch die hydraulischen Auswirkungen der geplanten unterirdischen Bebauung auf die Grundwasserstände sehr gering und für das Umfeld weitestgehend vernachlässigbar sind. Des Weiteren wurden insbesondere im Planungsgebiet zahlreiche neue Grundwassermessstellen eingerichtet, die die Grundwassersituation seit 2020 regelmäßig überprüfen. Diese neuen Messdaten sind, neben weiteren Daten aus bestehenden Messstellen, bereits in das o. g. numerische Grundwassermodell eingeflossen. Die Anregung ist somit nichtzutreffend, auf die vorstehenden Ausführungen wird verwiesen.

- Das Planungsziel „Die städtebauliche Planung soll auch ein adäquates Schallschutzkonzept beinhalten“ sei zu begrüßen. Ein „soll beinhalten“ sei jedoch zu kurz gegriffen. Eine Blockrandbebauung mit VII- bis VIII-stöckigen Bauriegeln sei sicher nicht ausreichend anzusehen und was den Faktor Durchlüftung angehe eher kontraproduktiv.

Stellungnahme:

Eine Untersuchung zum Schallschutz wurde erstellt (Schalltechnische Untersuchung, Stand: Januar 2025). Erforderliche Maßnahmen, die sich hauptsächlich aus dem Verkehrslärm ergeben, werden im Bebauungsplan festgesetzt. Durch eine Blockrandbebauung können ruhige, vom Lärm abgewandte Innenhöfe entstehen.

Eine weitere Untersuchung hat die Auswirkungen der städtebaulichen Planung auf die Durchlüftung großräumig analysiert (Klimagutachten, Durchlüftung 2. Realisierungsabschnitt, Erstellung eines Gutachtens zur Analyse der Funktionsfähigkeit; Stand: September 2024). Eine gute Durchströmung und Durchlüftung des Gebietes ist auch weiterhin gegeben. Hierbei haben die Ausrichtung, Höhe und Verteilung der Gebäude, insbesondere auch die ost-west-gerichtete Anordnung der öffentlichen Grünflächen (sog. Grünfinger) und weitere öffentliche Grünflächen des Planungsgebiets sowie die Lage und Ausrichtung

des Autobahnzubringers einen positiven Einfluss auf die Durchströmung. Die Anregung ist somit nichtzutreffend, auf die o.g. Ausführungen wird verwiesen.

- Zum Immissionsschutz (§ 1 Abs. 6 Ziffer 6 BauGB): Das Baugebiet liege direkt an der BAB 99. Der Lärmschutz reiche heute schon nur bedingt, da das Verkehrsaufkommen auf der BAB 99 wesentlich über den Prognosen zum Genehmigungszeitpunkt des Autobahnabschnittes liege. Auf Grund dieser Tatsache plane die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern, den Ausbau der vier-spurigen Autobahn auf 6 Spuren. Durch den Autobahnausbau auf sechs Spuren werde die BAB 99 für eine wesentlich höhere Last ertüchtigt. Dies führe zu einem höheren Verkehrsaufkommen, welches zu höheren Lärmemissionen führe. Es sei nachzuweisen, dass durch Lärmschutzmaßnahmen die einschlägigen Grenzwerte unterschritten werden. Das höhere Verkehrsaufkommen führe außerdem zu höheren Abgasemissionen. Es sei nachzuweisen, dass durch Luftreinhaltemaßnahmen die einschlägigen Grenzwerte unterschritten werden.

Stellungnahme:

Durch den beabsichtigten Ausbau der BAB 99 der Autobahn GmbH des Bundes von vier auf sechs Spuren gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 sind bei der Umsetzung auch ausreichende Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn selbst durch den*die Baulastträger*in herzustellen. Durch die dort erforderlichen Lärmschutzwände sowie den Einbau eines lärmindernden Asphalts wird damit die Lärmeinwirkung trotz des voraussichtlich höheren Verkehrsaufkommens auf die Umgebung reduziert. Der Ausbau der Autobahn erfolgt jedoch in einem separaten Planfeststellungsverfahren. Innerhalb dieses Verfahrens sind, in Bezug auf den Bestand und die sog. hinreichend verfestigten Planungen, wozu auch der vorliegende Bebauungsplan zählt, die Auswirkungen auf die Umgebung darzustellen und erforderliche Maßnahmen zu ergreifen. Der vorliegende Bebauungsplan besitzt diesbezüglich keine Regelungsmöglichkeit. Grundsätzlich wurden aber für den Bebauungsplan die erforderlichen Gutachten zum Verkehr, zum Lärmschutz und zur Lufthygiene erarbeitet. Diese Gutachten unterstellen allesamt u. a. auch den Ausbau der BAB 99 und stellen die Grenzwerte, die Auswirkungen auf das Planungsgebiet sowie an Bereichen, wo dies erforderlich ist, auch die zu ergreifenden Maßnahmen dar. Zum Schallschutz werden daher im Bebauungsplangebiet Festsetzungen getroffen. Die derzeit geltenden lufthygienischen Grenzwerte können an den Gebäudefassaden des Planungsgebietes eingehalten werden, Festsetzungen dazu sind daher diesbezüglich nicht notwendig. Der Anregung wird somit nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Das Klima werde eindeutig beeinträchtigt, da die Überbauung zu größtmöglichen Hitzeinseln führen werde. Bereits 2030 werde München Temperaturen wie in Mailand erreichen. Eine weitere Versiegelung in diesem Ausmaß sei nicht hinnehmbar.

Stellungnahme:

Eine gutachterliche Untersuchung hat die Auswirkungen der städtebaulichen Planung auf die Durchlüftung analysiert (Klimagutachten, Analyse der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung; Stand: September 2024). Dabei wurde neben den Themen Kaltluft, Wind und Lufttemperatur auch der städtische

Wärmeinseleffekt mituntersucht. Mit Maßnahmen u. a. zur Begrünung, zu Sickerflächen, der Ausweisung öffentlicher und privater Grünflächen sowie begrünter Dach- und Fassadenflächen und der Pflanzung von Bäumen, u.a. von Baumreihen entlang der Straßenräume, können die durch die Bebauung hervorgerufenen Auswirkungen ausgeglichen werden. Durch den Verzicht auf Tiefgaragen in den Innenhöfen der allgemeinen Wohngebiete können langfristig sogar Großbaumstandorte mit optimalen Wuchsbedingungen gesichert werden. Dies wirkt ebenfalls positiv auf die thermische Belastung. Zudem werden strömungsparallele Durchlüftungsachsen für den nächtlichen Hitzeabbau freigehalten.

Die Anregung wurde somit entsprechend den o. g. Ausführungen geprüft.

- Die Funktionsfähigkeit des Kaltluftentstehungsgebietes müsse sichergestellt werden. Die Durchlüftungsfunktion der westlich angrenzenden Grün- und Freiflächen in das Planungsgebiet und daran anschließende bestehende Wohngebiete/ bis in die Innenstadt muss aufrechterhalten werden.

Stellungnahme:

Im Rahmen des Planungsprozesses fand eine gutachterliche Untersuchung der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung statt, die einen sehr großen Untersuchungsumgriff beinhaltete (Klimagutachten, Analyse der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung, Stand: September 2024). Dabei wurden die Rahmenbedingungen aus der Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt München (2014) für Freiham zu Grunde gelegt und es wurde untersucht, welche Auswirkungen die Planung auf das Stadtklima (Durchlüftung, Kaltluftentstehung, sommerliche Hitzebelastung) im näheren Umfeld und auf die Innenstadt hat. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Planungsgebiet auf das Klima der Innenstadt keine negativen Auswirkungen hat, die Auswirkungen auf Freiham und seine Umgebung beschränkt sind, jedoch eine Durchlüftung und nächtliche Abkühlung ermöglicht wird, falls die gutachterlichen Planungsempfehlungen umgesetzt werden. Die Empfehlung des Gutachtens (u. a. west-ost-gerichtete Grünfinger, Lage und Ausrichtung des Autobahnzubringers, Durchlässe in der Bebauung, hoher Grünflächenanteil) werden im Rahmen der Bebauungsplanung umgesetzt.

Die Grünkorridore des 1. und 2. Realisierungsabschnittes haben zusammen mit dem Ost-West gerichteten Autobahnzubringer eine hohe Bedeutung für das Planungsgebiet und seine Umgebung als Kaltluftschneisen in West-Ost-Richtung. Diese Korridore werden im Rahmen der vorliegenden Bebauungsplanung fortgeführt. Eine angemessene Grünausstattung erfolgt über die grünordnerischen Festsetzungen. Zudem ist die Durchlüftungsfunktion der Korridore durch deren Freihaltung von Bebauung und deren Verbindung zu den westlich angrenzenden Grün- und Freiflächen weiterhin gewährleistet. Der Anregung wird nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

- Zum Thema Stadtklima: Steigende Temperaturen insbesondere in Städten gehörten bereits jetzt zu den Auswirkungen des Klimawandels und der Bauvorhaben der letzten Jahrzehnte. Hier müsse dringend gegengesteuert werden und es müssten Grünflächen und Frischluftschneisen bewahrt bzw. geschaffen und geschützt werden. Mit der geplanten Bebauung in Freiham gingen genau diese beiden Aspekte verloren. Insbesondere da bei den vorherrschenden Westwinden der westliche Stadtrand eine wesentliche

Bedeutung für das gesamte Stadtgebiet wahrnehme.

Stellungnahme:

Zu diesen Anregungen wird auf die Stellungnahme bei der vorherigen Anregung verwiesen.

Eine gutachterliche Untersuchung hat die Auswirkungen der städtebaulichen Planung auf die Durchlüftung analysiert (Klimagutachten, Analyse der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung; Stand: September 2024). Eine gute Durchströmung und Durchlüftung des Gebietes sind auch weiterhin gegeben. Hierbei kommen der Positionierung und Orientierung der Grünfinger in ost-westlicher Richtung zusammen mit der Schneise des Autobahnzubringers große Bedeutung zu. Diese haben einen positiven Einfluss auf die Durchströmung und nächtliche Abkühlung. Beachtet wurden auch eine günstige Ausrichtung, Höhe und Verteilung der Gebäude. Untersuchungen haben gezeigt, dass das Plangebiet aufgrund der Durchlässigkeit auch für Westwinde keine negativen Auswirkungen auf das Klima der Innenstadt und das gesamte Stadtgebiet hat. Mit Maßnahmen u. a. zur Begrünung können durch die Bebauung hervorgerufene Auswirkungen ausgeglichen werden. Durch ein ausgewogenes Verhältnis von Gebäuden und Grünflächen werden die angrenzenden Gebiete nicht zusätzlich belastet.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- In der Klimaaanalyse von 2014 wurde Freiham als extrem wichtiges Kaltluftentstehungsgebiet ausgewiesen. Ein so wichtiges Gebiet gelte es zu erhalten und nicht zu versiegeln. Die Fläche von Freiham werde - wie in der Erörterungsveranstaltung ausgeführt – durch Wohnbebauung versiegelt. Dadurch werde die Kaltluftentstehung verhindert und die Kaltluftbahnen unterbrochen. Diese Kaltluftbahnen seien besonders wichtig für die Innenstadt, die sich ansonsten weiter erwärmen werde. Verschiedene Analysen der letzten Zeit hätten aufgezeigt, wie wichtig dieses Thema für die Gesundheit der Menschen in der Innenstadt sei. Es wird deshalb die Wiederholung der Klimaaanalyse unter Einbeziehung der geplanten Bebauung und die Anpassung der Planung an die Ergebnisse der Analyse gefordert.

Stellungnahme:

Es ist vorgesehen, dass die Stadtklimaaanalyse alle 10 Jahre fortgeschrieben wird. Zudem sind in der Fortschreibung der Klimafunktionskarte Vertiefungsräume mit einer höher aufgelösten Darstellung vorgesehen. Das Referat für Klima und Umweltschutz begleitet die Modellierung und bindet weitere Referate ein (Broschüre Klimaanpassung in München, April 2023). Die Stadtklimaaanalyse befindet sich aktuell in der Fortschreibung und ist eine Maßnahme (M1-2) aus der Fortschreibung des Münchner Klimaanpassungskonzepts I (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07027). Die Beschlussfassung ist im Laufe des nächsten Jahres vorgesehen. Die Stadtklimaaanalyse aus dem Jahr 2014 bleibt bis zur Veröffentlichung der fortgeschriebenen Stadtklimaaanalyse gültig und stellt weiterhin eine wichtige Planungsgrundlage dar. (Vgl. Link zum Fachbericht: https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:564cff5-6d65-46fa-a551-662b6036fc9f/Fachbericht_Fortschreibung_I_Klimaanpassungskonzept_Muenchen.pdf)

Für das Vorhaben Freiham wurde ein Klimagutachten erstellt, das insbesondere Auswirkungen zur Durchlüftung analysiert hat. Die Grün- und Freiflächen zeichnen sich durch einen sehr hohen Kaltluftvolumenstrom und als bedeutende

Kaltluftentstehungsgebiete aus. Somit ist eine gute Durchlüftung von Westen bzw. Südwesten in die östlich angrenzenden Bestandsgebiete gewährleistet. Im Übrigen wird auf die Ausführungen bei den beiden vorherigen Anregungen verwiesen.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Die klimatische Situation für das Neubaugebiet 1. und 2. Realisierungsabschnitt sei bedenklich, weil noch höher als geplant gebaut wurde und auch im 1. Bauabschnittes des 2. Realisierungsabschnittes inzwischen eine höhere Bebauung geplant sei. Es wird dabei auch auf eine Erhöhung der Neubevölkerung verwiesen. Verbunden mit einer Art „Riegelbauweise“ sei der Kaltluftstrom für eine Durchlüftung des Baugebietes und des westlichen Stadtgebietes behindert. Die Baudichte- und Höhe müsse herabgesetzt werden, Grünzüge und Frischluftschneisen ausgebaut werden.

Stellungnahme:

Zu den hier eingebrachten Einwendungen wird auch auf die Ausführungen bei den drei vorhergehenden Anregungen verwiesen. Die geplanten Gebäudehöhen wurden im Rahmen der erstellten Gutachten berücksichtigt.

Ergänzend zum bereits mehrfach erwähnten Durchlüftungsgutachten wurde auch ein Gutachten zur Untersuchung des Mikroklimas speziell zum Bebauungsplanumgriff erstellt, dass die lokalen Auswirkungen und Maßnahmen aufzeigt (Klimagutachten, Stand: 21.12.2023).

Bzgl. der Be- und Durchlüftung des Planungsgebietes werden die geplanten „Grünfinger“ in Ausrichtung und Vegetationsanteil sehr positiv bewertet. Die teils eingeplanten Durchgänge tragen ebenfalls zur Belüftung der unbebauten Innenhofsituationen bei. Eine Durchlüftung des Gebietes ist insgesamt gewährleistet. Durch die Kombination der durchlüftungsförderlichen Ausrichtung der Straßen und Grünachsen, einer differenzierten Setzung der Gebäude und einer aufgelockerten Bebauungsstruktur mit der Verschattungsleistung der Bäume und Gebäude, kann ein angenehmes Mikroklima geschaffen werden. Das ausgewogene Verhältnis von Gebäuden und Grünflächen belastet den Kaltluftvolumenstrom und die Durchlüftung der angrenzenden Gebiete nicht zusätzlich. Von einer Änderung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Konfiguration sowie Änderung der Bebauungshöhe und -dichte wird daher zugunsten des dringend erforderlichen Wohnraums abgesehen. Die Anregung wurde somit geprüft, auf die o.g. Ausführungen wurde verwiesen.

- Durch die Dichte und die Art der Bebauung sei das Mikroklima und die Kaltluftströmungen massiv beeinträchtigt. Es müssten Maßnahmen ergriffen werden, um die Empfehlungen der Stadtklimaanalyse 2014 umzusetzen. Es sei dringend eine weitere Untersuchung zu den Auswirkungen des Bauvorhabens auf Umwelt und Klima und geeigneten Möglichkeiten der Optimierung notwendig.
Außerdem müsse sich die Art der Bebauung an den Empfehlungen der Stadtklimaanalyse 2014 orientieren, dies erfolge durch die geplante Dichte und Art der Bebauung nicht. Sollte der Bau nach der aktuellen Planung umgesetzt werden, dann sei mit einer massiven Erwärmung der östlichen Nachbarquartiere zu rechnen. Die in West-Ost-Richtung strömende bodennahe Kaltluft aus der Mooschwaige und den angrenzenden naturnahen Flächen werde nicht nur durch den Lärmschutzwall behindert, auch die

Blockrandbebauung führe zu einer Austauschbarriere für den Kaltluftstrom. Diese Absperrung widerspreche auch ihrem gesetzlich begründeten Schutz in § 1 Abs. 3 Ziffer 4 BNatSchG. Es müsse eine zur „Stadtklimaanalyse 2014“ vertiefte Untersuchung unter Einbeziehung der geplanten Bebauung erstellt werden und Maßnahmen nachgewiesen werden, die die Durchströmung des Baugebietes und der Nachbarquartiere mit bodennaher Kaltluft erhalten könne.

Stellungnahme:

Zu diesen Anregungen wird auch auf die Stellungnahmen zu den fünf vorhergehenden Stellungnahmen zu den Themen Stadtklima und Stadtklimaanalyse verwiesen.

Die in § 1 Abs. 3 Ziffer 4 BNatSchG genannte Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, insbesondere der Luft und des Klimas wurden im vorliegenden Bebauungsplanverfahren untersucht. Die vertiefenden Gutachten zur Durchlüftung und zum Mikroklima sind in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz erstellt worden und werden für die Abwägung des vorliegenden Bebauungsplans als erforderlich, aber auch als ausreichend erachtet. Sie stellen hinreichend die Auswirkungen und Optimierungsempfehlungen für den Bebauungsplan und die Umsetzung dar. Auch die Stadtklimaanalyse (2014) ist dabei in die Gutachtenbearbeitung eingeflossen. Darin wird Freiham bereits als Stadtentwicklungsgebiet mit absehbarer Bebauung dargestellt.

Im Rahmen der Untersuchungen wurden die Gegebenheiten des erweiterten Umfeldes bis nach Aubing/Neuaubing mitberücksichtigt. Das ausgewogene Verhältnis von Gebäuden und Grünflächen belastet die Durchströmung mit Kaltluft und das Klima der angrenzenden Gebiete nicht zusätzlich.

Die Stadtklimaanalyse wird derzeit fortgeschrieben. Zudem sind in der Fortschreibung der Klimafunktionskarte Vertiefungsräume mit einer höher aufgelösten Darstellung vorgesehen. Das Referat für Klima und Umweltschutz begleitet die Modellierung und bindet weitere Referate ein (Fachbericht Klimaanpassung in München, April 2023).

Die Anregung wurde somit geprüft, auf die o.g. Ausführungen wurde verwiesen.

- Die Funktion des Kaltluftentstehungsgebietes zwischen Germering und Aubing werde durch die Bebauung Freiham stark eingeschränkt / geschwächt. Dies führe zu einer massiven Beeinträchtigung der Kaltluftlieferung aus dem genannten Gebiet. Das Gebiet mit seiner sehr hohen bioklimatischen Bedeutung sei durch die Höhe und Dichte der Bebauung in seiner Wirkung stark eingeschränkt. Die Empfehlungen der Stadtklimaanalyse 2014, S. 56 zu den o. g. Punkten lauteten folgendermaßen:

- Erhaltung und Sicherung von stadtklimatisch bedeutsamen Grün- und Freiflächen
- Vermeidung von Austauschbarrieren gegenüber bebauten Randbereichen
- Schaffung vielfältiger mikroklimatischer Bedingungen (Aufenthaltsqualität im ganzen Jahr)
- Reduzierung von derzeitigen Emissionen
- Vernetzung mit benachbarten Freiflächen
- Ermöglichung des Luftaustausches in Leitbahnen (siehe Kapitel 7.3)

Bedingt durch die Dichte und Art der Bebauung sei eine massive Erwärmung der östlichen Nachbarquartiere zu erwarten. Die derzeit als günstig bewertete

bioklimatische Situation dieser Siedlungsgebiete (vgl. Stadtklimaanalyse 2014) werde massiv verschlechtert. Die Baumassen seien auf eine für das Mikroklima unschädliche Dimension zu verkleinern.

Bereits 2030 stiegen die Temperaturen in München. Die Stadtrandgebiete hätten eine wichtige Funktion als klimatischer Ausgleich für die Innenstadt. Es werde eine Untersuchung gefordert, die diese Zusammenhänge darstelle und die Handlungsbedarfe zur Minimierung der Erwärmung der Innenstadtbereiche aufzeige. In der Stadtklimaanalyse 2014 werde empfohlen, den Luftaustausch in seinen Leitbahnen zu ermöglichen. Es wird deshalb angeregt, Kaltluftströme zu erhalten.

Stellungnahme:

Angesichts der in den letzten Jahrzehnten weitgehend überplanten und bebauten Konversionsflächen kann der dringend benötigte Wohnraum für die Landeshauptstadt München nur durch die Planung und Realisierung zahlreicher Baugebiete in der gesamten Stadt sowie durch eine jeweils dichte Bebauung geschaffen werden. Um dem Wohnraumbedarf nachzukommen, müssen daher auch große Baugebiete zur Realisierung kommen. Die Planung hat hierbei eine Vermeidung von Austauschbarrieren in den Randbereichen berücksichtigt. Die Mikroklimavielfalt, d. h. das Vorhandensein möglichst vieler unterschiedlicher Klimate in fußläufiger Entfernung, ist durch die Planung gegeben. Der Aufenthalt im Freien kann, je nach Jahreszeit und persönlichem Empfinden, sowohl an sonnigen wie schattigen Tagen erfolgen. Dies wird durch die variable Bauweise und den hohen Grünanteil gewährleistet. Auch in den Nachtstunden ist mit verträglichen Bedingungen zu rechnen. Hierzu können Baumaterialien mit geringer Speicherwirkung und der hohe Grünanteil beitragen. Die geplanten Grünflächen wirken ausgleichend, da sie zur Entstehung von Kaltluft beitragen. Ebenso leisten die zahlreichen geplanten Baumpflanzungen einen positiven Beitrag bzgl. einer Regulierung des lokalen Klimas durch Frischluftentstehung und Reduzierung der Aufheizung in den Sommermonaten durch Schattenwurf. Eine Vernetzung mit vorhandenen Freiflächen wurde bei der Planung berücksichtigt. Eine Anbindung von Neuaubing an den künftigen Landschaftspark ist über die geplanten Ost-West gerichteten Grünfinger gegeben.

Des Weiteren wird auch auf die Ausführungen zu den vorgenannten sechs Anregungen, insbesondere zum Stadtklima, zur Stadtklimaanalyse und zum Untersuchungsumfang verwiesen.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

- Zum Erhalt der Kaltluftströme: Die in West-Ost-Richtung strömende bodennahe Kaltluft aus der Moosswaige und den angrenzenden naturnahen Flächen werde durch den Lärmschutzwall der BAB 99 heute schon gehindert und z. T. abgelenkt. Mit der Erhöhung des Lärmschutzwalles und der geplanten Blockrandbebauung entstehe eine Austauschbarriere, eventuell werde der bodennahe Kaltluftstrom komplett abgesperrt, respektive in nördliche Richtung abgelenkt. Diese Absperrung widerspreche auch ihrem gesetzlich begründeten Schutz in § 1 Abs. 3 Ziffer 4 BNatSchG. Das Baugebiet und die in östlicher Richtung liegenden Quartiere werden sich erheblich erwärmen. Es wird gefordert, eine zur „Stadtklimaanalyse 2014“ vertiefte Untersuchung in detaillierterer räumlicher Auflösung und Schärfe unter Einbeziehung der geplanten Bebauung zu erstellen. Es seien geeignete Maßnahmen nachzuweisen und zu realisieren, um die Durchströmung des Baugebietes und der Nachbarquartiere mit bodennaher Kaltluft zu erhalten.

Durch Lärmschutzwall und Blockrandbebauung sowie 6 - 8-geschossigen Wohnungsbau sei dies nicht mehr gegeben. Die Vermeidung von Barrierewirkungen sei einzuhalten. Es wird deshalb eine 3-geschossige Bebauung angeregt.

Außerdem müsse der Erhalt von kleinklimatisch wirksamen Flächen gewährleistet sein (funktionierendes Kaltluftentstehungsgebiet mit Nachweis). Für die angrenzenden Stadtteile Münchens und die Nachbargemeinden und besonders für die Innenstadt München müsse eine Erwärmung ausgeschlossen werden (mit Gutachten). Deshalb werde angeregt, die Baukörper in Geschossen und in Einheiten zu reduzieren. Weniger Bebauung sei angezeigt, um das Kaltluftentstehungsgebiet zu erhalten und den kommenden Klimawandel gerecht zu werden und auch gesunde Lebensumstände für kommende Generationen zu erhalten.

Stellungnahme:

Zu dieser Anregung wird auch auf die Stellungnahmen zu den vorstehenden weiteren Anregungen zum Stadtklima, der Stadtklimaanalyse und zum Untersuchungsumfang verwiesen. Die bestehenden Wälle entlang der Autobahn wurden bereits zu Beginn der Untersuchungen zur Durchlüftung im beauftragten Klimagutachten berücksichtigt. In diesem Gutachten wurden u. a. die Auswirkungen einer Entwicklung von Freiam Nord auf die Durchlüftung im Planungsgebiet selbst sowie im angrenzenden Siedlungsbestand modelliert und bewertet.

Bezüglich der Ertüchtigung des Lärmschutzes an der Autobahn BAB 99 wurden die aktuelle Datenlage zur Höhe und Lage sowie die schalltechnischen Grundlagen und Auswirkungen der zusätzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Im Ergebnis konnte keine nennenswerte Änderung der Durchlüftung im Gutachten festgestellt werden, was darauf zurückzuführen ist, dass für die Dimensionen der Durchlüftung und die Art und Weise der Luftbewegungen (aus südlicher bis südwestlicher Richtung und damit fast strömungsparallel zur Lärmschutzbebauung) die Größenordnung der Lärmschutzertüchtigung mit zusätzlichen 4 m verhältnismäßig klein ist. Durch den großen Abstand des Lärmschutzes an der Autobahn BAB 99 zur Bebauung kann die Windgeschwindigkeit im Lee wieder ein hohes Niveau erreichen, sodass negative Auswirkungen auf die Bestandsgebiete und künftige Bebauung ausgeschlossen sind. Zudem ist eine flächen- und höhenmäßige Reduzierung der Bebauung gemäß o. g. Durchlüftungsgutachten (Klimagutachten, Analyse der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung; Stand: September 2024) nicht erforderlich. Die Anregung wurde somit geprüft, auf die o.g. Ausführungen wird verwiesen.

- Zum Einfluss auf die Erwärmung des Stadtgebietes:
Die Klimaerwärmung schreite fort. Bereits 2030 stiegen die Temperaturen in München. Die Stadtrandgebiete hätten eine wichtige Funktion als klimatischen Ausgleich für die Innenstadt. Es werde eine Untersuchung gefordert, die diese Zusammenhänge darstelle und die Handlungsbedarfe zur Minimierung der Erwärmung der Innenstadtbereiche aufzeige.

Stellungnahme:

Im Rahmen des Planungsprozesses fand eine gutachterliche Untersuchung der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung statt, die einen sehr großen Untersuchungsumgriff beinhaltete (Klimagutachten, Analyse der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung; Stand: September 2024). Dabei wurden die

Rahmenbedingungen aus der Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt München (2014) für Freiham zu Grunde gelegt und es wurde untersucht, welche Auswirkungen die Planung auf das Stadtklima (Durchlüftung, Kaltluftentstehung, sommerliche Hitzebelastung) im näheren Umfeld und auf die Innenstadt hat. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Planungsgebiet auf das Klima der Innenstadt keine negativen Auswirkungen hat und die Auswirkungen auf Freiham und seine Umgebung beschränkt sind. Eine Durchlüftung und nächtliche Abkühlung wird ermöglicht, sofern die gutachterlichen Planungsempfehlungen umgesetzt werden. Die Empfehlungen wurden, soweit möglich, in die Satzungsbestimmungen des vorliegenden Bebauungsplans aufgenommen. Außerdem wurden die Empfehlungen des Gutachtens wie der west-ost-gerichtete Grünfinger, die Lage und Ausrichtung des Autobahnzubringers, die Durchlässe in der Bebauung und ein hoher Grünflächenanteil auch über den Planteil des Bebauungsplans festgesetzt. Der Anregung wurde somit nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Zum Thema Stadtklima: Steigende Temperaturen insbesondere in Städten gehörten bereits jetzt zu den Auswirkungen des Klimawandels und der Bauvorhaben der letzten Jahrzehnte. Hier müsse dringend gegengesteuert werden und es müssten Grünflächen und Frischluftschneisen bewahrt bzw. geschaffen und geschützt werden. Mit der geplanten Bebauung in Freiham gingen genau diese beiden Aspekte verloren. Insbesondere da bei den vorherrschenden Westwinden der westliche Stadtrand eine wesentliche Bedeutung für das gesamte Stadtgebiet wahrnehme.

Stellungnahme:

Zu dieser Anregung wird auf die Ausführungen zu den vorstehenden Anregungen zum Stadtklima verwiesen. Zudem werden neue Grünflächen im vorliegenden Planungsgebiet und künftig im angrenzenden Landschaftspark gesichert. Des Weiteren werden von Bebauung freizuhalten Flächen geschaffen. Der Anregung wird somit nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es wird hinsichtlich des Klimaschutzes gefragt, ob die Umweltprüfung auch die Dimensionierung der Planung / relativ hohe Bebauung geprüft habe. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Quartiersdrehung und die veränderte Ausrichtung der angrenzenden Wohnblöcke (wegen Einbeziehung der U-Bahn-Planung) relevante Frischluftschneisen verbaut wurden. Die Bebauung müsse so geplant werden, dass sie dem Klimaschutz gerecht werden und einen signifikanten Beitrag zum klimaneutralen München leiste / die Frischluft-Durchlüftung sichergestellt sei. Hingewiesen wird auch darauf, dass die Blockrandbebauung ohne Unterbrechung an den Hauptverkehrsstraßen in dieser Bebauungskompaktheit den Luftaustausch aus den Blockinnenbereichen verhindere. Die einzige Luftbewegung innerhalb der Blöcke sei bei heißem Wetter die Konfektion (Aufsteigen heißer Luft). Eine Horizontalbewegung der Luft werde verhindert.

Stellungnahme:

Es wird auf die Stellungnahmen zum Thema Stadtklima bei den vorherigen Anregungen verwiesen.

Im Übrigen wurde die vorgesehene Bebauung und Planung des Gebietes in die Modellierungen und die Beurteilung der relevanten Gutachten zum Klima und zur Durchlüftung hinterlegt und berücksichtigt. Die Durchlüftung der Blockinnenbereiche erfolgt über die Festlegung der Bauräume, die ausreichend Lücken zwischen den Gebäuden gewährleisten. Zusätzlich erfolgt innerhalb der Bauräume die Festsetzung von Durchgängen, die zu einer weiteren Durchlüftung beitragen. Neben den Belangen der Durchlüftung musste auch die notwendige lärmabschirmende Wirkung der Bebauung beachtet werden. Die vorliegende Planung berücksichtigt beide Belange in ausreichendem Maße. Der Anregungen wird somit nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

7. Themenbereich Landschaftspark / Freiraum / Landschaftsraum / Grünordnung und Solarenergie / Ausgleichsflächen

- Es wird ein schön angelegter Park mit Spielplätzen mit Aussichtsturm und kleinem Wald gefordert. Wirkliche Erholungsgebiete, nicht nur „Grasflecken“ sollten für die Lebensqualität der Bewohner*innen entstehen. Der geplante Landschaftspark dürfe nicht ständig wegen Verdichtungen und Verkehrsplanung verkleinert werden, bis nur noch ein „Alibigrünstreifen“ übrigbleibe. Außerdem müsse dieser zeitnah entstehen und nicht erst in 10 Jahren. Zumindest müsse ein Teilausbau des Parks erfolgen. Eine deutliche Verkleinerung bei einer Erweiterung der BAB 99 hätte Auswirkungen auf das Mikroklima in den angrenzenden Gebieten. Der Landschaftspark sei deshalb so zu dimensionieren, dass die geplante Größe auch bei einem Autobahnausbau eingehalten werde. Insgesamt müssten der Landschaftspark, der Grünfinger und das Grünband ausreichend dimensioniert werden. Diese seien bisher zu klein. Das bereits fertiggestellte Grünband sei bereits heute überfüllt. Es sei zu schmal, um die (wohnungsnahen) Spielbedürfnisse aus beiden Stadtteilen erfüllen zu können. Geprüft werden sollte, das Grünband noch auf die freien Flächen, die wie Baugruben aussehen, zu erweitern.

Stellungnahme:

Der Landschaftspark wird in einem separaten Bebauungsplanverfahren entwickelt werden. Aufgrund intensiver Abstimmungen zum geplanten sechsspurigen Autobahnausbau der Autobahn GmbH des Bundes (gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030) kann davon ausgegangen werden, dass größere Eingriffe in den Landschaftspark vermieden werden.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden die geplanten und zum Teil bereits hergestellten Grünflächen (u. a. Grünband) des 1. Realisierungsabschnittes Freiham Nord (Bebauungsplan Freiham Nord 2068) sowie der sogenannte Grünfinger des 1. Realisierungsabschnittes ergänzt und erweitert. Die öffentlichen Grünflächen im Planungsgebiet sichern zusammen mit dem Landschaftspark den Freiraumbedarf der Bevölkerung. Mit der sukzessiven Realisierung des rund 55 ha großen Landschaftsparks wird den Bewohner*innen von Freiham und Neuaußing in der Zukunft ein großflächiger Park zur Verfügung stehen. Der Landschaftspark entsteht in zwei Realisierungsabschnitten, sodass sukzessive mit der geplanten Bebauung auch öffentliche Grünflächen in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen, die hochwertig ausgestattet werden und gut nutzbar sind.

Um ein adäquates Angebot an Grünflächen für die künftigen Bewohner*innen bis zur endgültigen Herstellung des Landschaftsparks bereitzustellen, wird das Baureferat erste Erholungsflächen in Form eines Interimsangebotes in dem

Teilabschnitt des Landschaftsparks, der vorab und unabhängig von anderen Planungen geplant und realisiert werden kann, herstellen. Dabei handelt es sich um einen mehrere Hektar großen Bereich im Südosten, angrenzend an den bestehenden Sportpark. Hier soll insbesondere ein Angebot für Jugendspiel entstehen (siehe hierzu auch Beschluss des Bauausschusses vom 3.12.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14487, Siedlungsschwerpunkt Freiham, Teil C Freihamer Park- Interimsmaßnahme). Für die übrigen Flächen des ersten Realisierungsabschnittes des Landschaftsparks ergeben sich aufgrund der komplexen Zusammenhänge zwischen den Planungen des Ausbaus der BAB 99 und den weiteren Planungen von Freiham (Autobahnzubringer, Landschaftsbrücken und U-Bahnbau) zeitliche Abhängigkeiten und Auswirkungen der Planungen untereinander. Der Anregung kann nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es wird gefragt, ob die Realisierung eines Landschaftsparks neben einer Autobahn, die sehr laut zu hören sei, eine gute Idee sei.

Stellungnahme:

Der Landschaftspark ist Gegenstand eines gesonderten Bebauungsplanverfahrens und muss daher eigens behandelt und abgewogen werden.

Die Autobahn GmbH des Bundes ist beim Ausbau der Autobahn gemäß §§ 41 und 42 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dazu verpflichtet, Lärmvorsorge hinsichtlich der Bestandsbebauungen bzw. angrenzenden Planungen, die wie der vorliegende Bebauungsplan hinreichend verfestigt sind, zu berücksichtigen und die Immissionsgrenzwerte für die dort geplante Bebauung einzuhalten. Durch die Schutzvorkehrungen für die vorhandene und im vorliegenden Bebauungsplanumgriff geplante Bebauung ergeben sich aber auch Schutzwirkungen für den Landschaftspark. Die sogenannte Vorplanung der Autobahn GmbH des Bundes sieht einen sechs-spurigen Ausbau der A 99, eine bestandsorientierte Ingenieursplanung mit einer zusätzlichen 4 m hohen Lärmschutzwand auf dem bestehenden 10 m hohen Autobahn-Wall bis zum Germeringer Weg und einen lärmindernden Fahrbahnbelag vor. Durch diese Maßnahmen wird in erster Linie die Bebauung der Bestandsgebiete und des vorliegenden Bebauungsplans geschützt. Dadurch wird auch der überwiegende Teil der Landschaftsparkflächen 1. Realisierungsabschnitt besser vom Autobahnlärm abgeschirmt. Weitere Maßnahmen insbesondere zum 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts sowie zum Landschaftspark werden im Zuge künftiger Bauleitplanungen getroffen.

- Es wird gefragt, ob beim Landschaftspark ein kleiner Wald geplant sei.

Stellungnahme:

Der Landschaftspark ist Gegenstand eines gesonderten Bebauungsplanverfahrens. Im Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 2083a befindet sich ein kleines Wäldchen, das als Biotop Nr. M-0138-004 erfasst ist und erhalten werden soll.

- Es wird ein Rosengarten angeregt.

Stellungnahme:

Der Landschaftspark ist Gegenstand eines gesonderten Bebauungsplanverfahrens. Ein Rosengarten ist grundsätzlich denkbar, betrifft aber die Umsetzung des noch laufenden Bebauungsplanverfahrens Nr. 2083a und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren. Die Anregung wird an das Baureferat (BAU-G) weitergegeben.

- Es wird kritisiert, dass die Grünplanung völlig unzureichend sei und es wird gefragt, wieviel qm Grünfläche pro Bewohner*in geplant seien.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Bebauungsplanung wird über die getroffenen Festsetzungen eine sehr gute Durchgrünung des Planungsgebietes gewährleistet. Bei den Grünflächen ist zwischen privaten Freiflächen und öffentlichen Grünflächen zu unterscheiden. Private Freiflächen entstehen vor allem in den Innenhöfen. Ergänzend werden auf den Dachflächen gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten angelegt. Insgesamt kann so der städtische Richtwert von 10 m² privater Grün- und Freifläche pro Einwohner*in nachgewiesen werden. Zusätzlich werden die erforderlichen Freiflächen für die Kindertagesstätten nachgewiesen. An öffentlichen Grünflächen stehen innerhalb des Planungsgebietes rund 4,6 m² pro Einwohner*in zur Verfügung. Die Freiflächen enthalten ein vielfältiges Angebot an Spielplätzen, Sport- und Platzbereichen für alle Altersgruppen sowie naturnahe Bereiche mit insgesamt hoher Aufenthaltsqualität. Mit den geplanten öffentlichen Grünflächen kann der Freiraumbedarf innerhalb des Planungsgebietes nur zu einem Teil gedeckt werden. Mit der sukzessiven Realisierung des rund 55 ha großen Landschaftsparks wird den Bewohner*innen von Freiham und Neuaubing in Zukunft aber ein großflächiger Park zur Verfügung stehen, sodass hier wesentlich mehr als der städtische Richtwert von 10 m² pro Einwohner*in für öffentliche Grünflächen erreicht wird.

Um ein adäquates Angebot an Grünflächen für die künftigen Bewohner*innen bis zur endgültigen Herstellung des Landschaftsparks bereitzustellen, wird das Baureferat erste Erholungsflächen in Form eines Interimsangebotes in dem Teilabschnitt des Landschaftsparks, der unabhängig von anderen Planungen geplant und realisiert werden kann, herstellen (siehe hierzu auch Beschluss des Bauausschusses vom 3.12.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14487 Siedlungsschwerpunkt Freiham, Teil C- Freihamer Park- Interimsmaßnahme). Dabei handelt es sich um einen mehrere Hektar großen Bereich im Südosten, angrenzend an den bestehenden Sportpark. Hier soll insbesondere ein Angebot für Jugendspiel entstehen.

Die Kritik, dass die Grünplanung unzureichend sei, ist somit nicht zutreffend. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es wird gefordert, den Aubinger Geschichtspfad als Naherholungsgebiet zu erhalten.

Stellungnahme:

Eine Überplanung des Aubinger Geschichtspfades erfolgt weder durch den vorliegenden Bebauungsplan noch durch den 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts oder den Landschaftspark. Der Anregung wird somit entsprochen.

- Eine zeitgerechte Ökosiedlung wird gefordert: Solarenergie (Photovoltaik) auf den Dächern, Fassaden- und Dachbegrünung, Bewohner*innengärten.

Stellungnahme:

Basierend auf der vorliegenden Rahmenplanung sind die Themen zur Nachhaltigkeit, darunter Grünausstattung auf Boden- und Dachebene, Photovoltaik, Schwammstadtprinzip, Biodiversität, innovatives Mobilitätskonzept, bereits in den Bebauungsplan eingeflossen. Im vorliegenden Bebauungsplan sind Dachbegrünungen, Photovoltaikanlagen und Fassadenbegrünungen festgesetzt. Über den Grundsatzbeschluss des Stadtrats zum Energiekonzept Freiham hinausgehend ist ein höherer Wärmeschutz der Gebäudehülle derzeit nach dem neuen EH40-NH-Standard zu errichten. Gemeinschaftliche Bewohner*innengärten sind sowohl im Hofinnenbereich wie auch in Bereichen der gemeinschaftlichen Dachgärten möglich. Der Anregung wird somit entsprochen.

8. Themenbereich Artenschutz

- Als der/die Verfasser*in der Anregung 1979 nach Neuaubing gezogen seien, wären die Gärten voller Vögel und der Sommerhimmel in Neuaubing schwarz vor Mauerseglern gewesen. Die Vogelpopulation sei allgemein spürbar zurückgegangen (siehe jährliche Zählung des Landesbundes für Vogelschutz). Lerchen gebe es in Freiham überhaupt nicht mehr. Am 19.05.2020 habe man zwei Mauersegler beobachtet. Es wird deshalb gefordert, Nistkästen auch für Schwalben und Mauersegler einzuplanen.

Stellungnahme:

Aufgrund langjähriger Vogelkartierungen im Untersuchungsgebiet Freiham Nord existieren umfangreiche Daten zur Feldlerchenpopulation vor Ort. 2020 bis 2022 fanden im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchungen zum Bebauungsplan Erfassungen im bislang durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten Bereich des künftigen 1. Bauabschnittes des 2. Realisierungsabschnittes statt. Es konnte hierbei die in Bayern gefährdete Feldlerche als typische Vogelart der freien Feldflur als Brutvogel nachgewiesen werden, trotz der angrenzenden Bautätigkeit. Alle weiteren, dort festgestellten Vogelarten nutzten die künftigen Baufelder nur sporadisch bzw. zur Nahrungssuche. Für die betroffenen Feldlerchenreviere wurden bereits im Zuge vorangegangener Genehmigungsverfahren Kompensationsmaßnahmen wie Feldlerchenfenster in Ackerstandorten, Blühstreifen und Buntbrachen festgelegt und umgesetzt. Mauersegler und Schwalbe siedeln sich in von Menschen besiedelten Gebieten an und nisten an Gebäuden. Aus artenschutzrechtlicher Sicht besteht mit Umsetzung des Bebauungsplanes keine Betroffenheit. Damit Umsetzung der Bebauung allerdings umfangreicher neuer Lebensraum für diese Vogelarten entsteht, wird zum Schutz von gebäudebrütenden Vögeln festgesetzt, dass für alle Wohngebäude Quartiere für Gebäudebrüter geschaffen werden müssen. Es erfolgen außerdem Festsetzungen zur Verglasung bzw. zu spiegelnden Fassadenelementen zum allgemeinen Schutz von Vögeln sowie zur Beleuchtung zum Insektenschutz.

Der Anregung wird somit entsprochen.

- Gefordert wird die Kartierung von Bodenbrütern (Vögel der Feldflur) und

Kompensation für deren Flächenverlust. Kritisiert wird, dass diese im Gebiet nach dessen Bebauung keine Habitate mehr finden werden.

Stellungnahme:

Es fanden umfangreiche faunistische Kartierungen u. a. zu Vögeln statt. Für die artenschutzrechtlich betroffene Vogelart Feldlerche und den Flussregenpfeifer, der zwar aktuell nicht im Planungsgebiet nachgewiesen wurde, aber für den aufgrund der temporären Habitateignung des Geländes ein künftiges Brutgeschehen nicht auszuschließen ist, wurden bereits geeignete Ausgleichsmaßnahmen ergriffen. Es wird hierbei auch auf die Stellungnahme bei der vorhergehenden Anregung verwiesen.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen

- Für die Grünflächen wird ein ökologisches Konzept gefordert. Generell sollen Arten, die vor Ort oder der Umgebung vorkommen, in der Grünflächengestaltung berücksichtigt werden. Außerdem sollen Fassadenquartiere geschaffen werden.

Stellungnahme:

Die öffentlichen Grünflächen dienen der Erholungsnutzung und sind dabei so naturnah wie möglich zu gestalten. Für das Artenpotential vor Ort, insbesondere der Feldvögel wurden im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchungen Kompensationsmaßnahmen festgelegt und umgesetzt. Die öffentlichen Grünflächen werden für die Feldvögel keinen geeigneten Lebensraum mehr darstellen, u. a. auch aufgrund von Kulissenwirkungen von Gehölzen. Diese können jedoch geeignete Lebensräume für gehölbewohnende Vogelarten darstellen. Durch die vorgesehene Bebauung und insbesondere durch eine entsprechend naturnahe Durchgrünung können neue Lebensräume für Vögel und Fledermäuse entstehen. Für die öffentlichen Grünflächen wird daher festgesetzt, dass ein Mindestanteil (mindestens 40 %) naturnah zu gestalten ist (z. B. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Bäume und Sträucher, Vogelnährgehölze). Für die privaten Grünflächen in den allgemeinen Wohngebieten wird festgesetzt, dass mindestens 20 % der im Plan als „zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzten Flächen naturnah zu gestalten sind (z. B. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Sträucher, Vogelnährgehölze). Der Anteil an standortgerechten, heimischen Baumarten der festgesetzten Baumpflanzungen in den privaten Grünflächen muss mindestens 50 % betragen.

Zum Schutz von gebäudebrütenden Vögeln und Fledermäusen wurde festgesetzt, dass für alle Wohngebäude Quartiere für Gebäudebrüter geschaffen werden müssen. Es erfolgen außerdem Festsetzungen zum allgemeinen Schutz von Vögeln in Bezug auf Verglasungen sowie zum Insektenschutz bezogen auf die Beleuchtung.

Der Anregung wird nach Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen.

9. Themenbereich Abfallrecycling bzw. -entsorgung / Müll und Vandalismus an Schulgebäuden

- Wertstoffinseln / unterirdische Wertstoffinseln sollen im Bebauungsplan ausgewiesen werden. Die bestehende Vermüllung des Gebiets und der Umgebung müsse gestoppt werden.

Stellungnahme:

Innerhalb des Planungsgebietes sind grundsätzlich Flächen für die öffentliche Entsorgung von Wertstoffen im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen vorgesehen und wurden bereits in der vorbereitenden, informellen Rahmenplanung mituntersucht. Der Bebauungsplan setzt diese Standorte jedoch nicht fest. Die Finanzierung der Errichtung von Unterflurcontainern zur Wertstoffsammlung im vorliegenden Bebauungsplangebiet konnte mittlerweile gesichert werden. Die Thematik der Vermüllung im öffentlichen Raum lässt sich nicht gänzlich durch die Bereitstellung von Flächen für die Wertstoffsammlung und durch den Bebauungsplan lösen, sondern ist vielmehr ein Umsetzungsthema für die Infrastruktur und Ausgestaltung von öffentlichen Räumen und Straßen und wird in den weiterführenden Planungen berücksichtigt. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es wird gefragt, ob es einen zusätzlichen Wertstoffhof geben werde.

Stellungnahme:

Ein zusätzlicher Wertstoffhof ist innerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes nicht vorgesehen. Vom Abfallwirtschaftsbetrieb München wurden diesbezüglich keine Bedarfe für das Planungsgebiet gemeldet.

- Es wird darauf hingewiesen, dass derzeit bereits am Schulzentrum Freiham vor allem am Wochenende viel Müll hinterlassen werde und auch Vandalismus an den Schulgebäuden vorkomme.

Stellungnahme:

Der vorliegende Einwand betrifft nicht den vorliegenden Bebauungsplan, sondern den bereits umgesetzten Bildungscampus im Bereich des geltenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068. Grundsätzlich ist die Problematik bekannt, die betreffenden Dienststellen sind diesbezüglich sensibilisiert. Vandalismus an Gebäuden sowie die Ablagerung von Müll kann durch den Bebauungsplan nicht geregelt und damit auch nicht vermieden werden. Zudem wird auf die Ausführungen zur Müllthematik in den Stellungnahmen zu den beiden vorgenannten Anregungen verwiesen.

10. Themenbereich Verkehr

10.1. Grundsätzliche Einwände gegen das Verkehrskonzept und Anregungen

- Es wird grundsätzlich ein fehlendes bzw. nicht überzeugendes/ nicht durchdachtes/ nicht nachhaltiges Verkehrskonzept für eine so große Neubausiedlung wie Freiham bemängelt und die Gefahr eines Verkehrsinfarktes durch übermäßiges Verkehrsaufkommen, gerade in den kleinen Straßen des Stadtteils, vor allem in Aubing gesehen. Die aktuellen Planungen seien katastrophal für Freiham selbst und auch für die angrenzenden Viertel Aubing/Neuaubing. Es werde ja nicht nur in Freiham gebaut, sondern auch in anderen Gebieten des 22. Stadtbezirkes. Die Belastung der bestehenden Bevölkerung werde ausgeklammert. Gefordert wird, dass die Ableitung des Verkehrs nicht über bestehende Wohnsiedlungen abgewickelt werden dürfe.

Stellungnahme:

Dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 liegt ein Verkehrsgutachten

(Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) unter Berücksichtigung der Nahmobilität zugrunde. Die Hierarchisierung des Straßensystems setzt dabei sparsam situierte sog. „Erschließungsbügel“ um, die die MIV-Erreichbarkeit der Wohnquartiere über die U-1820, die U-1822, die U-1823, die U-1824 und die U-1827 gewährleisten. Insgesamt wird eine verkehrliche Überlastung des Bebauungsplangebietes und der angrenzenden Bestandsgebiete durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses im Bebauungsplangebiet auf 0,5 Stellplätze je prognostizierter Wohneinheit und die Implementierung von Mobilitätskonzepten (Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten) verhindert. Die übergeordnete Erschließung erfolgt über die angrenzende Aubinger Allee, die Bodenseestraße und den Autobahzubringer (U-1750) und daher nicht über kleine Straßen der bestehenden Wohngebiete, insbesondere in Aubing. Das o. g. Verkehrsgutachten zum Planungsgebiet wurde mit großem Untersuchungsumgriff, der auch die angrenzenden Gebiete wie Aubing und Neuaubing enthält, erstellt. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurden dabei untersucht. Durch das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können. Die zukünftige Anbindung nach Aubing im Norden, die nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist, wurde mit einer Machbarkeitsstudie untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Für weitere Einzelheiten dazu wird auf den Stadtratsbeschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Freiham werde motorisierten Individualverkehr erzeugen. Die Verwaltung kalkuliere mit 25 % der Einwohner Freihams, während im 22. Stadtbezirk 47 % sich im eigenen Auto fortbewegten. Dazu kämen noch viele Menschen aus München oder umliegenden Landkreisen, die in Freiham arbeiten werde. Insofern werde offensichtlich mit geschönten Zahlen gearbeitet. Damit werde der Verkehrsfarkt, der vor allen den Stadtteil Aubing treffe und heute bereits da sei, künstlich heruntergerechnet. Die A99, die Bodenseestraße, die Bergsonstraße sowie die Durchgangsstraßen Aubings (u. a. Ubostraße, Lochhausener Straße, Altostraße, Eichenauer Straße) seien heute bereits völlig überlastet. Die Straßen seien so eng, dass der Verkehr – Autos, Fahrradfahrer, Busse, Lkw - bereits heute nicht aneinander vorbeikommen würde. Die aktuelle Verkehrssituation sei bereits jetzt in den Stoßzeiten chaotisch, unübersichtlich und gefährlich für jeden Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die (Schul-)Kinder.

Stellungnahme:

Im 22. Stadtbezirk werden derzeit 48% der Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Um das Ziel der Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) zu erreichen, welches bis zum Jahr 2025 vorsieht, dass mindestens 80 % des Verkehrs im Münchener Stadtgebiet durch lokal abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden soll, wurde im Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 ein Modal Split mit einem MIV-Anteil von 27 % unterstellt. Um dies zu erreichen, wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München ein Mobilitätskonzept für Freiham beschlossen,

welches insgesamt 22 Maßnahmen definiert, mit denen das Thema zukunftsfähige Mobilität bei der Siedlungsentwicklung von Freiham Nord konsequent in den Vordergrund gestellt werden soll. Ziel ist die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf ein notwendiges Mindestmaß (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576). Die übergeordnete Erschließung des Verkehrs aus dem Bebauungsplangebiet erfolgt über die angrenzende Aubinger Allee, die Bodenseestraße und den Autobahnzubringer (U-1750) und daher nicht über bestehende Wohngebiete. Das o. g. Verkehrsgutachten zum Bebauungsplangebiet wurde mit großem Untersuchungsumgriff, der auch die angrenzenden Gebiete enthält, erstellt. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurden dabei untersucht. Durch das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können. Außerdem wird für den 22. Stadtbezirk ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die Anregung ist somit nichtzutreffend, auf die o.g. Ausführungen wird verwiesen.

- Befürchtet werde dabei eine negative Beeinträchtigung der Umwelt hinsichtlich von Luftqualität und Lärmbelastung, darunter vor allem der Anwohner der betroffenen Straßen, aber auch der Fußgänger und Radfahrer, die diese Straßen nutzen, insbesondere die Kinder.

Stellungnahme:

Dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 liegt u. a. ein Lufthygiene-Gutachten (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Datum Januar 2025) und ein Lärmgutachten (Schalltechnische Untersuchung, Datum Januar 2025) zugrunde. Die Untersuchung zur Lufthygiene (Luftqualität) kommt zu dem Ergebnis, dass die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen die derzeit geltenden Grenzwerte unterschreiten und daher über die geltenden Grenzwerte hinausgehende negative Einflüsse auch in den benachbarten Gebieten auszuschließen sind. Die Schalluntersuchung identifiziert in den innenliegenden Bereichen, Höfen und Plätzen ausreichend ruhige Aufenthaltsflächen im Gebiet. Die Abschirmung dieser Bereiche gelingt durch die in Teilen geschlossene Blockrandbebauung. Nur im Umfeld der übergeordneten Straßen U-1750 und der Aubinger Allee kommt es in Bereichen zu höheren Überschreitungen der Lärmgrenzwerte. Hier setzt der Bebauungsplan in § 18 des Satzungstextes fest, dass technische Maßnahmen, wie Schalldämmlüfter, Schallschutzkonstruktionen wie verglaste Loggien/Balkone und Kastenfenster oder Grundrissorientierung vorgesehen werden müssen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. In den übrigen Straßen des Planungsgebietes sowie auch in den benachbarten Gebieten sind aufgrund des vorgesehenen Verkehrskonzeptes keine erheblichen Lärmkonflikte zu erwarten.

Die Anregung ist somit nichtzutreffend, auf die o.g. Ausführungen wird verwiesen

- Bereits heute werde aufgrund des Zuzugs von rund 40.000 Menschen in Freiham in den kommenden 15 bis 20 Jahren mit einer Zunahme des Verkehrs im 22. Stadtbezirk um rund 40 Prozent gerechnet - die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wie etwa der U5 bis Freiham bereits eingerechnet.

Stellungnahme:

Die vorgebrachte Anregung betrifft nur teilweise das vorliegende Bebauungsplangebiet und ist daher im Gesamtzusammenhang von Freiham Nord zu sehen. Insgesamt sollen in Freiham Nord einmal ca. 25.000 – 30.000

Menschen leben. Die Einwohner*innenzahl wird dabei als Spanne angegeben, weil sie abhängig ist von demographischem Wandel und dem Zeitpunkt der Erhebung und Prognose. Ein Gebiet von der Größe Freiham entwickelt sich dabei über mehrere Jahrzehnte und unterliegt Schwankungen durch Zu- und Wegzüge.

Die geplante Verlängerung der U5 nach Freiham wurde bei der vorliegenden Planung berücksichtigt und unterstellt. Auch sollen nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe der Bau der U-Bahn nach Freiham und der Vollausbau Freiham annähernd zeitgleich erfolgen.

Die Anregung wurde somit geprüft, auf die o.g. Ausführungen wird verwiesen.

- Unter Verweis auf § 1 Abs. 6 Ziffer 9 BauGB wird darauf verwiesen, dass 7.500 Arbeitsplätze in Freiham Süd (weitestgehend Neuansiedlungen vor Bezug Freiham Nord) sowie 7.500 Arbeitsplätze in Freiham Nord (im Wesentlichen Büro, Entwicklung und Kleingewerbe) geplant seien, ca. 25.000 - 30.000 Einwohner in Freiham Nord und dort mehr als 60 % Sozialwohnungen. Daraus resultiere bei einem Schlüssel von 2,67 Einwohner je Wohnung, dass je Wohnung maximal ein Bewohner in Freiham selbst Beschäftigung finden werde. Dies wäre das Best-Case-Szenario. Dieses Szenario werde jedoch nicht eintreten, da ein relevanter Teil der Arbeitsplätze schon vor Bezug vergeben sei bzw. das Profil von Sozialmieter*innen nicht dem Profil von Entwicklerarbeitsplätzen (Würth, Hofmann etc.) entsprechen werde. Freiham werde als kompakter Stadtteil eine hohe Versorgungsquote im Naheinkauf erreichen. Um zur Arbeit und wieder heimzukommen, sei jedoch eine hohe Anzahl von Ein- und Auspendlern in andere Stadtteile zu erwarten. Ebenso seien auf Grund der geplanten hohen Zahl von Einkaufsmöglichkeiten viele Besorgungsfahrten aus den Umlandgemeinden und aus anderen Stadtteilen zu erwarten. Das führe den Modalsplit, der nur 25 % für Freiham vorsehe ad absurdum. Einen Anteil der Fahrradfahrenden, wie in der Innenstadt anzunehmen, sei maximal für Besorgungsfahrten im Quartier plausibel. Außerhalb Freiham Nord seien die Radwege bei weitem nicht entsprechend ertüchtigt.

Stellungnahme:

Durch die im wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VII“ geltenden Vorgaben für die Vergabe von städtischen Flächen wird sichergestellt, dass es bei den Bewohner*innen in Freiham Nord insgesamt und im Planungsgebiet zu einer breiten Streuung von Einkommensstufen kommt. Geförderte Wohnungen werden durch das Förderprogramm „München Modell“ insbesondere auch an Familien mit mittlerem Einkommen und freifinanzierte Anteile im sog. „konzeptionellen Mietwohnungsbau“ vergeben. Dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 liegt ein Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung der Nahmobilität zugrunde. Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass Freiham Nord insgesamt an zwei S-Bahnen angebunden ist und die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiham im vorliegenden Planungsgebiet und für Freiham Nord insgesamt unterstellt wird. Zusätzlich sind Arbeitsplätze in Freiham vorhanden. Dennoch wird nicht jede*r Bewohner*in in Freiham einen Arbeitsplatz finden. Die Arbeitsplätze in Freiham Nord entstehen sukzessive mit der Aufsiedelung der Wohnungen in den Bereichen Bildung, Erziehung, Dienstleistung, Handel und Gewerbe. Um auf Pendlerverkehre zu reagieren, ist insbesondere vorgesehen, in dem im Planteil festgesetzten Sondergebiet SO2 für Quartiersgaragen entsprechend Stellplätze als „Park and Ride“-Plätze vorzuhalten. Eine weitere Grundlage für das Funktionieren des Mobilitätskonzeptes bildet des Weiteren dabei die Ausrichtung der vorliegenden

Planung an den Vorgaben der „Stadt der kurzen Wege“. Die Versorgung der Bevölkerung des Plangebietes (und der angrenzenden Gebiete) für den täglichen Bedarf, aber auch mit zentrenrelevantem Sortiment, wurde und wird durch die Umsetzung eines Stadtteilzentrums und einer Quartiersmitte im angrenzenden Bebauungsplangebiet durch die Festsetzung von Kerngebieten etabliert. Das Verkehrsaufkommen, das sich aus den Arbeitsplätzen und insbesondere den Einkaufsmöglichkeiten ergibt, ist im Verkehrsgutachten berücksichtigt. Fahrradwege, die außerhalb der Planungsgebietes liegen, werden im vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt, dazu wird auf das Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk verwiesen, das erarbeitet wird. Es wird auf die erste Ausführung unter der Ziff. 10.1. verwiesen. Die Anregung wurde somit geprüft, auf die o.g. Ausführungen wird verwiesen.

- Zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wird eine Begrenzung auf 25 % sowie überwiegend Fahrradverkehr gefordert. Kritisiert wird, dass hierbei leider völlig die Außenbezüge außer Acht gelassen würden. Es wird angeregt, dass ein Mobilitätskonzept erstellt werde, das die Außenbezüge darstelle und den prognostizierten Modalsplit sicherstelle.

Stellungnahme:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) erstellt. Zugrunde gelegt wurde dabei das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München, welches u.a. bereits beschlossene und im Flächennutzungsplan dargestellte Vorhaben beinhaltet und fortlaufend aktualisiert wird.

Das Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 ermittelt bei Unterstellung der Gesamtmaßnahme Freiham Nord und einem noch deutlich größeren Untersuchungsumgriff für dieses Planungsgebiet einen Modal Split mit einem MIV-Anteil von 27 %. Dies geschieht unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes mit Nahmobilitätssystemen für das Planungsgebiet, was bedeutet, dass alle weiteren Mobilitätsarten im sogenannten Umweltverbund die restlichen 73 % ausmachen. Diese setzen sich zusammen aus 28 % ÖPNV, 23 % Radverkehr und 22 % Fußverkehr.

Insgesamt wird eine verkehrliche Überlastung des Planungsgebietes und der angrenzenden Bestandsgebiete durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses im Bebauungsplangebiet auf 0,5 Stellplätze je prognostizierter Wohneinheit und die Implementierung von Mobilitätskonzepten (Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten) verhindert. Das o. g. Verkehrsgutachten zum Bebauungsplangebiet wurde mit großem Untersuchungsumgriff, der auch die angrenzenden Gebiete enthält, erstellt. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurden dabei untersucht. Durch das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können.

Für die an das Planungsgebiet angrenzenden Gebiete im Norden nach Aubing, die nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens sind, wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Für weitere Einzelheiten dazu wird auf den Stadtratsbeschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V08653) vom 03.07.2024 verwiesen. Außerdem wird für den 22. Stadtbezirk ein Verkehrskonzept erarbeitet.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- In einer weiteren Anregung wird kritisiert, dass die Annahme von 25 % MIV sehr weit hergeholt erscheine. Der/die Verfasser*in der Anregung arbeite in der Mobilitätsforschung und habe sich jahrelang mit psychologischen Faktoren, die eine Änderung von Gewohnheiten weg von MIV und hin zum ÖPNV bewirkten, beschäftigt. Es wird gefragt, weshalb und mit welcher Motivation Anwohner von Stadtrandvierteln, in denen noch dazu kaum Freizeiteinrichtungen geplant seien, ihre Arbeits- und Freizeitwege nicht mit dem Auto zurücklegen würden. Dies sei sicherlich keine überfüllte S4 im 20-Minuten-Takt oder Busse, die allein nach Pasing 20 Minuten brauchten.

Stellungnahme:

Es wird auf die vorherige Ausführung verwiesen.

Das Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 ermittelt bei Unterstellung der Gesamtmaßnahme Freiham Nord und einem noch deutlich größeren Untersuchungsumgriff für dieses Planungsgebiet einen Modal Split mit einem MIV-Anteil von 27 %. Dies geschieht unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes mit Nahmobilitätssystemen für das Planungsgebiet, was bedeutet, dass alle weiteren Mobilitätsarten im sogenannten Umweltverbund die restlichen 73 % ausmachen. Diese setzen sich zusammen aus 28 % ÖPNV, 23 % Radverkehr und 22 % Fußverkehr.

Eine wesentliche Grundlage für das Funktionieren des Mobilitätskonzeptes bildet dabei auch die Ausrichtung der vorliegenden Planung an den Vorgaben der „Stadt der kurzen Wege“. Die Versorgung der Bevölkerung des Planungsgebietes (und der angrenzenden Gebiete) für den täglichen Bedarf, aber auch mit zentrenrelevantem Sortiment wurde und wird durch die Umsetzung eines Stadtteilzentrums und einer Quartiersmitte im angrenzenden Bebauungsplangebiet durch die Festsetzung von Kerngebieten etabliert. Auch die Versorgung mit fußläufig erreichbaren Naherholungsflächen und deren Ausstattung z.B. mit attraktiven Spiel- und Freiflächen wird durch die Festsetzung von öffentlichen Grünflächen im Planungsgebiet gesichert. Des Weiteren wird mit der Umsetzung des geplanten Landschaftsparks, der an das Planungsgebiet angrenzt, eine öffentliche Grünfläche mit sehr hohem Freizeitwert entwickelt. Es wird außerdem darauf verwiesen, dass Freiham Nord insgesamt an zwei S-Bahnen angebunden ist und die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiham im vorliegenden Plangebiet und für Freiham Nord insgesamt unterstellt wird.

Die Anregung wurde somit geprüft, auf die o.g. Ausführungen wird verwiesen.

- Auf der anderen Seite sei auch kein spezielles, zukunftsgerichtetes Konzept im Sinne einer zumindest teilweise autofreien Stadt oder Ähnliches erkennbar. Es wird gefragt, weshalb man sich nicht traue, wie andere Städte auch moderne, umweltbewusste Konzepte zu probieren. Beispielsweise, wenn man feststelle, dass die Parkflächen für die geplante Einwohnerzahl nicht reichen würden, dann könne man z. B. wie in der Hamburger Hafency konkret nur 0,5 Autos pro Wohnung vorschreiben. Und man könne die Infrastruktur schaffen, dass sich vor allem Personen und Familien hier ansiedelten, die sich gerne ohne Auto fortbewegen möchten. Stattdessen wurde auf der Erörterungsveranstaltung nur diffus von „Mobilitätsgaragen“

gesprochen, was sich anhörte wie ein Konzept, dass es zu verstecken gelte. Aktuell gebe es in Altaubing nur ganze zwei Statauto-Stationen an der S-Bahn Aubing und Leienfelsstraße, an denen jeweils nur ein Pkw zur Verfügung stehe. Weitere Carsharing-Anbieter klammerten Aubing-Lochhausen-Langwied und Freiham bisher konsequent aus. Auch MVG-Rad-Sharing funktioniere hier im Gebiet nur stationsbasiert. Das gesamte Gebiet hier am Stadtrand werde bisher für alternative Verkehrsangebote nicht als Potential gesehen. Die geplanten Fahrradwege wurden in der Erörterungsveranstaltung auch eher unter der Rubrik „Dafür ist halt kein Platz mehr“ genannt oder zumindest habe man die Tonalität so wahrgenommen. Wenn man ein Stadtviertel mit nur 25 % MIV plane, sollte doch Fußgänger- und Radverkehr in der Planung deutlich mehr Gewicht und Gestaltungsspielraum bekommen und nicht nur das, was an Fläche übrig bleibe. Auch hier sei das Konzept der Hamburger Hafencity zu loben. Hier wurde so geplant, dass viele Geschäfte und Einrichtungen in den Erdgeschossen der Häuser öffentlich zugänglich sind und damit diagonale Fußweg-Verbindungen quer durch das Stadtviertel erlaubten.

Stellungnahme:

Dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 liegt ein Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) unter Berücksichtigung der Nahmobilität und einer MIV-Reduzierung zugrunde. Durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses im Planungsgebiet auf 0,5 Stellplätze je prognostizierter Wohneinheit und die Implementierung von Mobilitätskonzepten (Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten, wie Car- und Bikesharing) wird ein attraktives, sichtbares Angebot geschaffen, das ohne herkömmliche Tiefgaragen auskommt. Auf Aubing und Alt-Aubing kann im vorliegenden Bebauungsplanverfahren kein Einfluss auf Sharing-Angebote genommen werden. Der vorliegende Bebauungsplan schließt Tiefgaragen in den allgemeinen Wohngebieten aus und setzt Sondergebiete und Flächen besonderer Nutzungszweck für die Quartiersgaragen fest, siehe dazu auch § 3 des Satzungstextes. In den Grundstücksverträgen bzw. im städtebaulichen Vertrag wird die Landeshauptstadt München die Herstellung von Stellplätzen im Verhältnis von 0,5 PKW je prognostizierter Wohneinheit sichern. Im Planungsgebiet wird ein engmaschiges Radwegenetz entstehen, welches auch Anbindungen an die bestehenden Wohngebiete berücksichtigt. Zusammen mit weiteren im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Durchquerungsmöglichkeiten der Wohnhöfe werden auch Fußverbindungen unabhängig von den Straßenräumen ermöglicht. Eine weitere Grundlage für das Funktionieren des Mobilitätskonzeptes bildet dabei die Ausrichtung der vorliegenden Planung an den Vorgaben der „Stadt der kurzen Wege“. Die Versorgung der Bevölkerung des Plangebietes (und der angrenzenden Gebiete) für den täglichen Bedarf, aber auch mit zentrenrelevantem Sortiment, wurde und wird durch die Umsetzung eines Stadtteilzentrums und einer Quartiersmitte im angrenzenden Bebauungsplangebiet durch die Festsetzung von Kerngebieten etabliert. Des Weiteren siedeln sich ergänzend in den Erdgeschossbereichen des angrenzenden 1. Realisierungsabschnitts bereits Kitas, kleinere Läden, eine Poststation und sonstige Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs an. Auch das Planungsgebiet eröffnet die Möglichkeit über die festgesetzte Gebietskategorie „allgemeines Wohngebiet“, dass eine Ansiedelung von kleineren Geschäften und Einrichtungen erfolgen kann. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Ein Vorschlag sei, die geplante Einwohner*innenzahl/ Dichte in Freiham, die einer Größe wie vergleichbar u. a. die Stadt Lindau habe, zu reduzieren und den 2. und 3. Bauabschnitt zu überdenken, sodass das zukünftige Verkehrsaufkommen sowohl vom ÖPNV als auch von den Straßen aufgenommen werden könne und der Verkehrskollaps im Münchner Westen vermieden werden könne.

Stellungnahme:

Die Grundlagen für die Entwicklung des Planungsgebiets und seiner Dichte wurden bereits in diversen Stadtratsbeschlüssen u. a. Grundsatz- und Eckdatenbeschluss, Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07723 sowie 14-20 / V14917) und europaweitem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb geschaffen. Eine Bauweise, die sich an niedrigeren Geschossigkeit orientiert, ist nicht vorgesehen, da nur eine höhere Geschossigkeit die angestrebte und vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Grund- und Boden sowie des Siedlungsdrucks in München angemessene städtebauliche Dichte ermöglicht. Flächensparendes Bauen (vgl. § 1a Abs. 5 BauGB) ist zur dringlichen Wohnraumschaffung und aus Gründen der Nachhaltigkeit erforderlich und trägt zudem positiv zur Belebung des öffentlichen Raums und zur Nachfrage von ortsansässigem Handel und Gewerbe bei. Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplangebiet wurde auf Grundlage des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München erstellt, in dem alle bis dahin beschlossenen und im Flächennutzungsplan dargestellten Planungen des gesamten Stadtgebietes hinterlegt sind. Durch das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können. Der Anregung wird aus den o. g. Gründen nicht entsprochen.

- Zum 3. Bauabschnitt wird vorgeschlagen, Wohnungen, die von der Stadt München gefördert werden, günstiger anzubieten, wenn die Bewohner*innen kein Auto benötigen. Dies setze allerdings einen guten ÖPNV voraus.

Stellungnahme:

Der hier angesprochene „3. Bauabschnitt“ betrifft nicht das vorliegende Planungsgebiet, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154. Es wird auf die Sitzungsvorlage (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen.

Der Anregung kann aus den o. g. Gründen nicht entsprochen werden.

- Weiter wird gefordert, dass Freiham erst bebaut werden dürfe, wenn eine - realistische - Verkehrsanbindung geplant sei, das tragfähige Konzept mit realistischen Zahlen hierzu veröffentlicht wurde (eine weitere Anregung hierzu: bevor mit dem 2. Bauabschnitt begonnen wurde) und die Bevölkerung hieran beteiligt worden sei.

Stellungnahme:

Es wird darauf verwiesen, dass Freiham Nord bereits jetzt sicher über insgesamt zwei S-Bahnen und Buslinien angebunden ist. Zudem ist die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiham im vorliegenden Planungsgebiet, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und für Freiham Nord insgesamt unterstellt und eingeplant. Im Planfeststellungsverfahren für die U-Bahn und auch für das vorliegende Bebauungsplanverfahren ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Auch werden nach heutigem

Kenntnisstand der Zeitabläufe, der Bau der U-Bahn nach Freiham und der Vollausbau Freiham annähernd zeitgleich stattfinden. Das Verkehrsgutachten für das Planungsgebiet (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) stellt in seiner Prognose auf das Jahr 2035 ab, berücksichtigt daher Verkehrszunahmen, die Leistungsfähigkeit von Verkehrsknotenpunkten und Querschnitten. Das Verkehrsgutachten wurde auf Grundlage des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München erstellt, in dem u.a. alle bis dahin beschlossenen und im Flächennutzungsplan dargestellten Planungen des gesamten Stadtgebietes hinterlegt sind. Durch das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können. Dem Belang schon jetzt die Voraussetzung für dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, wird gegenüber einem Warten auf die U-Bahnanbindung (Finanzierung und Fertigstellung der U-Bahn) der Vorrang in der Abwägung eingeräumt.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Außerdem müsse die verkehrsbauliche Erschließung bereits vor dem Einzug der Bewohner in Freiham erfolgen. Als Argument hierzu wird vorgetragen, dass wenn diese einmal mit dem Auto in die Arbeit gefahren seien, dies auch so bleiben werde.

Stellungnahme:

Es wird darauf verwiesen, dass Freiham Nord insgesamt an zwei S-Bahnen angebunden ist und die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiham im vorliegenden Planungsgebiet, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und für Freiham Nord insgesamt unterstellt wird. Auch werden nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe, der Bau der U-Bahn nach Freiham und der Vollausbau Freiham annähernd zeitgleich stattfinden. Zusätzlich wurde mit dem Einzug der ersten Bewohner*innen in Freiham eine Buslinie eingeführt. Der Busverkehr wird sukzessive mit der Aufsiedelung nach Baurechtschaffung des Planungsgebiets weiter ergänzt.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Weiter wird kritisiert, dass die Verkehrsanbindung mit geschönten Zahlen in einer Machbarkeitsstudie bereits untersucht wurde. Die Untersuchungsergebnisse lägen bereits vor, würden aber nicht veröffentlicht. Es werde deshalb angezweifelt, dass die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB rechtens sei, wenn die vorliegenden Daten verheimlicht würden. Es wird deshalb gefordert, die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Verkehrsanbindung Aubing umgehend zu veröffentlichen.

Stellungnahme:

Die hier angesprochene „Machbarkeitsstudie“ betrifft nicht das vorliegende Planungsgebiet, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und wurde bereits veröffentlicht. Es wird dabei auf den Stadtratsbeschluss (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Außerdem wird gefragt, ob es eigentlich eine Machbarkeitsstudie gebe, wie sich gemäß Prognosen der Landeshauptstadt München der Verkehr in den kommenden Jahren einschließlich Freiham in den jeweiligen Varianten

entwickele und ob diese zur Einsicht/ per E-Mail zur Verfügung gestellt werden könne.

Stellungnahme:

Die Stadt München erfasst aktuelle Verkehrsdaten und erstellt Verkehrsmengenkarten für die Gesamtstadt. Auf dieser Datengrundlage, sowie auf den Mobilitätsbefragungen und der Strukturdatenprognose (vor allem Einwohner und Arbeitsplätze) wird ein Verkehrsmodell erstellt und kalibriert. Das Modell stellt den Verkehrszustand von einem Prognosejahr (derzeit 2035) dar und wird für die Erstellung von Untersuchungen zu Bebauungsplänen verwendet. Auf dieser Grundlage wurde das Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 erstellt sowie für das separate Bebauungsplanverfahren „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ eine Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing erarbeitet. Eine Veröffentlichung der Gutachten für das jeweilige Planungsgebiet erfolgt im Rahmen der jeweiligen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- In diesem Zusammenhang wird auch auf die Thematik des Umfahrens der Autobahn bei Stau verwiesen. Nicht nur die künftigen Bewohner und Angestellten der Gebäude in Freiham werden bzw. würden die Umgehungsstraße(n) nutzen, sondern auch Pkws und Lkws, die bei Stau u. ä. die Autobahn verlassen, parallel zu dieser weiterfahren, um an der nächsten Anschlussstelle wieder auf die Autobahn zu fahren.

Stellungnahme:

Die vorgebrachte Anregung betrifft nicht die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154. Wegen der Thematisierung und Nennung einer „Umgehungsstraße“ wird auf den Stadtratsbeschluss (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen. Die in o.g. Beschluss behandelte zukünftige Anbindung nach Norden wurde mit einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie im Zusammenhang von Freiham und Aubing in mehreren Varianten untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Norden vorgesehen, diese ist für das Planungsgebiet 1. BA des 2. RA Freiham Nord nicht notwendig. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Für den Quell- und Zielverkehr (Arbeiten, Besuche) werde ein entsprechend leistungsfähiger ÖPNV benötigt, um die Nutzung des MIV zu minimieren und eine gute ÖPNV-Anbindung von Freiham an die umliegenden Stadtteile und das Umland zu sichern. Dies sei für die Mobilität der Bewohner*innen Freiham's unumgänglich. Das ÖPNV-Konzept, das die angedachte U-Bahn, die Erweiterung der S-Bahn mit Verringerung der Taktung sowie ausreichende Bus- und Trambahnlinien enthalte, müsse rechtzeitig zur Fertigstellung der Wohnungen in funktionierenden Betrieb genommen werden. Solange es für die Bewohner aufwändig und unbequem sei, auf das Auto zu verzichten, werden die Verkehrsberechnungen nicht aufgehen.

Stellungnahme:

Es wird darauf verwiesen, dass Freiam Nord insgesamt an zwei S-Bahnen angebunden ist und die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiam im vorliegenden Planungsgebiet, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und für Freiam Nord insgesamt unterstellt wird. Auch werden nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe, der Bau der U-Bahn nach Freiam und der Vollausbau Freihamns annähernd zeitgleich stattfinden. Zusätzlich wurde mit Zuzug der ersten Bewohner*innen in Freiam eine eigene Buslinie eingeführt. Der Busverkehr wird sukzessive mit der Ansiedelung nach Baurechtschaffung des Plangebiets weiter ergänzt. Auch werden nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe, der Bau der U-Bahn nach Freiam und der Vollausbau Freihamns annähernd zeitgleich stattfinden. Eine weitere Grundlage für das Funktionieren des Mobilitätskonzeptes bildet dabei die Ausrichtung der vorliegenden Planung an den Vorgaben der „Stadt der kurzen Wege“. Die Versorgung der Bevölkerung des Planungsgebietes (und der angrenzenden Gebiete) für den täglichen Bedarf, aber auch mit zentrenrelevantem Sortiment, wurde und wird durch die Umsetzung eines Stadtteilzentrums und einer Quartiersmitte im angrenzenden Bebauungsplangebiet durch die Festsetzung von Kerngebieten etabliert. Des Weiteren siedeln sich ergänzend in den Erdgeschossbereichen des angrenzenden 1. Realisierungsabschnitts bereits Kitas, kleinere Läden, eine Poststation und sonstige Versorgung des täglichen Bedarfs an. Die notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen (Schulen und Kitas) sind im Planungsgebiet vorgesehen. Die Erdgeschosszonen bieten sich für zur Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften und nicht störende Handwerksbetriebe, aber auch Dienstleistungen an. Dem Belang schon jetzt die Voraussetzung für dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, wird gegenüber einem Warten auf die U-Bahn-Anbindung (Finanzierung und Fertigstellung der U-Bahn) der Vorrang in der Abwägung eingeräumt. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Vorgetragen wird auch, dass eine effektive Stärkung der öffentlichen Nahverkehrsanbindung Freiam aus Umweltgründen sinnvoller wäre als eine Anbindung Freihamns nach Aubing. Bemängelt wird, dass es für die U-Bahn und neue Straßen nur „Wünsche“ gebe, die nirgends abgesichert seien, weder bei der Stadt, noch beim Land, noch beim Bund.

Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Norden vorgesehen, diese ist für das Planungsgebiet 1. BA des 2. RA Freiam Nord nicht notwendig. Es wird außerdem darauf verwiesen, dass Freiam Nord insgesamt an zwei S-Bahnen angebunden ist und die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiam im vorliegenden Planungsgebiet, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und für Freiam Nord insgesamt unterstellt wird. Auch werden nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe, der Bau der U-Bahn nach Freiam und der Vollausbau Freihamns annähernd zeitgleich stattfinden. Mit Beschluss des Stadtrats vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat der Landeshauptstadt München beauftragt, die Planungen für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiam fortzuführen und Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Die hierzu erforderlichen Mittel wurden in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) eingestellt. Mit Beschluss des Stadtrates vom 05.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171) wurde darüber hinaus bereits die Ausführungsgenehmigung für die Vorhaltemaßnahme des Bahnhofs Freiam Zentrum erteilt und somit dessen Realisierung genehmigt. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2023

(Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452) wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt. Die Genehmigung dieser anerkannten Ressourcen ist mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.11.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10774) „Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2024 im Baureferat“ erfolgt. Zusätzlich wurde mit Zuzug der ersten Bewohner*innen in Freiham eine Buslinie eingeführt. Der Busverkehr wird sukzessive mit der Aufsiedelung nach Baurechtschaffung des Plangebiets weiter ergänzt. Unabhängig von der U-Bahn ist gemäß dem Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Stadtratsbeschluss vom 03.03.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) der Landeshauptstadt München geplant, die Trambahnlinie 17, die bislang an der Amalienburgstraße endet, über Obermenzing und Langwied in Richtung Freiham zu verlängern. Eine Machbarkeitsstudie soll Ende der 2020er Jahre in Auftrag gegeben werden. Anschließend wird das Ergebnis dem Stadtrat vorgestellt. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Ohne die Anbindung Freiham an das U-Bahn-Netz sei ein Verkehrskollaps vorprogrammiert. Die beinhalte, dass die Inbetriebnahme der U-Bahn-Linie U5 vor Realisierung der Bebauung / der Bezugsreife des Bauabschnittes fertiggestellt und in Betrieb genommen werde. Nur so könnten sich die Bewohner von Anfang an an deren Nutzung gewöhnen, eine spätere Umgewöhnung sei schwierig. Die bisher angestrebte Inbetriebnahme bis 2035 sei viel zu spät geplant (es wird auf die Planung damals in Neuperlach verwiesen) und es wird darauf verwiesen, dass die Verlängerung der U-Bahn noch gar nicht beschlossen sei. Die notwendigen U-Bahnhöfe würden noch gar nicht gebaut. Es sei ein Irrsinn, auf freiem Feld eine Stadt zu bauen und irgendwann später unter den Häusern die neue U-Bahn zu graben. Die U-Bahn müsse deshalb erst im Boden und dann erst die Häuser oben darauf gebaut werden. Der U-Bahnbau sei so maximal wie möglich zu beschleunigen und nicht durch utopische Trambahnplanungen zu gefährden oder zu bremsen.

Stellungnahme:

Die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiham ist im vorliegenden Planungsgebiet, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und für Freiham Nord insgesamt unterstellt. Auch werden nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe, der Bau der U-Bahn nach Freiham und der Vollausbau Freiham annähernd zeitgleich stattfinden. Mit Beschluss des Stadtrats vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat der Landeshauptstadt München beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham fortzuführen und Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Die hierzu erforderlichen Mittel wurden in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) eingestellt. Mit Beschluss des Stadtrates vom 05.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171) wurde darüber hinaus bereits die Ausführungsgenehmigung für die Vorhaltemaßnahme des Bahnhofs Freiham Zentrum erteilt und somit dessen Realisierung genehmigt. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452) wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt. Die Genehmigung dieser anerkannten Ressourcen ist mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.11.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10774) „Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2024 im Baureferat“ erfolgt. Die o.g. Vorhaltemaßnahme befindet sich bereits im Bau und stellt daher sicher, dass im Vorfeld zur Bebauung des Plangebietes die notwendigen Vorkehrungen für die U-Bahn nach Freiham getroffen werden. Dem Belang schon jetzt die Voraussetzung für dringend benötigten Wohnraum zu

schaffen, wird gegenüber einem Warten auf die U-Bahnanbindung (Finanzierung und Fertigstellung der U-Bahn) der Vorrang in der Abwägung eingeräumt. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Ein weiterer Vorschlag zur U-Bahn ist der direkte U-Bahnanschluss vom Laimer Platz direkt nach Freiham, da Pasing bereits mit 4 S-Bahnlinien, Nahverkehrszügen und der Linie 19 mit der Innenstadt verbunden sei, sodass die U-Bahn dort nicht so dringlich erscheine wie in Freiham.

Stellungnahme:

Der Bau der U-Bahn nach Pasing wurde bereits begonnen. Darüber hinaus können durch die Anbindung an den S-Bahnhof Pasing mit Regional- und Fernverkehr und Tramanschluss eine Verteilung und Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, die bei einer Umfahrung des Knotenpunktes nicht erfolgen könnten.

Der Anregung wird aus den o.g. Gründen nicht entsprochen.

- Weiter sei auch bereits jetzt der Ausbau der S-Bahn anzustreben.

Stellungnahme:

Die S-Bahn und der Ausbau der S-Bahn liegen außerhalb des Planungsgebietes. Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor. Die Herstellung der Viergleisigkeit ist damit Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB).

Der Anregung wird nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

- Die beiden S-Bahnstationen Aubing und Freiham am Nord- und Südende des neuen Stadtteils seien dem Zuwachs an Verkehr nicht gewachsen. Die Anzahl der vorhandenen Parkplätze sei absolut nicht ausreichend und die Kapazität der S4 und S8 zu den Hauptverkehrszeiten bereits jetzt nicht ausreichend. Hierzu wird angeführt, dass die Planungen bezüglich der S-Bahn-Linien S4 und S8 bis dato von einem 15-Minuten-Takt ausgegangen seien, da die „Express-S-Bahnen“ (nach Eröffnung der zweiten Stammstrecke) an den für Freiham relevanten Stationen nicht hielten. Für die S4 bedeute das eine Reduzierung der Kapazitäten in den Stoßzeiten. Da die S-Bahnen zu den Stoßzeiten (vor allem zwischen 6:30 – 9:30 Uhr und 16:00 - 18:00 Uhr) jetzt schon völlig überfüllt seien, sei keine Kapazität für die Bewohner*innen Freiham frei. Der Einwohnermehrung und den Planungen im direkten Umland (z. B. Postzentrum in Germering, Bebauung Kreuzlinger Feld) werde in der Verkehrsplanung nicht Rechnung getragen. Durch die Neubaugebiete Colmdorfstraße und Leienfelsstraße Aubing-Ost habe sich die Lage weiter zugespitzt. Im Berufsverkehr sei die S-Bahn oft so voll, dass man Angst haben müsse, auf die Gleise zu fallen und man könne oft gar nicht mehr mitfahren, weil nicht einmal mehr ein Stehplatz frei sei. Der 20-Minutentakt sei jetzt schon nicht mehr ausreichend. Bei der Bebauung von Freiham müsse dem Ausbau und der höheren Taktung der S4 unbedingt Rechnung getragen werden. Der S-Bahnhof Freiham werde nur die Freiham-Süd-Anwohner transportieren, die U-Bahn sei erst für 2035 geplant. Bis dahin müsse es eine öffentliche Anbindung für die Einwohner von Freiham Nord geben, die über Busse hinausgehe. Es müsse deshalb auf den S-Bahn-Linien S4 und S8 ein 10-Minuten-Takt

realisiert werden. Gefordert wird ein vier-spuriger Ausbau der S-Bahn. Die Bahnhöfe Aubing und Freiam seien von allen S-Bahnen, auch den Express-S-Bahnen zu bedienen.

Stellungnahme:

Die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiam ist im vorliegenden Planungsgebiet, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und für Freiam Nord insgesamt unterstellt und soll das Angebot der S-Bahnen im Norden und Süden von Freiam Nord ergänzen. Auch werden nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe, der Bau der U-Bahn nach Freiam und der Vollausbau Freiham annähernd zeitgleich stattfinden. Zusätzlich wurde mit dem Zuzug der ersten Bewohner*innen in Freiam eine eigene Buslinie eingeführt. Der Busverkehr wird sukzessive mit der Aufsiedelung nach Baurechtschaffung des Planungsgebiets weiter ergänzt und verbindet die bestehenden S-Bahnlinien miteinander. Durch die zweite Stammstrecke wird sich die Taktung der S-Bahn in Zukunft erhöhen, von bisher 20 Minuten auf alle 15 Minuten. Die Express-Züge sollen zusätzlich noch fahren. Diese halten zwar nicht an den Bahnhöfen Freiam und Aubing, jedoch wird zusätzlich ein Zug eingesetzt, um eine Anbindung alle 15 Minuten zu erreichen. Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor. Die Herstellung der Vier-Gleisigkeit ist nun Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB.)

Am S-Bahnhof Freiam und in Aubing stehen Park + Ride-Stellplätze für den MIV zur Verfügung. Um zusätzlich auf Pendlerverkehre zu reagieren, ist vorgesehen, in dem im Planteil festgesetzten Sondergebiet SO2 für Quartiersgaragen entsprechend Stellplätze als „Park and Ride“-Plätze vorzuhalten. Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Zum Thema Schnellbuslinie wird darauf hingewiesen, dass unklar sei, wo diese fahren werde und dass diese praktisch nicht nutzbar sei, weil Busse zusammen mit den Pkws im Stau stehen würden.

Stellungnahme:

Der Einsatz von Expressbussen als Vorläuferbetrieb für die neue U-Bahn-Verbindung, die im Bereich der Aubinger Allee verkehren werden und einen Anschluss an das westliche U-Bahnnetz herstellen sollen, wurde untersucht. Die Planung hierzu wurde seitens der MVG vorangetrieben, die mögliche Beschleunigung auf der Autobahn in einer Arbeitsgruppe (Federführung MVV, Gutachter TU München, weitere Beteiligte: Landeshauptstadt München-Mobilitätsreferat, Staatsministerium für Wohnen, Bau, Verkehr) untersucht. Die Untersuchungen der Arbeitsgruppe, bei der auch die Autobahn GmbH des Bundes über das Staatsministerium eingebunden war, haben ergeben, dass auf der eigentlichen Autobahn keine Beschleunigungen in Form von Standspurfreigaben oder gar einer eigenen Busspur im Stadtgebiet möglich sind. Ein Expressbusangebot aus Freiam zur heutigen U5 an der Westendstraße über die A96, würde zudem jährliche Kosten im siebenstelligen Bereich verursachen, und das allein für zusätzliche Angebote in einem Teilbereich der Stadt München. Daher ist von einer möglichen Umsetzung bis auf Weiteres abzusehen.

Die Anregung wurde somit geprüft, auf die o.g. Ausführungen wird verwiesen.

- Zum Thema Radverkehr wird vorgeschlagen, den motorisierten

Individualverkehr, der in Freiam auf 25 % begrenzt werden sollte, durch attraktive Alternativen, darunter ein gutes Konzept für den Radverkehr zu verringern. Eine Ausweitung der Radwege zähle zu einem modernen Verkehrskonzept. Gerade die Coronakrise habe viele Menschen angeregt, mehr Rad zu fahren, was die Stadt ausdrücklich begrüßt habe. Wo die Freiamer Rad fahren sollten - etwas neben stinkenden Autos im Stau - sei unklar. Es sei nicht ausreichend, nur Radwege in Freiam selbst zu bauen, wenn keine Möglichkeit bestehe, darüber hinaus sicher nach Aubing oder Germering zu gelangen.

Stellungnahme:

Das Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 ermittelt bei Unterstellung der Gesamtmaßnahme Freiam Nord und einem noch deutlich größeren Untersuchungsumgriff für dieses Planungsgebiet einen Modal Split mit einem MIV-Anteil von 27 %. Dies geschieht unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes mit Nahmobilitätssystemen für das Planungsgebiet, was bedeutet, dass alle weiteren Mobilitätsarten im sogenannten Umweltverbund die restlichen 73 % ausmachen. Diese setzen sich zusammen aus 28 % ÖPNV, 23 % Radverkehr und 22 % Fußverkehr. Durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses im Bebauungsplangebiet auf 0,5 Stellplätze je prognostizierter Wohneinheit und die Implementierung von Mobilitätskonzepten (Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten, wie Car- und Bikesharing) wird ein attraktives, sichtbares Mobilitätsangebot geschaffen. Im Planungsgebiet wird ein engmaschiges Radwegenetz entstehen, welches auch Anbindungen an die bestehenden Wohngebiete berücksichtigt. Insbesondere ist hier auf die im Plan festgesetzte U-1831 im Norden bis hin zur U- 1825 im Süden zu verweisen: der sog. „Quartiersboulevard“ bildet als eine in weiten Teilen MIV-freie ÖPNV-Achse eine wichtige Radwegeverbindung in Nord-Südrichtung an. Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiam und Aubing („Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653), die nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist, wurde auch eine Verbesserung der Radverbindung zwischen den beiden Stadtteilen geprüft und es wurden Vorschläge erarbeitet. In Richtung Germering ist eine attraktive Radwegeverbindung zu einem optionalen Badensee sowohl entlang der Bodenseestraße als auch über die Brücke zum Birnbaumsteigweg geplant. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Insbesondere wird auch auf die prekäre Radwegsituation in Aubing hingewiesen:
In Aubing sei weder im Ortskern noch in den umliegenden Straßen ein sicheres Fahren mit dem Fahrrad möglich. Für Kinder sei es geradezu lebensgefährlich. Autos könnten Fahrradfahrer bereits beim jetzigen Verkehr nicht überholen. Dies treffe fast auf alle Aubinger Straßen zu. Der Platz für einen zielführenden Ausbau des Radwegenetzes sei jedoch in Aubing kaum vorhanden.

Stellungnahme:

Die Anregung betrifft nicht das vorliegende Planungsgebiet und kann nicht über das vorliegende Bebauungsplanverfahren geregelt werden.

- Insofern stehe zu befürchten, dass der motorisierte Verkehr deutlich höher

ausfallen würde, als erwartet und den Planungen zugrunde gelegt werde. Noch weniger sei jedoch der Platz und die Kapazität in Aubing vorhanden, den von Freiham (Nord) nach Aubing abzuleitenden Verkehr noch zusätzlich aufzunehmen. Der Ortskern, aber auch die umliegenden Anliegerstraßen seien jetzt schon zu den Stoßzeiten völlig überfüllt und überlastet. So fließe bereits jetzt ein Großteil des Verkehrs aus FFB (Puchheim, Olching, Gröbenzell, Germering etc.) durch Aubing (vor allem Altostraße, Eichenauer Straße, Ubostraße, Georg-Böhmer-Straße und Bergsonstraße). Eine Ableitung von zusätzlichem Verkehr aus Freiham nach Aubing würde zu einer derartigen Überlastung des Aubinger Straßennetzes führen, dass ein Verkehrsinfarkt insbesondere zu den Stoßzeiten drohe. Dies würde auch die Sicherheit des Rad- und Fußgängerverkehrs durch eine weitere Verkehrsbelastung aus Freiham frappierend beeinträchtigt. Es entstehe eine sehr hohe Unfallgefahr, insbesondere für die Kinder und Jugendlichen. Auch für diejenigen, die sicher mit dem Fahrrad von Aubing oder Germering zum Bildungscampus Freiham gelangen wollen, berge dies viele Gefahren.

Stellungnahme:

Das Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 ermittelt bei Unterstellung der Gesamtmaßnahme Freiham Nord und einem noch deutlich größeren Untersuchungsumgriff für dieses Planungsgebiet einen Modal Split mit einem MIV-Anteil von 27 %. Dies geschieht unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes mit Nahmobilitätssystemen für das Planungsgebiet, was bedeutet, dass alle weiteren Mobilitätsarten im sogenannten Umweltverbund die restlichen 73 % ausmachen. Diese setzen sich zusammen aus 28 % ÖPNV, 23 % Radverkehr und 22 % Fußverkehr.

Insgesamt wird eine verkehrliche Überlastung des Bebauungsplangebietes und der angrenzenden Bestandsgebiete durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses im Bebauungsplangebiet auf 0,5 Stellplätze je prognostizierter Wohneinheit und die Implementierung von Mobilitätskonzepten (Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten) verhindert. Die übergeordnete Erschließung erfolgt über die angrenzende Aubinger Allee, die Bodenseestraße und den Autobahzubringer (U-1750) und daher nicht über bestehende Wohngebiete. Das o. g. Verkehrsgutachten zum Bebauungsplangebiet wurde mit dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München erstellt, welches Planungen des gesamten Stadtgebietes inkl. Planungen wie z.B. dem Ausbau der A99 enthält.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurden dabei untersucht. Durch das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können. Die Problematisierung einer „Ableitung der Verkehre von Freiham nach Aubing“ wird zur Kenntnis genommen, betrifft jedoch nicht den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154, dazu wird auf den Stadtratsbeschluss (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen. Die im o.g. Beschluss behandelte zukünftige Anbindung nach Norden wurde mit einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie im Zusammenhang von Freiham und Aubing in mehreren Varianten untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan für den 1. BA des 2. RA Freiham Nord wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Norden vorgesehen, diese ist auch noch nicht notwendig.

Der Anregung kann nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es werden deshalb attraktive und sicherer Radwege, Fahrradstraßen und Fahrradhighways gefordert. Die Verwirklichung dieser Punkte seien vor einer Bebauung unumgänglich. Ein Vorschlag dabei war, dass wenn der Planung ein gutes Verkehrskonzept gelinge, könnten die freiwerdenden Straßen Aubings und Neuaubings für solche Fahrradstraßen genutzt werden. Freiham sollte durch Fahrradstraßen (Vorrang Fahrrad vor Pkw) an die Innenstadt angebunden werden. Durch die Schaffung von Fahrradhighways könnte München vom Individualverkehr entlastet werden und eine moderne Fahrradhauptstadt auch in den Außenbereichen realisiert werden.

Stellungnahme:

Dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 liegt ein Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) unter Berücksichtigung der Nahmobilität und einer MIV-Reduzierung zugrunde. Durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses im Bebauungsplangebiet auf 0,5 Stellplätze je prognostizierter Wohneinheit und die Implementierung von Mobilitätskonzepten (Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten, wie Car- und Bikesharing) wird ein attraktives, sichtbares Angebot geschaffen, das ohne herkömmliche Tiefgaragen auskommt. Neben der Reduzierung des MIV im Planungsgebiet wird ein engmaschiges Radwegenetz entstehen, das eine Anbindung an übergeordnete Radrouten vorsieht. Das Radwegenetz schließt dabei auch an das bestehende / geplante Netz aus dem 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord an. Haupttrouten im Radverkehrsnetz verlaufen in Nord-Süd-Richtung entlang der Aubinger Allee und in Ost-West-Richtung entlang des Autobahnzubringers. Insbesondere ist hier auf die im Plan festgesetzte U-1831 im Norden bis hin zur U-1825 im Süden zu verweisen: Der sog. „Quartiersboulevard“ bildet als eine in weiten Teilen MIV-freie ÖPNV-Achse eine wichtige Radwegeverbindung in Nord-Südrichtung an.

Für den angrenzenden 22. Stadtbezirk wird ein eigenes Verkehrskonzept erarbeitet.

Eine Radschnellwegeverbindung außerhalb des Planungsgebietes ist in Richtung Fürstenfeldbruck vorgesehen. Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing („Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653), die außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanungsgriffs liegt, wurde auch eine Verbesserung der Radverbindung zwischen den beiden Stadtteilen geprüft und Vorschläge erarbeitet. In Richtung Germering ist eine attraktive Radwegeverbindung zu einem optionalen Badensee (Beschluss des Kommunalreferates in der Vollversammlung vom 26.07.2023, „Machbarkeitsstudie für die Anlage eines Badesees in Freiham“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09794) sowohl entlang der Bodenseestraße als auch über die Brücke zum Birnbaumsteigweg geplant. Auch stehen mit dem „Ammerseeradweg“ entlang der Bodenseestraße und der „Route nach Aubing“ nördlich und südlich des Plangebietes bereits Fahrradrouen in die Innenstadt zur Verfügung. Im Zuge der zukünftigen Anbindung von Freiham und Aubing soll auch die Radverbindung gestärkt und ausgebaut werden.

Der Anregung kann nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Ein zusätzlicher Vorschlag war, einen Fahrradweg von der Bergsonstraße entlang des Grüngürtels vom Industriegebiet in die Aubinger Lohe zu realisieren.

Stellungnahme:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, betrifft aber nicht unmittelbar das Planungsgebiet.

- Zum Thema ruhender Verkehr wird vorgetragen, dass dieser immer mehr zum Problem werde und im jetzigen Aubing/Neuaubing in den letzten 10 Jahren massiv zugenommen habe, ohne dass dagegen etwas unternommen werde. Die unmöglichsten Stellen seien zugeparkt, aber solange es geduldet werde, ändere sich nichts. Erhöhter Kontrolldruck gegenüber Falschparkern könnte eine der Maßnahmen sein, werde aber nicht gelebt. Viele Bewohner bauten sich vorhandene Garagen als Werkstatt aus und parkten die Autos an der Straße. Es wird gefragt, wieso das sein dürfe. Und hier wären immerhin die notwendigen Stellplätze einstmals nachgewiesen worden. In Freiham habe man jetzt schon nicht die Möglichkeiten, alle Stellplätze nachzuweisen. Normalerweise dürfte dann einfach nicht so verdichtet gebaut werden oder es müssten andere Maßnahmen getroffen werden. In einer weiteren Anregung zu diesem Thema wird vorgetragen, dass der/die Verfasser*in der Anregung schon erfolglos beim Planungsabschnitt Freiham Süd eine öffentliche Tiefgarage (an der Wiesentfeller Straße) gefordert habe. Der Parkdruck wirke sich bis in die Wohnstraßen von Neuaubing aus. Man solle jetzt offensiver denken und entweder bei den Mehrfamilienhäusern zwingend Tiefgaragen mit einem Schlüssel von 1,7 Stellplätzen, mindestens 1,4 Stellplätzen pro Wohnung einplanen oder eine öffentliche Tiefgarage an zentraler Stelle.

Stellungnahme:

Die Anregungen zum Thema des ruhenden Verkehrs in Aubing/ Neuaubing werden zur Kenntnis genommen, betreffen aber nicht das Planungsgebiet. Für den angrenzenden 22. Stadtbezirk wird ein eigenes Verkehrskonzept erarbeitet. Der vorliegende Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 setzt für den ruhenden Verkehr Flächen für Quartiersgaragen fest. Insgesamt soll im Planungsgebiet ein öffentlich zugänglicher Stellplatz pro 15 Wohneinheiten erreicht werden. Diese Quote setzt sich aus Stellplätzen in den o.g. Quartiersgaragen und weiteren Stellplätzen im Umfang von 1 Stellplatz je 40 Wohneinheiten zusammen, die im öffentlichen Straßenraum angeordnet werden können und vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen und Kurzzeitparken vorbehalten sein sollen. Dem Planungsgebiet liegt ein Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) unter Berücksichtigung der Nahmobilität und einer MIV-Reduzierung zugrunde. Durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses im Bebauungsplangebiet auf 0,5 Stellplätze je prognostizierter Wohneinheit und die Implementierung von Mobilitätskonzepten (Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten, wie Car- und Bikesharing) wird ein attraktives, sichtbares Angebot geschaffen, das ohne herkömmliche Tiefgaragen auskommt. Die Quartiersgaragen beinhalten zudem Besucher- und Kundenparkplätze. Der Forderung nach einer Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf mindestens 1,4 Stellplätze je Wohneinheit entspricht nicht dem o.g. Mobilitätskonzept des Planungsgebiets und darüber hinaus auch nicht der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München. Der Anregung wird aus den o. g. Gründen nicht entsprochen.

- Angesichts der dichten Bebauung sei aus Gründen des Platzverbrauchs und der Umweltbelastung (Lärm, Abgase) ein hoher Anteil des Umweltverbundes (Fußgänger*innen, Fahrrad, ÖPNV) anzustreben. Um dies zu erreichen, wurden durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München sowie den Grün-Roten-Koalitionsvertrag von 2020 folgende Vorgaben festgelegt:
 1. ÖV-Anteil an Verkehrsaufkommen mit mindestens 30% (siehe auch Stadtratsbeschluss vom 19.02.2020, Ziel: PV30)
 2. Vision Zero = keine Verkehrstoten
 3. Attraktive dezentrale Stadtteilzentren mit hoher Aufenthaltsqualität, dezentrale Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche
 4. Radschnellwege, auch in die Nachbargemeinden
 5. Busspuren (auch auf Kosten des ruhenden und fließenden MIV). Dazu seien auch nachfolgend genannte Maßnahmen erforderlich:
 - „15-Minuten-Stadt“ (d. h. alles Wichtige in 15 Minuten erreichbar, insbesondere Nahversorgung, angenehme Aufenthaltsbereiche...)
 - Siedlungsstruktur ausgerichtet auf Umweltverbund und nicht auf MIV
 - (Grund)Schulen: Programme zur Vermeidung von Elterntaxis (u. a. Einrichtung von Elterntaxihaltstellen mit Mindestabstand zur Schule von 250m und Sperrung der Straße näher zur Schule für MIV; Quelle: ADAC, https://res.cloudinary.com/adacde/image/upload/v1573038478/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/elterntaxi-an-grundschulen_adac_bro_doxdca.pdf)
 - Gute ÖV-Achsen in alle Richtungen
 - ÖV darf nicht durch MIV beeinträchtigt werden (auch nicht außerhalb der Entwicklungsgebiete, d. h. MIV-Zunahme auf Bestandsstraßen sei zu begrenzen)
 - Gute und kurze Fuß-/Radwege zu U-/S-Bahn, Tram und Bus
 - Ausreichend Radabstellflächen an U-/S-Bahn, Tram und Express-/Metrobus
 - Netz an Stadtplätzen mit guter Aufenthaltsqualität und angrenzenden Geschäften, Cafés, Ladenlokalen etc.
 - Umweltfreundlichen Liefer- und Logistikverkehr einplanen u. a. ausreichend Platz und Logistikflächen, Verteilung über Lastenfahrräder, Reduktion z. B. durch zentrale Concierge-Stationen usw.
 - Reduktion des MIV auf das notwendige Maß, keine Nordanbindung nach Aubing/Lochhausen, keine Autobahnzufahrt zur zentralen Achse.

Die Planungsvorgaben für das Verkehrskonzept in Freiham in „Zielen der Planung“ entsprächen nur zum Teil diesen Vorgaben. Die Beschlussfassung war jedoch am 12.02.2020 und damit zeitlich teils deutlich vor den oben genannten Beschlüssen und Festlegungen erfolgt.

Das Wettbewerbsergebnis spiegele daher nicht die mittlerweile gültigen verkehrlichen Anforderungen. Bislang werde dem Autoverkehr ein viel zu hohes Gewicht eingeräumt: Mitten durch ein Gebiet, das bestens per U-Bahn erschlossen sein werde, solle der Autobahnanschluss von Freiham an die A99 erfolgen. Der Platz oberhalb der U-Bahn-Station lasse sich weitaus besser nutzen. Für den Umweltverbund (ÖV, Rad, Fuß) sei hingegen keine gute Infrastruktur vorgesehen. Eine Überarbeitung der Verkehrserschließung sei daher nötig.

Stellungnahme:

Gegenüber dem angesprochenen Wettbewerbsergebnis wurde die Planung unter anderem im Bereich des ÖPNV und zum Mobilitätskonzept grundlegend überarbeitet. Grundlage dafür ist der Stadtratsbeschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) vom 19.02.2020 und der Stadtratsbeschluss

„Siedlungsschwerpunkt Freiham, Freiham Nord – Rahmenplanung

2. Realisierungsabschnitt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582) vom 24.07.2024.

Die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiham ist im vorliegenden Planungsgebiet, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und für Freiham Nord insgesamt für die Entwicklung der Siedlungsstruktur unterstellt und eingeplant und soll das Angebot der S-Bahnen im Norden und Süden von Freiham Nord ergänzen. Der künftige U-Bahnhof, seine Erreichbarkeit und seine Zu- und Aufgänge wurden berücksichtigt.

Für den vorliegenden Bebauungsplan gelten in Bezug auf die Mobilität darüber hinaus folgende Grundlagen und Festsetzungen: Das Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 ermittelt bei Unterstellung der Gesamtmaßnahme Freiham Nord und einem noch deutlich größeren Untersuchungsumgriff für dieses Planungsgebiet einen Modal Split mit einem MIV-Anteil von 27 %. Dies geschieht unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes mit Nahmobilitätssystemen für das Planungsgebiet, was bedeutet, dass alle weiteren Mobilitätsarten im sogenannten Umweltverbund die restlichen 73 % ausmachen. Diese setzen sich zusammen aus 28 % ÖPNV, 23 % Radverkehr und 22 % Fußverkehr. Die Hierarchisierung des Straßensystems setzt dabei sparsam situierte sog. „Erschließungsbügel, die die MIV-Erreichbarkeit der Wohnquartiere über die U-1820, die U-1822, die U-1823, die U-1824 und die U-1827 gewährleisten, um. Ergänzend sind die U-1831 als Nord-Süd-Achse für den ÖPNV (Buslinien) vorgesehen und die U-1821 und U-1829, als MIV-freie Wohnstraße festgesetzt. Teilbereiche der genannten Straßen stehen ausschließlich für den ÖPNV als sog. Busspuren und nicht für den MIV zur Verfügung. Der Bus wird sowohl in Ost-West-Richtung als in Nord-Süd durch das Planungsgebiet fahren. Ein Anschluss an die Autobahn in der zentralen Achse ist für Freiham Nord notwendig, da ansonsten die ohnehin schon stark belastete Bodenseestraßen nicht mehr ausreichend leistungsfähig ist. Durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses im Bebauungsplangebiet auf 0,5 Stellplätze je prognostizierter Wohneinheit und die Implementierung von Mobilitätskonzepten (Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten, wie Car- und Bikesharing, Paketstationen und Mobilitätszentralen) wird ein attraktives, sichtbares Angebot geschaffen, das ohne herkömmliche Tiefgaragen auskommt und dezentrale Angebote vorsieht. Neben der Reduzierung des MIV im Plangebiet wird ein engmaschiges Radwegenetz entstehen, das eine Anbindung an übergeordnete Radrouten vorsieht. Das Radwegenetz schließt dabei auch an das bestehende / geplante Netz aus dem 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord an. Haupttrouten im Radverkehrsnetz verlaufen in Nord-Süd-Richtung entlang der Aubinger Allee und in Ost-West-Richtung entlang des Autobahnzubringers.

Die Anregung zu Radschnellwegen in den Nachbargemeinden wird zur Kenntnis genommen und den zuständigen Fachdienststellen zugeleitet. Die Anregung zur „Vision Zero = keine Verkehrstoten“ wird zur Kenntnis genommen, betrifft jedoch die Umsetzungsebene in Bezug auf die Raumaufteilung der Straßenquerschnitte und Signalanlagen und nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154. Die angesprochene „15-Minuten-Stadt“ wurde in der Planung unter der Maßgabe der „Stadt der kurzen Wege“ berücksichtigt. Die Versorgung der Bevölkerung des Planungsgebietes (und der angrenzenden Gebiete) für den täglichen Bedarf, aber auch mit zentrenrelevantem Sortiment, wurde und wird durch die Umsetzung eines Stadtteilzentrums und einer Quartiersmitte, jeweils mit reinen Fuß-, Rad und ÖPNV-Bereichen (Ausschluss des MIV) im angrenzenden Bebauungsplangebiet des 1. Realisierungsabschnitts durch die Festsetzung von Kerngebieten etabliert. Des Weiteren siedeln sich ergänzend in den Erdgeschossbereichen des angrenzenden 1.

Realisierungsabschnitts bereits Schulen, Kitas, kleinere Läden, eine Poststation

und sonstige Versorgung des täglichen Bedarfs an. Die notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen (Schulen und Kitas) sind im Planungsgebiet vorgesehen. Die Erdgeschosszonen bieten sich für die Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften und nicht störenden Handwerksbetriebe, aber auch Dienstleistungen an.

Die vorgebrachte Anregung zu den „Elterntaxis“ wird zur Kenntnis genommen, betrifft jedoch vorrangig die Umsetzungsthematik und nicht die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans. Grundsätzlich kann mit der Lage der Schulen in unmittelbarer Umgebung der entstehenden Wohngebiete und dem vorgesehenen Mobilitätskonzept mit Nahmobilität und der o. g. „Stadt der kurzen Wege“ der Verkehr durch Elterntaxis reduziert werden, da auch andere Mobilitätsformen anstelle des MIV genutzt werden können und sollten. Weitere Maßnahmen zum Hol- und Bringverkehr in der Straßenraumaufteilung und -gestaltung sowie das Einrichten von Kurzparkzonen können nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan geregelt werden. Die Thematik wird im Rahmen der Umsetzung in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen erörtert und berücksichtigt. Auch die vorgebrachte Thematik der ausreichenden Rad- und Stellplätze an ÖPNV-Haltestellen werden im Zuge der Umsetzung berücksichtigt und in Abstimmung zwischen den zuständigen Dienststellen umgesetzt. Die im Planungsgebiet festgesetzten Querschnitte der Straßenverkehrsflächen sind für die Aufnahme dieser Stellplätze ausgelegt. Die Forderung nach ausreichend Stadtplätzen mit guter Aufenthaltsqualität wird im Planungsgebiet umgesetzt und es werden die entsprechenden Flächen im Bereich der ÖG 4, der U-1828 und der U-1826 festgesetzt. In den Bereichen der U-1823, der U-1826 und der U-1827 wird das Wohnen in den Erdgeschossen ausgeschlossen, um belebende Nutzungen zu forcieren. Die übergeordnete Erschließung erfolgt über die angrenzende Aubinger Allee, die Bodenseestraße und den Autobahnzubringer U-1750 und entlastet daher die kleinen Straßen des Planungsgebiets vom Durchgangsverkehr. Wegen der Thematisierung und Nennung einer „Anbindung nach Aubing im Norden“, die außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanumgriffs liegt, wird auf den Stadtratsbeschluss (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen. Die in o. g. Beschluss behandelte zukünftige Anbindung nach Norden wurde mit einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie im Zusammenhang von Freiham und Aubing in mehreren Varianten untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Norden vorgesehen, diese ist für das Planungsgebiet 1. BA des 2. RA Freiham Nord nicht notwendig.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Diese Änderungen könnte auf Basis des Wettbewerbsergebnisses erfolgen und führten nicht zu einer Reduzierung der Bebauung:
Die - auch städtebaulich - wichtigste Maßnahme sei es, den Platz zwischen dem Quartiersboulevard und der Aubinger Allee für den MIV zu sperren und als attraktiven Stadtplatz zu gestalten. Dies ermögliche auch sichere Schulwege zwischen den Wohngebieten des 2. RA und dem Schulcampus, anstelle dass Schüler eine vierspurige Straße queren müssten. Da aufgrund der Verkehrsvorgaben der Stadt der Straßenanschluss ausschließlich Richtung Süden erfolge und kein weiterer Autobahnanschluss gebaut werde (siehe unten bei MIV), sei dies aus verkehrlicher Sicht problemlos. Die spätere Verkehrsmittelwahl der Bewohner werde durch das jetzt definierte Verkehrsangebot vorfestgelegt. Sei nur der MIV bequem, so würden die

Bewohner faktisch gezwungen, diesen zu nutzen. Gebe es ein gutes Angebot mit dem MVV, dem Rad oder zu Fuß, so werden es die Bewohner*innen gerne annehmen. Das heiße, dass die Rahmenbedingungen, die der Stadtrat vorgegeben habe, müssten jetzt übernommen und umgesetzt werden.

Stellungnahme:

Dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 liegt ein Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zugrunde, dass eine Hierarchisierung des Straßensystems mit übergeordneten Verkehrsachsen, wie dem Autobahnzubringer vorsieht. Dies entlastet das Planungsgebiet selbst von zusätzlichem Verkehr und ermöglicht eine insgesamt sparsame MIV-Erschließung der Wohngebiete für die Quell- und Zielverkehre. Der Verzicht auf einen eigenen Autobahnanschluss für die Gesamtmaßnahme Freiham würde zudem die bestehenden Gebiete im 22. Stadtbezirk mit zusätzlichem Verkehr belasten, der bestehende Anschlussstellen an die BAB 99 anfahren würde. Die Straßenraumgestaltung des künftigen Autobahnzubringers U-1750 ermöglicht sichere Übergänge und damit einen gesicherten Schulweg. Des Weiteren soll mit der Errichtung von Grünbrücken im Landschaftspark westlich des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplans ein hhenfreier Übergang für den Fuß- und Radweg geschaffen. Zur Reduzierung des MIV im Planungsgebiet und zum Mobilitätskonzept wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen. Der Anregung wird aus o.g. Gründen nicht entsprochen.

- Zentraler Platz Freiham Zentrum
Der Quartiersplatz Zentrum werde deutlich aufgewertet. Da der Autobahnzubringer entfalle, könne sich der Quartiersplatz oberhalb der U-Bahn zwischen der Aubinger Allee als zentraler Achse und dem Quartiersboulevard erstrecken. Damit entstehe direkt über der U-Bahn ein zentraler Platz mit hoher Aufenthaltsqualität, der das ganze Quartier Freiham aufwerten werde. Für den Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus/Tram) werde weiterhin eine Querung vorhanden sein, diese könne aber platzsparender und weitaus stadtverträglicher erfolgen als bei einem Autobahnzubringer. Zur stadtverträglichen und klimaresilienten Gestaltung trage bei, den Platz auch zu begrünen und nicht durchgehend mit Beton und Asphalt zu gestalten. Auf Höhe der U-Bahn-Station Freiham Zentrum würde eine Wendemöglichkeit für die V-Nord-Süd-Achse etabliert (Bus, später auch für Tram).

Stellungnahme:

Der Quartiersplatz kann gemäß den Ausführungen und der Abwägung zum vorgenannten Punkt nicht nach Süden auf den Autobahnzubringer erweitert werden. Der Autobahnzubringer kann nicht entfallen, da er für die Abwicklung des Verkehrs von Freiham Nord gemäß dem Verkehrskonzept erforderlich ist. Wendemöglichkeiten müssen und können an dieser Stelle nicht vorgesehen werden, da dieser Platz nach Norden und Süden angebunden ist. Zum Zweck einer ausreichenden Begrünung wird im Bebauungsplan u. a. zum Platz U-1826 eine Mindestanzahl an Baumpflanzungen vorgegeben. Darüber hinaus ist das Baureferat angehalten, bei der Umsetzung und Platzgestaltung auf die Klimaschutzziele der Landeshauptstadt München mit einer klimafreundlichen Gestaltung von Platzflächen zu achten. Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- V-Erschließung Richtung Osten

Der Bebauungsplan geht von der ÖPNV-Erschließung in Richtung Osten mittels der Verlängerung der U5 von Pasing aus. Dies sei auch Konsens auf politischer Ebene. Gleichwohl sei bislang die Finanzierung nicht gesichert, die Voraussetzungen für die Bundesfinanzierung mittels GVFG seien bislang noch nicht geklärt. Der Zeitraum der Fertigstellung der U-Bahn wurde von der Stadt München selbst zwischen 2035 und 2040 angegeben (Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.01.2019; <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/5287477.pdf>, Seite 8). Die Coronapandemie und die dadurch ausgelösten Finanzprobleme würden tendenziell zu einer Verzögerung führen. Da aber die Umsetzung dieses Bebauungsplans kaum so lange warten sollte, sei eine Interimslösung nötig. Ein leistungsfähiger U-Bahn-Vorlaufbetrieb sei erforderlich, um einen einigermaßen attraktiven ÖPNV schon bei Fertigstellung der ersten Wohnungen sicherzustellen. Dies könne lediglich mit einem Expressbus X5 erfolgen, der auf durchgängig eigener Infrastruktur und über die Autobahn bis zur Haltestelle Westendstraße verkehre. Die gute ÖV-Erschließung Richtung Osten sei Voraussetzung, damit die in Freiham einziehenden Einwohner auch den Umweltverbund nutzen. Nur damit könnten die verkehrlichen Ziele der Stadt und die zwingenden Vorgaben des Verfassungsgerichts erreicht werden. Daher sei die Einrichtung des Expressbusses X5 Voraussetzung für den Bezug von Wohnungen im zweiten Realisierungsabschnitt, falls nicht schon eine Schienenstrecke zu diesem Zeitpunkt fertiggestellt sei. Für den X5 sei der Standard eines BRT (Bus Rapid Transit, https://de.wikipedia.org/wiki/Bus_Rapid_Transit) anzustreben. In Freiham werde der X5 die Nord-Süd-ÖV-Achse nutzen. Die U5 werde eine schnelle und leistungsfähige Verbindung zwischen dem U-Bahnhalt Freiham Zentrum und Pasing herstellen. Zu einer verbesserten ÖV-Erschließung innerhalb von Freiham und Westkreuz könne die U5 aufgrund des großen Haltestellenabstands nur eingeschränkt beitragen. Insbesondere werde die U5 keinen Beitrag zur Reduzierung des Nord-Süd-Verkehrs sowie des MIV durch Freiham und Aubing leisten. Die geäußerten Heilserwartungen an die U-Bahn als Lösung aller Verkehrsprobleme entbehrten jeder Grundlage.

Stellungnahme:

Vorbereitende Maßnahmen haben am Bahnhof Freiham-Zentrum bereits begonnen. Anfang Mai 2024 erfolgten erste Tiefbauarbeiten am Ost-Kopf des künftigen Bahnhofes im Bereich der Kreuzung Aubinger Allee / Grete-Weil-Straße.

Mit der U-Bahn steht nach Fertigstellung neben den beiden S-Bahnhöfen im Norden und Süden des Quartiers eine weitere direkte, schnelle und leistungsfähige Anbindung an die Innenstadt zur Verfügung, die Alternativen für die Nutzenden bieten und das Straßenverkehrsnetz maßgeblich entlasten wird. Die Haltestelle an der U-Bahn wird mit Buslinien an die S-Haltestellen in Nord-Süd-Richtung angebunden. Zusätzlich ist in Nord-Süd-Richtung eine Tram vorgesehen.

Mit Beschluss des Stadtrats vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham fortzuführen und Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Die hierzu erforderlichen Mittel wurden in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) eingestellt. Mit Beschluss des Stadtrates vom 05.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171) wurde darüber hinaus bereits die Ausführungsgenehmigung für die Vorhaltemaßnahme des Bahnhofs Freiham Zentrum erteilt und somit dessen Realisierung genehmigt. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452) wurden die investiven Mittel

hierfür anerkannt. Die Genehmigung dieser anerkannten Ressourcen ist mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.11.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10774) „Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2024 im Baureferat“ erfolgt. Die bisherigen U-Bahn-Projekte der Landeshauptstadt München wurden durch den Bund und den Freistaat Bayern gefördert. Ein Förderantrag für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiam wird frühestens nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass zumindest große Teile der Verlängerungsstrecke förderfähig sind (vgl. auch Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171).

Auf Basis der gegenwärtigen Planungen wird eine Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke nach Freiam zwischen 2035 und 2040 erwartet. Die als Arbeitstitel „X5“ genannte Buslinie ist als Vorlaufangebot der über Pasing bis Freiam zu verlängernden U5 beschlossen worden. Die Planung hierzu wurde seitens der MVG seitdem vorangetrieben, die mögliche Beschleunigung auf der Autobahn in einer Arbeitsgruppe (Federführung MVV, Gutachter TU München, weitere Beteiligte: Landeshauptstadt München-Mobilitätsreferat, Staatsministerium für Wohnen, Bau, Verkehr) untersucht. Die Untersuchungen der Arbeitsgruppe, bei der auch die Autobahn GmbH des Bundes über das Staatsministerium eingebunden war, haben jedoch ergeben, dass auf der eigentlichen Autobahn keine Beschleunigungen in Form von Standspurfreigaben oder gar einer eigenen Busspur im Stadtgebiet möglich sind.

Eine erneute Überprüfung der SWM im Rahmen der Stadtratsvorlage zur Rahmenplanung des 2. RA Freiam Nord am 24.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582) hat ergeben, dass sich weder die finanzielle noch die personelle Situation maßgeblich verbessert, sodass eine Realisierung zusätzlicher Buslinien, insbesondere von Expressbus-Linien, weiterhin ausgeschlossen werden muss.

Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- **ÖV-Erschließung in Nord-Süd-Richtung / ÖV-Achse Aubinger Allee**
Die Aubinger Allee sei Rückgrat der Erschließung Freiham (vergleiche auch Würdigung der Jury zum Siegerentwurf). Im bereits verabschiedeten Bebauungsplan sei eine ÖV-Achse auf der Freihamer Allee vorgesehen. Diese ÖV-Achse sei konsequent bis zur S4 nach Norden fortzusetzen (vergleiche vorgesehene Busnetz auf Seite 48 der Folien zur Diskussionsveranstaltung).
Angesichts der mittlerweile stark zunehmenden Besiedlung sei die Umsetzung dieser Achse als gesicherte Infrastruktur (d. h. Busspur) spätestens mit Bezugsfertigkeit des hier vorliegenden Bebauungsplans nötig. Die S-Bahnen in Freiam und Aubing seien nicht mehr fußläufig erreichbar. Die Funktionsfähigkeit der Nord-Süd-Erschließung sei neben der Osterschließung daher zwingend für die Wohnbarkeit des Gebiets dieses Bebauungsplans nötig.
Die ÖV-Achse diene zur Verbindung des Neubaugebiets Freiam mit der S4 und S8. Sie sei direkt an die S-Bahn-Stationen heranzuführen. Bei der S4 kann bis zum vom Freistaat geplanten Bahnausbau der bestehende Bahnübergang und die Georg-Böhmer-Straße genutzt werden; im Rahmen des S4-Ausbaus sei dieser durch einen Tunnel zu ersetzen, von dem aus direkt die Bahnsteige erreicht werden können. Die gute Anbindung der S-Bahn Aubing sei unbedingt erforderlich, die heutige Lösung sei ungenügend und halte von der Nutzung des ÖV ab. Die S8 könne über den – bereits im gesetzten Bebauungsplan – enthaltenen Tram-/Busbahnhof sowie über die Unterführung am Westkopf des S-Bahnhalts erreicht werden; diese

Einrichtungen seien endlich herzustellen.

Zusätzlich zum ÖV seien attraktive und ausreichend breite Fahrrad- und Fußgängerwege nötig, ebenso wie eine ansprechende Gestaltung und ausreichend Grünanteil. Darauf sei bei der Herstellung der Aubinger Allee zu achten. Perspektivisch könne die ÖV-Achse zu einer Tram mit Rasengleis aufgewertet werden, dies trage auch zur Klimaresilienz bei.

Die Einrichtung der ÖV-Achse biete die Gelegenheit, die heute schlechte Erreichbarkeit des S-Bahnhalts Freiham zu korrigieren. Dazu sei unter anderem eine wesentlich bessere Querung der Bodenseestraße für den Umweltverbund nötig, am besten höhenfrei.

Die ÖV-Achse kreuzt die vorgesehene U-Bahn am U-Bahnhof Freiham Zentrum direkt am zentralen Quartiersplatz. Dort sei eine Wendemöglichkeit für Busse und perspektivisch auch Trams mit 60 Metern Länge vorzusehen. Im März 2021 habe der Stadtrat im Rahmen des Nahverkehrsplans (NVP) den Bau einer Tram vom heutigen Endpunkt Amalienburgstraße der Linie 17 über die Verdistraße, Bergsonstraße, den S-Bahnhof Aubing nach Freiham beschlossen. Diese Strecke ergänze die Ostanbindung durch die U5 mit einer weiteren Anbindung Richtung Nordosten. Der/die Verfasser*in der Anregung begrüßt den Bau dieser Strecke. Freiham werde mit dieser gut an die S-Bahn-Strecken sowie das nordwestliche München angebunden. Darüber hinaus leiste die Tram einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung in Aubing selbst und verbessere die heute schlechte Verbindung zwischen Freiham / Aubing mit Obermenzing und Nymphenburg.

Stellungnahme:

Bisher ist eine Anbindung des Bahnhofs Aubing mit dem Bus nur über die Haltestelle Aubing Bahnhof in der Pretzfelder Straße möglich. Gemäß der Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Freiham und Aubing, die nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist, soll auch die Anbindung des Bahnhofs Aubing verbessert werden. Derzeit bieten die angrenzenden Straßenräume keine Möglichkeit zur Anbindung mit dem Bus. Mit der zukünftigen höhenfreien Querung der Bahngleise am Germeringer Weg wird die ÖV-Erschließung der beiden Stadtteile wesentlich verbessert. Der S-Bahnhof Freiham ist bereits über die im angrenzenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 festgesetzten Straßenverkehrsflächen von mehreren Buslinien erschlossen. Eine höhenfreie Querung der Bodenseestraße wurde aus städtebaulichen Gründen nicht realisiert, eine sichere Querung ist durch die vorhandene Lichtsignalanlage (LSA) gegeben.

Die festgesetzten und festzusetzenden Straßenräume in Freiham sowie im vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 bieten genügend Platz, um ausreichend breite Fahrrad- und Fußwege herstellen zu können. Bei der Festsetzung der Aubinger Allee im Bebauungsplan Nr. 2068 wurde bereits eine ÖPNV-Trasse (damals als Tramlinie) vorgesehen und die Straßenbreite entsprechend ausgewiesen.

Gemäß dem Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Stadtratsbeschluss vom 03.03.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) der Landeshauptstadt München ist geplant, die Trambahnlinie 17, die bislang an der Amalienburgstraße endet, über Obermenzing und Langwied in Richtung Freiham zu verlängern. Eine Machbarkeitsstudie wird laut Auskunft der SWM Ende der 2020er erstellt. Mit der Verlängerung würde ergänzend zu den vorhandenen S-Bahnlinien und der geplanten U-Bahnlinie 5 eine zusätzliche tangentielle Anbindung von Freiham im schienengebundenen ÖPNV hergestellt werden. Ein Zeitkorridor besteht für die Umsetzung noch nicht.

Weitere genannte Hinweise und Umsetzungsthematiken betreffen insbesondere Bereiche außerhalb des vorliegenden Bebauungsplans. Sie werden von der

Verwaltung zur Kenntnis genommen, können aber im hier vorliegenden Verfahren nicht tiefgreifender behandelt werden.
Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Quartiersbusse

Die ÖV-Achse sollte durch Quartiersbusse ergänzt werden. Die in den Plänen der Erörterungsveranstaltung am 17.05.2021 gezeigte Linienführung sei dafür sinnvoll. Während die Express- und Metrobusse durchgängig die ÖV-Achse nutzen, könnten die Quartiersbusse wie dargestellt auch auf Höhe der U-Bahn den Straßenzug wechseln.

Die Erweiterung des Planungsumgriffs Richtung Süden, um eine Busdurchfahrt zu ermöglichen, sei sinnvoll und richtig.

Stellungnahme:

Derzeit verläuft neben einer Metrobuslinie weitere Buslinien durch Freiham. Mit Beschlussfassung und Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplans werden die Buslinien an die ergänzende Stadtstruktur angepasst. Zukünftig ist auch eine Führung des Busverkehrs durch die Straßen des 2. Realisierungsabschnittes vorgesehen. Erforderliche Straßenbreiten werden im Bebauungsplan bereits festgesetzt.

Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- ÖV-Erschließung in weitere Richtungen

Es seien Busverbindungen in alle angrenzenden Quartiere (in Stadt und Umlandgemeinden) einzurichten. Die zum Fahrplanwechsel 2021/22 geplanten Schritte (gemäß Leistungsprogramm 2022 der MVG) seien sinnvoll. Durch das zunehmende Einwohnerwachstum (u. a. durch diesen Bebauungsplan) seien diese schrittweise mit weiteren Verbindungen und dichteren Takten zu ergänzen.

Stellungnahme:

Bereits heute bestehen Busverbindungen in die angrenzenden Stadtteile und ins Umland. Die eingerichteten Busverbindungen werden im Zuge der Erweiterung von Freiham geprüft und bei Bedarf durch die Stadtwerke München an die steigenden Bewohner*innenzahlen angepasst.

Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- S-Bahn

Die S-Bahn sei für den vorliegend beplanten Bereich zwar nicht mehr fußläufig erreichbar, könne aber gut mit dem Rad und dem Bus erreicht werden. Die S-Bahn könnte einen sehr wichtigen Teil der Erschließung Freiham übernehmen, wenn sie ganztägig zuverlässig in einem dichten Takt fahre. Dass dies derzeit nicht der Fall sei, sei kein Naturgesetz. Es ergebe sich lediglich daraus, dass seit über 20 Jahren der Ausbau des S-Bahn-Systems faktisch nicht mehr erfolge, da alle Bemühungen dem zweiten S-Bahn-Tunnel untergeordnet werden. Auf der südlich verkehrenden S8 wäre bereits heute ein ganztägiger 10-Minuten-Takt möglich, er scheitere nur an der fehlenden Bestellung durch den zuständigen Aufgabenträger, den Freistaat Bayern. Auf der S4 werde nach dem geplanten Ausbau ebenfalls ein 10-Minuten-Takt möglich sein. Der schlechte Ausbau- und Betriebszustand der S-Bahn sei eine Ursache für den hohen politischen

Druck zum Bau der U5. Es sei daher angemessen, wenn der Freistaat die Kosten des U-Bahn-Ausbaus komplett übernehme, da sich die gefühlte politische Notwendigkeit des U-Bahnbaus ausschließlich aus dem Unterlassen des S-Bahnausbaus durch den Freistaat ergebe.

Stellungnahme

Die Frage nach der Kostenübernahme von S-Bahn und U-Bahnausbau kann der Bebauungsplan nicht regeln. Die bisherigen U-Bahn-Projekte der Landeshauptstadt München wurden durch den Bund und den Freistaat Bayern gefördert. Ein Förderantrag für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham wird frühestens nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass zumindest große Teile der Verlängerungsstrecke förderfähig sind (vgl. auch Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171).

Im öffentlichen Nahverkehr ist Freiham Nord derzeit über die S-Bahn-Linie S4 (München – Buchloe) und die S-Bahn-Linie S8 (München – Herrsching) angebunden, welche im 20-Minuten-Takt verkehren. In den Hauptverkehrszeiten wird die S8 im 10-Minuten-Takt bedient. Jedoch wird sich mit der zweiten Stammstrecke die Taktung der S-Bahn in Zukunft auf eine 15 Minuten-Taktung erhöhen. Zusätzlich werden noch Express-Züge fahren. Diese halten zwar nicht an den Bahnhöfen Freiham und Aubing, jedoch werden zusätzliche Züge eingesetzt werden, um eine Anbindung im 15 Minutentakt zu erreichen. Die Kapazität der Bahnhöfe wird dadurch erhöht.

Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor.

[https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche% 20Anfragen/18_0029165.pdf](https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0029165.pdf)

Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- **Radverkehr**

Ein attraktiver Radverkehr ergänze den öffentlichen Nahverkehr. Gemeinsam und zusammen mit einem guten Fußverkehr ergebe dies in Summe ein attraktives Mobilitätsangebot für alle Bürger. Für den Radverkehr seien sichere und attraktive Wege in jede Richtung nötig. Auf der zentralen Aubinger Allee seien eigene gesicherte Wege nötig.

Im Norden der S4 verlaufe der Radschnellweg München - Fürstenfeldbruck. Zu diesem Radschnellweg seien gute und direkte Verbindungen in beide Richtungen nötig. Bis zum Ausbau der S4 könne die Verbindung über den bestehenden Bahnübergang genutzt werden. Richtung Fürstenfeldbruck könne die Verbindung perspektivisch auch über den Landschaftspark erfolgen. An allen S-Bahn-Stationen, an der U5 Freiham Zentrum, dem Schulcampus, den Kitas sowie an den Stationen der ÖV-Achse seien gute, ausreichend viele und sichere Radabstellplätze zu bauen.

Stellungnahme:

Für den Radverkehr ist ein engmaschiges Netz an Radwegen innerhalb von Freiham sowie im vorliegenden Bebauungsplan vorgesehen, die festgesetzten Straßenbreiten sehen dieses Netz bereits vor. Auch durch den angrenzenden Landschaftspark Freiham sind weitere Anbindungen in Nord-Süd aber auch in Ost-West Richtung vorgesehen. Auch in der Aubinger Allee, die außerhalb des Planungsumgriffs liegt, sind selbstverständlich Geh- und Radwege vorgesehen. Des Weiteren wird mit der Untersuchung von Radschnellverbindungen u.a. nach Fürstenfeldbruck auch die Anbindung der Innenstadt sowie des Umlandes

untersucht und verbessert. Auch stehen mit dem „Ammerseeradweg“ entlang der Bodenseestraße und der „Route nach Aubing“ nördlich und südlich des Plangebietes bereits Fahrradroutes in die Innenstadt zur Verfügung. Im Zuge der zukünftigen Anbindung von Freiham und Aubing soll auch die Radverbindung gestärkt und ausgebaut werden.

Die Versorgung des Plangebietes mit Radabstellplätzen, insbesondere im Bereich der ÖPNV-Haltestellen werden im Zuge der Umsetzung und Detailplanung des öffentlichen Raums festgelegt. Der vorliegende Bebauungsplan sieht im Bereich der festgesetzten Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausreichend Platz dafür vor. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Fußverkehr

Für die Fußgänger seien gute Fußwege in alle Richtungen sowie ausreichend viele Aufenthaltsmöglichkeiten nötig. Dies sei laut der Folien zur Diskussionsveranstaltung derzeit auch so geplant.

Stellungnahme:

Die Straßen-, Platz- und Grünräume stellen den Fußgänger*innen im Bebauungsplanumgriff ausreichende Fußwegebreiten und Aufenthaltsmöglichkeiten zur Verfügung. Darüber hinaus werden mit weiteren im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Durchquerungsmöglichkeiten (Dienstbarkeiten, u.a. mit Gehrecht) der Wohnblöcke auch Fußverbindungen unabhängig der Straßenräume ermöglicht. Der Anregung wird entsprochen.

- MIV

Das Straßennetz von Freiham sei bereits hervorragend an das Autobahnnetz durch die Anschlussstellen Freiham Süd und Freiham Mitte angeschlossen. Ebenso bestehe eine gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz durch die Bodenseestraße. Aufgrund der Maßgabe der Stadt, den MIV (Motorisierter Individualverkehr) zu reduzieren, sei ein weiterer Anschluss an das übergeordnete Straßennetz nicht nur nicht nötig, sondern kontraproduktiv. Denn dieser führe zwangsläufig dazu, dass MIV durch das Neubaugebiet erzeugt werde, der Ziele in anderen Teilen Münchens habe. Dies betreffe sowohl den Autobahnanschluss Germering-Nord als auch den Nordanschluss durch eine Straße nach Aubing.

Die gute Anbindung Freiham stelle einerseits für die Einwohner einen starken Anreiz zur Nutzung des eigenen PKW dar, andererseits werde dadurch der Durchgangs-MIV durch Freiham deutlich erhöht.

Durch den geplanten Straßenbau von der Aubinger Allee über die Bahnstrecke München- Geltendorf (neue Unterführung) entlang der A99 werde neuer MIV in Freiham und Aubing induziert. Um den MIV auf ein angemessenes Maß zu reduzieren, seien folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Keine Realisierung der Straßen-Variante 6/7 (Nordanschluss Freiham)
2. Keine Verbindung von der Autobahnauffahrt Germering-Nord zum Straßennetz in Freiham
3. Quartiersgarage / Parkhaus als Abschluss der Autobahnauffahrt Germering-Nord (dort könnten P&R-Plätze untergebracht werden, falls gewünscht)

Stellungnahme:

Das Verkehrskonzept für Freiham Nord legt den Fokus auf die Förderung des Umweltverbundes (darunter öffentlicher Personennahverkehr u. a. mit der Verlängerung der U-Bahn, verzweigtes Rad- und Fußwegenetz), mit dem Ziel, einen Modal-Split-Anteil von mindestens 73 % im Umweltverbund zu erreichen. In diesem Sinne werden der ÖPNV, alternative Mobilitätsangebote und Shared Mobility gefördert. Zusätzlich wird das Stellplatzangebot für private Kfz auf privatem und öffentlichem Grund reduziert und in der Folge in Quartiersgaragen konzentriert, was dazu beiträgt, die Nutzung des privaten PKWs auf das notwendige Maß zu reduzieren. Mit diesen Maßnahmen kann ein Modal-Split-Anteil von rund 27 % (gemäß Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) für den MIV erreicht und ein attraktives, sicheres und inklusives Verkehrsnetz für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Des Weiteren wird durch die Gestaltung und Gliederung des Straßennetzes dem motorisierten Durchgangsverkehr in den Wohngebieten entgegengewirkt. Das Konzept sieht hierbei jedoch auch den Anschluss des Quartiers an die Autobahn vor, um die umliegenden Quartiere durch den im Plangebiet aufkommenden Verkehr nicht zu belasten. An der Anbindung der Anschlussstelle Germering-Nord wird daher festgehalten.

Zusätzlich wurde, außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanumgriffs, eine Machbarkeitsstudie erarbeitet zur verkehrlichen Untersuchung und zur Anbindung von Aubing und Freiham, unter anderem mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und gleichzeitig eine Anbindung nach Norden aus Freiham zu ermöglichen. Diese Anbindung nach Norden wird jedoch für den vorliegenden Bebauungsplan nicht benötigt. Die Behandlung und Abwägung erfolgt daher in den weiter nördlich liegenden Bebauungsplanverfahren zum 2. BA des 2. RA Freiham Nord und zur Eichenauer Straße (vgl. Stadtratsbeschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) zu einem späteren Zeitpunkt. Im vorliegenden Bebauungsplanumgriff werden in unmittelbarer Nähe zum geplanten U-Bahnhalt „Freiham Zentrum“ und zum Autobahnzubringer U-1750 Sondergebiete für Mobilitätshäuser und Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude festgesetzt. Im Zuge der Umsetzung werden im SO2 entsprechende P&R – Stellplätze untergebracht. Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Quartiersgaragen
Es werde begrüßt, dass eine Abstellung der privaten KFZ ausschließlich in Quartiersgaragen erfolgen solle. In den Quartiersgaragen seien auch Parkplätze für private Besucher der Bewohner vorzusehen. Autoabstellplätze in den Straßen sollten nicht vorgesehen sein, ausgenommen Logistik-/Ladeflächen sowie im Ausnahmefall individuell für Bewohner mit entsprechenden körperlichen Beeinträchtigungen reserviert (Personenbezogener Behindertenparkplatz).
Aufgrund der Lage von Freiham böten sich zwei Stellen für Quartiersgaragen an; sinnvollerweise seien beide zu realisieren:
 1. Westseite Freiham / A99 Anschlussstelle Germering Nord:
Diese Quartiersgarage sei auf der Westseite des hier aufzustellenden Bebauungsplans. Sie sei hervorragend an das überregionale Straßennetz über die B2 Richtung Germering sowie der A99 angebunden. Eine Weiterfahrt von der Quartiersgarage mit dem Auto nach Freiham sei nicht möglich. Der bislang dort vorgesehene Grünpuffer gegen den MIV sei damit nicht mehr

nötig.

2. Südseite / Bodenseestraße:

Eine weitere Quartiersgarage könne Höhe Bodenseestraße errichtet werden.

Stellungnahme:

Entsprechend der Stellungnahme sind neben der Konzentration der Stellplätze der Anwohner*innen in den Quartiersgaragen (Sondergebiete Mobilitätshäuser und Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude) zusätzlich Stellplätze für Besucher*innen in den Mobilitätshäusern vorgesehen. Die Dimensionierung der Flächen für die Quartiersgaragen hat diesen Bedarf bezogen auf den Bebauungsplanumgriff bereits berücksichtigt.

Im vorliegenden Bebauungsplan sind bereits zwei mischgenutzte Quartiersgaragen (SO Mobilitätshaus) vorgesehen, die neben den Kfz-Stellplätzen für die Anwohner*innen und Besucher*innen auch ergänzende Mobilitätsangebote bereitstellen sollen. Zusammen mit fünf weiteren, kleineren Garagengebäuden (Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude) sind diese im vorliegenden Planungsgebiet verteilt, einem oder zwei Baublöcken zugeordnet und jeweils in erreichbarer Entfernung bis zu maximal 300 m zu den Wohnungen angeordnet.

Im Hinblick auf eine optimale Verteilung und Erreichbarkeit und auf die erforderliche Anbindung des Planungsgebietes an die Autobahn weicht die Lage der Standorte von der Stellungnahme ab.

Weitere Besucher*innenstellplätze sind im Bebauungsplangebiet in untergeordnetem Umfang im öffentlichen Straßenraum vorrangig für Kurzzeitparken und für Personen mit Mobilitätseinschränkungen vorgesehen. Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Logistik
Für die Quartiergaragen seien geeignete Lösungen für den Transport von Gepäck (z. B. Getränkekisten) zwischen Quartiersgarage und Wohnung vorzulegen. Dazu seien Lastenfahrräder leihweise anzubieten (ggf. auch über MVG Rad). Weitere Optionen wie ein Verleihservice für Handwägen sollten geprüft werden.
Falls Logistikflächen/Ladezonen vor den Häusern errichtet werden, seien zwingend konsequente Maßnahmen zur Verhinderung des Missbrauchs nötig, wie sofortiges Abschleppen geparkter Fahrzeuge.

Stellungnahme:

Die Quartiersgaragen sollen gemäß dem Mobilitätskonzept neben der Bereitstellung von Stellplätzen auch ergänzende Mobilitätsangebote aufnehmen. Hierzu zählen u. a. auch Paketstationen, Leihstationen für z.B. Fahrräder, KfZ, Lastenräder, Fahrradanhänger, Kindersitze, usw. Die Anregung der Berücksichtigung von sog. „Handwägen“ wird an die zuständige Fachdienststelle weitergegeben.

In untergeordnetem Umfang sollen im öffentlichen Straßenraum vorrangig Besucher*innenstellplätze für Kurzzeitparken und für Personen mit Mobilitätseinschränkungen vorgesehen werden. Zudem ist im Planungsgebiet vorgesehen, den Parkraum zu bewirtschaften, d.h. engmaschig zu kontrollieren. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Sichere Schulwege / Vermeidung von Elterntaxis
Zum Schulcampus seien sichere Rad- und Fußwege einzurichten, die auch

für Kinder gut nutzbar seien. Der Entfall des Autobahnzubringers vereinfache dies erheblich.

Maßnahmen zur Vermeidung von Elterntaxis seien im Rahmen der Bebauungsplanung nötig. Dazu gehöre auch eine Sperrung der Straßen für den MIV näher als 250 Meter zur Schule; Quelle: ADAC

(https://res.cloudinary.com/adacde/image/upload/v1573038478/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/elertaxi-an-grundschulen-adac-bro_doxdca.pdf)

Stellungnahme:

Diese Anregung betrifft insbesondere die Umsetzungsthematik. Die zuständigen Referate sind diesbezüglich sensibilisiert. Bei der Ausgestaltung der Straßenräume werden sichere Querungsmöglichkeiten durch ausreichende Aufenthalts- und Wartebereiche für Schüler*innen berücksichtigt. Mit der Lage der Schulen in unmittelbarer Umgebung der entstehenden Wohngebiete und in Nähe zu öffentlichen Grünflächen kann der Elternhol- und -bringverkehr minimiert werden. Weitere Maßnahmen in der Straßenraumgestaltung sowie das Einrichten von Kurzparkzonen kann durch den Bebauungsplan dagegen nicht vorgenommen werden und ist in der Straßenplanung zu berücksichtigen. Ein gänzlicher Ausschluss des MIV im Bereich der Schule kann jedoch nicht erfolgen, da die Straßenräume auch der Erschließung angrenzender Wohngebiete dienen.

Jedoch wird die Fläche vor der Grundschule als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ festgesetzt, wodurch in diesem Bereich die Nutzung für Elterntaxis ausgeschlossen werden kann.

Der Autobahnzubringer kann nicht entfallen, da er für die Abwicklung des Verkehrs des 1. RA Freiam Nord sowie des vorliegenden Baubauungsplans gemäß dem Verkehrskonzept erforderlich ist.

Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

10. 2. Weitere Einwendungen bzw. Anregungen zum Verkehrskonzept

- Eine weitere Belastung der Richtung Norden liegenden Grün- und Erholungsflächen bezüglich des Verkehrs sei inakzeptabel.

Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Norden vorgesehen, Die zukünftige Anbindung nach Norden wurde mit einer Machbarkeitsstudie, die nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist, im Zusammenhang von Freiam und Aubing untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Hierbei fanden auch grünplanerische Belange wie beispielsweise Naherholung Berücksichtigung.

Der Anregung wird nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Der 22. Stadtbezirk habe den schlechtesten Modalsplit von München. Es wird gefragt, wie sichergestellt werde, dass die Bewohner von Freiam nicht mehr als 25 % mit dem MIV zurücklegen und ob die restlichen 75 % durch den ÖPNV aufgefangen werden können.

Stellungnahme:

Das Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 ermittelt bei Unterstellung der

Gesamtmaßnahme Freiham Nord und einem sogar noch deutlich größeren Untersuchungsumgriff für dieses Planungsgebiet einen Modal Split von 27 % MIV. Dies geschieht unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes mit Nahmobilitätssystemen für das Planungsgebiet, was bedeutet, dass alle weiteren Mobilitätsarten im sogenannten Umweltverbund die restlichen 73 % ausmachen. Diese setzen sich zusammen aus 28 % ÖPNV, 23 % Radverkehr und 22 % Fußverkehr. Es kann also verneint werden, dass der ÖPNV alle Prozentanteile nach Abzug des MIV zu tragen hätte.

Weitere Ausführungen, die diese Thematik des Modal Split betreffen, sind im Beschlusstext unter Ziffer 10.1 „Verkehr - Grundsätzliche Einwände gegen das Verkehrskonzept und Anregungen“ behandelt. Es wird darauf verwiesen. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Um das Ziel zu erreichen, den Pkw-Verkehr auf 25 % zu beschränken, müsse dringend ein Gesamtkonzept für die Verkehrsführung in Freiham und Aubing erstellt werden und zwar bevor die Baumaßnahmen des 2. Realisierungsabschnittes beginnen würden. Dazu gehöre insbesondere 1. eine wohnortnahe Infrastruktur (Kultur, Bildung, Freizeit, Sport) 2. ein funktionierendes lückenloses Radwegenetz 3. ein 10-Minuten-Takt der S4. Dies erfordere den sechsspurigen Ausbau. 4. ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof Aubing, der seit Jahrzehnten versprochen sei.

Stellungnahme:

Die Stadt München erfasst aktuelle Verkehrsdaten und erstellt Verkehrsmengenkarten für die Gesamtstadt. Auf dieser Datengrundlage, sowie auf den Mobilitätsbefragungen und der Strukturdatenprognose (vor allem Einwohner und Arbeitsplätze) wird ein Verkehrsmodell erstellt und kalibriert. Das Modell stellt den Verkehrszustand von einem Prognosejahr (derzeit 2035) dar, wird regelmäßig fortgeschrieben und wird für die Erstellung von Untersuchungen zu Bebauungsplänen verwendet.

Das Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 basiert auf diesem Verkehrsmodell und ermittelt bei Unterstellung der Gesamtmaßnahme Freiham Nord und einem sogar noch deutlich größeren Untersuchungsumgriff für dieses Planungsgebiet einen Modal Split von 27 % MIV (vgl. auch vorgenannter Punkt).

Das Verkehrsgutachten für den 2. Realisierungsabschnitt kommt zum Schluss, dass auch ohne die Anbindung nach Aubing der aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren resultierende Verkehr abgewickelt werden kann. Zudem wird ein Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk erarbeitet. Der Bebauungsplan ermöglicht darüber hinaus grundsätzlich eine wohnortnahe Infrastruktur und ein engmaschiges Radwegenetz.

Die Landeshauptstadt München ist in Abstimmungsgesprächen mit der Deutschen Bahn hinsichtlich des Ausbaus der S4, jedoch kann der vorliegende Bebauungsplan dazu keine Regelungen treffen, zumal sich die S4 außerhalb des Umgriffs befindet. Es kann aber folgender Stand weitergegeben werden: Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor. Die Herstellung der Viergleisigkeit ist nun Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB), weshalb der geplante Ausbau der S4 im Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München in der Prognose hinterlegt ist. Dass die Planungsgrundlage der Deutschen Bahn

(DB) mit der Viergleisigkeit weiterverfolgt wird, kann unter folgendem Link eingesehen werden:

https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0029165.pdf

Der barrierefreie Ausbau am Bahnhof Aubing wurde zuletzt im Beschluss des Baureferates vom 18.09.2024 "Umwidmung der Unterführung beim Aubinger Bahnhof in eine Ortsverbindung sowie Bau einer Rampe (E02018)"

(Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14184) behandelt. Darin wird die aktuelle rechtliche Situation am S-Bahnhof Aubing ausführlich erläutert. Der Ausbau ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanes.

Ein Warten auf ein Gesamtkonzept für die Verkehrsführung ist nicht erforderlich, da die Gutachten des vorliegenden Bebauungsplans auch die Auswirkungen auf die umliegenden Gebiete mitberücksichtigen. Freiham wird als „Stadt der kurzen Wege“ (fußläufige Erreichbarkeit der Läden und Infrastruktur).

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Eines der größten Probleme, das bisher bei den Planungen sehr blauäugig betrachtet wurde, sei der Verkehr. Man könne nicht ohne geeignete Maßnahmen darauf bauen, dass der Verkehr im Viertel nur zu 25 Prozent durch das Auto abgedeckt werde. Eine absolut ungeeignete Maßnahme sei z. B. die Öffnung des Viertels nach Norden. Um den Autoverkehr auszubremsen bzw. zu verringern, dürften nicht neue Straßen geschaffen werden, sondern es müsse unbequemer und unangenehmer werden, mit dem Auto zu fahren. Die Öffnung nach Norden werde innerhalb kürzester Zeit eine Umfahrung der Autobahn bzw. der Engstelle Tunnel bedeuten, da moderne Navigationssysteme früher oder später den Verkehr dort lang leiten werden. Somit hätten dann Freiham und Aubing noch ein ganz anderes Verkehrsproblem. Die Öffnung nach Norden sei einfach grundfalsch. Es dürften nicht alle Planungen zu Lasten der Naherholung und der Aufenthaltsqualität dem Auto untergeordnet werden, diese Zeiten sollten vorbei sein. In Köln wurde z. B. vor einigen Jahren eine autofreie Siedlung konzipiert und errichtet. Dies sei vielleicht ein extremer Ansatz, aber diese Siedlung funktioniere nun seit 10 Jahren sehr gut und sei extrem beliebt. Dort werde aber extrem viel dafür getan, dass man ohne Auto gut und bequem auskomme. Nur so dächten Menschen darüber nach, auf das Auto zu verzichten. In Freiham seien die Planungen momentan das genaue Gegenteil. Es würden unfassbar breite Straßen, die einer Autobahn glichen, durch das Viertel gezogen. Die aktuellen Planungen seien katastrophal für Freiham selber und auch für die angrenzenden Viertel Aubing/Neuaubing.

Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Norden vorgesehen, die ohnehin nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist. Die zukünftige Anbindung nach Norden wurde mit einer Machbarkeitsstudie im Zusammenhang von Freiham und Aubing untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Für weitere Einzelheiten wird auf den Stadtratsbeschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen.

Insgesamt wurde im Bebauungsplangebiet auf eine möglichst sparsame Verkehrserschließung mit Synergieeffekten unter Berücksichtigung des

Mobilitätskonzeptes geachtet. Gewisse Straßenbreiten sind im Übrigen auch zur Bevorrechtigung des ÖPNVs im Planungsgebiet erforderlich, wie beispielsweise in der U-1750, U-1822, U-1824 (Nord-Süd-Richtung), U-1831 und außerhalb des Gebietes in der Aubinger Allee. Zur Reduzierung von MIV im Bebauungsplangebiet wurde u. a. ein Mobilitätskonzept mit Quartiersgaragen, Ausbau des ÖPNV, Radweg- und Fußwegnetzes, Shared Mobility und weitere Mobilitätsangebote vorgesehen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zum Modal Split im Beschlusstext unter Ziffer 10.1. „Verkehr - Grundsätzliche Einwände gegen das Verkehrskonzept und Anregungen“ und Ziffer 10.2. „Weitere Einwendungen bzw. Anregungen zum Verkehrskonzept“ verwiesen.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Die weitere Belastung der sowieso schon belasteten Straßen in Aubing (insbesondere Ubostraße, Altostraße, Bergsonstraße, Aubing Ost Straße, Limesstraße) sei zu vermeiden. Das Gleiche gelte für die Bodenseestraße, die jetzt schon überlastet sei und den zusätzlichen Verkehr nicht verkraften könne. Lebensqualität und Verkehrssicherheit müsse gewährleistet werden.

Stellungnahme:

Einige der genannten Straßen (Ubostraße, Altostraße, Bergsonstraße, Aubing-Ost-Straße, Limesstraße) liegen nördlich von Freiham und damit außerhalb des Bebauungsplangebietes. Diesbezüglich kann darauf verwiesen werden, dass mit dem vorliegenden Bebauungsplan noch keine verkehrliche Anbindung nach Norden vorgesehen wird. Weitere Ausführungen dazu können dem vorgenannten Behandlungspunkt und dem Stadtratsbeschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) entnommen werden.

Zudem steht dem MIV mit der direkten Anbindung des vorliegenden Bebauungsplangebietes an die Autobahnanschlussstelle Germering-Nord eine Verkehrsführung zur Verfügung, damit zusätzliche Verkehre durch angrenzende Wohngebiete vermieden werden können.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und als verträglich abwickelbar eingestuft.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Der Ansatz „Straßenbau schafft Verkehr“ sei in Freiham falsch. Die 30.000 Bewohner*innen würden realistisch ihr eigenes Fahrzeug benutzen. Dies erfordere auch entsprechende Kapazitäten zusätzlich zu Fahrradwegen und ÖPNV.

Stellungnahme:

Zum Bebauungsplangebiet wurde ein Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand 06.07.2023, Revision 23.11.2023) mit großem Untersuchungsumgriff erstellt, das u. a. die verkehrliche Situation unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes mit Nahmobilität bei Umsetzung des Planungsgebietes sowie der Gesamtmaßnahme Freiham, die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete untersucht. Durch das Verkehrsgutachten zum

Bebauungsplan wurde nachgewiesen, dass die Verkehre verträglich abgewickelt werden können.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es wird die starke Fokussierung auf den MIV kritisiert, wodurch die CO₂-Freiheit Münchens bis 2035 nicht gewährleistet sei. Indizien seien hierfür eine weitere Autobahnauffahrt nur wenige hundert Meter von der B2-Anbindung sowie eine starke Trennung zwischen Wohnen und Arbeiten.

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 beinhaltet ein innovatives Konzept hinsichtlich MIV-Reduzierung, Mobilitätskonzept, Implementierung von Quartiersgaragen, Einrichtung von Mobilitätsbausteinen bis hin zu Neuerungen bezüglich der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt München. Die MIV-Reduktion und die Stärkung des Umweltverbunds führt zu einer Verbesserung der CO₂ Ökobilanz im Vergleich zu einer „herkömmlichen“ Siedlungsentwicklung. Hierunter wurden u. a. Elemente des Schwammstadtprinzips, der Verpflichtung zur Photovoltaik, zur Dach- und Fassadenbegrünung und zur Umsetzung von dauerhaften Baumstandorten in den Bebauungsplan aufgenommen, die einen wertvollen Beitrag leisten, dass die Landeshauptstadt München klimaneutral werden kann. Auch ermöglicht der Bebauungsplan mit seinen Infrastruktureinrichtungen, einer anteiligen Gewerbe- und Nichtwohnnutzung sowie der Nähe zur Quartiersmitte Freiham, dem Stadtteilzentrum und Freiham Süd sowie angrenzender Stadtteile durchaus eine Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten.

Der Autobahnzubringer ist im Übrigen auch zur Führung des MIV aus der neuen Siedlungsmaßnahme Freiham auf das übergeordnete Straßennetz sinnvoll. Aus all den vorgenannten Gründen wird für das vorliegende Planungsgebiet keine starke Fokussierung auf den MIV gesehen.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es wird gefragt:
 - wie zusätzlicher Verkehr auf der Limesstraße abgehalten werde
 - ob auf der „Rennbahn“ Aubinger Allee Tempo 30 oder Tempo 50 geplant sei und ob es dort eine permanente Tempo-Überwachung geben werde.
 - ob immer noch an der Planung festgehalten werde, über 1 Million Autos und Lkws im Jahr an der HEIMAG Siedlung in Aubing durch eine Tempo 30 Zone abzuleiten.
 - wo öffentliche Elektroladesäulen geplant seien.

Stellungnahme:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, betrifft jedoch nicht in allen Punkten den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154. Die übergeordnete Erschließung des Planungsgebietes erfolgt über die angrenzende Aubinger Allee, die Bodenseestraße und den Autobahnzubringer (U-1750) und daher nicht über bestehende Wohngebiete, wie den Bereich der Limesstraße. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Aubing vorgesehen, diese ist für das Planungsgebiet 1. BA des 2. RA Freiham Nord nicht notwendig. Zur Thematik der Bewältigung der prognostizierten Verkehrszahlen in Aubing wird auf die Sitzungsvorlage (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen.

Die in o. g. Beschluss behandelte zukünftige Anbindung nach Aubing, die das vorliegende Bebauungsplanverfahren nicht betrifft, wurde mit einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie in mehreren Varianten untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. In Bezug auf die erwähnte Tempo 30-Zone in diesem Bereich führt die o. g. Untersuchung aus, dass der bestehende Querschnitt der Straße (Heimag-Siedlung) mit einer Fahrbahnbreite von ca. 7 m und einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h gemäß Richtlinien (RASt 06) eine ausreichende Breite für eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsmehrung von zusätzlich prognostizierten ca. 1.000 Kfz/24h aufweist.

Gemäß dem Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) ist für Freiham (2. RA) für die Aubinger Allee Tempo 50 vorgesehen, da diese Straße der zentralen Erschließung des gesamten Quartiers dient. Inwieweit weitere Maßnahmen zur Einhaltung bzw. Minderung der Geschwindigkeit vorgenommen werden, ist Aufgabe der Polizei und des Mobilitätsreferats und kann durch den Bebauungsplan nicht festgesetzt werden.

Gemäß dem o. g. Verkehrsgutachten sollen öffentliche Ladepunkte an sogenannten Mobilitätspunkten entstehen, welche im Planungsgebiet verteilt errichtet werden sollen. Darüber hinaus werden sich weitere Lademöglichkeiten in den geplanten Quartiersgaragen befinden.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Zur deutlichen Entlastung der Bodenseestraße, der Altostraße, der Limesstraße und auch kleinerer Straßen wird der Neubau eines Straßentunnels ungefähr von der nördlichen Verlängerung der Aubinger Allee im Gewerbegebiet im Umfeld der Rupert-Bodner-Straße vorgeschlagen.

Stellungnahme:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, betrifft jedoch nicht unmittelbar den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154. Zur Thematik der Bewältigung der prognostizierten Verkehrszahlen in Aubing wird auf die Sitzungsvorlage (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen.

Die im o. g. Beschluss behandelte zukünftige Anbindung nach Aubing wurde mit einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie in mehreren Varianten untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Die Untersuchung einer Tunnellösung unter ganz Aubing war jedoch nicht Teil davon.

Bezüglich der Anregung wird deshalb auf die o. g. Ausführungen verwiesen.

- Verkehrswende: Zur Verkehrsvermeidung sollten nicht so viele neue Straßen, die Verkehr anziehen würden, gebaut werden. Dies sei Verkehrspolitik der 1960er Jahre. Stattdessen werden mehr Radwege und ÖPNV gefordert.

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan Nr. 2154 beinhaltet ein innovatives Mobilitäts- und Verkehrskonzept. Grundlage dafür ist der Beschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord“ vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) und der Beschluss „Siedlungsschwerpunkt

Freiham, Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ vom 24.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582).

Die U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiham ist im vorliegenden Planungsgebiet und für Freiham Nord geplant und wird das Angebot der S-Bahnen im Norden und Süden von Freiham Nord und das engmaschige Busnetz ergänzen. Für den vorliegenden Bebauungsplan gelten in Bezug auf die Mobilität darüber hinaus folgende Grundlagen und Festsetzungen: Das Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) ermittelt bei Unterstellung der Gesamtmaßnahme Freiham Nord und einem noch deutlich größeren Untersuchungsumgriff für dieses Planungsgebiet einen Modal Split mit einem MIV-Anteil von 27 %. Dies geschieht unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes mit Nahmobilitätssystemen für das Planungsgebiet, was bedeutet, dass alle weiteren Mobilitätsarten im sogenannten Umweltverbund die restlichen 73 % ausmachen. Diese setzen sich zusammen aus 28 % ÖPNV, 23 % Radverkehr und 22 % Fußverkehr. Die Hierarchisierung des Straßensystems setzt dabei sparsam situierte sog. „Erschließungsbügel“, die die MIV-Erreichbarkeit der Wohnquartiere über die U-1820 bis hin zur U-1827 gewährleisten, um. Ergänzend sind die U-1831 bis hin zur U-1825 als Nord-Süd-Achse sowie die West-Ost-Achse U-1750 für den ÖPNV (Buslinien) vorgesehen und die U-1821 und U-1829, als MIV-freie „Wohnstraße“ festgesetzt. Durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses im Bebauungsplangebiet auf 0,5 Stellplätze je prognostizierter Wohneinheit und die Implementierung von Mobilitätskonzepten (Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten, wie Car- und Bikesharing, Paketstationen und Mobilitätszentrale) wird ein attraktives, sichtbares Angebot geschaffen, das ohne herkömmliche Tiefgaragen auskommt und dezentrale Angebote vorsieht. Neben der Reduzierung des MIV im Planungsgebiet wird ein engmaschiges Radwegenetz entstehen, das eine Anbindung an übergeordnete Radrouten vorsieht. Der Anregung wird somit nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es wird gefragt, wieso der Luftraum nicht genutzt werde (Seilbahn).

Stellungnahme:

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Seilbahnen wird dann für gerechtfertigt erachtet, wenn bestimmte Hindernisse dafür sorgen, dass der gängige ÖPNV nicht zum Einsatz kommen kann, wie z.B. zwischen Flussufern oder im Gebirge. Im vorliegenden Bebauungsplangebiet ist ausreichend Platz vorhanden, um einen leistungsfähigen ÖPNV, aber auch attraktive Rad- und Fußwegeverbindungen vorzusehen.

Der Anregung wird aus den o. g. Gründen nicht entsprochen.

- Es wird angeregt, anstelle des jetzigen beschränkten Bahnübergangs am Germeringer Weg eine Unterführung zu bauen, um die notwendigen Verkehrsbeziehungen zwischen Alt-Aubing und Freiham zu bewältigen. Der Bau einer zusätzlichen Straße werde nicht nur für überflüssig, sondern auch für schädlich gehalten. Dadurch würden die zukünftigen Freihamer Bewohner motiviert werden, mit Kfz das ohnehin verkehrlich überlastete Alt-Aubing zu durchqueren - zum Beispiel in Situationen, in denen der Autofahrer meine, bei eventuellem Stau einige Minuten Fahrzeit einsparen zu können. Je attraktiver (verlockender) das Straßennetz ausgebaut sei, desto weniger Bereitschaft

bestehe bekanntlich, das ausreichende Angebot des ÖPNV zu nutzen. Für die Kfz-Nutzer unter den ca. 30.000 Neubürgern werde es nach Fertigstellung der geplanten U-Bahn hinreichende Möglichkeiten geben, über das übergeordnete Straßennetz und über den ÖPNV die Stadt München und andere Ziele in der Region (und darüber hinaus) zu erreichen. Eine neue Straße würde weiteren Kfz-Verkehr erzeugen, was den erklärten verkehrspolitischen Zielen der Stadt München widersprechen würde. Die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsstaus werde sich verringern. Denn aufgrund des (durch Corona verstärkten) Trends zu mehr Homeoffice sei absehbar, dass sich das Mobilitätsverhalten verändern werde. Zum Beispiel werde der Bedarf an motorisiertem Individualverkehr abnehmen (zusätzlich zum Effekt des günstigen ÖPNV-Angebotes).

Stellungnahme:

Zur Thematik der Bewältigung der prognostizierten Verkehrszahlen in Aubing wird auf die Sitzungsvorlage (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653), die nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist, verwiesen.

Die in o. g. Beschluss behandelte zukünftige Anbindung nach Aubing wurde mit einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie in mehreren Varianten untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Der Bahnübergang am Germeringer Weg soll im Zuge des S-Bahnausbaus höhenfrei (ohne beschränkten Bahnübergang) mittels einer Unterführung ausgebaut werden. Dies wurde in der o. g. Machbarkeitsstudie bereits berücksichtigt. Des Weiteren ergab die Untersuchung, dass es sich bei den ermittelten Verkehren in Verbindung mit der neuen Verbindungsstraße überwiegend nicht um Durchgangsverkehre, sondern um Quell-Ziel-Verkehre im 22. Stadtbezirk handelt. Der Befürchtung, dass die neue Nord-Süd-Anbindung bei Blockabfertigungen im Aubinger Tunnel als Umfahrung der Bundesautobahn BAB A 99 West genutzt werden könnte, die den Verkehr nach Aubing hereinzieht, kann zusätzlich entgegen gehalten werden, dass zum einen der Ausbau der BAB A 99 im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf enthalten ist, sodass mit einem zeitnahen Ausbau gerechnet werden kann und zum anderen gibt es keine direkte und komfortable Anbindung an die Autobahn BAB A 99 in (Alt-)Aubing, sodass die Gefahr der „Umfahrung der Autobahn“ als gering eingestuft werden kann. Ob der Verkehr wegen des Trends zu mehr Homeoffice tatsächlich abnimmt, kann aus heutiger Sicht noch nicht valide prognostiziert werden.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Zum Verkehrskonzept wird ausgeführt, dass nicht verständlich sei, weshalb man den Verkehr von Freiham gefühlt nur über den Süden (Bodenseestraße) und im Norden nur über die Umgehungsstraße, endend auf Höhe der Eichenauer Straße führen möchte. Je mehr Straßen zur Verfügung stehen würden, desto mehr würde sich der künftig zu erwartende Verkehr über dieses Mehr an Straßen verteilen. Gedacht werde an einen Mix der vorgestellten Varianten, beispielsweise über die Öffnung der vorhandenen Straßen Otto-Meitinger-Straße sowie Grete-Weil-Straße zur Kunreuthstraße, Ellis-Kaut-Straße zur Wiesentfelser Straße, Kunreuthstraße, Germeringer Weg, Georg-Böhmer-Straße. Auch eine Abfahrt nach der Bahnlinie über das freie Grundstück zur Betzensteinstraße wäre eine Möglichkeit.

Nicht nachvollziehbar sei, dass der aktuell bestehende Bahnübergang am Germeringer Weg geschlossen werde. Es sei nicht nachvollziehbar, dass der Verkehr an einigen Stellen minimiert werden soll, um den daraus zusätzlich entstehenden Mehrverkehr an eine andere Stelle zu verlagern.

Stellungnahme:

Um die angrenzenden Wohngebiete durch den durch das Planungsgebiet erzeugten zusätzlichen Verkehr nicht zu belasten, wurde für den vorliegenden Bebauungsplan ein Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) erstellt. Die übergeordnete Erschließung des Planungsgebietes erfolgt über die angrenzende Aubinger Allee, die Bodenseestraße und den Autobahnzubringer (U-1750) und daher nicht über bestehende Wohngebiete. Das o. g. Verkehrsgutachten zum Bebauungsplangebiet wurde mit großem Untersuchungsumgriff, der auch die angrenzenden Gebiete enthält, erarbeitet. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurden dabei untersucht. Durch das o. g. Gutachten wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können. Zum Bahnübergang am Germeringer Weg und zur nördlichen Anbindung, die nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens sind, wird auf die Ausführungen bei der vorhergehenden Anregung verwiesen. Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

10. 3. S-Bahn/ ÖPNV/ Park & Ride

- Soweit bekannt sei, gebe es keine neuen Planungen für ÖPNV oder Fahrradwege.

Stellungnahme:

Im Stadtteil Freiham entsteht ein engmaschiges neues attraktives Fahrradnetz. Bezogen auf das Planungsgebiet wird ebenfalls ein vernetztes Radwegesystem entstehen, das eine Anbindung an übergeordnete Radrouten vorsieht. Das Radwegenetz schließt dabei auch an das bestehende / geplante Netz aus dem 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord an. Hauptrouten im Radverkehrsnetz verlaufen in Nord-Süd-Richtung entlang der Aubinger Allee und in Ost-West-Richtung entlang des Autobahnzubringers. Weitere Radnebenrouten im Planungsgebiet sind mit dem sog. „Quartiersboulevard“ (Nord-Süd-Verbindung von U-1831 nach U-1825), der sog. „Parkpromenade“ (U-1830) und den sog. „Wohnstraßen“ (U-1821, U-1829) gegeben. Auch durch den angrenzenden Landschaftspark Freiham sind weitere Anbindungen in Nord-Süd aber auch in Ost-West Richtung vorgesehen. Des Weiteren wird mit der Untersuchung von Radschnellverbindung u. a. nach Fürstenfeldbruck auch die Anbindung der Innenstadt sowie des Umlandes untersucht und verbessert. Auch stehen mit dem „Ammerseeradweg“ entlang der Bodenseestraße und der „Route nach Aubing“ nördlich und südlich des Planungsgebietes bereits Fahrradrouten in die Innenstadt zur Verfügung. Im Zuge der zukünftigen Anbindung von Freiham und Aubing soll auch in dieser Richtung die Radverbindung gestärkt und ausgebaut werden.

Hinsichtlich des ÖPNV ist Freiham Nord bereits an zwei S-Bahnen angebunden. Zusammen mit dem Neubau der U-Bahn und entsprechend der Aufsiedelung angepasster Busverbindungen erfolgt ein der Nachfrage entsprechender Ausbau. Bezüglich der U-Bahnverlängerung der U5 von Pasing nach Freiham haben vorbereitende Maßnahmen am Bahnhof Freiham-Zentrum bereits begonnen. Mit der U-Bahn steht nach Fertigstellung eine weitere direkte, schnelle und

leistungsfähige Anbindung an die Innenstadt zur Verfügung, die Alternativen für die Nutzenden bieten und das Straßenverkehrsnetz maßgeblich entlasten wird. Mit Beschluss des Stadtrats vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiam fortzuführen und Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Mit Beschluss des Stadtrates vom 05.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171) wurde darüber hinaus bereits die Ausführungsgenehmigung für die Vorhaltemaßnahme des Bahnhofs Freiam Zentrum erteilt und somit dessen Realisierung genehmigt. Auf Basis der gegenwärtigen Planungen wird eine Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke nach Freiam zwischen 2035 und 2040 erwartet. Des Weiteren dient die Aubinger Allee u. a. als wichtige Verkehrsachse (Festsetzung ÖPNV-Trasse im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068) für den öffentlichen Nahverkehr mit mehreren Buslinien, die Anbindungen an die S-Bahnhöfe Freiam und Aubing sowie an den geplanten U-Bahnhof in Höhe der Quartiersmitte. Gemäß dem Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Stadtratsbeschluss vom 03.03.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) der Landeshauptstadt München ist darüber hinaus geplant, die Trambahnlinie 17, die bislang an der Amalienburgstraße endet, über Obermenzing und Langwied in Richtung Freiam zu verlängern, um damit eine zusätzliche tangentielle Anbindung zu schaffen. Eine Machbarkeitsstudie wird erstellt. Der Anregung wird somit nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Die U-Bahn müsse - wie auch die S-Bahn - schnellstmöglich und vor der Bebauung realisiert und den Bewohnern zur Verfügung stehen. Dies sei auch kostengünstiger und entlaste die Straßen. Gefragt wird außerdem, ob zwei S-Bahnen und eine U-Bahn aufgrund der bereits jetzt vollen Züge ausreichen würden. Diese seien bereits jetzt in den Stoßzeiten am Limit.

Stellungnahme:

Mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 („Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) wurde die Verlängerung der U5-West zwischen Pasing Bahnhof und Freiam-Zentrum in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München aufgenommen und in „Priorität A“, also als „in Planung/Bau“, eingestuft. Das Baureferat wurde beauftragt, die Vorplanung für eine Verlängerung der U5-West zu einem möglichen Streckenende an einem zukünftigen U-Bahnhof Freiam-Zentrum inklusive einer Wende- und Abstellanlage zu erstellen, und hat bereits mit den Vorhaltemaßnahmen am Bahnhof Freiam begonnen. Im Beschluss der Vollversammlung vom 21.12.2022 „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing nach Freiam“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat zudem beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke fortzuführen.

Die Baurechtschaffung für den Wohnungsbau in Freiam Nord ist ein längerer Prozess und erfolgt sukzessive in Abschnitten. Nachdem das Baurecht für den 1. Realisierungsabschnitt Freiam Nord (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068; In-Kraft-getreten am 20.01.2016) geschaffen wurde, liegt nun das Bebauungsplanverfahren für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiam Nord (Bebauungsplan Nr. 2154) vor, mit dem u. a. vorrangig nicht nur Wohnbaurecht, sondern auch weitere für Freiam und angrenzende Stadtteile wichtige Schulinfrastrukturmaßnahmen ermöglicht

werden. Gemäß aktueller Rahmenterminplanung sollen für das Gesamtprojekt des 2. Realisierungsabschnitts die Wohneinheiten bis voraussichtlich 2038 erstellt werden. Mit der Fertigstellung der U-Bahn nach Freiham ist mit einem ähnlich liegenden Zeitraum zwischen 2035 und 2040 zu rechnen, sodass mit Bezugsfertigkeit der letzten Wohnungen in Freiham auch die U-Bahn angebunden ist.

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Erstellung von Wohnbauflächen in München kann daher auf die Planung und sukzessive Umsetzung des neuen Stadtteils Freiham Nord 2. RA (einschließlich des vorliegenden Bebauungsplangebietes) nicht verzichtet werden. Ein Zurückstellen der Realisierung von Wohnbauflächen bis zur Fertigstellung der U-Bahn-Anbindung, wie gefordert, ist aufgrund der oben genannten Ausführungen nicht notwendig und stellt auch keine Alternative dar.

Abgesehen von den Planungen zur U-Bahn werden mit der Fertigstellung der 2. Stammstrecke die Taktzeiten der S-Bahn verkürzt und führen zu einer größeren Kapazität auf den beiden S-Bahn-Strecken. Im Übrigen wird hinsichtlich des viergleisigen Streckenausbaus der S-Bahn zwischen Pasing und Eichenau (S 4) und der dort vorgesehenen Taktung auf die Ausführungen des nachfolgenden Punktes verwiesen.

Mit dem sukzessiven Ausbau des ÖPNV-Netzes inklusive Busvorläufen werden in Freiham entsprechend der Aufsiedelung leistungsfähige Anbindungen zur Verfügung gestellt.

Der Anregung kann somit nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die S-Bahn solle viergleisig und zwar im Tunnelausbau ausgebaut werden. Hierdurch würden Brücken wegfallen und man könnte sich Lärmschutzkosten sparen. In diesem Zusammenhang wurde auch darauf hingewiesen, dass mehr Züge aus der Schweiz fahren würden. Außerdem wird der ganztägige 10-Minuten-Takt beider S-Bahn-Strecken gefordert.

Stellungnahme:

Die Landeshauptstadt München ist in Abstimmungsgesprächen mit der Deutschen Bahn hinsichtlich des Ausbaus der S4, jedoch kann der vorliegende Bebauungsplan, in dessen Umgriff die S4 ohnehin nicht liegt, dazu keine Regelungen treffen. Es kann aber folgender Sachstand mitgeteilt werden: Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor. Die Herstellung der Viergleisigkeit ist nun Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB), weshalb der geplante Ausbau der S4 im Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München in der Prognose hinterlegt ist. Dass die Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB) mit der Viergleisigkeit weiterverfolgt wird, kann unter folgendem Link eingesehen werden:

https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0029165.pdf

Im öffentlichen Nahverkehr ist Freiham Nord derzeit über die S-Bahn-Linie S4 (München – Buchloe) und die S-Bahn-Linie S8 (München – Herrsching) angebunden, welche im 20-Minuten-Takt verkehren. Die S5 fährt zwischen Kreuzstraße und Pasing ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024. In den Hauptverkehrszeiten fährt die S5 weiter bis Germering-Unterpfaffenhofen (vereinzelt bis Weßling) und verstärkt dort die S8 zum gewohnten 10-Minuten-

Takt. Mit der zweiten Stammstrecke ist geplant, die Taktung der S-Bahn in Zukunft ganztägig auf eine 15 Minuten-Taktung zu erhöhen.

Die laufenden Planungen der DB AG zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke von Pasing nach Eichenau werden auch Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz haben. Der Bahnübergang am Germeringer Weg soll in diesem Zuge höhenfrei (ohne beschränkten Bahnübergang) ausgebaut werden. Eine Tunnellösung der Bahn ist hierbei aber nicht vorgesehen.

Der Anregung kann nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es wird gefragt ob ein ÖPNV-Pendant zur A99 möglich wäre, um z. B. nach Garching zu kommen.

Stellungnahme:

Über die geplanten ÖPNV-Anbindungen hinaus wird zusätzlich gemäß aktuellem Nahverkehrsplan eine Tram-Anbindung von der Amalienburgstraße bis nach Freiham vorgesehen, die über eine Machbarkeitsstudie zur Tram 17 geprüft wird. Hiermit könnten vier S-Bahnlinien miteinander verbunden werden. Darüber hinaus würde diese Linie eine Alternative zur geplanten U-Bahn darstellen. Eine Anbindung des Planungsgebiete nach Garching wird daher über das ÖPNV-Netz grundsätzlich gegeben sein, jedoch ist eine direkte Anbindung bis nach Garching nicht angedacht.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Eine Trambahnlinie über die vorhandenen Stadtteile nach Freiham wird abgelehnt, da die betroffenen Bürger unter dem Trambahnverkehr leiden würden.

Stellungnahme:

Die erwähnte Trambahnlinie befindet sich außerhalb des vorliegenden Bebauungsplangebietes, dennoch kann unter Maßgabe des folgenden Stadtratsbeschlusses der Einwendung nicht entsprochen werden. Gemäß dem Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Stadtratsbeschluss vom 03.03.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) der Landeshauptstadt München ist geplant, die Trambahnlinie 17, die bislang an der Amalienburgstraße endet, über Obermenzing und Langwied in Richtung Freiham zu verlängern, um damit eine zusätzliche tangentielle Anbindung zu schaffen. Eine Machbarkeitsstudie wird erstellt.

Bezüglich der die Planung ablehnenden Anregung wird deshalb auf die o. g. Ausführungen verwiesen.

- Die gesamte ÖPNV-Planung sei unterrepräsentiert. Für so viele Bürger stünden nur eine U-Bahn und ein paar Busse zur Verfügung. Gefordert werde, auch unbedingt eine Anbindung nach Germering mit aufzunehmen. Die Menschen sollten sich nicht nur nach München verteilen, sondern auch nach „außen“.

Stellungnahme:

Eine leistungsfähige ÖPNV-Planung und -Anbindung Freiham (einschließlich des vorliegenden Bebauungsplangebietes) wird über diverse

Stadtratsbeschlüsse und insbesondere den Nahverkehrsplan vorgesehen. Neben der geplanten U-Bahn stehen den künftigen Bewohner*innen auch die nördlich und südlich des Planungsgebiets befindlichen S-Bahnstationen zur Verfügung. Hierüber ist u. a. auch eine direkte Anbindung nach Germering gegeben. Des Weiteren sollen mit der fortlaufenden Umsetzung von Freiham Nord auch die Fahrradverbindungen nach Germering verbessert und ausgebaut werden. Der Anregung wird somit nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Es wird kritisiert, dass der Busbahnhof am S-Bahnhof Freiham noch nicht in Betrieb genommen wurde. Es könne nicht bleiben, dass man ewig zu gehen habe.

Stellungnahme:

Die angesprochene Bushaltestelle am S-Bahnhof Freiham ist im Nachgang der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (nach § 3 Abs. 1 BauGB) in Betrieb gegangen. Die Anregung konnte daher bereits Berücksichtigung finden

- Es wird gefragt, ob eine Park & Ride-Anlage (Parkhaus) für den Einfallverkehr der B2 Landkreis Fürstenfeldbruck geschaffen werde.

Stellungnahme:

Bezogen auf das Bbauungsplangebiet wird, um auf Pendlerverkehre reagieren zu können, die Möglichkeit vorgesehen, Park and Ride-Stellplätze für die künftige U-Bahn-Anbindung in der Nähe der U-Bahnhaltestelle „Freiham Zentrum in den festgesetzten Sondergebieten „Mobilitätshaus“ vorzuhalten. Der Anregung wird somit nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

10. 4. Verkehrslärm

- Es werden Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn gefordert. Diese sei bereits jetzt schon bis Neuaubing zu hören.

Stellungnahme:

Im Zuge der Erweiterung der Autobahn zu einem 6 streifigen Ausbau_sind gemäß §§ 41, 43 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in Bezug auf die Bestandsbebauung und die hinreichend verfestigten Planungen, das heißt auch zum Schutz der geplanten Bauung im vorliegenden Bauungsplanverfahren, vorzusehen. Der Anregung wird somit nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

10. 5. Anbindung an die Autobahn A99

- Es wird sowohl eingewandt, dass der Ausbau der A99 nur Verkehr anziehen würde als auch, dass der vorgesehene Ausbau der Autobahn jetzt schon zu klein sei.

Stellungnahme:

Der Autobahnausbau ist nicht Teil des vorliegenden Bauungsplanverfahrens, sondern ist als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 begründet. Die Zuständigkeit für den Ausbau der Bundesautobahn liegt nicht im Bereich der Landeshauptstadt München, sondern in dem der Autobahn GmbH

des Bundes.

Insofern kann bezüglich der Anregung nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Bezüglich der Bundesautobahn A 99 wird darauf hingewiesen, dass diese die beste Möglichkeit sei, den Verkehr aus Freiham in innerstädtische Bereiche abzuleiten, wäre sie nicht bereits in der jetzigen Form schon überlastet. Dies zeige sich in den täglichen Staus und Sperrungen trotz des verringerten Corona-Verkehrsaufkommens. Es wird deshalb ein umgehender beidseitiger drei-spuriger Ausbau gefordert. Außerdem müsse durch geeignete zusätzliche Autobahnauffahrten dafür gesorgt werden, dass eine Ableitung des Aubinger Verkehrs attraktiv sei und zwar nicht nur für die Freihamer, sondern auch für die Fahrer aus dem Landkreis Fürstfeldbruck. Der Aubinger Tunnel könne problemlos die zusätzlichen Spuren aufnehmen. Grundsätzlich wird gefordert, den Verkehr aus Freiham nicht in Richtung Aubing, sondern über die A 99 Richtung Norden abzuleiten.

Stellungnahme:

Der sechs-streifige Ausbau der Autobahn A 99 wird derzeit von der Autobahn GmbH des Bundes konkretisiert und die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Die Autobahnanschlussstellen Germering-Nord und Freiham-Mitte werden in diesem Zuge leistungsfähig ausgebaut werden, sodass die Verkehre von Osten (darunter Freiham, Aubing etc.) und von Westen (darunter Landkreis Fürstfeldbruck etc.) kommend abgewickelt werden können. Zudem wird Freiham an die Anschlussstelle Germering-Nord durch einen leistungsfähigen, vierstreifigen Autobahnzubringer angeschlossen werden. Der westliche Teil des vierspurigen Autobahnzubringers wird im laufenden Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 2083a zum 1. Bauabschnitt des Landschaftsparks festgesetzt. Auch die Abwicklung des Verkehrs für den Vollausbau von Freiham inkl. des künftigen 2. Bauabschnittes des 2. Realisierungsabschnittes über die A 99 wurde grundsätzlich bereits berücksichtigt. Jedoch erfolgt zu diesem nördlich liegenden Planungsgebiet eine weitere, separate Prüfung und Abwägung im Rahmen eines eigenen, noch durchzuführenden Bebauungsplanverfahrens.

Der Anregung wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

- Alternativ sollte der Verkehr aus Freiham über einen weiteren Autobahnanschluss über die A99 abgeleitet und/oder die Umgehungsstraße zumindest unterirdisch bis zur Altostraße, besser bis zur Rupert-Bodner-Straße geführt werden.

Stellungnahme:

Der Straßenverkehr im gegenständlichen Bebauungsplan erfolgt über die angrenzende Aubinger Allee, die Bodenseestraße und den Autobahnzubringer (U-1750). Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurden in einem Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) untersucht. Durch das o. g. Gutachten wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Aubing vorgesehen, diese ist für das vorliegende Planungsgebiet des 1. BA des 2. RA Freiham Nord nicht notwendig. Zur Thematik der Bewältigung der prognostizierten Verkehrszahlen in Aubing wird auf die Sitzungsvorlage

(Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653), die außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanumgriffs liegt, verwiesen. Die in o. g. Beschluss behandelte zukünftige Anbindung nach Aubing wurde mit einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie in mehreren Varianten untersucht, u. a. mit dem Ziel, den Aubinger Dorfkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Der Anregung kann somit nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Anbindung an die A99 sollte nur aus Freiham auf die A99 führen. Eine Ausfahrt von der A99 nach Freiham hinein müsse unterbunden werden. Dies würde zu enormen Durchfahrts- und Umwegverkehren führen und Freiham und Neuaubing mit PKW fluten.

Stellungnahme:

Eine Anbindung an die A99 aus Freiham ist vorgesehen. In die andere Richtung von der A99 nach Freiham würde eine diesbezüglich fehlende Anbindung vermehrt zu Verkehr von anderen Erschließungsstraßen wie die Bodenseestraße in das Planungsgebiet und teilweise durch umliegende Wohngebiete hindurchführen. Die Bewohner*innen von Freiham und Aubing müssten ohne Anbindung an die A99 deutliche Umwege in Kauf nehmen.

Durch die vorhandene Sperrung des Hörwegs für den motorisierten Individualverkehr wird Durchgangsverkehr aus Neuaubing und Freiham ferngehalten.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Aubing vorgesehen, diese ist für das vorliegende Planungsgebiet des 1. BA des 2. RA Freiham Nord nicht notwendig. Zur Thematik der Bewältigung der prognostizierten Verkehrszahlen in Aubing wird auf die Sitzungsvorlage (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653), die außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanumgriffs liegt, verwiesen.

Der Anregung kann aufgrund der o. g. Ausführungen somit nicht entsprochen werden.

- Es wird gefragt, ob der Autobahnzubringer überhaupt benötigt werde, da es schon mehrere um die Ecke gebe. Von anderer Seite wird dagegen die Notwendigkeit des Autobahnanschlusses gesehen und kritisiert, dass der Autobahnzubringer derzeit nur für Baustellenfahrzeuge und landwirtschaftlichen Verkehr und nicht für die Anwohner freigegeben wurde.

Stellungnahme:

Der Straßenverkehr im gegenständlichen Bebauungsplan erfolgt über die angrenzende Aubinger Allee, die Bodenseestraße und den Autobahnzubringer (U-1750). Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurden in einem Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) untersucht. Durch das o. g. Gutachten wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können.

Zu gegebener Zeit wird der vorläufige Autobahnzubringer von den zuständigen Dienststellen für die Allgemeinheit freigegeben. Ohne den vorgesehenen Autobahnzubringer würden Bestandsgebiete zusätzlich und deutlich belastet. Eine verkehrlich verträgliche Abwicklung des Verkehrs wäre nicht mehr möglich.

Bezüglich der Anregungen wird somit auf die o.g. Ausführungen verwiesen.

- Die Aubinger Allee mit dem Autobahnzubringer zu verbinden, sei keine gute Idee, da hierdurch eine Umgehung durch (Neu-)Aubing zum Lochhauser Kreuz über Limes-, Alto-, Bergsonstraße entstehe. Anstelle des Autobahnzubringers werde eine weitere Grünfläche vorgeschlagen.

Stellungnahme:

Der Straßenverkehr im gegenständlichen Bebauungsplan erfolgt über die angrenzende Aubinger Allee, die Bodenseestraße und den Autobahnzubringer (U-1750). Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurden in einem Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) untersucht. Durch das o. g. Gutachten wurde nachgewiesen, dass die entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden können.

Eine fehlende Anbindung von Freiham an die Autobahn A 99 würde dagegen vermehrt Verkehr von anderen Erschließungsstraßen wie die Bodenseestraße in das Planungsgebiet und teilweise durch umliegende Wohngebiete hindurch erzeugen. Vorwiegend wird der Verkehr in Richtung Autobahn über die Bodenseestraße abgewickelt. Im o. g. Verkehrsgutachten wurden auch die Auswirkungen auf die Limes-, Altostraße untersucht und als noch bewältigbar eingestuft.

Durch die vorhandene Sperrung des Hörwegs für den motorisierten Individualverkehr wird Durchgangsverkehr aus Neuaubing und Freiham ferngehalten.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Aubing vorgesehen, diese ist für das Planungsgebiet 1. BA des 2. RA Freiham Nord nicht notwendig. Zur Thematik der Bewältigung der prognostizierten Verkehrszahlen in Aubing wird auf die Sitzungsvorlage (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen. Der Autobahnzubringer ist an dieser Stelle zur Abwicklung des Verkehrs schlüssig angeordnet. Im vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung gibt es zudem ein differenziertes Angebot an öffentlichen und privaten Freiflächen. Der Anregung kann aus den o. g. Gründen somit nicht entsprochen werden.

- Der Autobahnzubringer sei kritisch zu sehen, da sich schon jetzt bei Stau auf der A99 am Bahnübergang Germeringer Weg ein Rückstau in die Aubinger Allee hinein bis ca. Höhe Hörweg zeige. Es wird gefragt, wie dieses Problem gelöst werden solle.

Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung nach Aubing vorgesehen, diese ist für das Planungsgebiet 1. BA des 2. RA Freiham Nord nicht notwendig. Zur Thematik der Bewältigung der prognostizierten Verkehrszahlen in Aubing wird auf die Sitzungsvorlage (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) verwiesen. Unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplanverfahren wird derzeit im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 im vordringlichen Bedarf der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 99 zwischen dem Autobahndreieck München-

Südwest und dem Autobahnkreuz München-West geplant. Da die Autobahn GmbH des Bundes sich in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens befindet, kann mit einem zeitnahen Ausbau und in Folge mit weniger Stau auf der A 99 gerechnet werden.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

10. 6. Anbindung nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten

- Aubing sollte auch für die Kinder der Verfasser*in der Anregung ein lebenswerter Ort bleiben. Man sei diesbezüglich besorgt vor allem wegen der fehlenden akzeptablen Planung der Verkehrsanbindung. Aubing sollte für die neuen und alten Bewohner lebenswert, sicher und lebenswert erhalten bleiben.

Stellungnahme:

Die Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing liegt außerhalb des Planungsumgriffs. Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung Richtung Aubing nach Norden vorgesehen und notwendig. Die prognostizierten Verkehrsmengen aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren (1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts) zuzüglich des bereits in Realisierung befindlichen 1. Realisierungsabschnitts können noch ohne die geplante Anbindung nach Aubing abgewickelt werden. Die aufgrund einer Verkehrsanbindung Freiham nach Norden an Aubing geäußerten, etwaigen Auswirkungen auf Aubing sind durch den vorliegenden Bebauungsplanentwurf daher ausgeschlossen. Die zukünftige Anbindung Freiham nach Norden / Aubing wird erst mit dem 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts notwendig und über den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2193 Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße, der sich im Verfahren befindet, gesichert werden. Die Planung der Verkehrsanbindung ist diesen beiden vorgenannten Bebauungsplanverfahren, insbesondere dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2193 Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße vorbehalten.

Wie bereits im 1. Realisierungsabschnitt wird es weiterhin die MIV-Verbindung über die Bodenseestraße, die Limes- und Altostraße und die Wiesentfeller Straße zwischen Freiham und Aubing auch für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitt geben.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft. Der Anregung kann somit nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Notwendigkeit der Anbindung nach Norden wird - auch in Hinblick auf das Ziel der Verkehrswende – nicht gesehen und es wird Schleichverkehr von Freiham nach Aubing befürchtet. Je mehr Straßen, desto mehr Verkehr. Von anderen Bürger*innen wird die verkehrliche Anbindung nach Norden zwischen Freiham und Aubing dagegen ausdrücklich befürwortet. Sie sei sehr wichtig und man solle sich doch nicht – wie dies die Mitglieder der

Bürgervereinigung in Aubing forderten - selbst „einsperren“. Stattdessen solle eine verkehrliche Öffnung erfolgen und viele Verbindungen für alle geschaffen werden. Je mehr Angebote es gebe, desto weniger Verkehr gebe es auf den einzelnen Strecken.

Stellungnahme:

Für das vorliegende Planungsgebiet 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Im Übrigen wird zur Anbindung nach Norden auf die Ausführungen des vorgenannten Punktes verwiesen.

Aubing und Freiham sind für alle Bewohner*innen über den ÖPNV gut erreichbar und jeweils über vielfältige Wegeverbindungen fußläufig oder mit dem Fahrrad gut miteinander vernetzt. Wie bereits im 1. Realisierungsabschnitt umgesetzt, bleibt die MIV-Verbindung über die Bodenseestraße, die Limes- und Altostraße und die Wiesentfeller Straße zwischen Freiham und Aubing bestehen. In der Umsetzung wird, wie bisher auch, über die Verkehrsüberwachung einem eventuellen Schleichverkehr zwischen dem 1. Realisierungsabschnitt und Aubing über die derzeit gesperrten Straßen Hörweg und nördliche Aubinger Allee begegnet. Eine Anbindung Freiham an Aubing erfolgt erst, wenn diese notwendig ist, d. h. mit dem 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts. Den Anregungen kann somit nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen bzw. nicht entsprochen werden.

- Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verkehrsanbindung von Aubing nach Freiham und umgekehrt wichtig sei. Man solle sich doch nicht selbst einsperren. Das sei doch, was die sogenannte Bürgervereinigung wolle. Es wird gefordert: „Macht auf und viele Verbindungen für alle. Mehr Angebote, weniger Verkehr für einzelne Strecken“.

Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird noch keine verkehrliche Anbindung (Öffnung der nördlichen Aubinger Allee) nach Aubing vorgesehen, diese ist für das Planungsgebiet 1. BA des 2. RA Freiham Nord nicht notwendig. Zur Thematik der Bewältigung der prognostizierten Verkehrszahlen in Aubing wird auf die Sitzungsvorlage (Aufstellungsbeschluss) „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und auf das diesbezüglich laufende Bebauungsplanverfahren verwiesen.

Für den vorliegenden Bebauungsplan wurde ein Gutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023, für Freiham, 2. RA) erstellt, dass die Leistungsfähigkeit des vorhandenen und geplanten Straßennetzes nachweist. Eine zusätzliche Anbindung Freiham an Aubing und umgekehrt erfolgt erst, wenn diese notwendig ist, d. h. mit dem 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts. Freiham ist als Stadt der kurzen Wege konzipiert. Aubing und Freiham sind für alle über den ÖPNV gut erreichbar und jeweils über vielfältige Wegeverbindungen fußläufig oder mit dem Fahrrad gut miteinander vernetzt. Der Anregung kann somit nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Idee einer Tunnelverbindung nach Norden wird begrüßt.

Stellungnahme:

Eine wie auch immer geartete Verbindung nach Norden (Tunnel) ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die prognostizierten Verkehrsmengen aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren (1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts) zuzüglich des bereits in Realisierung befindlichen 1. Realisierungsabschnitts können noch ohne die geplante Anbindung (Öffnung der nördlichen Aubinger Allee und Unterführung der S4) nach Aubing abgewickelt werden (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023). Die Anregung kann deshalb nur zur Kenntnis genommen werden. Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang dieses Kapitels 10.6 verwiesen.

- Die Anbindung sei nicht geklärt. Die bisherigen Planvarianten, die einer vertiefenden Machbarkeitsuntersuchung unterworfen wurden (Variante 6 und 7) seien nicht akzeptabel. Schon jetzt zeige sich bei Staus auf der A99 und geschlossener Schranke am Germeringer Weg zum Teil ein Rückstau bis in die Baustraße von der A99 auf die Aubinger Allee - dies obwohl durch Beschilderung und bauliche Maßnahmen die Durchfahrt über die Aubinger Allee und Germeringer Weg verboten sei. Der Ortskern Aubing werde bei keiner Anbindungsvariante den Verkehr aus Freiham und zusätzlich den Ausweichverkehr von der A99 aufnehmen können. Es sei daher eine Nordanbindung über eine Untertunnelung des Ortskerns Aubing vom Germeringer Weg bis zur Bergsonstraße auf Höhe Rupert-Bodner-Straße zu prüfen.

Stellungnahme:

Für den vorliegenden 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Es wird darauf hingewiesen, dass die Befahrung der Aubinger Allee nach Norden zum Übergang Germeringer Weg nur für landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 sowie auf die Ausführungen in Sachen Tunnel desselben Kapitels verwiesen.

Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Maßnahmen zur Entlastung des Aubinger Ortskerns seien dringend nötig

Stellungnahme:

Der Ortskern Aubing ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang dieses Kapitels 10.6 verwiesen.

Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Es bleibe nur zu hoffen, dass viele „Freihamer“ den Weg über das Bahngleis der S4 meiden werden, da diese Bahnschranke relativ oft geschlossen werde und sich hier jetzt schon Staus bildeten.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing (auch kein mit Wartezeiten an der Schranke verbundener Weg über das Bahngleis der S4) vorgesehen und notwendig.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang dieses Kapitels 10.6 verwiesen.

Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Die Aubinger Allee werde sowohl in der Namensgebung als auch hinsichtlich der Öffnung nach Altaubing als Fehlplanung empfunden.

Stellungnahme:

Eine Öffnung Freihams nach Aubing sowie Straßenbenennungen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Der Bezirksausschuss hat bei Straßenbenennungen das Entscheidungsrecht, solange sie stadtteilbezogen sind und wenn damit keine Ehrung von Personen verbunden ist (§ 9 Abs. 1 der Satzung für die Bezirksausschüsse der Landeshauptstadt München – Bezirksausschusssatzung und Anlage 1 zu § 9 Abs. 3 Bezirksausschusssatzung – Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse). Mit Beschluss des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes wurde am 21.06.2017 die Straße benannt.

Der Anregung kann somit aus den o. g. Gründen nicht bzw. nur nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es wird gefordert, dass man ehrlich mit den Auswirkungen z. B. auf Aubing sein sollte, sonst würden die Beteiligten der Stadtverwaltung nicht folgen und das ganze Verfahren werde überflüssig gemacht. Dass es, ganz gleich, welche Anbindung in Aubing erfolge, dort eine erhebliche Mehrbelastung durch den PKW-Verkehr gäbe, hätten schon vor Jahren bei den ersten Veranstaltungen mit Bürgerbeteiligung die beauftragten Verkehrsplaner (wenn auch erst nach mehrmaliger Nachfrage) zugegeben. Und da sei die Einwohnerzahl noch deutlich niedriger als heute gewesen. Hier helfe keine Schönmacherei. Es zeichne sich ab, dass es hier keine gute Lösung gebe, sondern die am wenigsten schlechte Lösung umgesetzt werden müsse. Die Mehrbelastung müsse so gering wie möglich gehalten werden.

Stellungnahme:

Aktuell prognostizierte Einwohner*innenzahlen sind im Gutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) berücksichtigt.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang dieses Kapitels 10.6 verwiesen.

Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Die Bürgerbeteiligung 2016 zur verkehrlichen Anbindung nach Norden (Aubing) sei eine Farce gewesen, bei der nicht einmal aktuelle Pläne ausgelegt worden waren. Z. T. wären die Grundstücke, die in den Plänen frei waren, schon bebaut. Die Varianten seien alle abgelehnt worden, nur die einen weniger, die anderen mehr. Es sei schon jetzt zuviel MIV.

Stellungnahme:

Die Bürgerbeteiligung 2016 zur verkehrlichen Anbindung an Aubing ist für das vorliegende Bebauungsplanverfahren nicht relevant. Die Bürgerbeteiligung 2016 erfolgte auf freiwilliger Basis außerhalb eines förmlichen Verfahrens, die Vorwürfe (Bürgerbeteiligung als Farce) sind nichtzutreffend.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang dieses Kapitels 10.6 verwiesen.

Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Es wird auf die bestehende Verkehrssituation verwiesen: die Unterführung Limesstraße in die Ubostraße sei ständig durchgehend voll. Es wird gefragt, wie sich das Entwickeln werde.

Stellungnahme:

Die Unterführung Limesstraße in die Ubostraße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Wie bereits im 1. Realisierungsabschnitt wird es weiterhin die MIV-Verbindung über die Bodenseestraße, die Limes- und Altostraße und die Wiesentfeller Straße zwischen Freiham und Aubing auch für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitt geben. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft.

Der Anregung kann aufgrund der o. g. Ausführungen somit nicht entsprochen werden

- Sollte die Anbindung nach Norden in der Eichenauer Straße oder in der Altostraße enden, dann würde Altaubing oder die Altostraße im Verkehr ersticken.

Stellungnahme:

Die Anbindung nach Norden, die Eichenauer Straße, Altostraße bzw. Aubing sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Wie bereits im 1. Realisierungsabschnitt wird es weiterhin die MIV-Verbindung über die Bodenseestraße, die Limes- und Altostraße und die Wiesentfeller Straße zwischen Freiham und Aubing auch für den 1. Bauabschnitt des 2.

Realisierungsabschnitt geben. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in Aubing ist für den vorliegenden Bebauungsplanentwurf gutachterlich bestätigt (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023).

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang dieses Kapitels 10.6 verwiesen. Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Der Verkehr im Ortskern Aubing werde deutlich stärker werden als ohnehin schon. Dies führe zu extremer Feinstaubbelastung in Aubing sowie zur Gefährdung vieler Schüler der Gotzmannschule, die täglich die Altostrasse sowie die Ubostraße überqueren müssten.

Stellungnahme:

Der Umgriff des Gutachtens zur Lufthygiene (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025) wurde sehr weit gefasst, Aubing und Neu-Aubing (u. a. ein Messpunkt in der Altostraße) sind darin berücksichtigt. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden auch nach Umsetzung der Bebauung des vorliegenden Bebauungsplans eingehalten, sodass bei Luftschadstoffbelastungen in vorliegender Höhe keine Gesundheitsgefährdung für die Bewohner*innen der Gebäude in der erweiterten Nachbarschaft zu erwarten ist.

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Eine Gefährdung der Schüler der Gotzmannstraße ist durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren nicht gegeben. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang dieses Kapitels 10.6 verwiesen. Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Die zunehmende Verkehrsdichte in Aubing und Lochhausen gehe einher mit den Zunahmen der Bewohner in den Stadtvierteln Aubing und dem unmittelbar - ohne sichtbare Grenzen - anschließenden Lochhausen durch Nachverdichtung und das in Bau befindliche Neubaugebiet Henschel-/Federseestraße.

Die Altostrasse spiele eine wesentliche Rolle in der vorgesehenen Verkehrsplanung. Berücksichtigt werden müsse dabei, dass diese direkt in die Henschelstraße übergehe und weiter über die Vestastraße auf die Lochhausenerstraße. Dort sei in umgekehrter Richtung per Wegweiser die Route nach Aubing und damit die Verbindung (weiter über die Limesstraße) zur Bodenseestraße ausgewiesen.

Die Altostraße mit den oben beschriebenen Wegen sei zur Durchgangsstraße für den PKW-Verkehr geworden für die Ziele Gröbenzell, die Landkreise Fürstenfeldbruck und Dachau, den Autobahnanschluss A 99 und das Fahren in weitere Stadtviertel/die Innenstadt. Das Verkehrsaufkommen habe bereits stark zugenommen.

Die Verkehrsbelastung der Altostraße zeige sich im Wohnquartier Kolonie 1 Lochhausen durch Belastung der kleinen Verbindungsstraße „Am Langwieder Bach“ sowie die Zunahme des Schleich- bzw. Sickerverkehrs in der Denkenhofstraße. Autofahrer niedrigerer Pkws (Begrenzung: Tunnel) hätten so die Möglichkeit, der Dichte und dem Stau auf der Lochhausenerstraße auszuweichen. Über Nebenstraßen/ Quartiersstraßen südlich der Bahnlinie ausweichend erreichten sie Aubing oder Gröbenzell.

Parallel dazu registrierte man im oben genannten Wohnquartier der Kolonie 1 Lochhausen zunehmend parkende Autos auf den Straßen (auch der Altostraße).

In der Denkenhofstraße falle eine Fahrspur durch parkende Autos schier dauernd aus und zwingt den Gegenverkehr, in die freien Garageneinfahrten auszuweichen, um dort abzuwarten, bis der Gegenverkehr gekreuzt habe. Dies führe bei den Anwohnern zu zusätzlichen Emissionsbelastungen. Die zunehmende Verkehrsproblematik sei nicht in Ansätzen gelöst. Bisherige Planungen begrenzten sich auf Aubing und Freiham und nicht bzw. erst seit kurzem auch auf Lochhausen. Sie beruhten auf länger zurückliegenden Daten.

Die massive Zunahme des Autoverkehrs durch Verdichtung des bisherigen Wohnraumes und durch die Neubauten in Lochhausen sei von der bisherigen Verkehrsstatistik nicht berücksichtigt. Zahlen, die Auskunft gäben über die Belastung der Seitenstraßen, wie z. B. Schrimpfstraße - Denkenhofstraße - Grassfingerstraße und Am Langwieder Bach lägen nicht vor.

Stellungnahme:

Die Anbindung Freiham an Aubing erfolgt für das vorliegende Bebauungsplanverfahren wie bisher über die Bodenseestraße, die Limes- und Altostraße und die Wiesentfeller Straße. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet. Damit wird auch für die Verkehre aus dem Teilausbau des 2. RA (vorliegender Bebauungsplanentwurf) die verkehrliche Abwickelbarkeit des Straßennetzes und auch der umliegenden Gebiete, das heißt auch Aubing und Altaubing, bestätigt. In den Wohnstraßen werden im Verhältnis zu den untersuchten Haupt- und Sammelstraßen keine nennenswerten, zusätzlichen Verkehre durch die vorliegende Planung ausgelöst. Planungen in der Umgebung (wie Aubing und Lochhausen) sind im Verkehrsgutachten und -modell sowie den Prognosezahlen berücksichtigt.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Zum Ziel der Verbindung von Freiham Nord mit Aubing: durch Varianten der Verkehrsführung über Georg-Böhmer-Straße und über die Eichenauer Straße in Zentrum sowie über Wildenrother- und Gilchinger Straße wird festgestellt, dass diese Varianten allenfalls peripher zielführend seien. Es wird befürchtet, dass diese Planung einen weiteren Durchgangsverkehr in den Dorfkern Aubing sowie auf bereits jetzt stark belastete bis zeitweise überlastete Straßen (siehe die oben genannten Ausführungen) lenken würde. Zur Zielerreichung wird der Ausbau von Rad- und Fußwegen vorgeschlagen, im

Weiteren eine entsprechende Linienführung der Busse im ÖPNV und entsprechende Anschlüsse in Verbindung mit der kommenden U-Bahn. Es wird angeregt, für die Verkehrsplanung aktuelle neue Daten heranzuziehen bzw. zu erheben. Die Verkehrsplanung und die Planung der Verbindung von Aubing und Freiham müsste die gesamten ausgewiesenen baulichen Entwicklungen im 22. Stadtbezirk mit den Folgen für den Verkehr berücksichtigen und einbeziehen.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung an Aubing nach Norden vorgesehen und notwendig.

Die für den Bebauungsplanentwurf nicht benötigte Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing und die Varianten der Verkehrsführung liegen außerhalb des Planungsgebietes. Dem Ausbau von Rad- und Fußwegen wird in Freiham besondere Bedeutung beigemessen: So wird ein attraktives, sicheres und inklusives Verkehrsnetz für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Durch die Gestaltung und Gliederung des Straßen- und Wegenetzes werden der motorisierte und nichtmotorisierte Verkehr entflochten und es wird dem motorisierten Verkehr in den Wohngebieten entgegengewirkt.

Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, sogenannten „Wohnstraßen“ sind als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radverkehr“ festgesetzt. Entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze ist eine Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für den Radverkehr (U-1830) festgesetzt und südlich der Baugebiete wird in der öffentlichen Grünflächen ÖG 1 und ÖG 2 eine Promenade für den Fußverkehr vorgesehen.

Zudem wird eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den ÖPNV sowie für den Fuß- und Radverkehr mit dem „Quartiersboulevard“ (von U-1831 im Norden bis U-1825 im Süden) vorgesehen.

Mit zwei S-Bahn-Haltepunkten, einer künftigen U-Bahn-Erschließung und Bussen liegt eine gute öffentliche Infrastruktur vor. Die Linienführung, die Anschlussverbindungen der Busse an die kommende U-Bahn und die Anzahl der fahrenden Busse kann nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Das Verkehrsgutachten wurde im Verfahren laufend aktualisiert (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023).

Selbstverständlich werden im Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München, welches dem Verkehrsgutachten zum vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung zugrunde liegt, die gesamten ausgewiesenen und geplanten baulichen Entwicklungen nicht nur des 22. Stadtbezirkes, sondern der gesamten Stadt München abgebildet, um die verkehrlichen Folgen für den Verkehr darzustellen.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang dieses Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann somit nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Anbindung Freiham über die Aubinger Allee an die schon jetzt in der Rushhour total überlasteten Straßen in Altaubing sei ein schwerer Planungsfehler. Es wird gefragt, ob deshalb die Machbarkeitsstudie nicht veröffentlicht werde.

Stellungnahme:

Das vorliegende Planungsgebiet wird aktuell nicht nach Norden über die Aubinger Allee an Aubing angeschlossen.

Die bisher auch für den 1. RA mögliche Verbindung nach Süden über die Bodenseestraße, die Limes- und Altostraße und die Wiesentfeller Straße nach Aubing wird weiterhin möglich sein. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft.

Es wird an dieser Stelle zusätzlich darauf hingewiesen, dass die Machbarkeitsstudie öffentlich einsehbar ist.

<https://stadt.muenchen.de/infos/neuer-stadtteil-freiham.html> und unter <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7528254>

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang dieses Kapitels 10.6 sowie zum Verkehr desselben Kapitels verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Verkehrssituation sei ein sehr bedenklicher Punkt. Aktuell sei in Aubing vor allem zu den Stoßzeiten morgens und abends (Berufsverkehr) ein Stau auf allen „großen“ Straßen vorzufinden. Eine Verkehrsleitung des neuen Baugebietes durch den Aubinger Stadtkern sei nicht zumutbar. Diese würde zudem auch die Schulwege direkt betreffen. Hinzu komme, dass kaum Radwege vorhanden seien und dass das Radfahren für die Kinder schon jetzt mehr als gefährlich sei (siehe auch Unterführung Limesstraße). Auch die öffentlichen Verkehrsmittel seien zu den Stoßzeiten überlastet. Für die allgemeine Verkehrssituation müsse eine zeitnahe Lösung gefunden werden.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing und über den Aubinger Stadtkern vorgesehen und notwendig.

Die Befahrung der Aubinger Allee nach Norden zum Übergang Germeringer Weg ist nur für landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Die Radwege und öffentlichen Verkehrsmittel in Aubing können über den vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht geregelt werden, Aubing liegt außerhalb des Planungsumgriffs.

Die bisher auch für den 1. RA mögliche Verbindung nach Süden über die Bodenseestraße, die Limes- und Altostraße und die Wiesentfeller Straße nach Aubing wird weiterhin möglich sein. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Bisher habe der/die Verfasser*in sich in Aubing immer wohl gefühlt. Die jetzige Entwicklung mache jedoch – auch allen Freunden und Verwandten in Aubing - Angst. Diese Nachverdichtung und das geplante Großprojekt Freiham ohne Verkehrskonzept werde Aubing zu einem unruhigen, nicht mehr bewohnbaren Stadtteil machen. Schon jetzt werde die Eichenauer Straße von 6.000 Autos täglich befahren, dazu kämen auch noch die vielen großen Lastwagen, die eigentlich auf der Straße nicht fahren dürften. Neu ausgewiesene Gewerbegebiete mit großen Lagerhallen wurden auch noch im Naturschutzgebiet vor der Aubinger Lohe genehmigt. Die vielen Kinder der Schule liefen jetzt schon an den stark befahrenen Straßen in Aubing entlang. Hinzu komme, dass die meisten Autofahrer ortseinwärts die Tempo-30-Zone ignorierten und manchmal in doppelter Geschwindigkeit unterwegs seien.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Aubing liegt außerhalb des Planungsumgriffs.

Über den Bebauungsplanentwurf können Verkehrszahlen in der Eichenauer Straße und dort fahrende Lastwagen nicht geregelt werden, da weder eine Anbindung Nord an die Eichenauer Straße vorgesehen ist, noch sich diese Straße im Planungsumgriff befindet. Nachverdichtungen liegen außerhalb des Planungsgebietes, sie werden aber im Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023), das für Freiham laufend aktualisiert wurde, berücksichtigt.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft. Negative Auswirkungen der vorliegenden Planung auf Aubinger Schulkinder und auf den Stadtteil Aubing, das zum „unruhigen und unbewohnbaren Stadtteil“ werde, sind damit nicht zu befürchten.

Eine Verkehrsüberwachung in Aubing kann über das vorliegende Bebauungsplanverfahren nicht geregelt werden.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Verkehrsführung sei immer noch nicht geklärt. Aktuell sei eine neue Straße, die an der Eichenauer Straße endet und den Verkehr über die Eichenauer, Wildenrother und Gilchinger Straße ableite und weiter über die Alto- und Ubostraße fließen lasse, geplant. Diese Straßen würden täglich von hunderten Kindern und Erwachsenen auf dem Weg zur Kita, Schule, S-Bahn und Bus überquert. Alternativ oder zusätzlich werde die Georg-Böhmer-Straße an die S-Bahn Aubing ausgebaut. Beide Varianten zeigen keine weiteren Lösungen der Weiterleitung des Verkehrs auf.

Stellungnahme:

Sämtliche aufgeführten Argumente (neue Straße, die an der Eichenauer Straße endet, Verkehr sowie Verkehrsgefährdung für Erwachsene und Kinder in der Eichenauer, Wildenrother und Gilchinger, Alto- und Ubo-, Georg-Böhmer-Straße, S-Bahn Aubing) betreffen nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren, sondern das laufende Bebauungsplanverfahren Nr. 2193 Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße. Die genannten Straßen liegen außerhalb des Umgriffs des vorliegenden Bebauungsplans, eine Anbindung nach Norden, nach Aubing ist für das Planungsgebiet nicht erforderlich und ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Bebauungsplanverfahrens.

Im Übrigen wird auf die vorangehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Anbindung von Freiham über die Aubinger Allee nach Altaubing sei in keinsten Weise geklärt. Die bisherigen Planvarianten, die einer vertiefenden Machbarkeitsstudie unterworfen werden (Variante 6 und 7) seien nicht akzeptabel. Die Planvarianten, die durch den Ortskern von Aubing führen (Gilchinger Straße, Eichenauer Straße, Altostraße) seien nicht akzeptabel. Das Verkehrsaufkommen sei dort zu Berufsverkehrszeiten jetzt schon mehr als hoch. Schulwege und Wege zu Kindergärten seien betroffen. Dies betreffe auch den Radverkehr. Es wird gefragt, wie dieser organisiert werden solle. In Aubing gebe es jetzt schon keine Radwege, schon jetzt sei es mehr als gefährlich, die Kinder auf den Straßen fahren zu lassen. Beide Varianten führten zu einer Überlastung des nördlichen Aubinger Ortsteils (Gilchinger Straße, Eichenauer Straße, Altostraße) und führten letztendlich den MIV durch den Ortskern von Aubing über die Bergsonstraße in Richtung der nördlichen Münchner Quartiere.

Eine Anbindung an die Lochhausener Straße mittels einer Unterführung am Lochhausener Bahnhof sei nicht sinnvoll, da diese selbst schon überlastet sei und den Verkehr der Neubaugebiete Osterangerstraße und nördlich der Aubinger Lohe nicht mehr aufnehmen könne. Bereits jetzt sei Begegnungsverkehr in der Eichenauer Straße nur teilweise möglich - parkende Autos und die massive Nutzung von Pendlern aus den benachbarten Gemeinden führten oftmals zu einem Verkehrschaos – vor allem, wenn der Hol- und Bringverkehr der Gotzmannschule „rush hour“ habe. Zudem sei ein sicherer Schulweg bei der jetzigen Nutzung der Eichenauer Straße schon jetzt nicht mehr gewährleistet. Auch eine Ableitung des Verkehrs über den Aubinger Geschichtspfad würde eine der wenigen nahen Spazierroutes Aubings zerstören und zu einer massiven Lärmbelastung der Anwohner führen.

Der MIV nach Norden sei über die A 99 zu leiten.

Zum Anschluss Freiham an A99 über die Aubinger Allee und den neuen Autobahnzubringer:

Der Autobahnzubringer stelle die direkte Anbindung der B2 und der A99 an das Zentrum von Freiham dar. Er sei prädestiniert als Ausweichroute zur Innenstadt, wenn die Bodenseestraße überlastet sei. Weiterhin stelle der Autobahnzubringer die Möglichkeit einer Umfahrung bei Staus auf der A99 dar (Einhausung Aubing, Allacher Tunnel). Dieser Anschluss müsse so gestaltet werden, dass bei Staus auf der A99 eine Umfahrung, respektive

eine Ableitung des Verkehrs durch Freiham und Neuaubing/Aubing nicht möglich sei.

Bei den Auswirkungen des gesamten neuen Areals in Freiham seien die Auswirkungen auf den alten Ortskern Aubing im Blick zu behalten.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Negative Auswirkungen auf sämtliche genannte Straßen sind nicht zu befürchten, da die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für die bisher auch für den 1. RA mögliche Verbindung nach Süden über die Bodenseestraße, die Limes- und Altostraße und die Wiesentfeller Straße nach Aubing gutachterlich bestätigt ist. Freiham Nord, d. h. auch das Planungsgebiet wird neben der übergeordneten Anbindung an die Bodenseestraße auch an die westlich des Planungsgebietes verlaufende Bundesautobahn A 99 mit der Anschlussstelle Germering Nord angebunden. Als Route zur Innenstadt kann der Autobahnzubringer oder die S4 bzw. die S8, die auf direktem Weg zum Marienplatz fahren, genutzt werden. Für den Abschnitt des künftigen Autobahnzubringers, der durch den 2. Realisierungsabschnitt des Wohnstandorts Freiham Nord verläuft, erfolgt die planungsrechtliche Sicherung durch den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154. Die Anbindung erfolgt über die vorläufige Autobahnanbindung.

Die endgültige Trasse der Autobahnanbindung wird erst im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083a, der sich ebenfalls im Verfahren befindet, geregelt werden.

Verkehrsordnende bzw. verkehrslenkende Maßnahmen im Fall eines Staus auf der A 99 können Schleichverkehr durch Freiham und Aubing in die Innenstadt verhindern, diese sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens und müssen in der Umsetzung mit der Autobahn GmbH des Bundes abgestimmt werden.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 und zum Verkehr im selben Kapitel verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Planung einer neuen Straße, die an der Eichenauer Straße endet und den Verkehr über die Eichenauer, die Wildenrother und Gilchinger Straße ableite und weiter über die Alto- und Ubostraße fließen lasse, sei inakzeptabel. Es handele sich um eine reine Wohnstraße mit zahlreichen Kindern. Diese Straßen überquerten täglich hunderte Kinder und Erwachsene auf dem Weg zur Kita, Schule, S-Bahn und Bus. Auch die entstehende Lärmbelastung und Luftverschmutzung wären unzumutbar für die Anwohner.

Stellungnahme:

Die Nordanbindung Aubing ist für den vorliegenden Bebauungsplanumgriff nicht erforderlich.

Die Themen betreffen nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren, sondern das laufende Bebauungsplanverfahren Nr. 2193, Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße. Die hier aufgeführten Straßen liegen außerhalb des Umgriffs des vorliegenden Bebauungsplans, eine Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing ist für das Planungsgebiet nicht erforderlich.

In der Nachbarschaft, außerhalb der Neubaugebiete Freihams, werden die Kriterien für eine erhebliche vorhabenbedingte Lärmauswirkung durch die vorliegende Planung nicht erfüllt (siehe Schalltechnische Untersuchung, Stand: Januar 2025).

Der Umgriff des Gutachtens zur Lufthygiene (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025) wurde sehr weit gefasst, Aubing und Neu-Aubing (u. a. ein Messpunkt in der Altostraße) sind darin berücksichtigt. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden auch nach Umsetzung der Bebauung des vorliegenden Bebauungsplans eingehalten, sodass bei einer Luftschadstoffbelastung in der vorliegenden Höhe keine Gesundheitsgefährdung für die Bewohner*innen der Gebäude in der erweiterten Nachbarschaft zu erwarten ist.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen. Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Anbindung der Aubinger Allee nach Norden sei ungelöst. Die beiden derzeit untersuchten Varianten a) Anbindung über die Georg-Böhmer-Straße und b) Anbindung über die Eichenauer Straße seien nicht geeignet, den massiven Verkehrsanstieg aufzunehmen. Zudem würde dadurch der Aubinger Dorfkern überlastet und die kleinen Geschäfte zur Nahversorgung in der Altostraße aufgrund der erheblich stressigeren Parksituation vermutlich zur Aufgabe gezwungen. Zudem wären die Wege der Schul- und Kindergartenkinder für die Gotzmannschule sowie die Kindergärten St. Quirin und in der Ubostraße durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und Schleichverkehr beeinträchtigt.
Vorgeschlagen werde, die Aubinger Allee westlich des Aubinger Dorfkerns mehr oder weniger parallel zum Aubinger Tunnel bis zur Bergsonstraße zu führen. Dabei sollten die Bereiche zwischen der Eichenauer Straße und der Altostraße sowie zwischen Altostraße und Industriegebiet Bergsonstraße in einem Tunnel geführt werden, um die Bestandswohnungen bzw. den „Park“ am Langwieder Bach so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Zudem müsse bei einer solchen Anbindung sichergestellt werden, dass diese Straßen nicht zur Umfahrung des Tunnels bei den täglichen Staus genutzt werden könne. Insoweit wäre der 6-spurige Ausbau der A 99 in diesem Bereich sowie der Autobahn Südring (Anschluss der A99 an die Salzburger Autobahn durch Vervollständigung des fehlenden Süd-West-Teils des Autobahnringes) dringend erforderlich.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung an Aubing nach Norden vorgesehen und notwendig. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur ersten Äußerung unter Ziffer 10.6 „Anbindung nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten“ verwiesen.

Der Aubinger Dorfkern mit Geschäften zur Nahversorgung, Wege der Schul- und Kindergartenkinder sind durch den vorliegenden Bebauungsplanumgriff nicht erfasst.

Die Anbindung Freihams an Aubing erfolgt für das vorliegende Bebauungsplanverfahren wie bisher über die Bodenseestraße, die Limes- und

Altostraße und die Wiesentfeller Straße, nachteilige Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes gutachterlich bestätigt ist. Die vorgeschlagene Variante der Verkehrsführung parallel zum Aubinger Tunnel bis zur Bergsonstraße betrifft das Planungsgebiet nicht, sondern das laufende Bebauungsplanverfahren Nr. 2193 Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße, da die Trasse außerhalb des Umgriffs liegt und das Planungsgebiet keine Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing benötigt. Der 6-spurige Ausbau der Autobahn A 99 ist derzeit in Planung. Die endgültige Trasse der Autobahnanbindung wird erst im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083a, der sich ebenfalls im Verfahren befindet, geregelt werden. Verkehrsordnende bzw. verkehrslenkende Maßnahmen im Fall eines Staus auf der A 99 können Schleichverkehr durch Freiham und Aubing in die Innenstadt verhindern, diese sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens und müssen in der Umsetzung mit der Autobahn GmbH des Bundes abgestimmt werden. Die Autobahn GmbH des Bundes und die Landeshauptstadt München sind im laufenden Austausch zu diesen Planungen. Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die aktuelle Verkehrsplanung sei völlig unzureichend bzw. unbefriedigend. Man habe eine Einhausung der Autobahn, um den durch das Straßenbauvorhaben entstehenden Zerschneidungseffekt sowohl in städtebaulicher wie auch in ökologischer Hinsicht so gering wie möglich zu halten. Jetzt werde das Ganze kreuz und quer durch und um Aubing geleitet. Egal, was versprochen wurde. Die Varianten 6 und 7 seien inakzeptabel. Die Realisierung der Variante 6 oder 7 würde zu einer exorbitanten/ kapazitiven/ überaus großen Überlastung der Wildenrother-, Gilchinger- und Eichenauer Straße und auch dem Ortskern Aubing und der weiterführenden Straßen in Alt-Aubing führen als auch zu massiven negativen Einschnitten in das Naherholungsgebiet sowie das Denkmals des Aubinger Geschichtspfades. Durch die allgemeine Verdichtung und die Erschließung von neuem Baugrund hätten die kleinen Straßen schon jetzt die Auslastungsgrenze erreicht. Aubing habe eine 1000jährige Geschichte und durch den Ensembleschutz sei der alte Ortskern auch weitestgehend unverändert. Das sei sehr zu begrüßen und erhaltenswert, jedoch merke man heute schon deutlich, dass dieser alte Ort nicht für den heutigen Verkehr ausgelegt sei - sowohl in der Straßenbreite, als auch in der Verkehrsführung. Viele Strassen, die die Kinder auf dem Schulweg nutzten, hätten keinen Bürgersteig. Es werde jede Möglichkeit genutzt, um Staus zu hintergehen – mit einer Geschwindigkeit, die nicht zu verantworten sei. Zebrastreifen würden nicht beachtet und Tempo 30 sei ein Fremdwort. Die Wildenrother Straße sei heute schon eine schnelle Umgehungsstraße bei Stau und es werde gerast. Bei schlechten Wetter höre man jetzt schon die Autobahn extrem laut.

Stellungnahme:

Die durch den vorliegenden Bebauungsplanentwurf 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts resultierenden Verkehre sind verträglich abwickelbar, dies ist gutachterlich untersucht (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023). Für den vorliegenden Bebauungsplanentwurf ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden vorgesehen und notwendig.

Die genannten Straßen (Wildenrother-, Gilchinger- und Eichenauer Straße) sowie die „kleinen“ Straßen befinden sich außerhalb des vorliegenden Planungsgebiets. Regelungen dazu können daher im vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht getroffen werden.

Ein Tempo-30-Limit ist eine Regelung zur Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), die selbst, wenn die Straßen im Umgriff des vorliegenden Planungsgebietes lägen, nicht über die Bebauungsplanung festgesetzt werden kann.

Unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplanverfahren wird derzeit im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 der sechs-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 99 zwischen dem Autobahndreieck München-Südwest und dem Autobahnkreuz München-West geplant.

Die Autobahn liegt nicht im Umgriff des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs, ggf. bestehende Lärmbeeinträchtigungen angrenzender Wohngebiete (beispielsweise in Aubing) können nicht über den vorliegenden Bebauungsplan verbessert werden, da Lärmschutzmaßnahmen nur nahe an der Lärmquelle, in der Nähe der Autobahn ihre Wirksamkeit entfalten. Im Zuge des geplanten sechs-streifigen Ausbaus der A 99 wird die Autobahn GmbH des Bundes im Planfeststellungsverfahren entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorsehen, dabei wird auch ein ausreichender Lärmschutz in den Bestandsgebieten berücksichtigt. Im laufenden Bauleitplanverfahren des Landschaftsparks mit Autobahnzubringer (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083a) wird die Lärmschutzmaßnahme entlang der Autobahn mitdargestellt werden.

Da jedoch noch kein Planfeststellungsbeschluss für den Autobahnausbau vorliegt, bezieht sich das aktuelle Schallschutzkonzept zum derzeitigen Stand des Bebauungsplanverfahrens nicht auf das für den Autobahnausbau vorgesehene Maßnahmenkonzept der Autobahn GmbH des Bundes, sondern auf den Planfall ohne Ausbau der Bundesautobahn A 99 sowie ohne zusätzlichen Lärmschutz an der Autobahn.

Der vorliegende Bebauungsplan berücksichtigt in Bereichen des Planungsgebietes mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ausreichende aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Eichenauer Straße sei bereits stark befahren. Dies führe regelmäßig aufgrund ihrer Enge zu einer Belastungsprobe. Landwirtschaftlicher Verkehr und ähnlich große Fahrzeuge benötigten fast die gesamte Straßenbreite. Regelmäßig müsse auf den Gehweg ausgewichen werden.
Die Eichenauer Straße sei jetzt schon so eng, dass an vielen Stellen zwei Autos nicht aneinander vorbeifahren könnten. Schon jetzt überführen die Autos oft den Bürgersteig. Die Eichenauer Straße führe an der (Grund-)Schule (Gotzmannschule) vorbei. Der Hauptschulweg des überwiegenden Teils der Schüler kreuze die Eichenauer Straße. Ein sicherer Schulweg wäre nach jetziger Lage nicht gewährleistet.
Die Wildenrother- und Gilchinger Straße seien Anliegerstraßen und die kinderreichsten Straßen in Alt-Aubing. Auch die Enge dieser Straße führe oftmals ohne bislang großen Durchgangsverkehr bereits zu einem Verkehrschaos und einer großen Unübersichtlichkeit, sodass hier bereits

jetzt eine Unfallgefahr für Fußgänger herrsche. Nicht auszudenken sei, was passiere, wenn die Pläne gemäß Variante 6 und 7 durchgesetzt werden. Auch war die Eichenauer Straße des Öfteren aufgrund von Baumaßnahmen gesperrt, sodass die Durchfahrt von/ in Richtung Puchheim durch Wildenrother und Gilchinger Straße führte. Das Resultat war ein noch größeres Verkehrschaos mit langen Staus als üblicherweise bereits in der Eichenauer Straße herrsche. Hier lebten eine Vielzahl junger Familien und folglich kleine Kinder. Auch diese Straßen seien so eng, dass entgegenkommende Autos oft nur im Schrittempo aneinander vorbeifahren können/ in ihren Kurven müsste Schrittempo gefahren werden, was auch aufgrund des Kinderreichtums in diesen Straßen auch die einzig ethisch vertretbare Lösung sei. Würde hier ein Durchgangsverkehr eingerichtet werden, entstünde eine enorme Unfallgefahr, die vor allem die kleinsten Bewohner Aubings gefährde.

Insbesondere die enorme Unfallgefahr für Schulkinder in der Wildenrother und Gilchinger Straße spreche gegen die geplante Verkehrsleitung. Ebenso spiele die Enge der Straßen eine große Rolle. Ein Beispiel aus der Praxis: wenn des Morgens die Müllabfuhr unterwegs sei, bleibe den Anwohnern üblicherweise nichts anderes übrig, als umzudrehen und die Straßen in der anderen freien Richtung zu verlassen. Ein Durchkommen sei oftmals unmöglich. Es wird gefragt, wie das aussehen solle, sollten diese Straßen zu Durchgangsstraßen werden. Ein vernünftiges Konzept zur Ableitung des Verkehrs sei hier notwendig.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig.

Die Eichenauer, Gilchinger und Wildenrother Straße befinden sich außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanungsgriffs. Die Straßen von Aubing und insbesondere die geplante verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. Aubing betreffenden Einwände zur Verkehrsführung, -ableitung, und -lenkung sowie zur Verkehrssicherheit der jungen Familien mit Kindern, zum Begegnungsverkehr mit der Müllabfuhr und der notwendigen Schrittempo in den Straßen von Aubing können im vorliegenden Bebauungsplanverfahren daher nicht berücksichtigt werden.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Sicher wäre es möglich, die Wildenrother Straße und Gilchinger Straße mit Halteverbotsschildern auszustatten. Die Frage, wohin mit den vielen Autos, die dort am Straßenrand und in den Parkbuchten stehen und scheinbar in den Tiefgaragen keinen Platz haben, möchte der/die Verfasser*in der Anregung außen vor lassen, jedoch das Problem trotzdem zu Bedenken bringen. Gerade die Gilchinger Straße und die Wildenrother Straße würden in der Breite der Straße sicher von einem Halteverbot profitieren. Jedoch müsse

auch in diesem Fall die Straßenführung ins Auge gefasst werden. Dort wo die Gilchinger Straße zur Wildenrother Straße werde, müsse fast 90 Grad abgelenkt werden. Bereits heute sei diese Stelle – gerade für Kinder und ältere Menschen – sehr unübersichtlich. Darüber hinaus müsse hier als Pkw-Fahrer sehr langsam gefahren werden. Einen Mehrverkehr, wie er hier im Falle einer Realisierung der Varianten 6 und 7 generiert werden würde, würden diese Straßen sicher nicht auffangen.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Da Aubing und die genannten Straßen nicht im Umgriff des Planungsgebiets liegen, können im vorliegenden Bebauungsplanverfahren auch keine Regelungen zu Parkbuchten, Straßenführung, Übersichtlichkeit des Straßenraums und Verkehrssicherheit getroffen werden. Ein Halteverbot ist eine Regelung der Straßenverkehrsordnung, die im Bebauungsplan, selbst, wenn die betreffenden Straßen im Umgriff des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs lägen, nicht festgesetzt werden können.

Der genannte eventuelle Mehrverkehr, der aus den Varianten 6 und 7 herrührt, wird im laufenden Verfahren des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2193, Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße untersucht werden und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Entsprechend dem Beschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) soll zudem die Variante 6 die Grundlage für die weiteren Planungen bilden.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Ein Großteil der Straßen sei so eng, dass bereits zwei Pkws kaum aneinander vorbei passten. Bei Lkw, Müllabfuhr oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen gebe es heute schon an vielen Stellen einen langen Rückstau oder noch häufiger überführen die Autos – soweit vorhanden – den Bürgersteig. Dies sei auch bei der Eichenauer Straße der Fall. Das größte Ausschlusskriterium sei die riesige Unfallgefahr, vor allem für die Kinder, da die Straßen zu unübersichtlich seien und die Autos zu schnell führen. Die Geschwindigkeit müsste eigentlich auf Schrittempo herabgesetzt werden. Dringend wären jetzt schon Bremsschwellen notwendig. Auch eine Einbahnstraßenführung würde dies nicht verbessern. Die Straßen müssten an vielen Stellen auf den Wegen zum Bus, in den Ortskern, zur S-Bahn überquert werden. Es lägen Hunderte von Wohnungen nördlich der Wildenrother bzw. westlich der Gilchinger Straße. Die Hauptschulwege querten die Wildenrother- und die Eichenauer Straße. Die Kinder müssten auf ihrem Schulweg alle die Wildenrother Straße queren. Auch die Wege zu verschiedenen Kindertageseinrichtungen und zur S-Bahn führten über diese Straße. An anderer Stelle überquerten die Leute die Gilchinger Straße, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Der Kinderreichtum durch die hohe Dichte junger Familien würde zwangsläufig dazu führen, dass Kinder an der Straße spielen würden, obwohl diese schon jetzt so unübersichtlich sei, dass eine sehr hohe Unfallgefahr bestehe. Ein bewusster Ausbau dieser Straßen würde massiv Kindeswohl gefährden. Auf allen betroffenen Straßen bestehe eine

starke Beeinträchtigung durch den landwirtschaftlichen Verkehr und der mannigfaltigen Großfahrzeuge, z. B. einer ansässigen Firma. Eine Straße über den Autobahndamm und den bedeutungsvollen Geschichtspfad wie in Variante 7 angedacht, würde für die Anwohner zu einer massiven Lärm- und Abgasbelastung führen. Ebenfalls würde das Naherholungsgebiet, welches mit viel Geld angelegt wurde und für alle Anwohner eine hohe Bedeutung habe, zerstört werden. Lärm und Abgase gefährdeten die Gesundheit aller Anwohner. Das sei bereits ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidung für die Einhausung der A 99 gewesen. An diesen Tatsachen habe sich nichts geändert. Die nahe liegende Schule sei hiervon mit betroffen. Ebenfalls würde der Lebensraum vieler Tiere, die sich nun wieder angesiedelt hätten, zerstört werden. Daher müsse dieses Erholungsgebiet unbedingt erhalten bleiben. Allein in der Heimagsiedlung seien über 400 Wohnungen, zum Teil mit kinderreichen Familien auf engem Raum. Lernen und Arbeiten würden massiv beeinträchtigt, die Bildungschancen verringert. Dabei bräuchten gerade diese Kinder aus sozial schwächeren Schichten besonders viel Unterstützung. Das wichtige Naherholungsgebiet, das für die Bewohner eine hohe Bedeutung habe und auf das die Stadt München zu Recht stolz sei, würde zerstört werden. Es würde den Bewohnern Lebensqualität genommen und die Möglichkeit der Erholung, zumal entsprechende Flächen in der Umgebung ohnehin schon rar seien. Eine weitere Zerstörung bestehender Flächen in der näheren Umgebung müsse insofern zwingend verhindert werden. Um es zu schützen, den Zugang zu ermöglichen und die Schulkinder und Anwohner vor Abgasen und Feinstaub zu schützen, wurde vor einigen Jahren aufwendig die Autobahn untertunnelt. Mit einer Straße parallel dazu werde diese Anstrengung ad absurdum geführt. Die Argumente für den Autobahntunnel seien die gleichen, die gegen eine Straßenführung parallel zum Tunnel sprechen. Bei der Planung müssten insbesondere die Lkws direkt neben den Fenstern und Balkonen der Anwohner kräftig Gas geben, um über eine hohe Überbrückung des Tunnels zu kommen.

Die 2. Variante der Stadt München, am Geschichtspfad eine nördliche Umgehungsstraße zu planen, sei noch schlimmer. Damit verbaue man sich jegliche Naherholung für die Aubinger. Auch sei zu bedenken, dass der Weg von vielen Hundebesitzern, Reitern, Radfahrern, Joggern, Spaziergängern und auch von zahlreichen KITAS, die dort Erholung suchen, genutzt werde. Unter der Woche fänden dorthin regelmäßig Ausflüge der umliegenden Kindertagesstätten statt, so seien nahezu täglich Gruppen kleiner Kinder zu sehen, die auf dem Aubinger Geschichtspfad spielerisch die Natur erlebten. Im Winter sei der Aubinger Geschichtspfad ein Paradies zum Spielen im Schnee, sowohl die kleinsten Kinder über angehende Teenager als auch Erwachsene nutzen die Hügel beispielsweise zum Rodeln oder zum Skilanglauf. Im Sommer sei der Pfad eine Attraktion für Kinder, da doch 2x jährlich ein Schäfer mit Hunderten von Schafen den Pfad nutze. Zudem diene der Pfad als Zuflucht für die Weidetiere und sei für den Schäfer unabdinglich. Der Lärm und die Abgase gefährdeten erheblich die Gesundheit, insbesondere in der Heimagsiedlung. Aber auch die Schule wäre von den Auswirkungen noch betroffen. Die Einhausung der A99 war ein wichtiger Schritt, um solche Gefährdungen zu verhindern. Bei einer Bebauung des Autobahntunnels zugunsten einer Verkehrsanbindung leide zum einen die Umwelt durch erhöhte Abgase, zum Anderen die zahlreichen Anwohner, da mit einer massiven Lärmbelastung zu kämpfen sei und folglich werde den Bewohnern Lebensqualität genommen und die Möglichkeit der Erholung. Nicht zuletzt verliere der Stadtteil Aubing deutlich an Attraktivität. Die

produktive Arbeit und das Lernen zu Hause werden beeinträchtigt und damit auch die Bildungschancen für Kinder. Die Naherholungsgebiete im 22. Stadtbezirk seien heute schon massiv überlaufen, sodass eine Ausgleichsfläche mit vergleichbarem Erholungswert schwer zu schaffen sein werde. Diese Situation werde durch den Bau eines neuen Stadtviertels noch erheblich verschärft werden. Eine weitere Zerstörung bestehender Erholungsgebiete in München müsse unbedingt verhindert werden, vor allem, wenn weitere Stadtviertel gebaut werden, gewinnen diese Erholungsgebiete exponentiell an Wert. Alternativ sollte der Verkehr aus Freiam über einen weiteren Autobahnanschluss über die A 99 abgeleitet werden. Die Variante 7 wäre zudem eine Ausweichstrecke für Lkws, Schwertransporter und Pkws bei einem Stau auf der A99, diese würden dann nicht durch den Aubinger Tunnel geleitet werden, sondern die Umfahrung der neuen Strecke nutzen. Ebenso wäre es für das weitere Umland eine neue Strecke, um Staus auf der A99 zu umgehen. Eine Zerstörung bestehender Erholungsgebiete müsse unbedingt verhindert werden. Der Verkehr aus Freiam müsse weiträumig um Aubing herum oder über einen weiteren Autobahnanschluss über die A99, die zudem ausgebaut werden müsse, abgeleitet werden. Eine andere langlebige und insbesondere funktionierende Alternative gebe es aus Aubinger Sicht definitiv nicht.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen und vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen die Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Der Umgriff des Gutachtens zur Lufthygiene (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025) wurde sehr weit gefasst, Aubing und Neu-Aubing (u. a. ein Messpunkt in der Altostraße) sind darin berücksichtigt. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden auch nach Umsetzung der Bebauung des vorliegenden Bebauungsplans eingehalten, sodass bei Luftschadstoffbelastungen in der vorliegenden Höhe keine Gesundheitsgefährdung für die Bewohner*innen der Gebäude, auch in der erweiterten Nachbarschaft, zu erwarten ist.

In der Nachbarschaft, außerhalb der Neubaugebiete Freiham, werden die Kriterien für eine erhebliche vorhabenbedingte Lärmauswirkung durch die vorliegende Planung nicht erfüllt (siehe Schalltechnische Untersuchung, Stand: Januar 2025).

Durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren kommt es daher in Aubing zu keinen Lärm- und Abgas- bzw. Feinstaubbeeinträchtigungen, die die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025).

Die Ausführungen zur Variante 7 betreffen nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren. Entsprechend dem Beschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) soll zudem die Variante 6 die Grundlage für die weiteren Planungen bilden. Im vorliegendem Planungsgebiet wird ein differenziertes System unterschiedlicher, sich ergänzender öffentlicher und privater Freiräume vorgesehen. Durch die Vernetzung der geplanten Freiflächen mit den bestehenden und zukünftigen Grünflächen im 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord und dem Landschaftspark wird eine an die verschiedenen Bedürfnisse der Bewohner*innen angepasste, ausreichende Freiflächenversorgung sichergestellt. Es entsteht in Freiham ein System unterschiedlich geprägter Freiräume vom

Landschaftspark, über den Grünfinger bis hin zu urban geprägten Platzflächen, die mit viel Grün ausgestattet sind und ein vielfältiges Angebot an Erholungsräumen bieten.

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf ist verkehrlich ohne Anbindung nach Norden und ohne einen weiteren, die beiden Autobahnanschlussstellen München-Freiham-Mitte und Germering-Nord ergänzenden Autobahnanschluss bewältigbar.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Variante 6 (Umgebung zwischen Aubinger Allee und Eichenauer Straße) sei völlig sinnfrei. Zwar werde dadurch der Verkehr aus Freiham abgeführt, aber es stelle sich die Frage, wohin: Die Straße nach Puchheim sei schmal und könne nicht noch mehr Verkehr aufnehmen. Die Eichenauer Straße sei ebenfalls schmal und jetzt schon im Permanentstau. Sie könne keinen Verkehr mehr aufnehmen. Außerdem kreuzten ca. 1.000 Kinder täglich diese Straße auf dem Schulweg oder zur Kita. Es bliebe noch die Wildenrother/Gilchinger Straße. Den Verkehr über diese Straße abzuführen sei unsinnig. Diese beiden Straßen seien die kinderreichsten Straßen Altaubings. Alleine hier wohnten in den ca. 500 anrainenden Wohnungen und Häusern ca. 400 - 600 Kinder. In diesen Straßen spielten täglich hunderte Kinder und nutzen sie für ihren Schulweg. Es sei nur eine Frage der Zeit, bis das erste Kind totgefahren werde. Dass Allergien und Krankheiten wegen der Abgase zunehmen würden, sei ein weiterer Aspekt. Beide Straßen seien eng und seien nur als Anrainerstraßen geeignet. Zwischen Wildenrother und Gilchinger Straße liege eine 90° Kurve, die heute schon nur schwierig passierbar sei. Wenn es dann mal ein Pkw durch die Wildenrother/Gilchinger Straße geschafft habe, ohne ein Kind zu überfahren und auf der Altostraße stehe, stelle sich die Frage, was es dann mache: nach Norden könne die Lochhausener Straße keinen Verkehr mehr aufnehmen. Sie sei ab dem Bahnhof Lochhausen praktisch eine Sackgasse. Nach Süden führen die Pkws dann wieder durch den Ortskern, unmittelbar vorbei an einer Kita, kreuzten einen stark frequentierten Schulweg und wenn der Pkw in die Innenstadt wolle, dürfe er nicht einfach links in die Bergsonstraße abbiegen. Variante 6 mache die Altostraße endgültig zum Dauerstau. Variante 6 sei nach Meinung des/Verfassers die dümmste in Sachen Verkehrsanbindung Aubing. Sie stelle keine Lösung dar und sei eine reine Alibivariante ohne funktionierendes Konzept.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Der Umgriff des Gutachtens zur Lufthygiene (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025) wurde sehr weit gefasst, Aubing und Neu-Aubing (u. a. ein Messpunkt in der Altostraße) sind darin berücksichtigt. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden auch nach Umsetzung der

Bebauung des vorliegenden Bebauungsplans eingehalten, sodass bei Luftschadstoffbelastungen in vorliegender Höhe keine Gesundheitsgefährdung für die Bewohner*innen der Gebäude, auch in der erweiterten Nachbarschaft, zu erwarten ist.

Durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren kommt es daher in Aubing zu keinen Abgas- bzw. Feinstaubbeeinträchtigungen, die die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025).

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft. Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen. Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Variante 6 führt zu einer Belastung der Anliegerstraßen. Die Wildenrother, Gilchinger als auch Eichenauer Straße seien Wohngebiete mit ausschließlich Anliegern; zudem lebten dort eine Vielzahl junger Familien und ergo kleine Kinder. Diese genannten Straßen seien nicht für den Durchfahrtsverkehr ausgelegt, da sie sehr eng seien. Verkehr in beide Richtungen könne nicht abfließen, oftmals müssten jetzt schon Autos im Schrittempo aneinander vorbeifahren – was aufgrund des Kinderreichtums in diesen Straßen auch die einzig ethisch vertretbare Lösung sei. Würde hier ein Durchfahrtsverkehr eingerichtet werden, entstünde eine enorme Unfallgefahr, die vor allem die kleinsten Bewohner Aubings gefährde. Die Wildenrother Straße stelle einen täglichen Schulweg der Kinder dar - ganz zu schweigen von den Wegen zu den Kindergärten und Kinderkrippen. Der Kinderreichtum durch die hohe Dichte junger Familien führe zwangsläufig auch dazu, dass die Kinder an der Straße spielten. Ein bewusster Ausbau dieser Straßen würde massiv Kindeswohl gefährden.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Bei der Variante 7 werde die Variante 6 bis zum Autobahndamm verlängert. Auch diese Variante sei so wie geplant aus den folgenden Gründen nicht hilfreich:
Gerade um die Anwohner vor Lärm und Abgasen zu schützen, wurde die A99

für etliche Millionen Euro eingehaust. Führe man jetzt eine Umgehung an die Einhausung, war die ganze Einhausung umsonst.

Der berühmte Geschichtspfad, der die 1000jährige Geschichte Aubings dokumentiere, werde damit zerstört.

Nicht nur die Aubinger, sondern ganz München werde von der Aubinger Lohe abgeschnitten und komme diesem Biotop, auf das alle so stolz seien, gefährlich nahe.

Wie bei Variante 6 gelte: wenn es ein Pkw bis zur Altostraße geschafft habe, was mache er dann?

Es wird die Vermeidung von Variante 7 und die Suche nach Alternativen gefordert. Gäbe es keine Alternativen zur Variante 7 müsste 1. die Umgehung über die Altostraße hinaus einerseits bis zur Lochhausener Straße (um die Straße am Langwieder Bach zu entlasten) verlängert werden und andererseits 2. bis zu Bergsonstraße über das Industriegebiet an der Rupert-Bodner-Straße verlängert werden. Damit leite man das starke Verkehrsaufkommen in Ortskern Ecke Bergsonstraße/Altostraße ab. In der Rupert-Bodner-Straße gebe es viele Brachen, die eine Straße aufnehmen könnten.

3. Außerdem müsse Variante 7 so umgestaltet werden, dass die HEIMAG-Siedlung in der Wildenrother Straße maximal vor Verkehr geschützt werde, z. B. durch Einhausung der Umgehung entlang des Autobahntunnels oder durch die Querung des Autobahntunnels im Bereich des Imkerweges anstelle von - wie aktuell vorgesehen - direkt an den HEIMAG-Häusern.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Variante 7 sei nicht minder kritisch zu betrachten als Variante 6, da in diesem Szenario der Autobahntunnel bebaut werden soll. Viele Familien benutzen den Aubinger Geschichtspfad für Erholungsspaziergänge. Unter der Woche fänden dorthin regelmäßig Ausflüge der umliegenden Kindertagesstätten statt, so seien nahezu täglich Gruppen kleiner Kinder zu sehen, die auf dem Aubinger Geschichtspfad spielerisch die Natur erlebten. Im Winter sei der Aubinger Geschichtspfad ein Paradies zum Spielen im Schnee, sowohl die kleinsten Kinder über angehende Teenager als auch Erwachsene nutzten die Hügel beispielsweise zum Rodeln oder zum Skilanglauf. Im Sommer sei der Pfad eine Attraktion für Kinder, da doch 2x jährlich ein Schäfer mit Hunderten von Schafen den Pfad nutze. Zudem diene der Pfad als Zuflucht für die Weidetiere und sei für den Schäfer unabdinglich. Die Naherholungsgebiete der Stadt München vor allem in diesem Bezirk seien massiv überlaufen, sodass eine Ausgleichsfläche mit vergleichbarem Erholungswert schwer zu schaffen sein werde. Die Münchner Erholungsgebiete dürften nicht weiter zerstört werden, vor allem wenn weitere Stadtviertel gebaut würden, gewannen diese Erholungsgebiete exponentiell

an Wert.

Bei einer Bebauung des Autobahntunnels zugunsten einer Verkehrsanbindung leide zum einen die Umwelt durch erhöhte Abgase, zum anderen die zahlreichen Anwohner, da mit einer massiven Lärmbelastigung zu kämpfen sei und folglich eine enorm verminderte Lebensqualität entstünde. Nicht zuletzt verliere der Stadtteil Aubing deutlich an Qualität.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Die Ausführungen zur Variante 7 betreffen nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren. Im Übrigen ist ein Eingriff in das bestehende Naherholungsgebiet am Autobahntunnel nicht beabsichtigt. Entsprechend dem Beschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) soll zudem die Variante 6 die Grundlage für die weiteren Planungen bilden. Im vorliegendem Planungsgebiet wird ein differenziertes System unterschiedlicher, sich ergänzender öffentlicher und privater Freiräume vorgesehen. Durch die Vernetzung mit den bestehenden und zukünftigen Grünflächen im 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord und dem Landschaftspark wird eine an die verschiedenen Bedürfnisse der Bewohner*innen angepasste, ausreichende Freiflächenversorgung sichergestellt. Es entsteht in Freiham ein System unterschiedlich geprägter Freiräume vom Landschaftspark, über den Grünfinger bis hin zu urban geprägten Platzflächen, die mit viel Grün ausgestattet sind und ein vielfältiges Angebot an Erholungsräumen.

Durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren kommt es in Aubing zu keinen Abgas- bzw. Feinstaubbeeinträchtigungen, die die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025). Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen. Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Varianten 6 und 7 stellten keine Umfahrung von Aubing dar, sondern liefen noch mitten durch die Wohngebiete. Darüber hinaus würden die Autos wieder auf die Altostraße abgeleitet und von dort entweder wieder Richtung Ortskern oder Richtung Lochhausen auf die bereits überfüllte Lochhausener Straße. Alternativ müsse der Verkehr weiträumig um Aubing herum oder über einen weiteren Autobahnanschluss über die A 99 abgeleitet werden.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Aus Sorge um die Gesundheit der dort wohnenden Kinder und Enkel werden erhebliche Bedenken gegen die Realisierung der Varianten 6 und 7 der Planung geäußert, da diese zu einer Überlastung der Eichenauer-, Wildenrother- und Gilchinger Straße führen würden. Diese Straßen seien stark von Schulkindern frequentiert. Insbesondere westlich der Wildenrother Straße und der Gilchinger Straße wohnten zahlreiche Kinder mit Familien, die die Gotzmannschule bzw. Kindertagesstätten an der Gotzmannstraße, der Ubostraße und der Altostraße besuchten und daher mehrfach täglich die betroffenen Straßen überqueren müssten. Da die Eichenauer Straße schon jetzt durch den Autoverkehr aus und in Richtung Puchheim sehr stark belastet, sei die Situation dort zu Schulbeginn und Schulschluss chaotisch. Auch eine Ableitung zusätzlichen Verkehrs aus Freiham auf den genannten Straßen auf die Altostraße bzw. aus der Ubostraße werde zu regelmäßigen Staus führen, da auf Grund der umfangreichen Wohnungsbautätigkeit in Lochhausen in naher Zukunft diese beiden Straßen so stark belastet werden, dass sie die zusätzlichen Verkehre aus Freiham nicht mehr verkraften. Wenn schon für den Individualverkehr geplant werden solle, müsse der Ortsteil Aubing weiträumig umgangen werden, z. B. über eine weitere Anbindung Freiham an die A 99.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur ersten Äußerung unter Ziffer 10.6 „Anbindung nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten“ verwiesen.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf ist verkehrlich ohne einen weiteren, die beiden Autobahnanschlussstellen München-Freiham-Mitte und Germering-Nord ergänzenden Autobahnanschluss bewältigbar.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Realisierung der Variante 6 oder 7 würde zu einer massiven Überlastung der Eichenauer Straße und bei deren Verstopfung der Wildenrother und Gilchinger Straße führen. Durch die allgemeine Verdichtung und die Erschließung von neuem Baugrund hätten die kleinen Straßen in Aubing

schon jetzt die Auslastungsgrenze erreicht. Aubing habe eine 1000jährige Geschichte und den Ensembleschutz. Deshalb sei der alte Ortskern noch weitgehend unverändert. Das sei sehr zu begrüßen und erhaltenswert, jedoch merke man schon heute deutlich, dass dieser alte Ort nicht für den heutigen Verkehr ausgelegt sei – sowohl in der Straßenbreite als auch in der Straßenführung. Ein Großteil der Straßen sei so eng, dass bereits zwei PKWs kaum aneinander vorbei passten. Bei Lkw, Müllabfuhr oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen gebe es heute schon an vielen Stellen einen langen Rückstau oder noch häufiger überführen die Autos den Bürgersteig. Gerades dieses Viertel (es wird in einer anderen Anregung auch auf das Hochhausviertel und die Heimag Siedlung verwiesen), im dem vielen Menschen auf engstem Raum beieinander leben, sei schon stark vom Autoverkehr betroffen. Noch mehr Verkehr verkrafteten diese Straße nicht. In diesem Viertel wohnten viele Kinder. Die Verkehrssicherheit der Kinder könne nicht mehr gewährleistet werden. Der Schulweg zur Grundschule an der Gotzmannstraße sei für die Kinder nur möglich, wenn sie diese Straßen überqueren. Aber auch für ältere Bewohner, von denen viele mit dem Rollator unterwegs seien, werde der Weg zum Arzt, zum Bus oder zum Supermarkt lebensgefährlich. Es sei nicht mehr zeitgemäß, dem Verkehr dadurch Herr werden zu wollen, dass man die Autos von einem Neubaugebiet in ein anderes Viertel umleite. Am Ende stehe der Stau, weil die Autos sich wieder in die Aubinger Durchgangsstraße werden einfädeln müssen. Die Abgase, die dabei entstehen, werden die Gesundheit aller, vor allem aber der Kinder massiv gefährden.

Die Eichenauer Straße sei sehr schmal. Schon Pkws kämen kaum aneinander vorbei - deshalb müsse oft der Gegenverkehr abgewartet werden - und landwirtschaftliche Fahrzeuge, die Müllabfuhr oder Lastwagen benötigten fast die ganze Straßenbreite, sodass schon jetzt die Autos oft auf den Bürgersteig auswichen und zu Hauptverkehrszeiten kaum ein Durchkommen sei.

Es wird außerdem darauf verwiesen, dass durch die direkt angrenzende Gotzmannschule der Hauptschulweg über die Eichenauer Straße und auch die anderen Straßen führe. Es handele sich hier um die kinderreichsten Straßen in Alt-Aubing, die zur Tageszeit oft nur im Schritttempo befahren werden können. Die Unübersichtlichkeit der Straßensituation bedinge schon heute eine hohe Unfallgefahr für querende und spielende Kinder. Die in der Eichenauer Straße liegende Gärtnerei trage zudem mit Kundenverkehr sowie An- und Ablieferverkehr mit großen Lkws zur Verschärfung der Verkehrssituation bei. Nicht selten gebe es „Hup-Konzerte“ und es würden Beleidigungen zwischen den Verkehrsteilnehmern ausgetauscht, wenn sich diese gegenüberstehen und kein Vorankommen sei. Die Eichenauer Straße münde in die Ubostraße. Hier müsse 90 Grad links oder rechts abgebogen werden. Rund 50 Meter zuvor befinde sich ein Zebrastreifen, der die Schulkinder sicher über die Eichenauer Straße bringen solle. Bereits heute bilde sich zu Schulbeginn- und -ende Stau bis zur Höhe der Wildenrother Straße.

Die Eichenauer Straße führe an der Grundschule vorbei. Der Hauptschulweg kreuze die Eichenauer Straße. Geschätzt 400 Kinder überquerten die Eichenauer Straße an dem kleinen und unübersichtlichen Zebrastreifen, um in erster Linie zur Schule zu gelangen. Aber auch zum städtischen und katholischen Kindergarten und zur S-Bahn Aubing und dem neuen Bus zum Germeringer Weg müsse die Eichenauer Straße gekreuzt werden. Diese Kinder kämen zum Großteil aus der Heimag Siedlung an der Wildenrother und Gilchinger Straße, aber auch aus den etwas weiter nördlich gelegenen

Straßen. Die Wildenrother- und Gilchinger Straße seien reine Anliegerstraßen und die kinderreichsten Straßen in Alt-Aubing. Auch diese Straßen seien so eng (zum Teil durch geparkte oder abgestellte Lkws sowie Anhänger und Wohnwagen), dass sich entgegenkommende Autos oft ausweichen müssten und nur im Schritttempo aneinander vorbeifahren könnten. Das größte Ausschlusskriterium sei die riesige Unfallgefahr vor allem für Kinder. Es lägen Hunderte von Wohnungen nördlich der Wildenrother bzw. westlich der Gilchinger Straße. Die Kinder müssten auf ihrem Schulweg alle die Wildenrother Straße queren. Auch die Wege zu verschiedenen Kindertageseinrichtungen und zur S-Bahn führten über diese Straße. An anderer Stelle überquerten die Leute (die Jugendlichen und Erwachsenen) die Gilchinger Straße, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Zwischen den dicht parkenden Autos könnten weder die Autofahrer die Kinder, noch die Kinder die Autofahrer sehen. Es fehlten Pkw-Stellplätze, sodass sogar auf Höhe des Gotzmannwegs, wo die meisten Kinder die Straße queren, die Autos im absoluten Halteverbot parken. Somit gebe es keine Stelle mehr, an der Kinder die Straße sicher überqueren können. Schon jetzt bräuchte es dringend mindestens eines Zebrastreifens, besser noch eine Ampel und Bremsschwellen. Das heisst, die Kinder seien an beiden Straßen, Wildenrother/Gilchinger Straße und Eichenauer Straße einer riesigen Unfallgefahr ausgesetzt. Durch diese Straßen wolle man nun gemäß der Variante 6 den Verkehr von Freiham mit sehr konservativ und niedrig berechneten 3.000 Autos am Tag schleusen. Die Berechnung des Verkehrsaufkommens sei Augenwischerei und nicht realistisch. Bei 30.000 Einwohnern sei diese Berechnung mit 3.000 Pkw ein schlechter Witz. Vor allem, wenn nicht nur der Berufsverkehr, sondern auch noch Freizeitverkehr dazu komme. Lieferverkehr und Müllabfuhr noch nicht mitgerechnet. Es wird gefragt, ob man dann auch die Verantwortung für verkehrstote Kinder übernehme. Ganz zu schweigen von der Feinstaub- und Abgasbelastung und den daraus entstehenden Lungenerkrankungen und Allergien. Dies sei keine Lösung und in keinster Weise akzeptabel.

Darüber hinaus gingen die Wege, die ins Naherholungsgebiet der Aubinger Lohe führen, von der Wildenrother Straße ab. Kinder spielten an dieser Straße, obwohl diese jetzt schon so unübersichtlich sei, dass eine sehr hohe Unfallgefahr bestehe. Durch die Tagesausflügler in die Lohe, besonders an Wochenenden und Feiertagen, sei die Verkehrssituation der „Wildparker“ noch verschärft. Durch die Unübersichtlichkeit werde bei einer weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens das Unfallrisiko und damit das Verkehrschaos steigen.

Da bereits jetzt schon die Eichenauer Straße als Zubringerstrecke von Puchheim und Fürstenfeldbruck diene, sei mit einer zusätzlichen Verkehrsanbindung über Freiham mit einer Steigerung des Verkehrslärms und Verkehrsaufkommens zu rechnen.

(Der/die Verfasserin der Anregung legte seiner/ihrer Stellungnahme drei Fotos bei, die die Verkehrssituation in der Eichenauer Straße – Stau durch Gegenverkehr, Anlieferverkehr zur Gärtnerei in der Eichenauer Straße mit der Folge von blockierten Einfahrten sowie Unfallrisiko, da hierdurch der Gehweg eingeeengt und Eltern mit Kinderwägen und Schulkinder auf die andere Straßenseite ausweichen müssten, massive Einschränkung des Verkehrs auf Höhe der Eichenauer Str. 8 und 10 durch den Anlieferverkehr zur Gärtnerei – zeigen).

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Die aufgeführten Straßen und Naherholungsgebiete liegen nicht im Plangebiet, es können daher auch keine diesbezüglichen Festsetzungen im vorliegenden Bebauungsplanentwurf getroffen werden.

Die angenommenen Verkehrsmengen sind realistisch. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) erstellt. Darin wurde unter anderem ermittelt, wie sich das Verkehrsaufkommen im umliegenden Straßennetz bei Umsetzung der Planung entwickelt. Als Planungshorizont wurde das Jahr 2035 zugrunde gelegt. Dies entspricht dem aktuellen Prognosehorizont des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München. Im Ergebnis kann der Verkehr im bestehenden Straßennetz und auch in den angrenzenden Gebieten verträglich abgewickelt werden.

Eine Gesundheitsgefährdung wird durch die vorliegende Planung nicht verursacht.

Auch in der Nachbarschaft, außerhalb der Neubaugebiete Freiham, werden die Kriterien für eine erhebliche vorhabenbedingte Lärmauswirkung durch die vorliegende Planung nicht erfüllt (siehe Schalltechnische Untersuchung, Stand: Januar 2025).

Durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren kommt es auch in Aubing zu keinen Abgas- bzw. Feinstaubbeeinträchtigungen, die die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025).

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Varianten 6 oder 7 würden zu einer erheblichen Überlastung der Wildenrother-, Gilchinger- und Eichenauer Straße führen. Die Eichenauer Straße sei sehr schmal und schon jetzt gehe es öfter sehr eng zu. Zudem kreuze der Hauptschulweg die Eichenauer Straße. Die Wildenrother- und Gilchinger Straße seien Anliegerstraßen und jetzt schon so eng, dass man fast nur im Schrittempo fahren könne. Es lebten hier viele Familien mit Kindern (erhöhte Unfallgefahr beim Überqueren der Wildenrother Straße auf dem Schulweg). Weiterhin müsse man auf dem Weg zu/von den Bushaltestellen an der Altostraße die Gilchinger Straße queren. Außerdem führten Wege zu den Naherholungsgebieten über die Eichenauer- sowie Wildenrother Straße.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Die aufgeführten Straßen liegen nicht im Planungsgebiet, es können daher auch keine diesbezüglichen Festsetzungen im vorliegenden Bebauungsplanentwurf getroffen werden.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft. Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen. Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Anbindung nach Aubing, wie sie in den Varianten 6 und 7 auf den Bürgerversammlungen vorgeschlagen wurden, bringen den Verkehr ins Ortszentrum, obwohl im Bebauungsplan Nr. 2092 stehe: „Gleichzeitig soll der Anschluss die umliegenden Gebiete, insbesondere den Dorfkern von Aubing von zusätzlichen Neuverkehren durch die Planung Freiham so weit als möglich entlasten.“ Im Übrigen solle ein Auswegverkehr nach Aubing, wegen einer überlasteten A99, gar nicht ermöglicht werden. Daher keine Anbindung nach Aubing, sondern an die A 99 mit einer 3. Fahrspur und evtl. einer Pfortnerampel.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Die prognostizierten Verkehrsmengen, die aus der Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs resultieren sind verkehrlich ohne Anbindung nach Norden und ohne eine 3. Fahrspur mit eventueller Pfortnerampel verträglich abwickelbar.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft. Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen. Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Altostraße und die Ubostraße seien derzeit schon völlig überlastet und durch das Verkehren dreier unterschiedlicher Linienbusse sei ein hohes Verkehrsaufkommen garantiert. Es wird gefragt, weshalb noch mehr Verkehr über eine Straße geführt werden soll, die angesichts ihrer Bauweise eher einer Dorfstraße ähnele.

Ein weiterer Punkt sei die Verkehrssicherheit für die Schüler. Derzeit gebe es teilweise nur beengte Wege für diese. Auch seien keine Fahrradwege zur Schule hin vorhanden. Es wird gefragt, ob erst ein Kind durch ein noch höheres Verkehrsaufkommen zu Schaden kommen müsse. Außerdem sei Aubing charakteristisch so schön, weil hier noch frische Luft und viel Natur gegeben sei. Es wird gefragt, weshalb man die Luft durch mehr Abgase verpesten müsse. Weiter wird gefragt, warum man in einer Millionenstadt nicht dankbar und wertschätzend gegenüber Naturschutzflächen sei und weshalb man permanent einwirken und die Natur für die nächsten Generationen kaputt mache. So werde einem Waldkindergarten verwehrt, einen weiteren Bauwagen auf Naturschutzflächen zu stellen, aber eine Zubringerstraße dürfe hindurchführen. Die sei nicht nachvollziehbar. Die Stadt habe sich ausgedacht, dass es einen weiteren Stadtteil geben solle. Warum werde dann nicht für diesen Stadtteil alle wichtigen Einrichtungen (z. B. Kino, Schwimmbad, Freibad, Badesee etc.) geschaffen und vor allem Zubringerstraßen, ohne dabei Ortskerne und Straßen in angrenzenden Stadtteilen kaputt zu machen oder völlig zu überlasten und dabei den einen Menschen ein neues Zuhause zu schaffen und den anderen ihr Zuhause so zu verändern, dass ein Gefahrenrisiko bestehe und man sich nicht mehr vollends wohl fühle.

Weshalb Sorge man denn nicht mal auf der Altostraße für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Dies wäre ein sinnvoller Schritt, anstatt den ganzen Verkehr über die Altostraße fahren zu lassen.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren kommt es auch in den angrenzenden Gebieten, das heißt auch in Aubing, zu keinen Abgas- bzw. Feinstaubbeeinträchtigungen, die die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten (Luftschadstofftechnische Untersuchung Januar 2025).

Eine verträgliche Siedlungs- und Freiflächenentwicklung wird generell nicht erst im Bebauungsplanverfahren, sondern bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung mit integriertem Landschaftsplan und damit im gesamten städtischen Kontext geprüft. Selbstverständlich werden hier auch die Belange des Naturschutzes eingebracht.

Die Eingriffe durch den gegenständlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und dessen Umsetzung (die zulässige Bebauung) werden im Rahmen der gesetzlichen Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes i.V. m. dem Bayerischen Naturschutzgesetz und den einschlägigen untergesetzlichen Regelungen kompensiert. Konkret werden dafür auf großer Fläche naturschutzfachliche Aufwertungen im Ökokonto Mooschwaige in ca. 1500 m Entfernung durchgeführt, die den Naturhaushalt großflächig aufwerten, z. B. durch die Entwicklung von vielfältigen Laubwaldbeständen und von artenreichem, ungedüngtem Grünland. So ist bereits der Biber dort wieder eingezogen und trägt von sich aus weiter zur naturnahen Entwicklung bei. In Freiham wird ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum für Menschen aller Altersgruppen und für alle Lebenssituationen geschaffen, wobei insbesondere eine soziale Durchmischung angestrebt wird. Zudem werden u.a. die Gemeinschaftsangebote, die wohnungsnaher Freiflächenversorgung und Synergien bei der Energienutzung berücksichtigt.

Unweit des vorliegenden Planungsgebietes wird westlich der Bundesautobahn A 99, nördlich der Bodenseestraße, die Anlage eines Badesees geprüft. Über Fuß- und Radwege durch den Landschaftspark und Brücken über die Autobahn ist dieser künftig gut erreichbar.

Ein Tempo-30-Limit ist eine Regelung der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), die selbst, wenn die Straßen im Umgriff des vorliegenden Planungsgebietes lägen, nicht über die Bebauungsplanung festgesetzt werden kann.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es werde mit Freiham ein riesiger neuer Stadtteil entstehen, in dem sehr viele Menschen wohnen und arbeiten. Dies werde zwangsläufig zu einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen führen. Aktuell seien schon die Straßen, Unterführungen, Bahnübergänge und Kreuzungen in Alt- und Neuaubing stark überlastet. Es liege bisher keine nachvollziehbare Variante für die geplante Verkehrsanbindung Freiham-Nord nach Aubing vor. Die Ableitung über die Wildenrother- und Gilchingerstraße stelle keine Möglichkeit dar. Hier wohnten Hunderte von Kindern, die in die umliegenden Kindertagesstätten, die Grundschule oder weiterführende Schulen müssen. Dafür müssen sie die Wildenrother-, Gilchinger- oder Eichenauer Straße überqueren. Mit dem zusätzlichen Volumen an geplanten Autos sei dies nicht möglich. Heute schon seien die Straßen so eng, dass oft Stau bei Gegenverkehr entstehe. Neben der Gefahr im Straßenverkehr sei die zusätzliche Lärm- und Luftbelastung nicht akzeptabel. Darüber hinaus werde den vielen Familien der Zugang zum Naherholungsgebiet abgeschnitten und auch ein weiterer Grünstreifen (Geschichtspfad), der auch als Schutz- und Regenerationsfunktion diene, zerstört.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht dieses Bebauungsplanverfahren.

Durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren kommt es auch in angrenzenden Gebieten, das heißt in Aubing zu keinen Abgas- bzw. Feinstaubbeeinträchtigungen, die die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025).

In der Nachbarschaft, außerhalb der Neubaugebiete Freiham, werden die Kriterien für eine erhebliche vorhabenbedingte Lärmauswirkung durch die vorliegende Planung nicht erfüllt (siehe Schalltechnische Untersuchung, Stand: Januar 2025).

Durch die vorliegende Planung findet keine Zugangsbeschränkung zu den angrenzenden Naherholungsgebieten statt. Entsprechend dem Beschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) soll zudem die Variante 6 die Grundlage für die weiteren Planungen darstellen und damit wäre kein Eingriff in die auf dem Autobahntunnel vorhandene Freifläche mit dem Geschichtspfad verbunden.

Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zu den Themen Anbindung Aubing nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing und verkehrliche Varianten am Anfang des Kapitels 10.6 verwiesen. Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es wird gefragt, wohin eigentlich der Verkehr über die Eichenauer Straße und Wildenrother Strasse als Durchgangsstraße nach Norden abgeleitet werden solle. Der einzige Grund für den/die Verfasser*in der Anregung, die/der in der Wildenrother Straße wohne, nach Norden zu fahren, sei das Einkaufen in Gröbenzell. Der einzige Weg, um dahin zu kommen, sei die Fahrt durch ein Einbahnstraßenwohnggebiet in Lochhausen. Einen anderen Weg gebe es nicht, da die Bahnlinie jeden alternativen Weg abriegele. Was die Verfasser*in der Anregung sonst immer auch in München machen wolle, führe ihn/sie nach Osten über die Bergsonstraße oder südlich über die B2, ggf. weiter nach Gräfelfing über die Autobahn. Wenn er/sie über die Autobahn wolle, die eigentlich dicht an der Wildenrother Straße vorbeiführe, habe er/sie denselben Zickzackweg durch das Wohngebiet, danach über die gerne überlastete Lochhausener Straße, insgesamt 6 km durch Wohngebiete. Der Ausweichweg wäre die Bergsonstraße, auch nicht angenehm, aber wenigsten breitere Straßen. Wer, wie in Freiham, eine bessere Anbindung habe, werde einen anderen Weg wählen. Die/der Verfasser*in der Anregung habe einen anderen, südwestlichen Autobahnanschluss bevorzugt, bevor bei Baubeginn der Freihamer Weg entfernt wurde. Der Weg aus Freiham über die Eichenauer Straße nach München erscheine ebenfalls nicht sinnvoll, weil man dabei auf die Kreuzung Ubostraße treffe. Diese sei weder leistungsfähig noch ausbaubar. Und was die Eichenauer Straße selbst betreffe, gebe es hier viel Erfahrung mit dem Ausweichen auf den Gehweg wegen Gegenverkehr und parkenden Fahrzeugen einschließlich Lieferfahrzeugen der Gärtnerei, die keine andere Möglichkeiten hätten. Es wird gefragt, wie man als Planer auf die Idee kommen könnte, über so eine Straße den Verkehr „ableiten“ zu können. Die Wildenrother Straße gehe im Übrigen in die Gilchinger Straße über, die völlig unübersichtlich sei, eine einzige Rechtskurve, zugeparkt und mit vielen querenden Fußgängern und rangierenden Autos, die in private Einfahrten hinein wollten. Als Autofahrer benutze man diese Straße auf gut Glück, es gebe eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass man rückwärtsfahren müsse, um den Gegenverkehr durchzulassen. Wie solle man so etwas regeln, wenn nicht einzelne Fahrzeuge sich begegnen, sondern in mindestens einer Richtung eine Kette an Fahrzeugen hintereinanderstehe. Es sei aus den o. g. Gründen deshalb nicht nachvollziehbar, wie man auf die Idee komme könne, in diese Richtung zu planen. Dies sei nur dadurch zu erklären, dass sich noch niemand die Mühe gemacht hat, die tatsächliche Situation in Augenschein zu nehmen. Deshalb werde vorgeschlagen, dies zu tun. Außerdem solle die Bahnlinie (S3 Lochhausen) abgegangen werden, damit verstanden werde, was - wie oben ausgeführt - mit „Riegel“ gemeint sei.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Die Bevorzugung eines südwestlichen Autobahnanschlusses, bevor bei Baubeginn der Freihamer Weg entfernt wurde, wird zur Kenntnis genommen. Im Umgriff des Planungsgebietes befindet sich jedoch kein Autobahnanschluss, sondern lediglich ein Teilstück des Autobahnzubringers.

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurden im Übrigen im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Aubing und Altaubing als verträglich abwickelbar eingestuft.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur ersten Äußerung unter Ziffer 10.6 „Anbindung nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten“ verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es sei äußerst gewagt, den Verkehr aus Freiham über die Eichenauer Straße abzuleiten. Diese Straße sei viel zu schmal, um mehr Verkehr aufzunehmen. Zudem bestehe die Gefahr, dass viele Autofahrer zusätzlich über die Wildenrother/ Gilchinger Straße (GEWOFAG-Siedlung) ausweichen würden. Diese beiden Straßen seien ebenfalls zu schmal und wurden nicht für einen Durchgangsverkehr angelegt. In der GEWOFAG-Siedlung wohnten viele alte und gehbehinderte Menschen, die diese Straße überqueren, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Zum Einkaufen müsse auch noch die Eichenauer Straße überquert werden. Diese Variante stellt u. a. ein erhöhtes Unfallrisiko dar. Anschließend würde der Verkehr weiter über die Alto- und Ubostraße gelangen und somit die ländliche Idylle und den Dorf-Charakter von Altaubing stören. Eine neue Straße auf oder neben dem Autobahndeckel (Aubinger Tunnel) anzulegen, müsse unbedingt verhindert werden. Der von Bäumen und Sträuchern dicht bewachsene Wall zwischen der GEWOFAG-Siedlung und dem Aubinger Geschichtspfad sei Lebensraum vieler Vögel wie z. B. Mönchsgrasmücke, Zipzalp, Baumläufer, Singdrossel u. v. mehr. Die Wiese auf dem Autobahndeckel (Aubinger Geschichtspfad) mit seinem Magerrasen sei Lebensraum vieler Insekten. Ebenso befindet sich hier ein Jagdrevier von Turmfalken. Ein Schäfer ziehe mit seiner Schafherde zwei bis dreimal im Jahr hier durch.

Eine Straße auf dem Aubinger Tunnel würde nicht nur den „Aubinger Geschichtspfad“ zerstören und den Vögeln die Nahrungsgrundlage entziehen, sondern auch den umliegenden Bewohner*innen ein Naherholungsgebiet und ein Stück Lebensqualität wegnehmen. Ein sinnvoll errichtetes Naturschutzgebiet wieder zu zerstören, wäre ein arger Frevel. Statt Vogelgezwitscher entstünden Straßenlärm und Feinstaubbelastung. Dies dürfe nicht sein.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Die Ausführungen zu einer Straße auf dem Aubinger Tunnel betreffen nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren. Entsprechend dem Beschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024

(Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) soll zudem eine Variante die Grundlage der weiteren Planungsüberlegungen darstellen, die keinen Eingriff im Bereich des „Aubinger Geschichtspfades“ vorsieht.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur ersten Äußerung unter Ziffer 10.6 „Anbindung nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten“ verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es stelle sich die Frage, warum ein Autobahntunnel mit angelegtem Geschichtspfad gebaut werde und man im Nachgang eine Umgehungsstraße in diesem Bereich plane. So zerstöre man den ökologischen Gedanken komplett und die Belastung für Anwohner*innen und das anliegende Naherholungsgebiet der Aubinger Lohe nehme in einem nicht zu akzeptierenden Maße zu.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren kommt es auch in benachbarten Gebieten, das heißt auch in Aubing, zu keinen Abgas- bzw.

Feinstaubbeeinträchtigungen oder erheblichen vorhabenbedingten Lärmeinwirkungen, die die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten.

(Luftschadstofftechnische Untersuchung, Stand: Januar 2025 und Schalltechnische Untersuchung, Stand: Januar 2025).

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur ersten Äußerung unter Ziffer 10.6 „Anbindung nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten“ verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Anbindung sei nicht geklärt. Die bisherigen Planvarianten, die einer vertiefenden Machbarkeitsuntersuchung unterworfen werden (Variante 6 und 7), seien nicht akzeptabel. Schon jetzt zeige sich bei Staus auf der A99 und geschlossener Schranke am Germeringer Weg zum Teil ein Rückstau bis in die Baustraße von der A99 auf die Aubinger Allee - dies obwohl durch Beschilderung und bauliche Maßnahmen die Durchfahrt über die Aubinger Allee und Germeringer Weg verboten sei. Der Ortskern Aubing werde bei keiner Anbindungsvariante den Verkehr aus Freiham und zusätzlich den Ausweichverkehr von der A99 aufnehmen können. Es sei daher eine Nordanbindung über eine Untertunnelung des Ortskerns Aubing vom Germeringer Weg bis zur Bergsonstraße auf Höhe Rupert-Bodner-Straße zu prüfen.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der

Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Eine Verbindung nach Norden (Tunnel) ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die prognostizierten Verkehrsmengen aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren (1. Bauabschnitt des 2.

Realisierungsabschnitts) zuzüglich des bereits in Realisierung befindlichen 1.

Realisierungsabschnitts können noch ohne die geplante Anbindung nach Aubing abgewickelt werden (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023).

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur ersten Äußerung unter Ziffer 10.6 „Anbindung nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten“ verwiesen.

Der Anregung kann deshalb nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es wird eine Verkehrsüberlastung des Aubinger Ortskerns befürchtet. Durch die Straße „Am Langwieder Bach“ gehe bereits jetzt sehr viel Durchgangsverkehr zur Autobahn. Es werde eine komplette Überlastung der Straße befürchtet, dass der Schleichverkehr zur Autobahn bei Überlastung der A99 bereits jetzt vorhanden sei und durch das neue Baugebiet noch extrem zunehmen werde. Es werde daher gefordert, die Straße „Am Langwieder Bach“ auf der Höhe des Aubinger Tunnels zu einer Sackgasse umzuwidmen, um einen Verkehrskollaps und den zunehmenden Schleichverkehr zur Autobahn im Ortskern zu vermeiden.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Die prognostizierten Verkehrsmengen aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren (1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts) zuzüglich des bereits in Realisierung befindlichen 1. Realisierungsabschnitts können ohne die geplante Anbindung nach Aubing abgewickelt werden (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023).

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur ersten Äußerung unter Ziffer 10.6 „Anbindung nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten“ verwiesen.

Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Es wird ein hohes Verkehrsaufkommen in der Aubing-Ost-Straße sowie Schwerlastverkehr im Wohnviertel befürchtet.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Die prognostizierten Verkehrsmengen aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren (1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts) zuzüglich des bereits in Realisierung befindlichen 1. Realisierungsabschnitts können ohne die geplante Anbindung nach Aubing abgewickelt werden (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023).

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur ersten Äußerung unter Ziffer 10.6 „Anbindung nach Norden / nach Aubing / Verkehrssituation in Aubing / Verkehrliche Varianten“ verwiesen.

Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

- Es wird die Kennzeichnung von Tempo-30-Zonen in der Aubing-Ost-Straße gefordert.

Stellungnahme:

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ist keine verkehrliche Anbindung nach Norden bzw. nach Aubing vorgesehen und notwendig. Die aufgeführten Themen betreffen u.a. die „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) und nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.

Die prognostizierten Verkehrsmengen aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren (1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts) zuzüglich des bereits in Realisierung befindlichen 1. Realisierungsabschnitts können ohne die geplante Anbindung nach Aubing abgewickelt werden (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023).

Ein Tempo-30-Limit ist eine Regelung zur Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), die selbst, wenn die Straßen im Umgriff des vorliegenden Planungsgebietes lägen, nicht über die Bebauungsplanung festgesetzt werden kann.

Bezüglich der Anregung kann somit nur auf die o. g. Ausführungen verwiesen werden.

10. 7. Tiefgaragen / Barrierefreier Zugang zu Tief- bzw. Quartiersgaragen

- Es wird darauf verwiesen, dass eine öffentliche Tiefgarage (an der Wiesentfelser Straße) schon vom dem*der Verfasser*in der Anregung beim Planungsabschnitt Freiham Süd gefordert worden war. Daraus sei nichts geworden. Der Parkdruck wirke sich bis in die Wohnstraßen von Neuaubing aus. Vielleicht denke man jetzt offensiver und plane entweder bei den Mehrfamilienhäusern zwingend Tiefgaragen mit einem Schlüssel von 1,7 Stellplätzen, mindestens 1,4 Stellplätzen pro Wohnung ein oder eine öffentliche Tiefgarage an zentraler Stelle.

Stellungnahme:

Die geforderte öffentliche Tiefgarage an der Wiesentfelser Straße liegt außerhalb dieses Bebauungsplangebietes und kann daher in diesem Verfahren nicht geregelt werden.

Jedoch sind im 2. Realisierungsabschnitt bzw. im vorliegenden Bebauungsplangebiet Quartiersgaragen für die Anwohner*innen und

Besucher*innen im Rahmen eines innovativen Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes im Planungsgebiet verteilt geplant. Weitere Stellplätze sollen für das Planungsgebiet innerhalb der Straßenverkehrsflächen vorgesehen werden und hauptsächlich als Kurzparkzonen über ein noch einzuführendes Parkraummanagement eingerichtet werden.

Bei der Ermittlung der herzustellenden Stellplätze im Bebauungsplangebiet wird für das Parken von Bewohner*innen von 0,5 Stellplätzen je prognostizierter Wohneinheit und für das Parken von Besucher*innen von 1 Stellplatz je 15 prognostizierter Wohneinheiten ausgegangen. Zugrunde liegt hierbei die Beschlusslage des Münchner Stadtrats sowie die verkehrlichen Untersuchungen inklusive des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts des Planungsgebietes, welches alle Verkehrsarten berücksichtigt und einen Ausbau des ÖPNV beinhaltet. Der Anregung kann somit nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

- Es wird gefragt, ob Bewohner*innen barrierefreier Wohnungen direkten Zugang zu barrierefreien Tiefgaragenplätzen erhalten.

Stellungnahme:

Innerhalb des vorliegenden Bebauungsplangebietes sind für das Parken der Anwohner*innen keine Tiefgaragen vorgesehen. Barrierefreie Stellplätze stehen den Bewohner*innen in einer Entfernung bis zu maximal 300 m zu den Wohnungen in den dem jeweiligen Baublock bzw. den beiden Baublöcken zugeordneten Quartiersgaragen des Planungsgebietes (Mobilitätshäuser und Garagengebäude) zur Verfügung. Für viele mobilitätseingeschränkte Personen ist ein Weg von bis zu 300 m noch zumutbar.

Ergänzend werden in den Straßen Stellplätze vorrangig für Kurzzeitparken und für Personen mit Mobilitätseinschränkungen vorgesehen. Im Einzelfall sind außerdem Sonderlösungen über verkehrsrechtliche Anordnungen möglich, z. B. kann bei Bedarf im öffentlichen Straßenraum ein Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen in unmittelbarer Nähe zur Wohnung beantragt, ausgewiesen und hierfür ein Parkausweis vergeben werden. Wenn der Nachweis erbracht wird, dass Stellplätze für Menschen mit Behinderung benötigt werden, können diese zudem auch auf den Baugrundstücken gemäß einer Sonderregelung im Bebauungsplan zugelassen werden. Vollzugsprobleme treten bei vergleichbaren Regelungen in anderen Bebauungsplänen regelmäßig nicht auf.

Der Anregung wurde durch die o. g. Beantwortung entsprochen.

10. 8. Radverkehr / Bike & Ride / Schulwegsicherheit

- Es wird gefragt,
 - ob auch während der andauernden Bauarbeiten Radwege geplant seien. Wichtig sei hier auch, dass hierbei die Schulwegsicherheit garantiert werde. Mit Radstreifen, wie an der Helmut-Schmidt-Allee bestehe zu den Parkstreifen ein hohes „Dooring“-Risiko. Es sollte nicht so, sondern konform zum Radentscheid ausgebaut werden.
 - ob man mit dem Rad bequem in den Aubinger Ortskern sowie zum Radschnellweg nach Fürstenfeldbruck komme
 - ob eine Nord-Süd-Radverbindung durch den Bauabschnitt vorgesehen sei

- wie die existierenden Stadtteile an den Freihamer Radverkehr angeschlossen werden (das Denken dürfe nicht an den Grenzen des Quartiers enden)
- ob Bike + Ride-Plätze am neuen U-Bahnhof geplant seien.

Stellungnahme:

- Dort wo es möglich ist, wird bei der Einrichtung von Baustellen der Radverkehr gesondert geführt werden. Das Radwegenetz im vorliegenden Bebauungsplan wird gemäß geltenden Richtlinien (mit Sicherheitsstreifen gegen den sog. „Dooring“-Effekt) und den Vorgaben aus dem Radentscheid erstellt werden. Beispielsweise sind entlang des Autobahnzubringers (U-1750), der u. a. zur Gemeinbedarfsfläche Erziehung führt, beidseitig Radwegebreiten von 4 m angedacht.
- Eine direkte Anbindung nach Norden Richtung Aubing ist über die nördliche Aubinger Allee für den Radverkehr freigegeben. Der Anschluss zum Radschnellweg nach Westen erfolgt zukünftig über eine gut ausgebaute Radwegeverbindung u. a. durch den Landschaftspark.
- Neben der Hauptroute entlang der Aubinger Allee östlich angrenzend an den vorliegenden Bebauungsplan, sollen in Nord-Süd-Richtung Radnebenrouten mit dem sog. „Quartiersboulevard“ (Nord-Süd-Verbindung von U-1831 nach U-1825), mit der sog. „Parkpromenade“ (U-1830) und den sog. „Wohnstraßen“ (U-1821, U-1829) ausgestaltet werden.
- Eine Anbindung an alle angrenzenden Stadtteile sowie die Umgebung sind im Radwegenetz vorgesehen und werden weiter ausgebaut.
- Bike+Ride-Plätze betreffen den Bauvollzug und werden am neuen U-Bahnhof vorgesehen.

Der Anregung wurde durch die o. g. Beantwortung entsprochen.

- Es wird darauf hingewiesen, dass die Schulwege nach Freiham von Norden aus noch nicht verkehrssicher seien (z. B. fehlender Zebrastreifen im Freihamer Weg etc.). Durch den vermehrten Zuzug werde auch der Verkehr und die Schüler*innenzahlen zunehmen.

Stellungnahme:

Der Freihamer Weg ist nicht Teil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens, auch nicht des 1. Realisierungsabschnittes. Mit der Errichtung weiterer Grundschulen und weiterer Schulen in Freiham werden sich die Schüler*innen im Planungsgebiet verteilen. Die Errichtung eines Zebrastreifens kann durch den Bebauungsplan nicht festgesetzt und gesichert werden. Der Hörweg, in Verlängerung des Freihamer Wegs, ist ohnehin für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.

Bezüglich der Hinweise in der Anregung wird somit auf die o. g. Ausführungen verwiesen.

- Der Ausbau der Schulwegsituation zum Bildungscampus Freiham müsse verbessert werden. Das aktuell hohe Verkehrsaufkommen in Aubing erschwere bereits jetzt den sicheren Weg zur und von der Schule nach Hause. Hier müssten mehr Ampeln und Fußgängerüberwege geplant und umgesetzt werden.

Stellungnahme:

Der Bildungscampus Freiham ist nicht Teil des hier vorliegenden Bebauungsplans, sondern des 1. Realisierungsabschnittes Freiham Nord. Betreffend den 2. Realisierungsabschnitt bzw. dem hier vorliegenden Bebauungsplanverfahren sind weitere Schulen vorgesehen. Mit der weiteren Entwicklung von Freiham entstehen weitere sichere Fuß- und Radwegeverbindungen im Planungsgebiet. Auch entlang und innerhalb des Landschaftsparks werden vom Straßenverkehr unabhängige Fußwege und Fahrradrouten vorgesehen, die auch für den Schulweg genutzt werden können und somit zur Sicherheit insbesondere der Schüler*innen beitragen.

11. Themenbereich Erörterungsveranstaltung / Zeitraum der Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

- Es wird gewünscht, dass sich jeder einbringen könne und nicht nur die die Menschen der Bürgervereinigung, die so laut schrien. Die Jugend solle gefragt werden, weil die dort wohnen werde und die solle sich wohlfühlen.

Stellungnahme:

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und auch im Rahmen der weiteren Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB können sich alle an der Planung Interessierte unabhängig von Alter, Herkunft oder Mitgliedschaft in einer Vereinigung im Bebauungsplanverfahren einbringen. Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 BauGB sind auch Kinder und Jugendliche Teil der Öffentlichkeit.

Der Anregung wurde und wird somit entsprochen

- Es würden mehr klare und deutlichere Antworten gewünscht. Die*der Verfasser*in der Anregung habe sich das gesamte Youtube-Video der Veranstaltung mit der Dauer von zwei Stunden angesehen und habe kaum klare Aussagen wahrgenommen. Das sollte deutlich verbessert werden.

Stellungnahme:

Im Rahmen der online durchgeführten Erörterungsveranstaltung wurden von den Bürger*innen im Chatverlauf eine hohe Anzahl von Fragen und Anregungen gestellt. Die Verwaltung ist hierauf auf Basis des damaligen Planungsstandes, der seither auch unter Berücksichtigung der Anregungen aus der Erörterungsveranstaltung weiterentwickelt wurde, so klar und deutlich wie möglich, wie es auch im Zeitrahmen der Erörterungsveranstaltung möglich war, eingegangen. Im Übrigen wird sowohl auf die Ergebnisse aus der Erörterungsveranstaltung als auch auf die während der durchgeführten Beteiligung der Öffentlichkeit eingegangenen Stellungnahmen in diesem Kapitel der Beschlussvorlage ausführlich eingegangen.

Fragen und Problemstellungen zu anderen Bebauungsplangebieten und Planungen sind dagegen generell nicht Gegenstand von Erörterungsveranstaltungen.

Der Anregung wird somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

- Zur geplanten Öffentlichkeitsveranstaltung Anbindung Freiham an Aubing wird mitgeteilt, dass diese als Präsenzveranstaltung nach der Sommerpause

2021 abgehalten werden soll. Dies sei auch zwingend geboten. Allerdings werde es noch längerfristig Personen geben, die trotz Impfung keinen ausreichenden Schutz gegenüber Covid-19 erlangen könnten. Es sei Aufgabe der Stadt, eine Teilnahme allen Bürger*innen zu ermöglichen. Auch für alle Bürger*innen, die aufgrund der Covid-19-Pandemie nicht an einer Präsenzveranstaltung teilnehmen können. Daher sei eine öffentliche Bürgerbeteiligung eigentlich nur als gleichzeitige Präsenz- und online-Veranstaltung möglich. Dabei müsse gewährleistet sein, dass es den Bürger*innen möglich ist, bei der Online-Veranstaltung aktiv teilzunehmen. Von anderer Seite wird darauf hingewiesen, dass die Teilnahme erst durch die Online-Veranstaltung ermöglicht wurde. Es wird gefordert, dass diese innovative Möglichkeit auch in Post-Corona-Zeiten bestehen bleiben sollen.

Stellungnahme:

Die angesprochene Veranstaltung „Anbindung Freiham an Aubing“ betrifft nicht das hier vorliegende Bebauungsplangebiet, daher kann an dieser Stelle keine Beantwortung zu diesem inzwischen auch zeitlich „überholten“ Thema erfolgen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat während der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs 1 BauGB die Möglichkeit wahrgenommen, die Öffentlichkeit im Rahmen einer Erörterungsveranstaltung am 17.05.2021 über die Ziele und Zwecke der Planung zu informieren. Diese Veranstaltung fand zu Corona-Zeiten in einem digitalen Format statt, bei dem sich jede*r Interessierte anonym zuschalten, Fragen stellen sowie weitere Einwände und Anregungen zur Planung vorbringen konnte, die ebenfalls ins Bebauungsplanverfahren eingeflossen sind.

Das Format einer hybriden Erörterungsveranstaltung (gleichzeitig Präsenz- und Online-Veranstaltung) kann grundsätzlich genutzt werden. Inwieweit Erörterungsveranstaltungen vor Ort oder als hybride Veranstaltung stattfinden werden, wird auch jeweils von dem Einzelfall des Planungsgebietes abhängen. Den Anregungen wird kann somit nur nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

- Die Frist für die Äußerung habe einen üblen Geschmack. Man hätte dies auch nicht genau in die Ferien legen müssen.

Stellungnahme:

Die Pfingstferien 2021 fanden vom 25.05.2021 bis 04.06.2021 statt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB vom 07.05.2021 bis einschließlich 08.06.2021, also überwiegend außerhalb der Ferien. Die Erörterungsveranstaltung fand am 17.05.2021 auch außerhalb der Ferienzeit statt. Aufgrund der Vielzahl der bayerischen Schulfertage kann die Durchführung von Beteiligungsverfahren von Bauleitplanverfahren nicht grundsätzlich völlig außerhalb von Ferienzeiten durchgeführt werden, ohne die Bauleitplanverfahren unnötig zu verzögern. Die Bürger*innenbeteiligung im Rahmen dieses Verfahrens hat auch gezeigt, dass die Bürger*innen sich trotz/gerade wegen der Ferienzeit – inmitten der Covid-19-Pandemie, die das Verreisen erschwerte hatte – freie Zeit für die Beschäftigung mit der Planung/dem Verfassen von Anregungen genommen haben und sich sehr intensiv in das vorliegende Bebauungsplanverfahren eingebracht haben.

Insofern ist die vorgebrachte Beschwerde nicht nachvollziehbar. Auf die o.g. Ausführungen wird verwiesen.

12. Themenbereich Stellungnahmen der Naturschutzverbände

12. 1. Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Kreisgruppe München

Der BUND, als anerkannter Naturschutzbund gemäß § 63 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) gab mit Schreiben vom 07.06.2021 folgende Stellungnahme ab:

„Der BN bitte um Berücksichtigung der folgenden Einwände und Vorschläge:

1. Umweltbericht

Die für den Umweltbericht relevanten Gutachten (Klima, Verkehr, Artenschutzrechtliche Prüfung, Lufthygiene etc.) werden derzeit erstellt oder seien in Vergabe und können deswegen noch nicht eingesehen werden. Der BN behalte sich deshalb vor, im nächsten Verfahrensschritt (§ 3 (2) BauGB) ausführlich zu den einzelnen Gutachten und zur Kompensationsberechnung Stellung zu nehmen. Der BN weise aber im Vorfeld darauf hin, dass bei der Bewertung der Umweltauswirkungen und der Ergebnisse der Gutachten (Klima, Verkehr) der von der Stadt ausgerufenen Klimanotstand im Vordergrund stehen müsse. Dies sei insbesondere von Bedeutung, da das Planungsgebiet Flächen mit einem sehr hohen Kaltluftvolumenstrom beinhaltet. Des Weiteren werden landwirtschaftliche Flächen, die potenziell der regionalen und damit klimaschonenden Produktion von Lebensmitteln dienen, langfristig überbaut.

2. Artenschutz

Laut Beschlussvorlage (S. 16; *Anmerkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: gemeint ist hier die zum § 4 Abs. 2 BauGB versendete Unterlage*) sei mit Vorkommen der gefährdeten und stark rückläufigen Feldlerche zu rechnen. Feldlerchen als bodenbrütende Vögel der Feldflur stellen sehr spezielle Ansprüche an ihre Bruträume. Dies seien großräumige und unbebaute Naturräume, die sie unter anderem in landwirtschaftlichen Flächen finden. Im Gegensatz zu anderen Tierarten, finde die Feldlerche auf Dächern, in Parks und in Grünzügen keine Ersatzlebensräume. Sie werde somit aus dem Planungsgebiet vollständig verdrängt werden.

Der BN dränge deshalb darauf, bei den Kompensationsmaßnahmen gezielt die Vögel der Feldflur zu berücksichtigen. Das heiße, es müssten Habitate für die Feldlerche in der Nähe des Planungsgebiets aufgewertet und gesichert werden. Des Weiteren sollten die verbliebenen Habitate im Münchner Stadtraum dauerhaft erhalten und aufgewertet werden. Sobald der Umweltbericht vorliege, werde der Bund Naturschutz diesen dahingehend prüfen und Stellung nehmen.

3. Autobahnzubringer und Mobilität

Ein wichtiger Schritt im Kampf gegen den Klimawandel sei die seit langem geforderte Verkehrswende. Deren konsequente Umsetzung habe sich die Stadt München zum Ziel gesetzt. Es sei deshalb für den Bund Naturschutz nicht nachvollziehbar, weshalb ein neuer Autobahnanschluss mitten durch das neue Wohnquartier geplant werden solle. Die Folge werde eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sein (sogenannter „Induced demand“, induzierter Verkehr), da es den Bewohner*innen erleichtert werde, den Weg zur Arbeit mit dem Auto zu bestreiten. Erhebungen der Autobahndirektion Südbayern haben zudem gezeigt, dass über 50 % der Fahrten durch den nahegelegenen Allacher Tunnel eine Gesamtlänge von weniger als 50 km haben. Es bestünde also Potenzial und dringende Notwendigkeit, diesen Kurzstreckenverkehr auf andere umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Allein dadurch könnten die A99 und die durch Aubing zuführenden Straßen erheblich

entlastet werden.

Ein neuer Autobahnzubringer werde dieses Potenzial verschwenken und den Kurzstreckenverkehr über die A99 weiter begünstigen.

Somit begünstige das geplante Vorhaben ein weiteres Mal den MIV gegenüber dem ÖPNV und stehe damit der dringend benötigten Verkehrswende und einer Reduktion von CO₂-Emissionen entgegen. Damit widerspreche das Vorhaben dem Mobilitätsbeschluss für Freiham und den darin geplanten Maßnahmen zur Reduzierung des MIV. Schlussendlich sei die Planung eines Autobahnzubringers mit dem von der Stadt München ausgerufenen Klimanotstand unvereinbar.

Auf Quartiersebene durchschneide der Zubringer das neue Wohngebiet und störe massiv dessen architektonische Geschlossenheit. Der für den Bus- und Radverkehr geplante Boulevard werde unterbrochen, Lärm und lebensgefährliche Schadstoffe würden direkt in das Quartier verfrachtet.

Davon abgesehen sei die Fläche für den Zubringer im aktuellen Flächennutzungsplan nicht als übergeordnete Hauptverkehrsstraße, sondern als Wohnbaufläche mit Grünzug ausgewiesen. Deswegen sei nach Ansicht des Bund Naturschutzes das Vorhaben derzeit nicht aus dem Flächennutzungsplan heraus begründbar und besitze damit auch keine rechtliche Grundlage.

Deshalb lehne der Bund Naturschutz den Autobahnzubringer strikt ab und fordere, die Planungen dazu einzustellen.

Für das Mobilitätskonzept dränge der Bund Naturschutz darauf, einen Stellplatzschlüssel von unter 0,2 anzusetzen. Das gesamte Konzept müsse auf den genannten Stellplatzschlüssel zugeschnitten werden. Der Anschluss an Freiham an die U5 müsse unbedingt vor Quartiersbezug hergestellt sein. Erst dann könne das Quartier bezogen werden. Ein Verkehrsgutachten müsse die Leistungsfähigkeit des Mobilitätskonzeptes prüfen und bestätigen. Sobald das Mobilitätskonzept fertiggestellt sei, werde der Bund Naturschutz dazu Stellung nehmen.

4. Grünplanung

Da neben der Versiegelung auch struktur- und artenarm geplante grüne Infrastrukturen für den Artenrückgang verantwortlich seien, müsse für die Planung des südlichen Grünfingers ein detailliertes ökologisches Leitbild entwickelt werden. Das Ziel des Leitbildes sollte sein, eine hohe Arten- und Strukturvielfalt an heimischen Pflanzen im Grünfinger zu erreichen, die auch eine hohe Artenvielfalt an Insekten und anderen Wildtieren mit sich bringen werde. Innerhalb des Leitbildes müssen exakte ökologische Ziele und Artengemeinschaften (Pflanzen und Tiere) sowie Habitate formuliert werden, die in den Grünflächen verwirklicht werden sollen. Innerhalb der Grünflächen müsse es Zonen geben, die von Hunden nicht betreten werden dürfen oder in denen nicht gegrillt werden dürfe. Zusätzlich bedürfe es dicht bepflanzter und dadurch schwer zugänglicher Bereiche als Rückzugsraum für Wildtiere. Das Einbringen und Belassen von Totholz müsse Teil des Leitbildes sein.

Die einzelnen Habitate und Strukturen sollten für die Bewohner*innen, beispielsweise durch Informationstafeln erlebbar gemacht werden. Durch das so vermittelte Wissen könne bei den Bewohner*innen Verständnis und Respekt für Artengruppen und die Bedeutung einzelner Ökosystemleistungen (Erholungsfunktion, Bestäubung, Kühlung) entstehen und gefördert werden. Weiterer Teil des Leitbildes müsse ein schonendes und extensives, auf die Ziele des Leitbildes abgestimmtes Pflegekonzept sein.

Auch wenn der Landschaftspark und der nördliche Grünfinger nicht Teil des Bebauungsplanes seien, möchte man darauf hinweisen, dass auch für diese

Grünflächen ein derartiges Leitbild mit entsprechenden Umsetzungsmaßnahmen entwickelt werden müsse.

Zudem fordere der BN, die Durchgrünung im Quartier zu erhöhen. Konkret empfehle man, den Quartiersboulevard weniger stark zu versiegeln. Es gäbe derzeit Grünverbindungen von Ost nach West, allerdings fehle innerhalb des Quartiers entsprechende Verbindungen zwischen Süd und Nord. Diese Funktion könne der Quartiersboulevard erfüllen. Des Weiteren sollen auch die Quartiersplätze Zentrum und Mitte stärker entsiegelt und begrünt werden. Die Innenhöfe wirken im vorliegenden Vorentwurf stark zerschnitten und versiegelt. Die Verknüpfung einzelner Innenhöfe durch Grünverbindungen wäre deshalb ebenfalls zu empfehlen.

Unabhängig von dem vom BN geforderten ökologischen Leitbild, solle bei der gesamten Grünplanung auf folgende Punkte geachtet werden:

Wo möglich müssen Rasenflächen als extensiv gepflegte, artenreich blühende Wiesen oder als von den Nutzungszonen abgetrennte Beete angelegt werden (z. B. in den Innenhöfen oder im Boulevard). Diese dienen dann Insekten als Nahrungsressource und Lebensraum. Derartige Flächen werden auch von den Bürger*innen äußerst positiv wahrgenommen und mittlerweile immer stärker gefordert.

Bei den neu geplanten Bäumen empfehle der BN eine hohe Diversität an standortgerechten und heimischen Arten. Dabei sollen durchaus auch geeignete Nadelbäume in die Grünplanung mit aufgenommen werden. Eine artenreiche Baumbepflanzung unterstütze eine höhere Artenvielfalt an Insekten und die Kombination mit Nadelbäumen erhöhe zusätzlich die Artenvielfalt bei Vögeln. Zudem fungieren Nadelbäume als wichtige Staubfilter in der Stadt.

Des Weiteren sollen die Bäume oberirdisch wie unterirdisch den Raum bekommen, der es ihnen ermögliche uneingeschränkt zu wachsen und der Standort der Bäume müsse langfristig gesichert sein. Die Anzahl an hoch und ausladend wachsenden Bäumen müsse weiterhin ausreichend sein, damit eine entsprechende Beschattung, Durchlüftung und Kühlung des Quartiers erreicht werden könne. Aus diesem Grund dürfen Tiefgaragen auf keinen Fall unterhalb der Grünflächen angelegt werden, da bei einer Sanierung die gesamte Substrat- und Vegetationsauflage abgetragen werde.

Neben einem umfangreichen Baumbestand empfehle der BN einheimische Sträucher in den Entwurf mitaufzunehmen. Auch hier sei eine hohe Artenvielfalt sowie eine hohe Pflanzendichte einzuplanen. Zudem solle es auch den Sträuchern erlaubt sein, ausladend und hoch zu wachsen. Von kurzgeschnittenen und monotonen Hecken, auch in Privatgärten, sei generell abzusehen.

Zusätzlich zur 20 cm dicken Substratauflage solle die Dachbegrünung weitere Elemente zur Förderung der Biodiversität enthalten. Neben dem heterogenen Aufbringen des Substrats (Anhügelungen) wären dies unter anderem Stein- und Totholzhaufen und sogenannte Sandlinsen.

Der BN empfehle zudem, in den Grünflächen der Innenhöfe, trotz der geringen Fläche dicht bepflanzte Rückzugsorte für Wildtiere anzulegen.

Des Weiteren müsse auch für die Innenhöfe, Quartiersplätze und das Straßenbegleitgrün ein detailliertes, schonendes und extensives Pflegekonzept erarbeitet werden, dass auf den Erhalt von arten- und strukturreichen

Pflanzengemeinschaften abziele.

5. Fassadenbegrünung und Fassadenquartiere

Der BN empfehle, die Fassaden der neuen Gebäude in Ergänzung zur Dachbegrünung zu begrünen. Hier sollen nach Möglichkeit heimische Pflanzen verwendet werden. Eine Fassadenbegrünung trage neben ihrer Funktion als Lebensraum auch zur Kühlung der Gebäude bei.

Je nach Artenzusammensetzung und Vorkommen in der Umgebung sollen Fassadenquartiere für Fledermäuse und Vögel installiert werden.

6. Glasfassaden

Der BN fordere, Glasflächen auf ein notwendiges Maß zu reduzieren und zusätzlich konkrete Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag festzusetzen. Als wirksam habe sich dabei flächig bedrucktes oder beklebtes Glas erwiesen. Reflexionsarmes Glas biete 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/>)

7. Lichtverschmutzung

Tiere und auch Menschen seien auf die Unterscheidung von Hell und Dunkel angewiesen und können sich der allgegenwärtigen Beleuchtung in der Stadt kaum entziehen. Der BN empfehle deshalb, durch eine fachlich fundierte, kompetente Lichtplanung eine gute, ökologisch verantwortbare Lichtqualität für das gesamte Quartier sicherzustellen und im Bebauungsplan festzusetzen. Grundsätzlich sollen sich die Maßnahmen immer am derzeitigen Stand der Wissenschaft orientieren. Für weitere Details siehe zum Beispiel: https://www.anl.bayern.de/publikationen/anliegen/doc/an41122voith_et_al_2019_lichtverschmutzung.pdf

Unter anderem lasse sich empfehlen, die Lichtquellen möglichst niedrig anzubringen und voll abgeschirmte Leuchten zu verwenden. Das Schutzglas solle flach sein, um Streulicht zu vermeiden und das Leuchtmittel solle nicht aus der Lampe herausragen. Es seien nur warmweiße Lampen bis maximal 2.700 Kelvin zu verwenden (LEDs ohne Blauanteile), da vor allem der Blau- und UV-Anteil des Spektrums negative Auswirkungen auf verschiedene Tiergruppen habe. Die Leuchtintensität solle dabei so gering wie möglich sein. Durch Bewegungsmelder, (Teil- bzw.) Nachtabschaltung oder dimmbare Systeme lasse sich die Lichtverschmutzung weiter reduzieren. Des Weiteren seien Himmels- oder Fassadenstrahler gesetzlich verboten (Art. 11a BayNatSchG und Art. 15 BayImSchG). Der BN fordere auf die Verwendung dieser Art von Beleuchtung grundsätzlich zu verzichten.

8. Tiefgaragen

Die Errichtung von Tiefgaragen könne einen erheblichen Eingriff in den Grundwasserhaushalt darstellen. Daher fordere 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. Aufgrund des teils geringen Grundwasserflurabstandes im Gebiet müsse diesem Aspekt besondere Aufmerksamkeit zuteilwerden.

Der BN hoffe, dass sich die Landeshauptstadt München ernsthaft mit den Einwendungen und Vorschlägen auseinandersetze und der BN stehe für Nachfragen gerne zur Verfügung. Der BN bitte darum, einen Protokollauszug des Beschlussbuches über die Behandlung der Stellungnahme zu erhalten.

Stellungnahmen zu den einzelnen Punkten:

1. Umweltbericht

Die vorgebrachten Anmerkungen zum Umweltbericht werden zur Kenntnis genommen. Bei den relevanten Gutachten fanden diese Punkte Berücksichtigung. Auf den Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 18.12.2019 u. a. zur Ausrufung des Klimanotstandes und zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität für das Stadtgebiet München im Jahr 2035 („Bayerisches Versöhnungsgesetz II / Grundsatzbeschluss zur „Klimaneutralen Stadtverwaltung 2030“ und weitere Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität München 2050“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16525) wird verwiesen. In das Bauleitplanverfahren ist der Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 20.10.2021, Klimaneutrales München bis 2035, Ziele und Umsetzungsstrategie des Referates für Stadtplanung und Bauordnung mit Maßnahmen in der Stadtentwicklungsplanung, Bebauungsplanung, Wohnbauförderung und Stadtsanierung, Klimafahrplan in der Stadtplanung (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) eingeflossen. Im Weiteren wird auf die Ausführungen im Umweltbericht verwiesen.

2. Artenschutz

2020 bis 2022 fanden im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchungen zum vorliegenden Bebauungsplan Erfassungen im durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes statt. Es konnte hierbei die in Bayern gefährdete Feldlerche als typische Vogelart der freien Feldflur als Brutvogel nachgewiesen werden, trotz der angrenzenden Bautätigkeit. Alle weiteren, dort festgestellten Vogelarten nutzten die künftigen Baufelder nur sporadisch bzw. zur Nahrungssuche. Für die betroffenen Feldlerchen wurden bereits im Zuge der Genehmigungsverfahren u.a. für den 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord sowie für den Autobahnzubringer und die U-Bahnvorhaltemaßnahme umfangreiche Kompensationsmaßnahmen beauftragt und umgesetzt (Felderchenfenster u.a. bei Streiflach sowie Blühstreifen bzw. Buntbrachen). Mit Umsetzung des hier vorliegenden Bebauungsplanes mit Grünordnung ergeben sich aufgrund der zuvor eingerechneten Kulissenwirkungen keine neuen Betroffenenheiten.

Da mit Umsetzung der Bebauung umfangreicher neuer Lebensraum für gebäudebrütende Vogelarten entsteht, wird zum Schutz von gebäudebrütenden Vögeln festgesetzt, dass für alle Wohngebäude Quartiere für Gebäudebrüter geschaffen werden müssen. Es erfolgen außerdem Festsetzungen zum allgemeinen Schutz von Vögeln in Bezug auf Verglasungen sowie zum Insektenschutz bezogen auf die Beleuchtung.

3. Autobahnzubringer und Mobilität

Durch den Bau des neuen Wohnstandortes Freiham Nord entsteht ein neuer Wohnstandort mit über 25.000 Einwohner*innen, wodurch sich das Verkehrsaufkommen in Freiham zwangsläufig erhöhen wird. Im Rahmen der vorliegenden Bebauungsplanung ist mit ca. 7.200 Einwohner*innen zu rechnen. Die Anbindung an die Bundesautobahn A 99, Anschlussstelle Germering-Nord stellt einen wesentlichen Baustein der Gesamtkonzeption für die Erschließung von Freiham Nord dar. Über eine leistungsfähige Autobahnanbindung erfolgt die direkte Anbindung an das überörtliche Bundesfernstraßennetz, sodass der Verkehr nicht durch die Bestandsgebiete fahren muss, um auf das überörtliche Straßennetz zu gelangen. Das Verkehrskonzept Freiham Nord legt zudem den Fokus auf die Förderung des Umweltverbundes und die Nahmobilität (öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr). Der ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote werden gefördert. Das Stellplatzangebot für private Kfz auf privaten Baugrundstücken wird bis auf die Ausnahme für Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen ausgeschlossen, auf öffentlichem Grund reduziert und in Quartiersgaragen

konzentriert, zusätzlich wird ein attraktives, sicheres und inklusives Verkehrsnetz für den Fuß- und Radverkehr geschaffen.

Die geplante U-Bahn ergänzt das engmaschige Busnetz, welches ständig an den wachsenden Wohnungsbau angepasst wird. Die künftig geplante Tram verbindet die bestehenden S-Bahnlinien im Norden und Süden von Freiham. Ein gut ausgebautes Fuß- und Radwegenetz angebinden an die vorhandenen und entstehenden Infrastrukturmaßnahmen ermöglicht im Sinne der Stadt der kurzen Wege eine gute Erreichbarkeit, auch ohne Auto.

Zum Autobahnzubringer und der Mobilität wird im Übrigen auch auf die Ausführungen und die Abwägung der Punkte zum Verkehr unter Ziffer 10.1 „Grundsätzliche Einwände gegen das Verkehrskonzept und Anregungen“ und Ziffer 10.2 „Weitere Einwendungen bzw. Anregungen zum Verkehrskonzept“ verwiesen.

Darüber hinaus wird auf die Stellungnahmen zu den Anregungen zum Thema Verkehr unter 10.5 „Anbindung an die Autobahn A99“ verwiesen.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 beinhaltet ein innovatives Konzept hinsichtlich MIV-Reduzierung, Mobilitätskonzept, Implementierung von Quartiersgaragen, Einrichtung von Mobilitätsbausteinen bis hin zu Maßnahmen, die die Erreichung der städtischen Klimaschutzziele unterstützen. Hierunter wurden u. a. Elemente des Schwammstadtprinzips, der Verpflichtung zu Photovoltaik, zur Dach- und Fassadenbegrünung und zur Umsetzung von dauerhaften Baumstandorten in den Bebauungsplan aufgenommen, die einen wertvollen Beitrag leisten, dass die Landeshauptstadt München klimaneutral werden kann. Auch ermöglicht der Bebauungsplan mit seinen Infrastruktureinrichtungen, einer anteiligen Gewerbe- und Nichtwohnnutzung sowie der Nähe zur Quartiersmitte Freiham, dem Stadtteilzentrum und zu Freiham Süd sowie zu angrenzenden Stadtteilen durchaus eine Vereinbarkeit des Wohnens und Arbeitens. Damit ist eine wesentliche Reduzierung von Autofahrten verbunden.

Zur Einbindung in das Ortsbild und in die städtebauliche Struktur erfolgt im Straßenbereich des Autobahnzubringers die Pflanzung von vier Baumreihen. Das vorhandene Gutachten (Luftschadstofftechnische Untersuchung, Januar 2025) zeigt auf, dass die derzeit geltenden lufthygienischen Grenzwerte an der Wohnbebauung im Planungsgebiet, auch am hier betroffenen Autobahnzubringer, eingehalten werden. Die an den Autobahnzubringer angrenzende geschlossene Bebauung ist so angeordnet bzw. mit Lärmschutzmaßnahmen versehen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß Schalltechnischer Untersuchung (Januar 2025) gewahrt sind. Hinsichtlich der Lärmbelastung werden schutzbedürftige Aufenthaltsflächen im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung im Umfeld des Autobahnzubringers durch Lärmschutzwände abgeschirmt. Für die Wohnbauflächen werden neben baulichen Schallschutzmaßnahmen (Schalldämmmaß der Außenbauteile, fensterunabhängige Lüftungen) in hoch belasteten Bereichen weitere Restriktionen (Grundrissorientierung, Schallschutzkonstruktionen wie verglaste Loggien/Balkone) sowie Abschirmungen von Freibereichen festgesetzt.

Die Planungsabsichten der Landeshauptstadt München zu Freiham als Wohnstandort einschließlich der zugehörigen Grünflächen und der städtebaulichen und landschaftlichen Struktur mit Zäsuren über Grünfinger und der Anbindung über einen Autobahnzubringer gehen bereits aus dem Beschluss zum Strukturkonzept für Freiham Nord aus dem Jahre 2007 hervor (Siedlungsschwerpunkt Freiham Nord, Beschluss zum Strukturkonzept, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09633, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 21.03.2007).

Die Grundlagen für die Entwicklung dieses zukunftsweisenden Quartiers wurden in diversen weiteren Stadtratsbeschlüssen u. a. Grundsatz- und Eckdatenbeschluss sowie Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154

(Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07723 sowie 14-20 / V14917) gefasst. Auch zum Autobahnzubringer selbst gibt es einen Aufstellungsbeschluss (Nr. 2092 A, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01508 vom 20.11.2014) und einen Satzungsbeschluss der vorläufigen Anbindung an die Bundesautobahn A 99 (Nr. 2092, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09870 vom 09.03.2018). Im laufenden Bebauungsplanverfahren Nr. 2083a Landschaftspark wurde der endgültigen Autobahnzubringer, soweit er nicht vom Bauleitplanverfahren umfasst ist, mit aufgenommen.

Gemäß Aufstellungsbeschluss kann der vorliegende Bebauungsplan Nr. 2154 mit Grünordnung aus dem geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung entwickelt werden.

Innerhalb der Wohnbaufläche verlaufen in West-Ost- sowie in Nord-Süd-Richtung mehrere örtliche Grünverbindungen, die innerhalb des neuen Stadtviertels bzw. des 1. BA Querungs- und Verbindungsfunktionen beinhalten und auch straßenbegleitend ausgeführt werden können (siehe auch die öffentliche Grünfläche ÖG 3 im Bebauungsplan). Die Anbindung an die Autobahn ist als Teil des Erschließungsnetzes für Freiham Nord erforderlich.

Die Planungen werden vor dem Hintergrund des dringend benötigten Wohnraums in München daher nicht eingestellt. Der Bebauungsplan mit Grünordnung wird aus dem Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung entwickelt. Im Übrigen ist der Anschlussbereich des Autobahnknotens im Bereich Germering-Nord an Freiham bereits im Flächennutzungsplan dargestellt.

Der Beschluss des Stadtrates „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“ vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) hat die Grundlagen zur Erarbeitung eines umfassenden Mobilitätskonzepts für Freiham Nord geschaffen und es wurden dabei diverse Maßnahmen definiert, mit denen das Thema zukunftsfähige Mobilität bei der Siedlungsentwicklung von Freiham Nord konsequent in den Vordergrund gestellt werden soll.

Ziel ist die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf ein notwendiges Mindestmaß. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde bezüglich des 2. RA Freiham Nord u. a. beauftragt, das Stellplatzverhältnis für Kfz je Wohneinheit auf 0,5 zu reduzieren. Darauf aufbauend wurde das Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Rahmen- und Bebauungsplanung erarbeitet und mithilfe einer gutachterlichen Untersuchung detaillierter analysiert und bewertet (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, 06.07.2023, Revision 23.11.2023).

Das Verkehrskonzept für Freiham Nord legt den Fokus auf die Förderung des Umweltverbundes (u. a. öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr), mit dem Ziel, einen Modal-Split-Anteil von mindestens 73 % im Umweltverbund zu erreichen. In diesem Sinne werden der ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote gefördert, das Stellplatzangebot für private Kfz bis auf Sonderregelungen für mobilitätseingeschränkte Personen auf privatem Grund ausgeschlossen und auf öffentlichem Grund reduziert, die Stellplätze in Quartiersgaragen konzentriert, ein attraktives, sicheres und inklusives Verkehrsnetz für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen.

Unter Berücksichtigung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes wird das Stellplatzverhältnis von 0,5 als ausreichend erachtet. Insbesondere bei der Wohnnutzung erfolgt im Vergleich zu den hier nicht geltenden Richtwerten der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München eine deutliche Reduzierung. Eine darüberhinausgehende Reduzierung auf den gewünschten Wert von 0,2 ist nicht möglich.

Gemäß dem vorliegenden Stadtratsbeschluss und dem Verkehrsgutachten

(Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum vorliegenden Bebauungsplangebiet kann eine weitere Reduzierung des privaten Stellplatzverhältnisses und einer damit einhergehenden kompletten Änderung des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes des Quartiers nicht entsprochen werden.

Grundsätzlich bietet die Planung von Quartiersgaragen im Bebauungsplan perspektivisch die Möglichkeit einer Umnutzung, sollte sich in weiterer Zukunft herausstellen, dass die sogenannte Verkehrswende eintritt. Anders als bei Tiefgaragen können die bislang für Stellplätze dafür vorgesehenen Flächen langfristig anderen Nutzungen (z. B. Wohnen) zugeführt werden.

Bezüglich der Anmerkung zur U-Bahnanbindung wird auf Basis der gegenwärtigen Planungen eine Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke der U-Bahn nach Freiham zwischen 2035 und 2040 erwartet.

Die Baurechtschaffung für den Wohnungsbau in Freiham Nord ist ein längerer Prozess und erfolgt sukzessive in Abschnitten. Nachdem das Baurecht für den 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068; In-Kraft-getreten am 20.01.2016) geschaffen und zum Großteil bereits umgesetzt wurde, wurde das Verfahren für den nächsten Abschnitt, der 2.

Realisierungsabschnitt – Bereich Süd (vorliegender Bebauungsplan Nr. 2154) begonnen, mit dem u. a. vorrangig nicht nur Wohnbaurecht, sondern auch weitere für Freiham und angrenzende Stadtteile wichtige Schulinfrastrukturmaßnahmen ermöglicht werden sollen. Gemäß aktueller Rahmenterminplanung sollen für das Gesamtprojekt des 2. Realisierungsabschnitts die Wohneinheiten bis voraussichtlich 2038 erstellt werden. Mit der Fertigstellung der U-Bahn nach Freiham ist mit einem ähnlich liegenden Zeitraum zwischen 2035 und 2040 zu rechnen, sodass mit Bezugsfertigkeit der letzten Wohnungen in Freiham auch die U-Bahn vorhanden sein wird.

Dem Belang vorgegreiflich auf eine U-Bahnanbindung (Finanzierung und Fertigstellung der U-Bahn) schon jetzt die Voraussetzung für dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, wird der Vorrang in der Abwägung eingeräumt, zumal eine Anbindung an leistungsfähigen ÖPNV bereits heute vorhanden ist.

4. Grünplanung

Bei den öffentlichen Grünflächen ist zunächst von einer intensiven Erholungsnutzung mit einem vielfältigen Angebot für alle Altersgruppen auszugehen, dass auch generationenübergreifendes Spiel-, Freizeit- und Erfahrungsräume bietet. Jedoch wird selbstverständlich auch ein naturnaher Charakter für die Grünflächen angestrebt, ebenso werden klimaökologische Aspekte berücksichtigt. Auf der Ebene der Bauleitplanung werden für die Grün- und Freiflächen die räumliche Abgrenzung und die übergeordneten Ziele festgelegt. So wird für die öffentlichen Grünflächen festgesetzt, dass ein Mindestanteil (mindestens 40 % der Flächen, die parkartig zu gestalten und zu begrünen sind) naturnah mit heimischer, standortgerechter Vegetation zu gestalten ist (z. B. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Bäume und Sträucher, Vogelnährgehölze). Dadurch kann eine hohe Arten- und Strukturvielfalt erreicht werden, die auch für Insekten und andere Wildtiere Lebensraum bietet. Zudem ist in den öffentlichen Grünflächen pro 200 qm mindestens ein standortgerechter Baum zu pflanzen. Eine weitere Konkretisierung der Planung findet im Rahmen der Realisierungsplanung statt.

Die Ausweisung von Zonen, die von Hunden nicht betreten werden dürfen oder in denen das Grillen nicht erlaubt ist, kann im weiteren Verlauf der Ausführungsplanung behandelt werden. Das Gleiche gilt für die Gestaltung bzw. die vorgesehene Pflanzdichte von Gehölzen bzw. die Einbringung und Belassung von Totholz.

Eine Aufstellung von Informationstafeln kann erst im Rahmen der

Ausführungsplanung geklärt werden. Ebenso wird das Pflegeregime der künftigen Grünflächen erst im Zuge der Herstellung der Grünflächen zu klären sein.

Die öffentlichen Verkehrsflächen und die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung erhalten Baumreihen und Baumgruppen. Dies wird über entsprechende Festsetzungen gewährleistet. Die hierfür erforderlichen straßenbegleitenden, begrünten Freiflächen sind Teil der Straßenverkehrsfläche und nicht als Grünfläche ausgewiesen.

Der sogenannte „Quartiersboulevard“ wird zahlreiche Angebote für Spiel- und Aufenthaltsflächen bieten. Hierfür sowie für die Straßenverkehrsfläche, die randlichen Gehwege sowie nötige Querungen sind Versiegelungen unabdingbar.

Bei dem Quartiersplatz Mitte handelt es sich um eine Grünfläche mit einer Grünausstattung, die aufgrund der vorgesehenen intensiven Erholungsnutzung eine differenzierte Ausstattung mit Freizeiteinrichtungen erfahren wird und damit wird nutzungsbedingt auch eine gewisse Versiegelung verbunden sein.

Auch für den Quartiersplatz Zentrum, der als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt wird und der direkt am zukünftigen U-Bahnhof liegt, soll eine hohe Aufenthaltsqualität für die künftigen Nutzer*innen entstehen. Denkbar wären hier auch aufgrund der zentralen Lage und Größe des Platzes vielfältige künftige Nutzungen (z. B. auch Feste). Zudem ist eine Befahrung für die Feuerwehr im Notfall möglich. Der urbane Platz soll soweit möglich mit Bäumen überstellt werden. Eine Mindestanzahl von Bäumen wird daher festgelegt. Die Innenhöfe sind Teil der privaten Grünflächen. Auch hier wird über Festsetzungen eine ausreichende Durchgrünung gewährleistet. Da keine Unterbauung mit Tiefgaragen erfolgt, können hier auch langfristig haltbare Großbäume gepflanzt und Versickerungsflächen angelegt werden. Eine Verknüpfung der einzelnen Innenhöfe wird über festgesetzte Durchgänge und Gehrechtsflächen in den Innenhöfen ermöglicht.

Mindestens 20 % der im Plan als „zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzten Flächen in den allgemeinen Wohngebieten sind naturnah zu gestalten (z. B. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Sträucher, Vogelnährgehölze). Für die privaten Freiflächen ist eine extensive Pflege wünschenswert. Die Pflege obliegt allerdings den Eigentümer*innen und kann nicht über den Bebauungsplan geregelt werden.

Es sollen überwiegend heimische Baumarten Verwendung finden. Aufgrund des Klimawandels soll allerdings auch die Verwendung besonders stadtklimafester und krankheitstoleranter nicht heimischer Arten ermöglicht werden. Es ist nicht vorgesehen, die Verwendung von Nadelbäumen auszuschließen.

Durch den Verzicht auf Tiefgaragen in den allgemeinen Wohngebieten können hier langfristig haltbare Baum- bzw. Großbaumstandorte mit optimalen Wuchsbedingungen gesichert werden. Allgemein wird für die Begrünung ein Anteil an Großbäumen festgesetzt.

Für die Pflanzung von Bäumen in Belagsflächen wird eine ausreichende offene, durchwurzelbare, spartenfreie Pflanzfläche festgesetzt.

Für die als „zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzten Flächen in den allgemeinen Wohngebieten sind Teilbereiche für eine naturnahe Gestaltung festgesetzt (artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Sträucher, Vogelnährgehölze).

Auch für die öffentlichen Grünflächen werden naturnah zu gestaltende Anteile (z. B. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Bäume und Sträucher, Vogelnährgehölze) festgesetzt.

Nur bei extensiver Dachbegrünung beträgt die Mindestsubstratschichtdicke 20 cm. Bei intensiver Dachbegrünung wird eine Mindestsubstratschichtdicke von 40 cm festgesetzt.

Des Weiteren beträgt auf den Flächen mit dem Nutzungszweck Garagengebäuden die Mindestsubstratschichtdicke 25 cm. Auf 25 % der entsprechenden Dachflächen der Garagengebäude werden Habitatmodule zur Förderung der Biodiversität festgesetzt.

Über die Festsetzung, dass mindestens 20 % der im Plan als „zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzten Flächen in den allgemeinen Wohngebieten naturnah zu gestalten sind, werden die Voraussetzungen für eine Umsetzung von Rückzugsorten für Wildtiere geschaffen. Die konkrete Umsetzung kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Die Pflege der privaten Freiflächen wird von den künftigen Eigentümer*innen übernommen und kann im Bebauungsplan nicht geregelt werden. Auch für die öffentlichen Grünflächen wird das Pflegekonzept nicht im Bebauungsplan geregelt. Über die getroffenen Festsetzungen werden jedoch die Voraussetzungen für die Schaffung und Umsetzung strukturreicher Lebensräume sowohl in den privaten als auch den öffentlichen Grünflächen geschaffen.

5. Fassadenbegrünung und Fassadenquartiere

Die Festsetzung einer Fassadenbegrünung ist für geeignete Gebäude vorgesehen. Eine Beschränkung auf heimische Pflanzenarten ist hierbei zu stark einschränkend und kann die unterschiedlichen Expositionen und Höhen der Gebäude nicht abdecken.

Die Anbringung von Fassadenquartieren für Gebäudebrüter (Mauersegler, Haussperling, Hausrotschwanz) und Fledermausarten sind für alle Wohngebäude mit mehr als 2 Geschossen bzw. ab 6 m Wandhöhe und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung festgesetzt.

6. Glasfassaden

Eine entsprechende Festsetzung zum Vogelschutz ist vorgesehen. Auf Bebauungsplanebene können über die getroffene Festsetzung hinaus keine Regelungen zur Größenordnung und Verwendung des Baumaterials Glas getroffen werden. Im Umweltbericht werden die Hinweise auszugsweise dargestellt. Die Hinweise werden an die zukünftigen Grundstückseigentümer*innen weitergegeben.

7. Lichtverschmutzung

Eine entsprechende Festsetzung der Beleuchtung zum Artenschutz ist in der Satzung zum Bebauungsplan getroffen. Hinsichtlich der geforderten Lichtplanung werden die hier vorgebrachten Ausführungen an die zuständigen städtischen Dienststellen weitergegeben.

8. Tiefgaragen

Im Bereich der allgemeinen Wohngebiete wird auf Tiefgaragen verzichtet. Es wurden Gutachten zur Beurteilung der Grundwassersituation erstellt, die sich mit dem vor Ort herrschenden hohen Grundwasser auseinandergesetzt haben. Insbesondere das numerische Grundwassermodell (Aktualisierung des Mathematischen Grundwassermodells; Stand 14.07.2023, aktualisiert 09.12.2024) stellt dar, dass, unter Berücksichtigung des Ziels einer Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt, zwar Eingriffe ins Grundwasser nicht gänzlich vermieden werden können, jedoch die hydraulischen Auswirkungen der durch das vorliegende Planungskonzept stark reduzierte, noch geplanten unterirdischen Bebauung auf die Grundwasserstände sehr gering und für das Umfeld weitestgehend vernachlässigbar

sind. Bei der Umsetzung sind die Bauherr*innen des Weiteren bei Eingriffen in das Grundwasser verpflichtet, wasserrechtliche Verfahren zu durchlaufen.

Fazit:

Die Empfehlungen und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

Den Anregungen des Bund Naturschutzes in Bayern e. V., Kreisgruppe München wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

12. 2. Stellungnahme des Landesbundes für Vogelschutz, Kreisgruppe München Stadt/ Land

Der LBV hat mit Schreiben vom 28.05.2021 im Rahmen der Mitwirkung von Naturschutzvereinigungen gemäß § 63 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) folgende Stellungnahme abgegeben:

1. Gesamtplanung

Die vorgestellte Planung sei Teil der großflächigen Quartiersentwicklung Freiham, die Wohnraum für bis zu 30.000 Einwohner*innen schaffen solle. Teil des Konzepts sei ein großzügiger Landschaftspark östlich der A99 und eine gute verkehrstechnische Erschließung, insbesondere eine gute Anbindung an den ÖPNV. Ein großer Teil der Planungen werde derzeit im Realisierungsabschnitt (RA) 1 umgesetzt, nicht jedoch der Landschaftspark, die Autobahnanbindung und die Anbindung an die U-Bahn. Die Grünflächenausstattung sowie die Verkehrsinfrastruktur seien daher derzeit unzureichend. Diese Probleme müssten vor der weiteren Wohnraumentwicklung gelöst werden.

2. Förderung von günstigem Wohnraum

Flächen im Eigentum der Landeshauptstadt München sollen im RA2 zu 60 % im geförderten Wohnungsbau bebaut werden. In Anbetracht des großen Mangels an bezahlbarem Wohnraum sollen stadteigene Flächen ausschließlich zu diesem Zweck bebaut werden. Dies könne durch ein größeres Angebot günstigen Wohnraums die Mietpreisentwicklung in der Stadt bremsen und der Wohnungsnot entgegenwirken.

3. Verkehrsanbindung

Schon jetzt sei Aubing durch starken Autoverkehr entlang der Bodenseestraße, aber auch durch Ausweichverkehr von der Autobahn entlang der Aubinger Allee beeinträchtigt. Der Zuzug von neuen Einwohner*innen im derzeit im Bau befindlichen RA1 werde diese Problematik noch verstärken. Die weitere Quartiersentwicklung Freiham im RA2 sei zwingend an die zeitgleiche Realisierung der U-Bahn-Verlängerung zu binden. Auch die Anbindung an die A99 müsse vor Fertigstellung der neuen Wohnungen erfolgen.

4. Grünflächenausstattung

Um zu vermeiden, dass 30.000 Münchnerinnen und Münchner in einer verkehrsbelasteten Umgebung ohne adäquaten Zugang zu Grünflächen das neu entstehende Wohnquartier zu einem sozialen Brennpunkt werden lassen, müsse der Landschaftspark unbedingt parallel zu den neuen Wohnungen realisiert werden. Die neuen Bewohner*innen müssen von Anfang an die Möglichkeit zur Naherholung und zum Naturerleben in Wohnortnähe haben. Auch für Hunde müsse eine ausreichend dimensionierte Fläche zum Freilauf zur Verfügung stehen. Die derzeitig landwirtschaftlich genutzten Flächen böten diese Möglichkeit nicht.

5. Angrenzende Biotop/ Schutzgebiete

Mit dem Zuzug von 30.000 Neubürger*innen im Plangebiet entstehe ein großer zusätzlicher Erholungsdruck auf das Landschaftsschutzgebiet „Aubinger Lohe und

Moosswaige mit Erweiterung“. Dieses Relikt des ehemals weitläufigen Niedermoorgebietes von Germering bis Freising enthalte Vorkommen zahlreicher gefährdeter Tier- und Pflanzenarten, die bodenfeuchte und nährstoffarme Lebensräume brauchen. Zudem seien dort mit dem Ökokonto II Ausgleichsflächen der Stadt München situiert, die auch die Ausgleichsflächen zum Plangebiet enthalten. Der Zustand der Niedermoorreste dürfe sich nicht verschlechtern und der Umfang der hochwertigen Flächen dürfe sich nicht verringern. Um den Erholungsdruck auf diese sensiblen Naturflächen zu begrenzen und vor allem räumlich zu steuern, sei die Ausarbeitung eines Lenkungskonzepts für die Moosswaige dringend erforderlich und solle schon vor Fertigstellung der Wohneinheiten vorliegen. Darin sollen neben einer klaren Wegführung Ruhezoneen enthalten sein, die die sensibelsten Gebiete vom Besucherverkehr abschirmen. Zudem solle eine Gebietsbetreuung installiert werden, um den steigenden Erholungsdruck zu regeln. Als wichtigster Puffer für die Erholungsnutzung werde der Landschaftspark gesehen (s.o.). Dieser müsse so schnell wie möglich vollständig realisiert werden und durch die Anlage von kleinräumigen Strukturen eine naturnahe Alternative zur Erholung der Moosswaige bieten.

Der LBV möchte bei der Erstellung des Besucherlenkungskonzepts eingebunden werden, da einige der ökologisch wertvollsten Flächen der Moosswaige seit mehr als einem Jahrzehnt vom LBV gepflegt werden. Das Lenkungskonzept solle möglichst durch Umweltbildungsmaßnahmen unterstützt werden.“

Stellungnahmen zu den einzelnen Punkten:

1. Gesamtplanung

Um ein adäquates Angebot an Grünflächen für die künftigen Bewohner*innen bis zur endgültigen Herstellung des Landschaftsparks bereitzustellen, wird das Baureferat erste Erholungsflächen in Form eines Interimsangebotes in dem Teilabschnitt des Landschaftsparks, der unabhängig von anderen Planungen vorab geplant und realisiert werden kann, herstellen. Dabei handelt es sich um einen mehrere Hektar großen Bereich im Südosten, angrenzend an den bestehenden Sportpark. Hier soll insbesondere ein Angebot für Jugendspiel entstehen (siehe hierzu auch Beschluss des Bauausschusses vom 3.12.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14487 Siedlungsschwerpunkt Freiham, Teil C - Freihamer Park- Interimsmaßnahme). Die Aubinger Allee stellt unter anderem eine wichtige Verkehrsachse für den öffentlichen Nahverkehr mit mehreren Buslinien dar, die Anbindungen an die S-Bahnhöfe Freiham und Aubing sowie an den geplanten U-Bahnhof in Höhe der Quartiersmitte bietet.

Auf Basis der gegenwärtigen Planungen wird eine Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke der U-Bahn nach Freiham zwischen 2035 und 2040 erwartet. Bezüglich des Bebauungsplanumgriffs wird mit der Umsetzung dieser Flächen und der geplanten Bebauung sukzessive auch die im Umgriff des Bebauungsplans vorgesehene Autobahnanbindung, der Ausbau der Grün- und Freiflächen und die Grünausstattung vorgenommen werden.

2. Förderung von günstigem Wohnraum

Der Entwicklung von Wohnungsbauflächen kommt gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07705) „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm, Wohnen in München VII‘ 2023-2028“ (WiM VII) eine hohe Priorität zu. Ziel ist die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum in München, da aufgrund des anhaltenden Zuzugs ein anhaltender Druck auf dem Wohnungsmarkt besteht. Vor dem Hintergrund des dringend benötigten großen gesamtstädtischen Bedarfs an neuem Wohnraum wird u. a. auch über die

hohe bauliche Dichte im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans das Wohnungsbaupotential von rund 2.800 neuen Wohneinheiten für circa 7.200 Einwohner*innen nach Möglichkeit ausgeschöpft.

Gemäß des o. g. Beschlusses soll für die geplante, auf Grundstücken der Landeshauptstadt München stattfindende Bebauung bis zu 60 % im geförderten Wohnungsbau und bis zu 40 % im freifinanzierten konzeptionellen Mietwohnungsbau entstehen.

Insgesamt soll unter Berücksichtigung der Aspekte der sozialen Ausgewogenheit, Durchmischung und Verträglichkeit für das Gebiet ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum für Menschen aller Altersgruppen und für alle Lebenssituationen geschaffen werden.

Die vorgenannten Maßgaben und der Stadtratsbeschluss werden bei der Umsetzung des Wohnraums für diesen Bebauungsplan zu Grunde gelegt und berücksichtigt.

3. Verkehrsanbindung

Die endgültige Anbindung an die A 99 und somit eine Entlastung der Bodenseestraße erfolgt parallel zur Umsetzung und zum Bezug des neuen Quartiers. Der westliche Teil des vierspurigen Autobahnzubringers wird im laufenden Verfahren zum Bebauungsplan Nr- 2083a zum ersten Bauabschnitt des Landschaftsparks festgesetzt. Auf Basis der gegenwärtigen Planungen wird eine Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke der U-Bahn nach Freiham zwischen 2035 und 2040 erwartet.

4. Grünflächenausstattung

Das Baurecht für den Landschaftspark muss in Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung von Freiham Nord und die Ausbauabsichten der Autobahn GmbH des Bundes zur BAB 99 geschaffen werden.

Aktuell befindet sich der erste Bebauungsplan zum Landschaftspark (südlicher Teilbereich) im laufenden Verfahren, für den auch bereits zwei Beteiligungsverfahren durchgeführt wurden.

Um ein adäquates Angebot an Grünflächen für die künftigen Bewohner*innen bis zur endgültigen Herstellung des Landschaftsparks bereitzustellen, wird das Baureferat erste Erholungsflächen in Form eines Interimsangebotes in dem Teilabschnitt des Landschaftsparks, der unabhängig von anderen Planungen geplant und realisiert werden kann, vorab herstellen. Dabei handelt es sich um einen mehrere Hektar großen Bereich im Südosten, angrenzend an den bestehenden Sportpark. Hier soll insbesondere ein Angebot für Jugendspiel entstehen. Im Zuge der Realisierungsplanung der Grünflächen ist zu prüfen, ob Flächen für den Freilauf von Hunden erforderlich werden.

Zudem werden die Grün- und Freiflächen im Umgriff des Bebauungsplanes Zug um Zug mit der Realisierung der Wohnbebauung hergestellt werden.

5. Angrenzende Biotop/ Schutzgebiete

Für die künftigen Bewohner*innen von Freiham wird es ein sehr qualitativvolles und überdurchschnittliches Freiflächenangebot geben. Auch dies trägt dazu bei, dass der Erholungsdruck auf angrenzende Gebiete reduziert wird.

Für den Bereich der Mooschwaige und der Aubinger Lohe wird aktuell ein Erholungslenkungskonzept erarbeitet, um negative Auswirkungen auf diese Bereiche zu vermeiden. Des Weiteren ist hier geplant, durch den Einsatz einer Naturschutzwacht bzw. einer Gebietsbetreuung den Schutz von Natur und Landschaft zu gewährleisten.

Der LBV wird in den laufenden Planungsprozess zum Erholungslenkungskonzept beteiligt und könnte hier entsprechende Umweltbildungsmaßnahmen einbringen, ebenso wird der LBV bei der Gebietsbetreuung vor Ort eingebunden.

Fazit:

Den Anregungen des Landesbundes für Vogelschutz, Kreisgruppe München Stadt/Land wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

B) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB

Das Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB wurde im Zeitraum vom 08.04.2021 mit 23.05.2021, durchgeführt. Im Rahmen dieser Verfahren gingen nachfolgende Stellungnahmen ein.

1. Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH (Telekom) teilte mit Schreiben vom 22.04.2021 mit, dass sie beauftragt und bevollmächtigt sei, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Äußerung:

Im dargestellten Planbereich befänden sich keine Anlagen der Telekom. Änderungen, Baumaßnahmen oder Planungen zu Baumaßnahmen seien zurzeit nicht vorgesehen.

Vorbehaltlich einer positiven Ausbauentscheidung werde darauf aufmerksam gemacht, dass die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur nicht ausreiche, um das Plangebiet zu versorgen. Es seien zusätzliche Planungen und Baumaßnahmen erforderlich.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen anderer Leitungsträger sei es unbedingt erforderlich, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen bzw. Spartenbesprechungen so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vorher, angezeigt würden.

Stellungnahme:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anlagen der Telekom im Planbereich vorhanden sind und zurzeit seitens der Telekom keine Änderungen, Baumaßnahmen oder Planungen zu Baumaßnahmen vorgesehen sind.

Im Übrigen handelt es sich um Hinweise zum Bauvollzug. Diese werden zur Kenntnis genommen.

Äußerung:

Es werde gebeten, folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen:

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

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen sei das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u.a. Abschnitt 3 zu beachten. Es werde gebeten, sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.

Stellungnahme:

Die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 getroffenen Festsetzungen stehen geeigneten und ausreichenden Trassen für die

Telekommunikationsanlagen nicht entgegen. Eine konkrete Planung der Straßenquerschnitte erfolgt unabhängig vom Bebauungsplanverfahren.

Im Übrigen handelt es sich um Hinweise zum Bauvollzug. Diese werden zur Kenntnis genommen. Zu dem genannten Merkblatt liegt inzwischen ein neuerer Stand vor, der dem Baureferat bekannt ist und der berücksichtigt wird. Das "Merkblatt über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle", Ausgabe 2013, ersetzt das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen", Ausgabe 1989.

Äußerung:

Bitte beteiligen Sie uns auch weiterhin am Planungsverfahren.

Stellungnahme:

Die Deutsche Telekom Technik GmbH wurde am weiteren Verfahren beteiligt.

2. Kreisjugendring München Stadt

Der Kreisjugendring München Stadt (KJR) teilte mit Schreiben vom 05.05.2021 Folgendes mit:

Der KJR unterstütze ausdrücklich die Einrichtung einer Jugendfreizeitstätte. Jedoch sähe man die Unterbringung einer solchen Einrichtung „kleinräumig in Wohnbauflächen“ wie auf Seite 23 der Vorlage (Realisierungsabschnitt Freiham Nord) als sehr problematisch an. Bei Einrichtungen für Jugendliche müsse zwangsläufig von einer gewissen Lärmentwicklung ausgegangen werden und zwar sowohl in den Innen- als auch den Außenräumen. Eine Unterbringung in Wohnbauflächen würde damit automatisch Konflikte mit dem Bewohner*innen des Gebäudes nach sich ziehen, da beide Gruppen - die Besucher*innen der Freizeitstätte und die Bewohner*innen des Wohngebäudes - berechtigte Interessen verfolgten.

Die Einrichtung einer Freizeitstätte erfolge mit der Absicht, dass junge Menschen ihre Freizeit altersgemäß verbringen könnten und Unterstützung in altersrelevanten Fragestellungen erhielten. Dies könne in einem deutlichen Kontrast zu den Bedarfen der Bewohner*innen stehen, die in ihrer Wohnung Ruhe und Erholung suchten. Ein solcher Konflikt solle bereits in der Planungsphase vermieden werden. Daher plädiere man für die Unterbringung der Jugendeinrichtung in einem freistehenden Gebäude, keinesfalls innerhalb der Wohnbebauung.

Stellungnahme:

Die vom Kreisjugendring München-Stadt genannten Aspekte sind schon zu Beginn des Rahmenplanungsprozesses eingeflossen. Gemäß Rahmenplanungsbeschluss Freiham Nord 2. RA ist eine freistehende Jugendfreizeitstätte mit ausreichendem Abstand zur Wohnbebauung am östlichen Rand des Landschaftsparks in Abstimmung mit dem Sozialreferat vorgesehen. Deren Sicherung ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154, sondern soll im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083a für den Landschaftspark erfolgen. Im laufenden Bebauungsplanverfahren mit Grünordnung Nr. 2154 wird diese Jugendfreizeiteinrichtung nur indirekt berücksichtigt, indem die Planstraße (U-1824) nördlich des WA 4 bis an die westliche Geltungsbereichsgrenze reicht und so deren Erschließung ermöglicht.

Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 selbst werden mehrere allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Jugendfreizeiteinrichtungen sind dort als Anlage für soziale Zwecke überall allgemein zulässig. Vorgesehen ist jedoch eine dichte Blockbebauung. Im Umgriff dieses Bebauungsplans stehen daher keine Flächen für freistehende Jugendfreizeiteinrichtungen zur Verfügung.

Des Weiteren kann hier auch auf den Beschluss „Soziale Infrastruktur für Kinder, Jugendliche und Familien; Freiham Nord 2. Realisierungsabschnitt (2. RA)“ des Kinder- und Jugendhilfeausschusses vom 04.02.2020 hingewiesen werden, in dem die Errichtung einer Jugendfreizeiteinrichtung (Offene Einrichtung für Kinder- und Jugendliche im Alter von 12 bis 21 Jahren) mit Hinweisen zur Verortung beschlossen wurde (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16582). Eine Änderung des Bebauungsplanes ist aufgrund der o. g. Ausführungen nicht erforderlich.

3. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) gab mit Schreiben vom 14.04.2021 eine gemeinsame Stellungnahme der Bereiche Landwirtschaft und Forsten ab.

Bereich Landwirtschaft:

Es handele sich bei der in Anspruch genommenen Fläche (Geltungsbereich mit einer Gesamtfläche von ca. 27 ha) um Böden mit hoher Qualität, die der Landwirtschaft in Zukunft vorenthalten werde. Die Acker- bzw. Grünlandzahlen der überplanten Flächen lägen über den Durchschnittswerten der Acker- und Grünlandschätzung der Stadt München (vgl. „Durchschnittswerte der Acker- und Grünlandzahlen für die bayerischen Landkreise“ zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV). Somit solle der Erhalt der land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen beachtet werden, um eine vielfältig strukturierte und bäuerlich ausgerichtete Landwirtschaft für die regionale Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltig erzeugten Lebensmitteln, erneuerbaren Energien und nachwachsenden Rohstoffen zu erhalten, zu unterstützen und weiterzuentwickeln. Zudem grenze an das Planungsgebiet intensiv genutzte landwirtschaftliche Nutzflächen an. Es könne zu unvermeidbaren Lärm-, Staub- und Geruchsemissionen durch die Landwirtschaft kommen. Diese könnten auch am Wochenende, Sonn- und Feiertagen auftreten. Sie seien im ortsüblichen Umfang zu dulden und sollten den künftigen Bauerwerbern mitgeteilt werden. Laut dem Plan seien Bepflanzungen in der Nähe zu den Grenzen zu den landwirtschaftlichen Flächen angedacht. Bezüglich der Grenzbeplanzung zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen werde, ab einer Bewuchshöhe von zwei Metern, Grenzabstände von mindestens vier Metern zum Nachbargrundstück empfohlen, um künftige Beeinträchtigungen zu vermeiden.

Stellungnahme:

Der hohe Siedlungsdruck in München bei gleichzeitig knappen Flächen für den Wohnungsbau im Stadtgebiet erfordert die Ausweisung von Neubaugebieten. Die Entscheidung, in Freiham auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen einen neuen Stadtteil zu errichten, wurde bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung getroffen: Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, zuletzt in diesem Bereich im Jahr 2014 geändert, sind hier bereits Bauflächen dargestellt. Auch ist die Planungsabsicht der Landeshauptstadt München bereits aus dem Beschluss zum Strukturkonzept für Freiham Nord aus dem Jahre 2007 ersichtlich (Siedlungsschwerpunkt

Freiham Nord, Beschluss zum Strukturkonzept, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09633, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 21.03.2007). Für den Bereich des vorliegenden Bebauungsplans sieht das Strukturkonzept eine große Baufläche (unterteilt in Wohnbauflächen) vor, die im Norden und Süden durch Grünfinger begleitet wird. Etwa mittig durch die Baufläche verläuft die überörtliche Anbindung an die Autobahn A 99 über die Anschlussstelle Germering-Nord.

Langfristig werden mit Fertigstellung des gesamten Stadtteils Freiham keine landwirtschaftlichen Flächen an den Umgriff des vorliegenden Bebauungsplans angrenzen (Landschaftspark Freiham im Westen, Wohnstandort 2. BA des 2. RA im Norden). In einer Übergangszeit, solange der 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts noch nicht umgesetzt wird, können die Felder nördlich des Hörwegs allerdings weiter bewirtschaftet werden. Grenzpflanzungen zwischen der neuen Wohnbebauung und dem Hörweg sind nicht vorgesehen. Die genannten Grenzabstände von Bepflanzungen sind im Art. 48 AGBGB gesetzlich geregelt. Bei Grundstücken, die an den vorliegenden Bebauungsplanumgriff angrenzen und weiterhin temporär landwirtschaftlich genutzt werden, wird das Baureferat sowie das Kommunalreferat im Rahmen des § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahrens über den Hinweis des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und Art. 48 AGBGB informiert. Die von der normalen landwirtschaftlichen Nutzung ausgehenden Immissionen (Lärm, Staub, Geruch) müssen von den Anwohner*innen hingenommen werden. Hierzu wurden Hinweise in den Umweltbericht aufgenommen.

4. Fernstraßen-Bundesamt

Das Fernstraßen-Bundesamt teilte mit Schreiben vom 27.04.2021 Folgendes mit: Es werde darum gebeten, das Stellungnahmeersuchen der Autobahn GmbH des Bundes zuzuleiten, sodass diese im Verfahren beteiligt werden könne. Das Fernstraßen-Bundesamt sei ab dem 01. Januar 2021 die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzung in einem Abstand von 100 m entlang der Bundesautobahnen und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen i. S. d. § 9 FstrG. Für die vorbezeichneten Straßen nähme die Autobahn GmbH des Bundes die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahr und sei im Bau- und Genehmigungsverfahren neben dem Fernstraßen-Bundesamt unabhängig von der Entfernung zum Straßenrand bei einer möglichen Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. In diesem Umfang wirke sie auch bei der Erstellung von Bebauungsplänen mit, was eine spätere gesonderte Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes bei der Vorhabenrealisierung erübrige. Sollte das Fernstraßen-Bundesamt bei der Vorprüfung betroffene Belange im voran dargestellten Zuständigkeitsbereich übersehen haben, werde höflich um einen entsprechenden Hinweis gebeten.

Stellungnahme:

Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern wurde im Rahmen des § 4 Abs. 1 BauGB-Verfahrens und erneut im § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahren beteiligt. Das Planungsgebiet liegt außerhalb des 40 m / 100 m Bereiches, d. h. es ist keine Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes gegeben. Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern wurde über die Stellungnahme des Fernstraßen-Bundesamtes informiert.

5. Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern

Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern teilte mit Schreiben vom 18.05.2021 Folgendes mit:

Das gegenständliche Planungsgebiet befände sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bundesautobahn A 99, deren sechs-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Autobahnkreuz München-West in der aktuellen Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) und im Bundesverkehrswegeplan mit der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ enthalten sei (Projektnummer A099-G010-BY). Dieses durch ein Bundesgesetz gesicherte Vorhaben stelle eine zur Siedlungsentwicklung Freiham konkurrierende Planung dar.

Äußerung:

Es bestehe Platzbedarf für die Verbreiterung der Fahrbahn der A99 samt der erforderlichen Entwässerungs- und Lärmschutzeinrichtungen im Bereich des vorgesehenen Landschaftsparks der Landeshauptstadt München.

Stellungnahme:

Die Forderung bezieht sich auf den Bereich des künftigen Landschaftsparks und ist daher für den vorliegenden Bebauungsplan nicht relevant.

Äußerung:

Lärm- und Luftschadstoffemissionen der A 99 wirkten auf die neue Siedlung Freiham ein und durch die neue Siedlung Freiham werden an den Anschlussstellen Freiham-Mitte und Germering-Nord im Vergleich zum Bestand größere Verkehrsbelastungen auftreten.

Stellungnahme:

Die Situation in Bezug auf Lärm- und Luftschadstoffe wurde im Rahmen der Bauleitplanung für das Siedlungsgebiet Freiham durch entsprechende Gutachten ermittelt und untersucht.

Die veränderten Verkehrsbelastungen wurden bei den Gutachten zum Verkehr, zum Schall und zu den Luftschadstoffen berücksichtigt und sind in die Abwägung eingeflossen.

Äußerung:

Aus Sicht der Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern seien folgende Vorgaben bzw. Anforderungen beim Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 zwingend zu berücksichtigen:

1. Hochbauten jeder Art dürften in einer Entfernung bis zu 40 m gemessen vom äußeren Rand der Fahrbahn der A 99 nicht errichtet werden (§ 9 Abs. 1 FStrG). Ein Dispens nach § 9 Abs. 8 FStrG scheidet aufgrund des gesetzlich gesicherten sechs-streifigen Ausbaus der A 99 (siehe oben) aus. Darüber hinaus bedürften Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn bauliche Anlagen in einer Entfernung bis 100 m gemessen vom äußeren Rand der A 99 errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollten (§ 9 Abs. 2 FStrG). Beim gegenständlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 sei der Korridor bis 100 m gemessen vom äußeren Rand der A 99 von baulichen Anlagen freizuhalten, da Ausbauabsichten in Form des oben beschriebenen

sechs-streifigen Ausbaus der A 99 einer Zustimmung entgegenstehen (§ 9 Abs. 3 FStrG).

Stellungnahme:

Die Verbreiterung der Autobahn A 99 betrifft lediglich den Bereich des laufenden Bebauungsplanverfahrens Nr. 2083a Landschaftspark, nicht jedoch den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord, da der Abstand des Planungsgebietes zum äußeren Fahrbahnrand der Autobahn mindestens 300 m beträgt. Die 100 m breite Baubeschränkungszone liegt außerhalb des Planungsgebietes und somit werden hier durch den Bebauungsplan auch keine Festsetzungen für bauliche Anlagen getroffen.

Äußerung:

2. Die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 vorgesehenen baulichen Anlagen dürften die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der A 99 nicht gefährden. Insbesondere dürfe von den baulichen Anlagen keine Blendgefahr für die Verkehrsteilnehmer auf der A 99 ausgehen.

Stellungnahme:

Aufgrund des großen Abstands der geplanten Bebauung zur Autobahn, der deutlich über die Baubeschränkungszone hinausgeht sowie der zum Schutz des Wohnens im Planungsgebiet notwendigen Lärmschutzmaßnahmen der Autobahn GmbH, sind Gefährdungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Autobahn ausgeschlossen. Im Bebauungsplan besteht diesbezüglich kein Handlungsbedarf.

Äußerung:

3. Die quantitative Lärmbelastung und die Festlegung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 sei unter Anwendung der RLS-19 (Randbemerkung 1: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, FGSV Verlag, Köln, 2019) zu ermitteln, da der Beurteilungspegel für Straßen entsprechend § 3 Abs. 1 16. BImSchV nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der RLS-19 zu berechnen sei und darüber hinaus die RLS-19 den Stand der Technik darstelle. Den Lärmberechnungen sei die Verkehrsbelastung auf der A 99 im Prognosejahr 2035 unter Berücksichtigung des sechs-streifigen Ausbaus der A 99 zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Autobahnkreuz München-West (Prognoseplanfall) zu Grunde zu legen, da dieses Projekt mit der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ in der aktuellen Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) und im Bundesverkehrswegeplan enthalten sei. In der Anlage sei der Spurplan der Vorzugsvariante für den Südabschnitt Autobahndreieck München-Süd West bis Tunnel Aubing mit der favorisierten Variante enthalten.

Stellungnahme:

Zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 wurde eine Schalltechnische Untersuchung (Stand: Januar 2025) erstellt, die auf das Prognosejahr 2035 abstellt und die Verkehrszahlen auf der ausgebauten (sechs-streifigen) BAB 99 berücksichtigt. Die Berechnungen wurden auf Grundlage der RLS-19 durchgeführt. Dem Gutachten wurde die von der Autobahndirektion Südbayern zur Verfügung gestellte Prognose 2035 zugrunde gelegt.

Äußerung:

Für den Fall, dass aktive Schallschutzmaßnahmen an der A 99 wie die Anpassung oder Neuerstellung von Lärmschutzwällen oder Lärmschutzwänden im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 nach Abwägung zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen und Prüfung der Verhältnismäßigkeit der aktiven Schutzmaßnahmen erforderlich würden, sei eine frühzeitige und detaillierte Abstimmung mit der Autobahn GmbH Niederlassung Südbayern und dem Fernstraßen-Bundesamt (vgl. 1.) erforderlich.

Stellungnahme:

Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 werden keine zusätzlichen aktiven Maßnahmen an der Autobahn festgesetzt, da die Autobahn und der Lärmschutzwall außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanumgriffs liegen. Die Autobahn GmbH hat in gemeinsamen Abstimmungsterminen mit der Landeshauptstadt München mitgeteilt, dass sie mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4m auf dem bestehenden Wall (Walkrone) von Süden kommend bis zum Germeringer Weg in das Planfeststellungsverfahren gehen wird. Dieser Schutz muss von Seiten der Autobahn GmbH hergestellt werden. Gemäß BImSchG muss die Autobahn dafür Sorge tragen, die Grenzwerte in Bezug auf die Bestandsbebauung und hinreichend verfestigte Planung, die durch den Ausbau der BAB 99 überschritten werden, einzuhalten.

Im Zuge der Erweiterung der Autobahn A99 um eine weitere Fahrspur je Fahrtrichtung sind durch die Autobahn GmbH Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung des Immissionsgrenzwerte in Bezug auf hinreichend verfestigte Planungen, d.h. zum Schutz der geplanten Bebauung im vorliegenden Bebauungsplanverfahren vorzusehen.

Äußerung:

Die aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen der konkurrierenden Planungen zum sechs-streifigen Ausbau der A 99 und zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 seien zwischen der Landeshauptstadt München und der Autobahn GmbH, Niederlassung Südbayern abzustimmen. Hierzu seien der Autobahn GmbH, Niederlassung Südbayern die vollständigen Unterlagen der vorgenannten Abwägungsentscheidung und Verhältnismäßigkeitsprüfung beim Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 im Entwurf zur Abstimmung zur Verfügung zu stellen.

Stellungnahme:

Eine Abstimmung der Planungen zur A99 und zu Freiam zwischen Autobahn GmbH und Landeshauptstadt München fand in regelmäßigen Abständen statt, sodass der Informationsaustausch und der Austausch von erforderlichen Unterlagen gewährleistet war und ist. Die Autobahn GmbH, Niederlassung Südbayern wurde im Rahmen des § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahrens erneut beteiligt.

Äußerung:

4. Unter Berücksichtigung des sich aus dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 ergebenden Verkehrsaufkommens sei der Nachweis nach HBS (Randbemerkung 2: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV Verlag, Köln, 2015) zu erbringen, dass unter Berücksichtigung des Ausbaus der A 99 West und der sich unter anderem durch die geplanten Wohnanlagen für rund 8.000

Einwohner ergebenden Verkehrsbelastungen sowohl sämtliche Knotenpunkte an den Anschlussstellen Germering-Nord und Freiam-Mitte als auch der bestehende Autobahnzubringer und seine provisorische Anbindung die Qualitätsstufe D oder besser aufweisen. Die Grundlagen der Verkehrsuntersuchung seien mit der Autobahn GmbH abzustimmen und dahingehend zu synchronisieren, dass vergleichbare Annahmen zu Grunde liegen. Für den Prognosehorizont der Modelluntersuchung sei ein sachgerechter Zwischenhorizont zu wählen.

Stellungnahme:

Das Mobilitätsreferat wurde hinsichtlich der Verkehrs- und Knotenpunktuntersuchungen beteiligt.

Die Verkehrsuntersuchung Freiam 3000 (ZIV, Dezember 2021) hat für den Zwischenhorizont 2030 (Fertigstellung des 1. BA des 2. RA, Anbindung über den vorläufigen Autobahnzubringer) ermittelt, dass die Knotenpunkte an der Autobahnanschlussstelle Germering-Nord noch bewältigbar sind. Allerdings wird eine bauliche Anpassung des östlichen Anschlussstellen-Knotenpunkts und eine Anpassung der Signalprogramme für den interimweisen Anschluss an den Autobahnbestand im o. g. Gutachten empfohlen.

Eine Abstimmung und Synchronisierung der Planung und Grundlagen der Autobahn GmbH ist im Rahmen der Erstellung des o. g. Gutachtens erfolgt.

Äußerung:

Sollte es in Folge des durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 bedingten zusätzlichen Verkehrsaufkommens zu Rückstauungen auf die A 99 kommen, seien bauliche bzw. signaltechnische Anpassungen an den Knotenpunkten vorzunehmen. Falls erforderlich sei die Lichtsignalsteuerung auch verkehrsabhängig zugunsten der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Autobahn derart anzupassen, dass ein Rückstau auf die Autobahn auch bei Qualitätsstufe E oder F auf den betroffenen Ausfahrampen verhindert werde.

Stellungnahme:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Das Mobilitätsreferat wurde hinsichtlich der Hinweise beteiligt. Das Baureferat-Tiefbau wurde hierzu im Rahmen des stadtinternen Beteiligungsverfahrens, das begleitend zum Verfahren gem. § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt wurde, ebenfalls informiert.

Äußerung:

Da zeitgleich mit dem Bebauungsplanverfahren für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiam Nord (B- Plan Nr. 2154) die Vorentwurfs- und Genehmigungsplanung für den sechs-streifigen Ausbau der A 99 zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Autobahnkreuz München-West erstellt werde, sei eine detaillierte und frühzeitige Abstimmung dieser konkurrierenden Planungen erforderlich.

Stellungnahme:

Eine Abstimmung der Planungen zur A99 und zu Freiam zwischen Autobahn GmbH und Landeshauptstadt München fand in regelmäßigen Abständen statt, sodass der Informationsaustausch und der Austausch von erforderlichen Unterlagen gewährleistet ist.

Äußerung:

Der B-Plan Nr. 2154 beinhalte einen Flächenanteil für den „Vorhaltekörper“ für eine U-Bahn. Der „Vorhaltekörper“ solle in naher Zukunft in einem eigenständigen und abgetrennten Verfahren genehmigungsrechtlich behandelt werden. In Planungsgesprächen zwischen Autobahn GmbH und Landeshauptstadt München zeige sich, dass das U-Bahnprojekt teilweise in der Anbauverbots- bzw. Anbaubeschränkungszone nach § 9 (1) bzw. § 9 (2) FStrG errichtet werden solle. Damit sei eine erhebliche Konfliktlage des U-Bahnprojektes mit der Ausbauplanung der A99 vorgezeichnet. Es sei unklar, wie die konkurrierenden Planungen harmonisiert werden könnten. Im Rechtsverfahren zum U-Bahnprojekt müsse für die notwendige anbaurechtliche Entscheidung bzw. Zustimmung das Fernstraßen-Bundesamt beteiligt werden. Diese könne seitens der Autobahn GmbH nicht in Aussicht gestellt werden. Räumliche Veränderungen des U-Bahnprojektes könnten flächenhafte Auswirkungen auf den Bebauungsplan Nr. 2154 haben. Es werde gebeten, diesen Aspekt im Bebauungsplanverfahren angemessen zu würdigen.

Stellungnahme:

Das Baureferat-Ingenieurbau wurde über den Einwand der Autobahn GmbH informiert und stimmt sich regelmäßig mit dieser in Bezug auf die Planung der Vorhaltemaßnahme der Abstellanlage ab. Diese wird außerhalb des Planungsgebietes im Bereich des künftigen Landschaftsparkes zu liegen kommen. Wegen der mitgeteilten Problematik (keine Genehmigung im Bereich der Anbauverbotszone bzw. Anbaubeschränkungszone nach § 9 FStrG durch die Autobahn GmbH) wurde die Planung für den Vorhaltekörper der U-Bahn in zwei Bereiche aufgeteilt. Der zweite Teil für das Stationsbauwerk befindet sich im vorliegenden Planungsumgriff. Dieser Bereich liegt weit außerhalb der Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone und ist somit hiervon auch nicht betroffen. Für den vorliegenden Bebauungsplan ist somit nichts veranlasst. Die Anlage zur Stellungnahme: Spurplan Vorzugsvariante vom 02.02.2021, „A 99 West sechs-streifiger Ausbau Abschnitt von 200 bis 260, Bau-km 0+000 bis 3+250 wird zur Kenntnis genommen.

6. Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern

Die Regierung von Oberbayern teilte mit Schreiben vom 21.04.2021 folgendes mit:

Das Planungsgebiet Freiham Nord liege innerhalb des Bauschutzbereiches des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen nach § 12 LuftVG. Damit sind Höhenbeschränkungen verbunden, die zu beachten sind. Im Planungsgebiet liege die Bemessungsgrenze des Bauschutzbereiches bei 683 m NN (100 m über dem Flughafenbezugspunkt). Soweit Gebäude, Kräne oder Masten diese Höhe überragen würden, wäre das Luftamt Südbayern erneut zu beteiligen. Im Weiteren würden keine Einwendungen zu dem geplanten Vorhaben erhoben.

Stellungnahme:

Die durch den Bebauungsplan ermöglichten Gebäude unterschreiten deutlich die Höhe von 683 m NHN (gemäß aktueller Höhenbezeichnung). Der Bauschutzbereich wird folglich nicht beeinträchtigt. Der Hinweis zur Bemessungsgrenze des Bauschutzbereiches wurde dennoch in die Begründung aufgenommen.

7. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLFD) hat mit Schreiben vom 06.05.2021 Folgendes mitgeteilt:

Bodendenkmalpflegerische Belange:

Im oben genannten Planungsgebiet lägen folgende Bodendenkmäler:
 - D-1-7834-0056 Siedlung der früheren Bronzezeit und römischen Kaiserzeit, Bestattungsplatz mit Kreisgräben und Körpergräbern des Endneolithikums (Glockenbecherkultur und Schnurkeramik) und der frühen Bronzezeit sowie Bestattungsplatz mit Kreisgräben und Brandbestattungen der Urnenfelderzeit
 - D-1-7834-0058 Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung
 - D-1-7834-0061 Siedlung der späten Urnenfelderzeit und der Hallstattzeit, Körpergräber und Siedlung der späteren Kaiserzeit sowie Brandschüttungsgräber vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung

Im Bereich des Vorhabens sowie in dessen Nähe befänden sich zahlreiche bekannte Bodendenkmäler, die teils im Bayerischen Denkmalatlas dargestellt und teilweise dort noch nicht abgebildet seien. Unmittelbar südlich und östlich des überplanten Gebietes fänden darüber hinaus seit 2009 in enger Kooperation mit der Landeshauptstadt München flächendeckend archäologisch qualifizierte Voruntersuchungen und Ausgrabungen statt, bei denen der Kenntnisstand über die Besiedlung am westlichen Stadtrand Münchens in vor- und frühgeschichtlicher Zeit erheblich erweitert wurde. Auf Grundlage dieser Ergebnisse und angesichts der überwiegenden öffentlichen Belange, die die Erweiterung begründen, werde die Planung aus denkmalfachlicher Sicht nicht abgelehnt. Aus planerischer Sicht sei allerdings den Belangen der Bodendenkmalpflege in vollem Umfang Rechnung zu tragen. Hierzu zähle die frühzeitige Abstimmung vor der Beantragung der im gesamten Gebiet erforderlichen denkmalrechtlichen Erlaubnis gem. Art. 7 BayDSchG. Über die von bereits realisierten Planabschnitte hinaus erfolgten Untersuchungen seien zudem ergänzende naturwissenschaftliche Untersuchungen, restauratorische und fachwissenschaftliche Arbeiten bei allen Planungen in finanzieller und zeitlicher Hinsicht zu berücksichtigen.

Bodendenkmäler seien gem. Art. 1 BayDSchG in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten. Der ungestörte Erhalt dieser Denkmäler vor Ort besitze aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege Priorität. Weitere Planungsschritte sollten diesen Aspekt bereits berücksichtigen und Bodeneingriffe auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß beschränken.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege empfiehlt, eine Umplanung des Vorhabens zu prüfen, um Eingriffe in die Denkmalsubstanz zu vermeiden oder zu verringern. Dies könnte z. B. durch Verlegung / Umplanung des Vorhabens an einen anderen Standort geschehen. Bei der Auswahl von aus denkmalfachlicher Sicht geeigneten Standorten berät das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege gerne. Kontakt zuständiger Referent.

Fachliche Hinweise entnehmen Sie bitte auch unserer Broschüre „Bodendenkmäler in Bayern. Hinweise für die kommunale Bauleitplanung“ (https://www.blfd.bayern.de/mam/abteilungen_und_aufgaben/bodendenkmalpflege/kommunale_bauleitplanung/2018_broschuere_kommunale-bauleitplanung.pdf)

Eine Orientierungshilfe bietet der öffentlich unter <http://www.denkmal.bayern.de> zugängliche Bayerische Denkmal-Atlas. Darüber hinaus stehen die digitalen Denkmaldaten für Fachanwender als Web Map Service (WMS) zur Verfügung und können so in lokale Geoinformationssystem eingebunden werden. Die URL

dieses Geowebdienstes lautet:

https://geoservices.bayern.de/wms/v1/ogc_denkmal.cgi (Schnittstelle, die den Einsatz entsprechender Software erfordert).

Es ist daher erforderlich, die genannten Bodendenkmäler nachrichtlich in der markierten Ausdehnung in den Bebauungsplan zu übernehmen, in der Begründung aufzuführen sowie auf die besonderen Schutzbestimmungen hinzuweisen (gem. § 9 Abs. 6 BauGB) und im zugehörigen Kartenmaterial ihre Lage und Ausdehnung zu kennzeichnen (PlanzV 90 14.3). Die aktuellen Denkmalflächen können durch den WMS-Dienst heruntergeladen werden.

Sollte nach Abwägung aller Belange im Fall der oben genannten Planung keine Möglichkeit bestehen, Bodeneingriffe durch Umplanung vollständig oder in großen Teilen zu vermeiden bzw. ist eine konservatorische Überdeckung des Bodendenkmals nicht möglich, ist als Ersatzmaßnahme eine archäologische Ausgrabung durchzuführen.

Stellungnahme:

Die erneute Beteiligung erfolgte im Rahmen des § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahrens. Außerdem erfolgte die Information des Kommunalreferates über die Stellungnahme im Rahmen des Spartenverfahrens parallel zum § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahren.

In die Begründung und den Umweltbericht wurden Ausführungen zu den vorhandenen Bodendenkmalen aufgenommen.

Die Aufnahme von Festsetzungen, die einen Erhalt der Bodendenkmale ermöglichen, ist mit den städtebaulichen Zielen für den neuen Ortsteil Freiham nicht vereinbar. In der Abwägung der Denkmalschutzbelange mit den Belangen des dringend benötigten Wohnraums für die Bevölkerung wird das Ziel, Freiham Nord als neuen Stadtteil zu entwickeln höher gewichtet als der Erhalt der Bodendenkmale. Aufgrund der hohen Denkmaldichte würde deren Erhalt der Entwicklung des Stadtteils entgegenstehen.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren werden bereits erste archäologische Grabungen durchgeführt, um die vorhandenen Bodendenkmale zu dokumentieren. Die dafür notwendigen denkmalrechtlichen Erlaubnisverfahren wurden bereits durchgeführt. Auch die weiteren derzeit noch nicht archäologisch untersuchten Flächen im Umgriff wird das Kommunalreferat sukzessive untersuchen und die dafür notwendigen denkmalrechtlichen Erlaubnisverfahren gemäß Art. 7 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (BayDSchG) einholen sowie die Bodendenkmale dokumentieren lassen. Künftig werden daher keine Denkmale mehr im Boden verbleiben. Eine nachrichtliche Übernahme in der Planzeichnung erfolgt daher nicht.

Äußerung:

Es werde gebeten, folgenden Text in die textlichen Hinweise auf dem Lageplan und ggf. in den Umweltbericht zu übernehmen:

„Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7. 1 BayDSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.“

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wird in diesem Verfahren die

fachlichen Anforderungen formulieren.

Es werde gebeten, folgende Hinweise zu beachten:

Archäologische Ausgrabungen könnten abhängig von Art und Umfang der erhaltenen Bodendenkmäler einen größeren Umfang annehmen und müssten frühzeitig geplant werden. Hierbei seien Vor- und Nachbereitung der erforderlichen Arbeiten zu berücksichtigen (u. a. Durchführungskonzept, Konservierung und Verbleib der Funde, bei Grabfunden auch Anthropologie).

Sei eine archäologische Ausgrabung nicht zu vermeiden, solle bei der Verwirklichung von Bebauungsplänen grundsätzlich vor der Parzellierung die gesamte Planungsfläche archäologisch qualifiziert untersucht werden, um die Kosten für den einzelnen Bauwerber zu reduzieren (vgl. BayVGH, Urteil v. 4. Juni 2003, Az.: 26-B 00.3684, EzD 2.3.5 Nr. 3 / Denkmalpflege Informationen des BLFD 2004/I (B 127), 68 ff. (mit Anm. W.K. Göhner); BayVG München, Urteil v. 14. September 2000, Az.: M 29 K 00838, EzD 2.3.5 Nr. 2). Es werde darum gebeten, die Entscheidungsgremien mit diesem Hinweis zu befassen und das BLFD stehe für die Erläuterung der Befunderwartung und der damit verbundenen Kostenbelastung aus derzeitiger fachlicher Sicht gerne zur Verfügung.

Fachliche Hinweise zur Abstimmung kommunaler Planungen mit Belangen der Bodendenkmalpflege seien bitte auch der Broschüre „Bodendenkmäler in Bayern. Hinweise für die kommunale Bauleitplanung“ zu entnehmen.

https://www.blfd.bayern.de/mam/abteilungen_und_aufgaben/bodendenkmalpflege/kommunale_bauleitplanung/2018_broschuere_kommunale-bauleitplanung.pdf

Als Alternative zur archäologischen Ausgrabung könne in bestimmten Fällen eine konservatorische Überdeckung der Bodendenkmäler in Betracht gezogen werden. Eine konservatorische Überdeckung sei oberhalb des Befundhorizontes und nur nach Abstimmung mit dem BLFD zu realisieren (z. B. auf Humus oder kolluvialer Überdeckung). Vgl. zur Anwendung, Ausführung und Dokumentation einer konservatorischen Überdeckung

https://blfd.bayern.de/mam/information_und_service/fachanwender/dokuvorgaben_april_2020.pdf

sowie

https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/fachanwender/dokuvorgaben_april_2020.pdf

der Punkt 1.12. Dokumentation einer konservatorischen Überdeckung. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege berate in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde bei der Prüfung alternativer Planungen unter denkmalfachlichen Gesichtspunkten.

Es werde gebeten, die mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern abgestimmte Rechtsauffassung des Bayerischen Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst und des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege zur Überplanung von (Boden-)Denkmälern der Homepage:

https://www.blfd.bayern.de/mam/inofmation_und_service/fachanwender/rechtliche_grundlagen_überplanung_bodendenkmäler.pdf zu entnehmen.

(Rechtliche Grundlagen bei der Überplanung von Bodendenkmälern).

Zur Umsetzung der Rechtsprechung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs (Entscheidung vom 22. Juli 2008, az.: Vf.11-VII-07, juris/ NvwZ 2008, 1234-1236 (bestätigt durch die nachgehenden Beschlüsse des Bundesverfassungsgerichts vom 4. November 2008, Az.: 1 BvR 2296/08 & 1 BvR 2351/08, n. v.)) werde dringend angeregt, aus städtebaulichen Gründen geeignete Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB (z. B. nach Nummern 2.9.10.11, 15, 20 („Bodendenkmal als

Archiv des Bodens“) vorzunehmen.

Die Untere Denkmalschutzbehörde erhalte dieses Schreiben per E-Mail mit der Bitte um Kenntnisnahme. Für allgemeine Rückfragen des BlfD im Rahmen der Bauleitplanung stehe man selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Fragen, die konkrete Belange der Bau- und Kunstdenkmalspflege oder Bodendenkmalspflege betreffen, solle man ggf. direkt an den zuständigen Gebietsreferenten der Praktischen Denkmalspflege richten (www.blfd.bayern.de).“

Stellungnahme:

Die Pflicht zur Einholung einer denkmalrechtlichen Erlaubnis ist bereits gesetzlich vorgeschrieben. Der Hinweis auf die notwendige denkmalrechtliche Erlaubnis wurde in die Begründung und den Umweltbericht aufgenommen.

Im Übrigen handelt es sich um Hinweise zum Bauvollzug. Im Bereich des 1. Realisierungsabschnitts haben unmittelbar südlich und östlich angrenzend seit 2009 flächendeckend archäologisch qualifizierte Voruntersuchungen und Ausgrabungen stattgefunden. Für den vorliegenden Bebauungsplanumgriff sind ebenfalls frühzeitige Ausgrabungen vorgesehen.

Diese wurden zur Kenntnis genommen.

8. Landratsamt Fürstenfeldbruck

Das Landratsamt Fürstenfeldbruck (LRA FFB) hat mit Schreiben vom 12.05.2021 folgendes mitgeteilt:

Die Landeshauptstadt München beabsichtige mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2154 die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung von rund 3.000 Wohneinheiten im 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes des Stadterweiterungsgebietes Freiham zu schaffen.

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplans liege im äußersten Westen des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München und grenze im Westen an den zukünftigen Landschaftspark Freiham, werde im Norden durch das Plangebiet des 2. Bauabschnittes des 2. Realisierungsabschnittes Nord, im Süden und Osten durch den Bebauungsplan Nr. 2068 (1. Realisierungsabschnitt) begrenzt.

Überörtliche Planung

Aus planerischer Sicht bestünden gegenüber dem o.g. Bebauungsplan keine grundsätzlichen Bedenken, allerdings müsse auf Folgendes hingewiesen werden:

Aufgrund der Größe des Plangebietes sowie dem Ziel der Planung, Wohnbaupotential für rund 3.000 Wohneinheiten bzw. zirka 8.000 Einwohner*innen inklusive notwendiger Infrastruktureinrichtungen zu schaffen, sei mit erheblichen Auswirkungen auf den benachbarten Landkreis Fürstenfeldbruck zu rechnen:

Zum einen könne davon ausgegangen werden, dass die Naherholungsgebiete im Landkreis Fürstenfeldbruck durch die neuen Bewohner in München Freiham rege genutzt werden, insbesondere solange der Landschaftspark noch nicht realisiert worden sei. Der Naherholungsverkehr (MIV als auch ÖPNV) in den Landkreis und die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft im Landkreis dürfe in der Folge erheblich zunehmen.

Zum anderen könne auch bei einer guten Nutzungsmischung im Quartier mit einer Zunahme des Berufspendlerverkehrs (Ein- und Auspendler) gerechnet werden. Der Landkreis Fürstfeldbruck rege daher an, ein besonderes Augenmerk auf eine gute Nutzungsmischung pro Quartier zu legen, um berufliche Pendlerverkehre zu reduzieren sowie schon vor der Realisierung des geplanten Landschaftsparks entsprechende Grün- und Freiflächen für die zukünftige Bewohnerschaft Freiham nutzbar zu machen.

Stellungnahme:

Die Grundsatzentscheidung, Freiham als Wohnstandort zu entwickeln, wurde bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung (seit 2014 in Kraft) getroffen und entspricht auch den Zielen der Regionalplanung.

Auch ist die Planungsabsicht der Landeshauptstadt München bereits aus dem Beschluss zum Strukturkonzept für Freiham Nord aus dem Jahre 2007 ersichtlich (Siedlungsschwerpunkt Freiham Nord, Beschluss zum Strukturkonzept, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09633, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 21.03.2007).

In der Abwägung wird dem Belang, die Wohnraumversorgung (des dringenden benötigten Bedarfs an Wohnungen) zu sichern, gegenüber dem damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommen und dem erhöhten Druck auf Erholungsräume der Vorrang eingeräumt. Die wohnungsnah Freiflächenversorgung wird im Planungsgebiet selbst durch begrünte Wohnhöfe mit vielfältig nutzbaren Freiflächen und durch gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen sichergestellt. Des Weiteren entstehen auch innerhalb des Planungsgebietes öffentliche Grün- und Freiflächen parallel zur Erstellung der Wohnbebauung. Zudem soll der Landschaftspark Zug um Zug hergestellt werden, sodass ein sehr qualitativvolles Freiflächenangebot vor Ort entstehen wird.

Durch die geplante Festsetzung von allgemeinen Wohngebieten ist eine gewisse Nutzungsmischung innerhalb des Planungsgebietes selbst möglich. Hinzu kommen im Stadtteil Freiham u. a. die geplanten Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, Versorgungsangebote im Quartiers- und Stadtteilzentrum und das Gewerbegebiet Freiham-Süd, sodass eine Nutzungsmischung gegeben ist. In Verbindung mit Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und dem geplanten Ausbau der ÖPNV-Anbindung (z. B. U-Bahn) trägt die Planung insgesamt zur Entwicklung verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen und einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei.

Das Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) belegt, dass das Verkehrsaufkommen im Bebauungsplanumgriff selbst, aber auch in den angrenzenden Gebieten bewältigbar ist. Zusammen mit den ausreichenden öffentlichen und privaten Grünflächen und den Interimsflächen im Landschaftspark können erhebliche Auswirkungen auf den benachbarten Landkreis Fürstfeldbruck ausgeschlossen werden.

Aufgrund der Ausführungen ist keine Planänderung erforderlich.

Äußerung:

Abfallrecht

Die im Landkreis Fürstfeldbruck erfassten Altlastenflächen werden von o. g. Bauleitplanung nicht berührt. Von Seiten des Referates 24-1, Altlasten/staatl. Abfallrecht, werden deshalb keine Bedenken vorgebracht.

Immissionsschutz

Aus der Sicht des Immissionsschutzes werden keine Bedenken vorgetragen.

Naturschutz und Landschaftspflege

Aus naturschutzfachlicher Sicht werden keine Bedenken erhoben.

Wasserrecht

Aus wasserrechtlicher Sicht bestehe gegen den vorliegenden Bebauungsplan 'Hörweg (südlich), Aubinger Allee (westlich), Annemarie-Renger-Straße (nördlich), zukünftiger Landschaftspark Freiham, Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich)' keine Einwände. Es werde weder ein Wasserschutzgebiet eines im Landkreis Fürstfeldbruck liegenden Trinkwasserbrunnens, noch ein Überschwemmungsgebiet eines Gewässers im Landkreises FFB tangiert.“

Stellungnahme:

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

9. Gemeinde Gräfelfing

Die Gemeinde Gräfelfing teilt mit Schreiben vom 20.05.2021 Folgendes mit: Wenngleich zwischenzeitlich auch die Anbindung des gegenständlichen Bereiches an die B2 neu und an die A 96 erfolgt sei, bestehe mit der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 2154 die Verkehrs- und Erschließungsproblematik dahingehend fort, als dass (1) die Hauptverkehrsströme über die BAB A 96 abgewickelt werden, (2) die Bodenseestraße während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden bereits gegenwärtig an ihre Leistungsgrenze stoße, damit weitere Verkehrszunahmen innerhalb des Gemeindegebietes Gräfelfing sowohl im Bereich der Gemeindeverbindungsstraßen als auch im Bereich der Ortsstraßen in Form von Ausweich- und Schleichverkehren induziert seien und (3) die Erschließung des 2. Realisierungsabschnittes mit der U-Bahn nicht gesichert sei. Nachdem die dadurch entstehenden Verkehrszunahmen geeignet seien, die Wohnqualität der Gartenstadt Gräfelfing durch Lärm- und Feinstaubemissionen nachhaltig zu beeinträchtigen, werde die Planung abgelehnt.

Stellungnahme:

Die Grundsatzentscheidung, Freiham als Wohnstandort zu entwickeln, wurde bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung (seit 2014 in Kraft) getroffen und entspricht auch den Zielen der Regionalplanung.

Auch ist die Planungsabsicht der Landeshauptstadt München bereits aus dem Beschluss zum Strukturkonzept für Freiham Nord aus dem Jahre 2007 ersichtlich (Siedlungsschwerpunkt Freiham Nord, Beschluss zum Strukturkonzept, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09633, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 21.03.2007).

Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungsknoten sowie die Auswirkungen auf angrenzende Gebiete wurde im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan untersucht, bewertet und auch hinsichtlich der Auswirkungen auf angrenzende Gebiete als verträglich abwickelbar eingestuft. Die übergeordnete Erschließung wird dabei über die Aubinger Allee und den neuen Autobahnzubringer zur A 99 (Anschlussstelle Germering Nord) leistungsfähig abgewickelt. Gerade über den Anschluss des vorliegenden Planungsgebietes an die Autobahnanschlussstelle Germering-Nord kann zeitweise von einer Entlastung der Bodenseestraße ausgegangen werden. Beschluss des Stadtrats vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das

Baureferat der Landeshauptstadt München beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiam fortzuführen und Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Die hierzu erforderlichen Mittel wurden in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) eingestellt. Mit Beschluss des Stadtrates vom 05.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171) wurde darüber hinaus bereits die Ausführungsgenehmigung für die Vorhaltemaßnahme des Bahnhofs Freiam Zentrum erteilt und somit dessen Realisierung genehmigt. Die o.g. Vorhaltemaßnahme befindet sich bereits im Bau und stellt daher sicher, dass im Vorfeld zur Bebauung des Plangebietes die notwendigen Vorkehrungen für die U-Bahn nach Freiam getroffen werden. Durch Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität, die gute ÖPNV-Anbindung (langfristig auch mit der U-Bahn und kurzfristig bereits mit den S-Bahnen und über Busverbindungen) und die Einplanung aller notwendigen Versorgungsangebote im Quartier trägt die Planung im Sinne der Stadt der kurzen Wege insgesamt zur Erschließung des Planungsgebietes, zur Entwicklung verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen und zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei. Die veränderten Verkehrsbelastungen aufgrund der Planung wurden bei den Gutachten zum Verkehr, zum Schall und zu den Luftschadstoffen berücksichtigt und mit einem großen Umgriff weit über das Bebauungsplangebiet hinaus beurteilt.

Im Ergebnis wird im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) nachgewiesen, dass die Verkehre leistungsfähig, zum Beispiel auch in der Bodenseestraße abgewickelt werden können, auch über die Planungsgebietsgrenzen hinaus. Auf das vorgesehene Mobilitätskonzept wird verwiesen. Auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung wirkt sich gemäß der entsprechenden Gutachten (schalltechnische Untersuchung, Stand: Januar 2025 sowie luftschadstofftechnische Untersuchung, Stand: Januar 2025) nicht negativ auf den Bebauungsplanumgriff und auch die weiter entfernte Umgebung wie z. B. die Wohnqualität in Gräfelfing aus. In der Abwägung wird dem Belang, die Wohnraumversorgung (des dringenden benötigten Bedarfs an Wohnungen) zu sichern gegenüber dem damit verbundenen, in Teilbereichen erhöhten, aber abwickelbar Verkehrsaufkommen der Vorrang eingeräumt. Aufgrund der Ausführungen ist keine Planänderung erforderlich.

C) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB

Das Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde im Zeitraum vom 08.07.2024 mit 23.08.2024 durchgeführt. Im Rahmen dieser Verfahren gingen nachfolgende Stellungnahmen ein.

1. Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH (Telekom) teilte mit Schreiben vom 05.08.2024 mit, dass sie beauftragt und bevollmächtigt sei, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Äußerung:

Zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 nehme man, inhaltsgleich wie am 22.04.2021, wie folgt Stellung:

Im dargestellten Planbereich befänden sich keine Anlagen der Telekom. Änderungen, Baumaßnahmen oder Planungen zu Baumaßnahmen seien zurzeit nicht vorgesehen. Vorbehaltlich einer positiven Ausbaubestimmung werde darauf aufmerksam gemacht, dass die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur nicht ausreiche, um das Plangebiet zu versorgen. Es seien zusätzliche Planungen und Baumaßnahmen erforderlich.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen anderer Leitungsträger sei es unbedingt erforderlich, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen bzw. Spartenbesprechungen so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vorher angezeigt würden.

Es werde gebeten, folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen:

In allen Straßen bzw. Gehwegen seien geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen sei das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u.a. Abschnitt 3 zu beachten. Es werde gebeten, sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.

Um die Beteiligung am weiteren Planungsverfahren werde gebeten.

Stellungnahme:

Für die gegenüber dem § 4 Abs. 1 BauGB Verfahren inhaltsgleichen Teile der Stellungnahme aus dem § 4 Abs. 2 BauGB wird auf die Stellungnahme zur Stellungnahme der Deutschen Telekom Deutschland GmbH im § 4 Abs. 1 BauGB-Verfahren (siehe unter Ziffer I. B) 1. des Vortrages der Referentin) verwiesen. Die Benennung der Kontaktdaten für Erschließungsmaßnahmen und Spartenbesprechungen wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH wurde inkl. der Kontaktdaten an die betroffenen städtischen Dienststellen sowie den Zweckverband Freiam weitergeleitet.

Das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswege

wird von der Verwaltung bzw. den betroffenen Dienststellen in der aktuell gültigen Ausgabe herangezogen (Ausgabe 2013, Abschnitt 6). Die Deutsche Telekom Deutschland GmbH wurde sowohl im § 4 Abs. 1 BauGB als auch im § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahren beteiligt und könnte sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens außerdem noch im Rahmen der durchzuführenden Beteiligung der Öffentlichkeit äußern. Der Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

2. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund

Mit Schreiben vom 19.07.2024 teilte der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund mit, dass zu dem vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung keine Einwände bestünden, aber folgende Hinweise:

Äußerung:

In Bezug auf die Barrierefreiheit (siehe Seite 143 Satzung und Begründung; *Anmerkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: die Seitenzahl bezieht sich auf die versendeten Unterlagen zum § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahren*) sei Folgendes anzumerken:

Die Anbindung der Buslinien an die Stationen Aubing und Freiham sei für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen nur bedingt zielführend, da die Station Aubing nicht barrierefrei ausgeführt sei. Bei einem Ausfall einer der beiden Lifte von Freiham stünde keine barrierefreie Anbindung an das S-Bahn-Netz zur Verfügung. Da der barrierefreie Umstieg in Freiham kompliziert bzw. aufwendig sein könne, gehe man davon aus, dass dieser ohnehin überwiegend am Bahnhof Westkreuz bzw. Pasing erfolge. Man rate daher, die vollständige barrierefreie Erschließung der Bahnhöfe Aubing und Freiham bereits vor Realisierung von Bauabschnitt zwei herzustellen.

Des Weiteren bitte man darum, ausreichend B+R-Abstellmöglichkeiten an beiden Bahnhöfen sicherzustellen.

Stellungnahme:

Die erwähnte Stelle in der Begründung des Bebauungsplanes (Kapitel 5.4 „Soziale Auswirkungen“ Unterkapitel „Mobilität, Barrierefreiheit“) bezieht sich in erster Linie auf eine barrierefreie Ausbildung und Umsetzung der Gebäude, insbesondere der Einrichtungen und Infrastrukturausstattung des Planungsgebietes. Hinsichtlich der Mobilität bezieht sich der Begründungstext voranging auf Menschen ohne eigenes Auto. In der Begründung wurde daher ergänzt, dass am Bahnhof Freiham ein barrierefreier Umstieg möglich ist und im Übrigen eine barrierefreie Anbindung an das S-Bahnnetz über die Bahnhöfe Westkreuz und Pasing gegeben ist.

Die Hinweise zum barrierefreien Ausbau der S-Bahnhöfe Aubing und Freiham, die sich außerhalb des Bebauungsplangebietes befinden, werden zur Kenntnis genommen und wurden an die betroffene städtische Dienststelle (Bau- und Mobilitätsreferat) weitergeleitet, die als Betreuungsreferat für den MVV auch mit der Deutschen Bahn in Verbindung steht. Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens bestehen diesbezüglich keine Regelungsmöglichkeiten. Im Bereich des S-Bahnhofs Freiham ist unter den Arkaden des MK 2(5) ein barrierefreier Zugang zu den Gleisen möglich.

Die vorgebrachten Hinweise zu den B+R-Abstellmöglichkeiten in Freiham betreffen die Umsetzung außerhalb des Bebauungsplanungsgebietes. Die

Hinweise wurden an die betroffenen städtischen Dienststellen auch in Bezug auf B+R-Stellplätze an der künftigen U-Bahn weitergeleitet.

Der Stellungnahme des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes wurde nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

3. Wasserwirtschaftsamt München

Das Wasserwirtschaftsamt München (WWA) hat mit Schreiben vom 07.08.2024 zum genannten Vorhaben wie folgt Stellung genommen:

Schutz vor Starkregen

Durch Starkregenereignisse könne es auch fernab von Gewässern zu Überflutungen kommen. Im Bebauungsplan seien bereits Festsetzungen getroffen, um Gefahren durch den Rückhalt des Wassers auf Dächern zu begegnen. Aus Sicht des WWA seien jedoch weitere Festsetzung notwendig, um hier insbesondere durch nicht technische Maßnahmen Schutz zu schaffen bzw. eine Gefährdung zu vermeiden. Hierbei sei bereits auf Ebene der Bauleitplanung eine Gefährdungs- und Fließweganalyse sowie eine Risikobeurteilung durchzuführen, da auch durch die Gestaltung des öffentlichen Raums Gefahren entstehen bzw. vermieden werden können (Stichwort multifunktionale Rückhalteflächen). Insbesondere auch durch eine gezielte Höhengestaltung könne Vorsorge geschaffen werden. Aufgrund der Größe des Vorhabens schätze man eine Verlagerung dieser Analyse auf die Bauträger durch später nachzureichenden Überflutungsnachweise als kritisch ein.

Vorschlag für Festsetzungen:

Die Rohfußbodenoberkante des Erdgeschosses der Gebäude werde mindestens 25 cm über Fahrbahnoberkante/ über Gelände festgesetzt.“ (Hinweis: Dazu solle die Stadt möglichst Kote(n) im Plan und Bezugshöhen angeben. Der konkreten Straßen- und Entwässerungsplanung sei hierbei Gewicht beizumessen). Tiefgaragenzufahrten seien konstruktiv so zu gestalten, dass infolge von Starkregen auf der Straße oberflächlich abfließendes Wasser nicht eindringen könne. Zum Schutz vor eindringendem Abwasser aus der Kanalisation in tiefliegende Räume seien geeignete Schutzvorkehrungen vorzusehen, z.B. Hebeanlagen oder Rückschlagklappen.“

Vorschlag für Hinweise zum Plan:

Schutz vor Überflutungen infolge von Starkregen:

Infolge von Starkregenereignissen können im Bereich des Bebauungsplans Überflutungen auftreten. Um Schäden zu vermeiden, seien bauliche Vorsorgemaßnahmen zu treffen, die das Eindringen von oberflächlich abfließendem Wasser in Erd- und Kellergeschosse dauerhaft verhindere. Eine Sockelhöhe von mind. 25 cm über der Fahrbahnoberkante / über Gelände werde empfohlen. Kellerfenster sowie Kellereingangstüren sollen wasserdicht und/oder mit Aufkantungen, z.B. vor Licht-schächten, ausgeführt werden. Der Abschluss einer Elementarschadensversicherung werde empfohlen.

Stellungnahme:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Gutachten zum Regenwassermanagement (Integriertes Regenwassermanagementkonzept, (Januar 2025) inkl. überschlägigem Überflutungsnachweis erstellt. Darin wurde nachgewiesen, dass eine schadlose Bewirtschaftung auch für das 100-jährliche Starkregenereignis im Geltungsbereich möglich ist. Im Gutachten wurden dabei

mehrere Varianten (multifunktionale Rückhalteflächen) für die Regenwasserbewirtschaftung untersucht, je nachdem welche Variante gewählt wird, sind Mulden, Rigolen, Kombinationen aus Mulden und Rigolen oder Sickerschächte möglich. Für einzelne Bereiche und Bewirtschaftungsvarianten wäre ggf. nach Prüfung durch die MSE in Abstimmung mit dem Baureferat eine Notentwässerung über öffentliche Freiflächen erforderlich. Dies betrifft jedoch die Umsetzung und nicht die Bebauungsplanebene. Die Landeshauptstadt München wird im Rahmen der Erschließungsplanung darauf achten, dass ausreichend Versickerungs- bzw. Rückhalteflächen für das 100-jährliche Starkregenereignis berücksichtigt werden. Dadurch können Hochwasserschäden an den geplanten Gebäuden vermieden werden. Zusätzliche Festsetzungen zur Regelung der Höhenlage des Erdgeschosses sind daher nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich.

Für Nichtwohnnutzungen und öffentliche Nutzungen wie z. B. Läden in den Erdgeschossen soll jedoch ein barrierefreier Zugang vom angrenzenden Gehweg zum Gebäude möglich bleiben. Die vorgeschlagene Festsetzung zur Anhebung des Fußbodens des Erdgeschosses würde dazu im Widerspruch stehen.

Bei Realisierung von bodengleichen Nutzungen und Gewerbeeinheiten. Insbesondere für Freiham als inklusiven Stadtteil sind ggf. technische Vorkehrungen (z. B. Entwässerungsrinnen) zum Schutz gegen eindringendes Regenwasser vorzusehen. Eine eigenverantwortliche Prüfung ist in jedem Einzelfall notwendig, inwieweit der jeweils relevante Grundwasserstand (u. a. Bauphase, langfristige Entwicklung) Auswirkungen auf das Bauvorhaben sowie den dauerhaften Betrieb von Anlagen und Gebäuden haben könnte.

Dies liegt – ebenso wie die weiteren in der Stellungnahme vorgeschlagenen Schutzvorkehrungen gegen eindringendes Regen-, Kanalisations- oder Grundwasser – in der Eigenverantwortung der jeweiligen Bauherr*innen und betrifft die Umsetzung. Es bedarf diesbezüglich keiner Festsetzungen im Bebauungsplan.

In den allgemeinen Wohngebieten sind keine Tiefgaragen zulässig, sodass wesentlich größere Flächen zur Versickerung der anfallenden Niederschläge verfügbar sind. Durch die umfangreichen Versickerungsmaßnahmen sind dort auch keine Festsetzungen zum Schutz vor eindringendem Regenwasser erforderlich. Lediglich in den Sondergebieten Mobilitätshaus, ggf. auf den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung können auch Untergeschosse zum Abstellen von Kraftfahrzeugen hergestellt werden. Hier müssen entsprechende Maßnahmen gegen das Eindringen von Niederschlagswasser in der Gebäudeplanung bzw. Umsetzung vorgesehen werden.

Die Hinweise zum Schutz vor Starkregenereignissen wurden in den Umweltbericht aufgenommen (siehe Kapitel 8.2.4.3 des Begründungstextes Niederschlagswasser“ unter „Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind“). Des Weiteren wurden diese Hinweise an die zuständigen städtischen Fachdienststellen weitergeleitet.

Boden

Vorschläge für Hinweise zum Plan:

Die Verwertung von überschüssigem Bodenmaterial solle zur Vermeidung von Bauverzögerungen und Mehrkosten mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor Baubeginn geplant werden. Es werde empfohlen, hierfür von einem qualifizierten

Fachbüro bereits im Vorfeld ein Bodenmanagementkonzept mit Massenbilanz (in Anlehnung an § 6 Abs. 1 KrWG in Verb. mit Art. 1 und 2 BayAbfG) erstellen zu lassen. Oberstes Ziel sei die Vermeidung von Bodenaushub bzw. die Wiederverwendung von Bodenmaterial innerhalb der Baufläche. Die materiellen Anforderungen richteten sich nach dem jeweiligen Entsorgungsweg.

Stellungnahme:

Die Hinweise zum Umgang mit Bodenmaterial in der Umsetzung wurden größtenteils in den Umweltbericht aufgenommen (Begründung des Bebauungsplanes, Kapitel 8.2.3.2 „Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Bodenfunktionen“ unter „Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind“). Aus Umweltschutzgründen ist auch eine Wiederverwendung des Bodenmaterial im Planungsgebiet bzw. auf den Bauflächen sinnvoll, sofern dies möglich ist und das Material altlastenfrei ist.

Niederschlagswasser

Vorschlag für Hinweise zum Plan:

Grundsätzlich sei für eine gezielte Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser eine wasserrechtliche Erlaubnis durch das Referat für Klima- und Umweltschutz bzw. die Münchner Stadtentwässerung erforderlich. Hierauf könne verzichtet werden, wenn bei Einleitung in das Grundwasser (Versickerung) die Voraussetzungen der erlaubnisfreien Benutzung im Sinne der NWFreiV (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung) mit TRENGW (Technische Regeln für das zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser) erfüllt seien.

Stellungnahme:

Die Hinweise zum Niederschlagswasser wurden in den Umweltbericht des Bebauungsplanes aufgenommen (siehe Kapitel 8.2.4.3 der Begründung, bei „Niederschlagswasser“ unter „Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind“). Des Weiteren wurden diese Hinweise an die zuständigen städtischen Dienststellen (Baureferat) weitergeleitet.

Die Hinweise betreffen im Übrigen den Bauvollzug und nicht die Regelungsinhalte des Bebauungsplans.

Der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München wurde nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

4. Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern

Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern hat mit Schreiben vom 08.08.2024 mitgeteilt, dass aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum im Stadtgebiet München zu begrüßen sei. Wünschenswert wäre ein höherer Anteil an Gewerbeflächen, um beispielsweise die Nahversorgung in dem Quartier problemlos sicherstellen zu können. Positiv hervorzuheben sei jedoch, dass zumindest in den Erdgeschosszonen der Wohnquartiere kleinere gewerbliche Einrichtungen wie der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften und nicht störende Handwerksbetriebe, aber auch Dienstleistungen ermöglicht werden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2154 bestehe daher Einverständnis. Weitere Anregungen oder Bedenken seien nicht vorzubringen.

Stellungnahme:

Die Begrüßung der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in München wird zur Kenntnis genommen.

Die Nahversorgung in Freiham einschließlich des vorliegenden Bebauungsplangebietes soll vorrangig im geplanten Stadtteilzentrum (1. RA) nördlich des S-Bahnhofs Freiham und in der geplanten Quartiersmitte (1. RA) an der Kreuzung Autobahnzubringer U-1750 / Aubinger Allee gesichert werden. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 für den 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord sieht hier Kerngebiete vor, die auch großflächigen Einzelhandel ermöglichen. Um die Funktionsfähigkeit dieser Zentren nicht zu schmälern, werden in den übrigen Bereichen von Freiham Nord in den Erdgeschosszonen nur kleinere Einheiten mit der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetrieben und Dienstleistungen in untergeordnetem Umfang bzw. im Rahmen der Gebietskategorie vorgesehen. Über den städtebaulichen Vertrag bzw. die Grundstücksvergabeverträge wird die Verkaufsfläche der o. g. Läden auf 400 m² begrenzt. Sonstige gewerbliche Nutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören, können in den allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zugelassen werden. Im Übrigen sind gewerbliche Nutzungen vorrangig in Freiham Süd zulässig. Die Abwägungsentscheidung, Freiham Süd als Gewerbestandort und Freiham Nord als Wohnstandort zu entwickeln, wurde bereits auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) getroffen. Der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer kann nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

5. Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung München

Die Immobilien Freistaat Bayern (IMBY), Regionalvertretung München hat mit Schreiben vom 02.09.2024 mitgeteilt, man möchte – nach Abstimmung mit Stadibau und BayernHeim- folgende Anmerkungen/Einwendungen zum Bebauungsplanentwurf vorbringen:

Der Freistaat Bayern sei Teilhaber des Zweckverbands Freiham und beabsichtige nach Billigung des Bebauungsplans Parzellen in den allgemeinen Wohngebieten WA 5 und WA 2 vom Zweckverband zu erwerben. Dort solle durch die staatlichen Wohnungsbaugesellschaften Stadibau - Gesellschaft für den Staatsbedienstetenwohnungsbau in Bayern mbH und BayernHeim GmbH vergünstigter Wohnraum geschaffen werden.

Äußerung:

Zu § 6 Maß der baulichen Nutzung

In § 6 Abs. 2 und Abs. 4 des Satzungsentwurfs werden Festsetzungen zur GR getroffen. Die dort getroffenen Regelungen seien maßgeblich für die sog. GRZ 2. Bei der Definition der Baugrundstücke müsse darauf geachtet werden, dass diese so ausgebildet werden, dass die GRZ 2 eingehalten werden kann.

Stellungnahme:

Der Hinweis zur Ausbildung der Baugrundstücke wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Die getroffenen Festsetzungen nach § 19 Abs. 2 BauNVO zur zulässigen Grundfläche für Hauptanlagen („GR 1“) wurden bei einigen großen Bauräumen mit Knödellinien unterteilt, damit die Bildung von Grundstücken mit einer jeweils zulässigen Grundfläche vereinfacht wird. Die Gesamtsumme der festgesetzten Grundfläche im jeweiligen gesamten Bauraum wurde jedoch nicht verändert. Anders als die „GR 1“, die als absolute Zahl in Quadratmetern festgesetzt ist, wird die zulässige Grundflächenzahl nach § 19 Abs. 4 BauNVO („GRZ 2“) in § 6 Abs. 2 bis 4 des Satzungstextes als Verhältniszahl festgesetzt. Die Einhaltung

der festgesetzten Verhältniszahlen hängt daher maßgeblich davon ab, wie die Grundstücke gebildet werden. Ziel der Festsetzung ist, dass auf allen Grundstücken ein Mindestanteil an unversiegelten Freiflächen verbleibt. Oberirdische Nebenanlagen sind gemäß § 11 des Satzungstextes in den Innenhöfen ohnehin nur in sehr begrenztem Umfang zulässig. Welche „GRZ 2“ sich ergibt, hängt daher maßgeblich davon ab, wie die Grundstücke gebildet werden, welcher Anteil des Grundstücks von Hauptanlagen belegt wird und ob über das Grundstück Erschließungswege verlaufen, für die der Bebauungsplan Dienstbarkeitsflächen festsetzt. Für diese Situationen enthält § 6 Abs. 2 bis 4 des Satzungstextes Sonderregelungen, die eine höhere „GRZ 2“ zulassen.

Äußerung:

Zu § 13 Stellplätze

Gem. § 13 Abs. 1 des Satzungsentwurfs solle in den allgemeinen Wohngebieten abweichend von der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München keine notwendigen Stellplätze im Sinne von Art. 47 BayBO nachzuweisen sein. Daneben werden zwei Sondergebiete Mobilitätshaus sowie Garagengebäude ausgewiesen.

Um das Bauprojekt „Mobilitätshaus“ wirtschaftlich darstellen zu können, müsse für die Zukunft eine ausreichende Nutzung bzw. Kostenbeteiligung sichergestellt werden. Es sei anzunehmen, dass die Eigentümer der umliegenden Grundstücke im Rahmen des städtebaulichen Vertrags verpflichtet werden, am vorgesehenen Mobilitätskonzept teilzunehmen und Kosten mitzutragen. Hierdurch werde erneut eine Art Stellplatzschlüssel festgelegt.

Darüber hinaus sollen die Stellplätze laut Begründung des Bebauungsplanentwurfs nicht einzelnen Wohngebäuden / Wohnungen zugeordnet werden. In diesem Zusammenhang seien der IMBY Überlegungen zu einem möglichen Mobilitätskonzept mit „Poolssystem“ bekannt. Man sehe dabei folgende Probleme:

Es bestehe die reale Gefahr, dass Poolstellplätze von Mietern nicht angenommen werden und stattdessen Parkplätze im öffentlichen Straßenraum gesucht werden. Für den am Stellplatzkonzept mutmaßlich eingebundenen Bauherrn, ergebe sich eine wirtschaftliche Problematik. Mieter werden für Poolstellplätze keine/weniger Miete bezahlen und der Bauherr/Vermieter bleibe so auf seinen Kosten aus dem Mobilitätskonzept „sitzen“. Gerade in der aktuellen wirtschaftlichen Lage sei dies für die Bauherrn (insbesondere im Bereich des geförderten Wohnungsbaus) nicht darstellbar. Des Weiteren erhöhen solche Poolstellplätze den Quellverkehr im Wohngebiet und benachteiligen vulnerable Personengruppen (nicht mobile Personen, Familien, etc. – vgl. auch nachfolgende Anmerkungen).

Gemäß § 13 Abs. 2 der textlichen Festsetzungen seien in den allgemeinen Wohngebieten Stellplätze für Kraftfahrzeuge nicht zulässig. Nach § 12 Abs. 6 BauNVO bestehe zwar grundsätzlich die Möglichkeit, in einem Bebauungsplan die Stellplätze und Garagen innerhalb eines Baugebiets auszuschließen. Ein solcher Ausschluss erfordere jedoch eine Rechtfertigung durch gewichtige, überzeugende städtebauliche Gründe (OVG Münster, Urt. v. 25.04.2018 – 7 A 1993/16). Der Ausschluss von Stellplätzen könne erhebliche Erschwernisse und Belastungen für die Anwohner mit sich bringen, wenn die Unterbringung von Kraftfahrzeugen auf dem eigenen Grundstück untersagt werde. Zudem sei eine sorgfältige und gerechte Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB erforderlich, da § 12 BauNVO dem Grundsatz folge, dass Stellplätze und Garagen in jedem Baugebiet grundsätzlich zulässig seien.

Die Einschränkung der Wohnbedürfnisse durch den Ausschluss der Stellplätze werde mit dem Ziel einer verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung begründet.

Im Rahmen des Rahmenplanungs- und Bebauungsplanverfahrens wurde ein Mobilitätskonzept entwickelt, das eine umfassende Mobilität der Bevölkerung gewährleisten und auch alternative, d.h. über den MIV hinausreichende, Mobilitätsangebote fördern. Zudem werden Garagengebäude im gesamten Quartier so verteilt, dass Stellplätze von allen Wohnungen aus in angemessener Entfernung erreichbar seien (maximale Entfernung unter 300m). Aus Sicht der IMBY seien die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität, die auf Stellplätze in unmittelbarer Nähe zu ihrer Wohnung angewiesen sind, nicht hinreichend berücksichtigt worden. In der Begründung werde lediglich ausgeführt, dass für mobilitätseingeschränkte Personen grundsätzlich die Möglichkeit bestehe, Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu nutzen. Das Weiteren werde in der Begründung angegeben, dass im Planungsgebiet ein öffentlich zugänglicher Stellplatz pro 15 Wohneinheiten realisiert werden solle. Diese Quote setze sich aus den o. g. Stellplätzen der Mobilitätshäuser und weiteren Stellplätzen im Umfang von 1 Stellplatz je 40 Wohneinheiten zusammen, die im öffentlichen Straßenraum angeordnet werden können und vor allem dem Kurzzeitparken dienen (Be- und Entladen, Lieferverkehr, Hol- und Bringverkehr). In § 13 Abs. 4 der textlichen Festsetzungen sei geregelt, dass abweichend von dem Stellplatzausschluss in allgemeinen Wohngebieten Stellplätze für Menschen mit Behinderung auch oberirdisch zulässig seien, wenn sich hierfür ein abweichender zusätzlicher Bedarf in der Lage und der Anzahl der Stellplätze ergebe. Diese Formulierung sei nicht nur missverständlich, sondern enthalte auch keine klare und ausdrückliche Regelung zur Zulässigkeit von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung. Zudem werden Menschen mit eingeschränkter Mobilität wieder völlig ausgenommen.

Die in der Begründung vorgesehene Möglichkeit, einen Stellplatz je 40 Wohneinheiten zu errichten, spiegele sich weder in den textlichen noch in den planerischen Festsetzungen wider. Der Verweis auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum trage den Belangen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Wohnbevölkerung sowie den der Menschen mit Behinderung nicht angemessen Rechnung.

Stellungnahme:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Zutreffend gibt die IMBY wieder, dass gem. § 13 Abs. 1 des Satzungstextes in den allgemeinen Wohngebieten abweichend von der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München keine notwendigen nachzuweisen sind. Diese baurechtliche Anforderung, bei einem Wohnbauvorhaben Stellplätze – konkretisiert nach der Münchener Stellplatzsatzung (SPIS) – herstellen zu müssen, kann man als bauordnungsrechtliche Stellplatzsicherung bezeichnen. Dass diese bauordnungsrechtliche Stellplatzsicherung in den allgemeinen Wohngebieten des vorliegenden Bebauungsplans ausgesetzt wird, bedeutet aber nicht, dass die Errichtung von Stellplätzen im Planungsgebiet nicht sichergestellt ist. Denn die Verpflichtung zur baulichen Herstellung sowie zum langfristigen Vorhalten von Stellplätzen in Garagengebäuden und Mobilitätshäusern wird bebauungsplanbegleitend im städtebaulichen Vertrag bzw. im Anschluss an die Aufstellung des Bebauungsplans in Grundstücksvergabeverträgen geregelt. Dinglich-rechtliche Sicherungen werden in diesem Zuge erfolgen. Konkret werden hierbei auch Größenordnungen angegeben, wie viele Stellplätze für den jeweils mit Stellplätzen zu versorgenden Baublock (bzw. die jeweils zu versorgenden Baublöcke) hergestellt werden müssen. Es ergibt sich hierdurch, wie auch bei der bauordnungsrechtlichen Stellplatzsicherung, ein gewisses Stellplatzverhältnis.

Der Grund, weshalb diese Vorgehensweise gewählt wird, liegt v. a. darin, dass die Landeshauptstadt München im Zuge der vorliegenden städtebaulichen Planung das Ziel verfolgt, gewisse starre Vorgaben der bauordnungsrechtlichen Stellplatzsicherung zugunsten eines innovativen Mobilitätskonzepts zu überwinden. Dieses Mobilitätskonzept, und hierbei insbesondere das Konzept der Stellplatzversorgung, darf dem Wandel der Zeit unterliegen: Glückt die Verkehrswende und werden weniger Stellplätze im Planungsgebiet benötigt, kann sich die Landeshauptstadt München mit den Wohnbauakteuren auf vertraglicher Ebene beispielsweise auf die Umnutzung von Quartiersgaragen einigen. Auch wird die Stellplatzversorgung der künftigen Freihamer Bewohner*innen in sogenannten Poolsystemen, bei denen man aus Gründen der Flächeneffizienz auf „den einen eigenen“ Stellplatz verzichtet, erleichtert, wird von der bauordnungsrechtlichen Stellplatzsicherung abgesehen. Das Zusammenspiel aus Baurechtsschaffung (mittels eines Bebauungsplans) und den Verpflichtungen zur baulichen Herstellung und zum langfristigen Vorhalten von Stellplätzen bei ausgesetzter Stellplatzpflicht kann als „bauplanungsrechtliche Stellplatzsicherung“ begriffen werden. Dass diese Sicherung alternativ zur bauordnungsrechtlichen Stellplatzsicherung mit hinreichenden Gründen ebenso erfolgen kann, wurde der Landeshauptstadt München gegenüber mittels eines Rechtsgutachtens nachgewiesen.

Das Mobilitätskonzept basiert grundsätzlich auf dem Stadtratsbeschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“ vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) und wurde in den weiteren Planungen berücksichtigt. Der Ausschluss von Stellplätzen auf den Baugrundstücken und die planungsrechtliche Zulässigkeit von Stellplätzen in Quartiersgaragen ist ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzeptes für das vorliegende Bebauungsplangebiet.

Ziel ist, u. a. den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV in Freiham Nord zu fördern und den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Dies ist aus Folgenden städtebaulichen Gründen gerechtfertigt:

- Die Reduktion des MIV entspricht dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung, insbesondere auch im Hinblick auf den Klimaschutz (§ 1 Abs. 5 S. 3 BauGB)
- Darüber hinaus wird dadurch dem Belang der Mobilität, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung entsprochen (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB). Ziel ist ein Modal Split, bei dem maximal 27 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Dieser Modal Split ist auch Grundlage der verkehrstechnischen Untersuchungen zum Nachweis der Machbarkeit der Anbindung von Freiham an das übergeordnete Straßennetz und somit aus verkehrlichen Gründen erforderlich.
- Durch den Verzicht auf Tiefgaragen in den allgemeinen Wohngebieten, die aufgrund der Lage zwingend ins Grundwasser eingreifen müssten, wird der Versiegelungsgrad durch Unterbauung verringert, mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB (insbesondere Verringerung der Eingriffe in die Schutzgüter Boden und Grundwasser).

Das Wesensmerkmal von Quartiersgaragen liegt zudem gerade darin, dass diese einem ganzen Quartier und nicht nur einem einzelnen Bauvorhaben bzw.

Bauherren dienen. Aus diesem Grund erfolgt die Errichtung der Quartiersgaragen im Bebauungsplangebiet auf Grundstücken, die eigens für diese besondere Form der Hochgaragen gebildet werden. Von wem diese Grundstücke und die darauf errichteten Quartiersgaragen letztlich getragen werden - und zwar auch in eigentumsmäßiger Hinsicht -, ist letztlich ausschließlich eine Frage der Umsetzung.

Die städtebauliche Grundidee, Stellplätze gebündelt in einer Hochgarage für mindestens einen gesamten Baublock vorzusehen, würde in Frage gestellt, wenn einzelnen Akteuren darüber hinaus die Möglichkeit eingeräumt würde, zusätzliche Stellplätze auf ihren eigenen Wohnbaugrundstücken zu schaffen – abgesehen von der Sonderregelung nach § 13 Abs. 4 des Satzungstextes. Wenn es für die städtebauliche Konzeption aufgrund der vorher genannten Aspekte von zentraler Bedeutung ist, dass sämtliche Stellplätze der Bewohner*innen eines Baublocks in einer einzigen baulichen Anlage zusammengefasst werden, ergibt sich daraus folgerichtig, dass eigene Stellplätze auf den jeweiligen Wohnbaugrundstücken gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO ausgeschlossen werden müssen.

Die Mobilitätshäuser und Garagengebäude des Planungsgebiets sind so dezentral verteilt, dass diese von allen Wohnungen in angemessener Entfernung (von unter 300 m) und barrierefrei erreichbar sind. Dass man beispielsweise bei Tiefgaragen häufig ebenso oder zumindest vergleichbar weite Wege zum eigenen Kfz zurücklegen muss, soll an dieser Stelle zusätzlich noch erwähnt sein.

Die Quartiersgaragen werden voraussichtlich sowohl von Privaten als auch von Seiten der Landeshauptstadt München errichtet. Für die Herstellung von Stellplätzen fallen in jedem Fall Kosten an, unabhängig von der Art der Unterbringung (sowohl in einer Tiefgarage oder wie hier vorliegend in Quartiersgaragen). Die Bauherr*innen müssen entweder die Quartiersgaragen und damit die Stellplätze selbst herstellen oder sich an den Kosten der Herstellung beteiligen, ein Teil der Kosten kann über die Mieteinnahmen langfristig – analog zum Bau einer „klassischen“ Tiefgarage – zurückgeholt werden.

Stellplätze einer oder maximal von zwei Blockrandbebauungen sind jeweils einer Quartiersgarage zugeordnet. In den Quartiersgaragen selbst erfolgt keine feste Zuordnung von einzelnen Stellplätzen zu bestimmten Wohn- oder Nichtwohnnutzungen. Zudem ist eine feste Zuordnung der Einzelstellplätze aufgrund der vorgesehenen automatisierten Systeme in den Garagengebäuden (Mobilitätsregale) ohnehin nicht möglich. Da nur Poolstellplätze in den Quartiersgaragen, d. h. keine fest zugeordneten Stellplätze zur Verfügung stehen und der jeweils nächst gelegene Stellplatz in der dem Baublock zugeordneten Quartiersgarage angefahren wird, zudem der Bedarf an Stellplätzen vorhanden ist, wird die geäußerte wirtschaftliche Problematik nicht geteilt. Durch die Reduzierung des Stellplatzschlüssels und die überwiegend oberirdisch in den Quartiersgaragen untergebrachten Stellplätze ergeben sich Erleichterungen in der baulichen Umsetzung. Es entstehen den Bauherr*innen dadurch grundsätzlich geringere Kosten, da in Freiham im Bereich des 2. RA wegen des hohen Grundwasserstandes Tiefgaragengeschosse sehr aufwendig und teuer wären.

Die Übernahme bzw. die Kostenbeteiligung der Bauherr*innen auch am Mobilitätskonzept, beispielsweise an der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten ist deshalb vorgesehen und gerechtfertigt, da ganz unabhängig von der

Unterbringungsart (in einer Tiefgarage oder wie hier vorliegend in Quartiersgaragen) für Stellplätze und alternative Mobilitätsangebote Kosten entstehen.

Oberirdische Stellplätze stehen den Mieter*innen als Ausweichstellplätze nicht zum Dauerparken zur Verfügung. Stellplätze werden im öffentlichen Straßenraum ohnehin nur in sehr begrenztem Umfang zur Verfügung stehen. Sie sollen vor allem dem Kurzzeitparken (Be- und Entladen, Lieferverkehr, Hol- und Bringverkehr) sowie zum Parken für mobilitätseingeschränkte Personen dienen und in der Umsetzung entsprechend dem vorgesehenen Parkraummanagement sowie den erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen beschildert werden. Künftige Bewohner*innen mit eigenem Pkw werden daher ihren Pkw voraussichtlich nicht dauerhaft im öffentlichen Straßenraum abstellen können, sondern müssen die Mobilitätshäuser bzw. Garagengebäude nutzen. Der Verpflichtung zur Stellplatzherstellung aus dem Grundstücksvergabevertrag kann nicht über Stellplätze im öffentlichen Raum nachgekommen werden.

Poolstellplätze in den Quartiersgaragen erhöhen den Quellverkehr im Wohngebiet nicht, da die Stellplätze der Wohnungen einer Blockrandbebauung in einer zugeordneten Quartiersgarage untergebracht werden. In den Garagengebäuden (Mobilitätsregalen) erfolgt die Stellplatzzuordnung durch das automatisierte System. Im Mobilitätshaus kann im Poolsystem der nächstfreie Stellplatz angefahren werden.

Auch die Belange von Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind durch die Situierung der Quartiersgaragen im Planungsgebiet ausreichend berücksichtigt. Für viele mobilitätseingeschränkte Personen ist ein Weg von bis zu 300 m noch zumutbar.

Für bestimmte Personengruppen können Stellplätze im Eingangsbereich der Mobilitätshäuser zugelassen werden, dies kann im Zuge der Umsetzung berücksichtigt werden. Zudem können vulnerable Personengruppen bei der Vergabe von Grundstücken oder Erbbaurechten in der unmittelbaren Nähe der Quartiersgaragen zum Zuge kommen.

Im Einzelfall sind weitere Sonderlösungen im Bauvollzug möglich, z. B. können bei Bedarf im öffentlichen Straßenraum personenbezogene Behinderten-Parkplätze auf Antrag unter bestimmten Voraussetzungen in der Nähe der Wohnung genehmigt werden.

Die erwähnte Sonderregelung in § 13 Abs. 4 des Satzungstextes umfasst nur zusätzliche und derzeit noch nicht absehbare Belange über die Ausführungen des vorhergehenden Absatzes hinaus für Menschen mit Gehbehinderung als auch für Rollstuhlnutzer*innen. Aus der Stellungnahme ergibt sich nicht, welche weiteren Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität auf einen Pkw-Stellplatz im unmittelbaren Wohnumfeld angewiesen sein sollen. Die Regelung ist zudem ausreichend bestimmt: Wenn der Nachweis erbracht wird, dass Stellplätze für Menschen mit Behinderung benötigt werden, können diese auf dieser Grundlage auch auf den Baugrundstücken zugelassen werden. Vollzugsprobleme treten bei vergleichbaren Regelungen in anderen Bebauungsplänen regelmäßig nicht auf.

Es ist korrekt, dass im Planungsgebiet gemäß der Begründung des Bebauungsplanes öffentliche Stellplätze für Besucher*innen insgesamt im Verhältnis von 1 Stellplatz je 15 Wohneinheiten vorgesehen werden, wobei ein Teil der Quote in den Mobilitätshäusern untergebracht und der andere Teil im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt wird. Ebenso ist es richtig, dass die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (1 Stellplatz je 40 Wohneinheiten)

nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Der Bebauungsplan trifft grundsätzlich keine Festsetzungen zur Einteilung der Verkehrsflächen. Die Planzeichnung stellt die Straßenaufteilung lediglich hinweislich dar. Die im Bebauungsplan vorgesehenen Straßenbreiten ermöglichen jedoch die Berücksichtigung der erforderlichen Stellplätze. Da die Landeshauptstadt München den Ausbau der Verkehrsflächen in diesem Bebauungsplangebiet selbst vornimmt, ist auch hinreichend gesichert, dass diese vorbenannten Stellplätze hergestellt werden.

Äußerung:

§ 18 Verkehrslärm

In § 18 der textlichen Festsetzungen werde eine aufschiebende Bedingung für die Nutzungsaufnahme formuliert. Es müsse gewährleistet sein, dass die aufschiebende Bedingung zeitgerecht eintreten könne, weil gleichwertige aktive Schallschutzmaßnahmen nur schwer umsetzbar erscheinen.

Stellungnahme:

Da es sich bei dem Bebauungsplan um ein stadteigenes Projekt handelt, kann die Landeshauptstadt München über die Vergabe der Grundstücke an Bauwillige und entsprechende Verträge die Reihenfolge der Aufsiedlung koordinieren. Beim Aufsiedlungskonzept (Umsetzungsreihenfolge der Bebauung) und bei der Grundstücksvergabe wird berücksichtigt, dass zunächst die Grundstücke entlang der stark befahrenen Straßen vergeben werden, auf denen die lärmabschirmende Bebauung errichtet werden soll. Erst im Anschluss sollen die weiteren Baugrundstücke vergeben werden. Die Grundstücksvergabe soll jeweils verbunden werden mit einer Bauverpflichtung. Die lärmabschirmende Bebauung wird daher aller Voraussicht nach zuerst errichtet werden, sodass es für die rückwärtigen Grundstücke keiner zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen bedarf. Der Anregung wird insoweit entsprochen. Unbeschadet dessen soll die Regelung, dass alternativ auch gleichwertige aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. temporäre Schallschutzwände) möglich sind, beibehalten werden, damit auch im unerwarteten Fall, dass sich die lärmabschirmende Bebauung verzögern sollte, die rückwärtige Bebauung bereits errichtet sowie genutzt werden kann und der Bebauungsplan somit in Gänze vollziehbar bleibt.

Der Stellungnahme der Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung München kann nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

6. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg

Mit Schreiben vom 18.07.2024 teilte das AELF mit, dass die Aussagen aus der vorangegangenen Stellungnahme vom 14.04.2021 weiterhin Gültigkeit haben und beachtet werden müssen.

Bereich Landwirtschaft:

Mit der vorgelegten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 2154 werde eine bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche mit einer Gesamtgröße von ca. 27 ha in der Gemarkung Aubing überplant. Die Acker- bzw. Grünlandzahlen der überplanten Flächen lägen deutlich über den Durchschnittswerten der Acker- und Grünlandzahlen der Bodenschätzung der Stadt München (Durchschnittswert Ackerzahl 44; Durchschnittswert Grünlandzahl 39). Im Bebauungsplan seien Flächen mit Ackerzahlen von bis zu 56 und Grünlandzahlen von bis zu 51 vorhanden.

Um den Verlust dieser qualitativ hochwertigen landwirtschaftlichen Fläche zu minimieren, werde empfohlen, den Oberboden abzutragen und auf ertragsärmeren Standorten zu verteilen.

Außerdem seien die Grenzabstände zu landwirtschaftlichen Grundstücken nach Art. 48 AGBGB zu berücksichtigen. Des Weiteren müsse auch sichergestellt sein, dass durch die vorliegende Planung, die umliegenden landwirtschaftlichen Betriebe in ihrem Bestand und in ihrer weiteren betrieblichen Entwicklung durch die Ausweisung von weiteren Bauflächen nicht behindert und eingeschränkt werden.

Die Erschließung (Befahrbarkeit angrenzender Wege mit modernen Arbeitsmaschinen und -geräten) und Bewirtschaftung der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen müsse gesichert bleiben.

Stellungnahme:

Es wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des AELF aus dem § 4 Abs. 1 BauGB-Verfahren verwiesen (siehe unter B) Ziffer 3.).

Der hohe Siedlungsdruck in München bei gleichzeitig knappen Flächen für den Wohnungsbau im Stadtgebiet erfordert die Ausweisung von Neubaugebieten. Die Entscheidung, in Freiam auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen einen neuen Stadtteil zu errichten, wurde bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung getroffen: Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung sind hier bereits Bauflächen dargestellt. Die ersten Überlegungen, diesen Bereich zu bebauen, gehen bereits auf die frühen 1960er Jahre zurück.

Die Umverteilung von Oberboden kann nicht im Bebauungsplanverfahren geregelt werden. Aufgrund der vorlaufenden archäologischen Grabungen wird Oberboden bereits früher abgetragen. Es ist davon auszugehen, dass der Oberboden, sofern er nicht später im Gebiet Verwendung findet, ähnlich wie beim 1. Realisierungsabschnitt wieder ortsnah eingebracht wird.

Der Hinweis zum bewussten Umgang mit Ressourcen wie dem hochwertigen Oberboden wurde an die zuständige städtische Dienststelle (Kommunalreferat) weitergeleitet.

Langfristig werden mit Fertigstellung des gesamten Stadtteils Freiam sowie des Landschaftsparks keine landwirtschaftlichen Flächen an den Umgriff des vorliegenden Bebauungsplans angrenzen. In einer Übergangszeit, solange der 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts noch nicht umgesetzt wird (Baurecht frühestens ab 2028), können die Felder nördlich des Hörwegs allerdings weiter bewirtschaftet werden. Grenzpflanzungen zwischen der neuen Wohnbebauung und dem Hörweg sind nicht vorgesehen. Die genannten Grenzabstände von Bepflanzungen sind im Art. 48 AGBGB gesetzlich geregelt. Die geschilderten Wege liegen außerhalb des Umgriffes des Bebauungsplanes, eine Regelungsmöglichkeit zur Benutzung der angrenzenden Wege ist hier nicht möglich. Die Hinweise wurden jedoch an die Grundstückseigentümer*innen (Kommunalreferat und Zweckverband Freiam) weitergegeben. Der Stellungnahme des AELF kann nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

Bereich Forsten:

Es gebe keine Einwände.

Stellungnahme:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7. Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern

Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern teilte mit Schreiben vom 07.08.2024 folgendes mit:

Der Bebauungsplan befände sich außerhalb des Geltungsbereiches des Fernstraßengesetzes (40-m-Anbauverbotszone und 100-m - Baubeschränkungszone) nach § 9 Abs. 1 FStrG und § 9 Abs. 2 FStrG.

Die Autobahn GmbH des Bundes plane den sechs-streifigen Ausbau der A 99 West vom Autobahndreieck MünchenSüd-West bis Autobahnkreuz München-West. Für den ersten Bauabschnitt von Autobahndreieck M.-Süd-West bis Tunnel Aubing liege ein genehmigter Vorentwurf vor. Derzeit würden die Planfeststellungsunterlagen erstellt werden. Der Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens solle im ersten Quartal 2025 erfolgen. Aufgrund der räumlichen Nähe der Planungen in Freiham zur A 99 stehe die Planungsabteilung im regelmäßigen Austausch mit den verschiedenen Referaten der Landeshauptstadt München. Der vorliegende Bebauungsplan tangiere die Planungen der Autobahn GmbH des Bundes insbesondere bei den Themen Verkehr und Lärm. Zum gegenständlichen Bebauungsplan mit Grünordnung hat die Autobahn GmbH des Bundes im Zuge der Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 1 BauGB im Mai 2021 Stellung genommen."

Verkehr

(Hinweis zum Lesen: Die Angaben zu den Seitenzahlen beziehen sich auf den Satzungs- und Begründungstext; *Anmerkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: die Seitenzahlen beziehen sich auf die versendeten Unterlagen zum § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahren*).

1. Das zu Grunde gelegte „Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023)“ untersuche nicht die Anschlussstellen Germering Nord und Freiham Mitte der Autobahn. Es sei mit dem Mobilitätsreferat vereinbart, dass das Gutachten der Autobahn GmbH des Bundes für den 6-streifigen Ausbau der A 99 der ZIV GmbH für die Anschlussstellen maßgebend ist. Im Rahmen dieses Gutachtens wurden die Verkehrsmodelle der Landeshauptstadt München und der Landesbaudirektion Bayern verschnitten. Darauf aufbauend wurde durch die Landeshauptstadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA II Stadtplanung, Abt. 4 Bezirk West) ein Gutachten für den Interimszustand „Freiham 3000“ beauftragt (Stand 03.12.2021). Darin wurde unterstellt, dass der erste Bauabschnitt des zweiten Realisierungsabschnitts mit der Entwicklung von 3.000 Wohneinheiten in München-Freiham Nord abgeschlossen sein werde. Für den Prognosehorizont im Jahr 2030 wurde zudem festgelegt, dass das Straßennetz der A 99 bestandsnah berücksichtigt werden solle, während im erweiterten Umfeld die Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 als umgesetzt vorausgesetzt werden.

Auf den Seiten 73 und 74 werden die Verkehrsmengen und die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen erläutert. Hierbei werde für das Bezugsjahr 2035 drei Planfälle dargestellt. Der Planfall A unterstelle die Bebauung im 1. BA des 2. RA. Dieser Planfall sei somit identisch mit der Verkehrsuntersuchung „Freiham 3000“ - abgesehen vom Referenzjahr, denn „Freiham 3000“ beziehe sich auf das Jahr 2030. Die Belastung auf dem Autobahnzubringer werde bei „Freiham 3000“ mit 19.700 Kfz/24h angegeben. Im Gutachten des B-Plans betrage die Belastung 26.000 Kfz/24h. Dies entspreche einer Steigerung von knapp 32 % innerhalb von fünf Jahren bei gleichen Randbedingungen. In Vergleich der von der Landeshauptstadt München angegebenen Steigerung an ausgesuchten Knotenpunkten i. H. v. maximal 18 % über einen Zeitraum von 17

Jahren von 2018 bis 2035 (Seite 87 Gutachten IBV) erscheine dies für die Autobahn GmbH des Bundes unverständlich.

Die Autobahn GmbH des Bundes fordere, dass das Gutachten „Freiham 3000“ von der ZIV GmbH die Grundlage für die Planungen an den Anschlussstellen für den Interimszustand (Freiham zum Teil entwickelt, A 99 nicht ausgebaut) sei und die darin signaltechnischen und baulichen Anpassungen wie gefordert umgesetzt werden. Die Autobahn GmbH des Bundes fordere zusätzlich eine Aufklärung über die abweichenden Verkehrsmengen. Falls das Verkehrsaufkommen über die Mengen der Untersuchung „Freiham 3000“ hinaus zunehme, werde die leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs als gefährdet eingeschätzt und die Entwicklung von Entlastungsmaßnahmen werde erforderlich. Die erneuten Bewertungen der Maßnahmen müssen durch die Landeshauptstadt München erfolgen.

Die Autobahn GmbH des Bundes fordere, die Herstellung der lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte der Anschlussstellen Freiham Mitte und Germering Nord mit einer verkehrsabhängigen Steuerung mit Rückstaudetektion auf den Rampen der A 99 sicherzustellen, sodass es zu keinen Rückstauungen auf die Autobahn kommen könne. Dazu sind Rückstauschleifen im Rampenbereich vorzusehen. Diese Anpassungspflicht gelte auch dann, wenn dies zu einer Überlast und Rückstau auf dem Autobahnzubringer aus Freiham oder der Bodenseestraße führt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit auf der Autobahn ist für den Fall des Rückstaus auch die ÖV-Priorisierung auszusetzen. Die LSA-Planung ist frühzeitig mit der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, abzustimmen. Weitere steuerungstechnische Maßnahmen sind zwischen dem für die Projektierung und Programmierung der Lichtsignalsteuerung zuständigen Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München und der Verkehrsbehörde der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern abzustimmen.

Stellungnahme:

Neben dem Prognosehorizont 2035 statt 2030 wird auch der endausgebaute, vier-spurige Autobahnzubringer und die sechs-spurige Autobahn A 99 in den drei Planfällen im „Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023)“ unterstellt. Im Gutachten „Freiham 3000“ ist die Autobahn dagegen nur als Bestand (vier-spurig) zu Grunde gelegt.

Auch für den weiteren Ausbau von Freiham, insbesondere den 2. BA, 2. RA und die Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Str. müssen gesonderte Verkehrsgutachten erarbeitet werden. Ob für das parallellaufende Bebauungsplanverfahren Nr. 2083a Landschaftspark mit Autobahnzubringer ein weiteres Gutachten erforderlich ist, muss geprüft werden.

Die Differenz bei den Verkehrszahlen in den Gutachten „Freiham 3000“ und „Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023)“ lässt sich im unterschiedlichen Aufbau der Planfälle und Prognosehorizonte begründen:

- Der Prognosehorizonte bei „Freiham 3000“ liegt bei 2030 und im „Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023)“ bei 2035
- „Freiham 3000“ unterstellt die Autobahn in der Prognose wie im Bestand, das „Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023)“ unterstellt einen Ausbau entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan

- „Freiham 3000“ unterstellt den Autobahnzubringer in der Prognose wie im Bestand mit einer Spur je Richtung und das „Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023)“ unterstellt einen Ausbau des Zubringers mit zwei Spuren je Richtung.

Ohne Entwicklung des Planungsgebiets nimmt der Verkehr durch Entwicklungen im Umfeld von 2018 bis 2035 um 18 Prozent gemäß dem zugrunde gelegten Verkehrsmodell zu. Dabei sind die umliegenden Planungen berücksichtigt, die insbesondere nach 2018 in diesem Umfang stattfanden und stattfinden. Die aus dem Gutachten zitierten Knotenpunkte betreffen die Bodenseestraße und Aubing und stellen nicht auf den Autobahnzubringer ab und sind auch nicht mit dem Autobahnknoten (Betrachtung im Bestand bzw. bei Vollausbau der Autobahn) vergleichbar.

Das Gutachten „Freiham 3000“ belegt, dass bei noch nicht ausgebaute Autobahn und bei vollständiger Umsetzung des 1. RA und 1. BA, 2. RA die anzusetzenden 19.700 Kfz/24h über den provisorischen Autobahnzubringer im Bereich des Landschaftsparks verkehrlich abwickelbar sind. Erst mit Vollausbau der Autobahn sind die im Jahr 2035 prognostizierten 26.000 Kfz/24h zu erwarten, die über den dann bereits ausgebauten Autobahnknoten abwickelbar sind.

Im vorliegenden Bebauungsplanverfahren ist es daher notwendig, die Leistungsfähigkeit der Knoten, u.a. am Autobahnanschluss Germering-Nord sicherzustellen. Sofern diese – wie im Gutachten Freiham 3000 aus dem Jahr 2021 modellhaft unterstellt – nicht bereits durch die Autobahn GmbH des Bundes geplant und finanziert werden, wird eine Leistungsfähigkeit durch Maßnahmen im Baulastbereich der Landeshauptstadt München sichergestellt. Ob eine Übernahme von Planungs- und Bauleistungen der Autobahn durch die Landeshauptstadt München erforderlich wird, ist nicht im vorliegenden Bebauungsplanverfahren zu klären, sondern gesondert zu vereinbaren.

Verkehr

2. Auf Seite 74 werde weiterhin ausgeführt, dass die baulichen Anpassungen für den Interimszustand „Freiham 3000“ im Zusammenhang mit den geplanten Autobahnausbau vorgesehen sei. Dieser Aussage werde widersprochen. Der Autobahnausbau sei zeitlich der Entwicklung von Freiham nachgelagert, sodass die Landeshauptstadt München verpflichtet sei, eine leistungsfähige Abwicklung an der Anschlussstelle Germering-Nord für den Interimszustand bis zum Ausbau sicherzustellen. Sowohl die im ZIV GmbH Gutachten „Freiham 3000“ dargestellten baulichen Maßnahmen als auch die Anpassung der Lichtsignalanlagenpläne seien von der Landeshauptstadt München durchzuführen (siehe Punkt 1).

Stellungnahme:

Die Begründung wird wie folgt angepasst: „... zusätzlich untersuchter Planfall unterstellt die Fertigstellung und den Bezug des 2. RA, 1. BA bei nicht ausgebaute Autobahn.“ Sofern die Anpassung am Knotenpunkt Germering-Nord, wie im Gutachten Freiham 3000 aus dem Jahr 2021 modellhaft unterstellt, nicht bereits durch die Autobahn GmbH des Bundes geplant und finanziert wird, wird eine Leistungsfähigkeit durch Maßnahmen im Baulastbereich der Landeshauptstadt München sichergestellt. Ob eine Übernahme von Planungs- und Bauleistungen der Autobahn durch die Landeshauptstadt München

erforderlich wird, ist nicht im vorliegenden Bebauungsplanverfahren zu klären, sondern gesondert zu vereinbaren.

Verkehr

3. Zur Führung des Autobahnzubringers auf Seite 76f weise man darauf hin, dass eine wegweisende Beschilderung nach RWBA zu berücksichtigen sei.

Stellungnahme:

Die Anregungen werden zu Kenntnis genommen, betreffen die Umsetzung und wurden an die Fachdienststellen (Mobilitäts- und Baureferat) zur Beachtung und Abstimmung mit der Autobahn GmbH des Bundes weitergegeben.

Lärm

1. Die den Ausführungen zu Grunde liegende schalltechnische Untersuchung vom 22.02.2024 liege der Autobahn GmbH des Bundes nicht vor. Die hinterlegte Emissionsquelle der A 99 kann demzufolge nicht geprüft werden. Es sei nicht ersichtlich, welche Verkehrsbelastungen, welcher Schwerverkehrsanteil und welche Deckschicht im Prognosehorizont 2035 auf der A 99 angesetzt werde. In Schreiben der Autobahn GmbH des Bundes vom 18.05.2021, Punkt 3, hatte man bereits auf diese Thematik hingewiesen. Diese Informationen seien nachzuliefern.

Stellungnahme:

Der Autobahn GmbH des Bundes wurde die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 1. BA 2. RA Freiham Nord (damaliger Stand: Februar 2024) am 23.09.2024 übermittelt.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 stellt auf den Planfall 1 aus der Schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren 1. BA 2. RA Freiham Nord ab, d.h. mit Prognosehorizont 2035, ohne Ausbau der Bundesautobahn A 99 sowie ohne zusätzlichen Lärmschutz an der BAB 99 und damit auf den Worst-Case.

2. Auf Seite 96 werde ausgeführt, dass sich im weiteren Verfahren die Lärmschutzmaßnahmen der Autobahn GmbH des Bundes (zusätzliche Lärmschutzwand auf bestehendem Lärmschutzwall oder Modellierung des bestehenden Lärmschutzwalls) verfestige. Wie der Landeshauptstadt München bekannt sei, seien die Planungen der Autobahn GmbH sehr wohl verfestigt. Die Autobahn GmbH des Bundes erarbeite die Planfeststellungsunterlagen mit einer 4m Wand auf dem bestehenden Wall.

Stellungnahme:

Die Ausführungen an der erwähnten Stelle in der Begründung beziehen sich darauf, dass ein Planfeststellungsverfahren für die Lärmschutzwand auf dem bestehenden Wall noch nicht eingeleitet wurde. Erst wenn ein Planfeststellungsbeschluss gefasst und die zusätzliche Lärmschutzwand errichtet wurde, ergibt sich für die geplanten Wohngebäude im WA 4 eine günstigere Verkehrslärmsituation, sodass dann von den Erleichterungen des § 18 Abs. 11 des Satzungstextes Gebrauch gemacht werden kann.

Die Formulierung des Begründungstextes wurde in Bezug auf die Verfestigung der Planung der Autobahn GmbH des Bundes überprüft und angepasst.

3. Der Satz auf Seite 97 „Jedoch sind aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände oder -wälle zum Schutz der geplanten Gebäude vor Verkehrslärmimmissionen entlang der Autobahn vorhanden und können im Zusammenhang mit dem geplanten Autobahnbau ergänzt werden, um die Schutzwirkung zu verbessern.“ Das sei für die Autobahn GmbH des Bundes nicht präzise formuliert. Sei es Ziel der Landeshauptstadt München entlang der Autobahn eigenen Lärmschutz umzusetzen?

Stellungnahme:

Die Landeshauptstadt München plant im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 2154 keinen eigenen Lärmschutz entlang der Autobahn. Die Begründung wurde zur Klarstellung umformuliert.

4. Weiter auf Seite 97 heiße es, dass eine Lärmschutzwand im Bereich des Autobahnzubringers und der Gemeinbedarfsfläche Erziehung festgesetzt werde. Weder die genaue Lage noch die Höhe der geplanten Lärmschutzwand werde dargestellt. Für die Autobahn GmbH des Bundes seien diese Lärmschutzanlagen der Landeshauptstadt München im Rahmen der eigenen Lärmberechnung wichtig, sodass man um zeitnahe Übergabe dieser Daten bitte.

Stellungnahme:

Lage und Höhe der Lärmschutzanlagen entlang der Gemeinbedarfsfläche Erziehung ergeben sich aus den zeichnerischen Festsetzungen in Verbindung mit § 18 Abs. 10 des Satzungstextes. Die Informationen zu den Lärmschutzanlagen im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung wurden der Autobahn GmbH des Bundes übergeben.

Luft:

Auf Seite 196 werde aufgeführt, dass die von der Bundesautobahn A99 ausgehenden prognostizierten Schadstoffemissionen die Grenzwerte nach 39. BImSchV für das ca. 300 m entfernte Planungsgebiet unterschreite. Grundlage für diese Aussage sei die Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 23.06.2023. Diese Untersuchung liege der Autobahn GmbH des Bundes nicht vor - insofern könne die Berechnung nicht geprüft werden.

Stellungnahme:

Die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Luftschadstofftechnische Untersuchung (Stand Januar 2025) hat ergeben, dass entlang des Autobahnzubringers und der Aubinger Allee mit erhöhten Schadstoffimmissionen (Feinstaub, NO₂) zu rechnen ist, die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV allerdings an allen Gebäudefassaden eingehalten werden. Im Bebauungsplan müssen daher keine Festsetzungen zum Schutz vor Luftschadstoffen getroffen werden. Eine Weiterleitung der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (damaliger Stand 17.02.2021, aktualisiert 08.12.2023) ist am 14.10.2024 an die Autobahn GmbH des Bundes erfolgt.

Ergänzend teilte die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern am 20.11.2024 in Anlehnung an einen WebEx Termin am 19.11.2024 folgendes mit: Am 19.09.2024 wurde der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 2154, 2. RA,

1. BA Freiham vom Februar 2024 zugesandt. Hierzu nehme man wie folgt Stellung:

- Die Eingangsdaten der A 99 seien in der Anlage 2 „Ausgabeprotokoll der Eingabedaten“ aufgeführt. In Anlage 2-123 heiÙe es beispielsweise „SR19458 BAB A99_3Ri. Süd“. Die Bezeichnung sei nicht eindeutig. Es sei nicht nachvollziehbar auf welchen Abschnitt der Autobahn sich diese Bezeichnung beziehe, da auch eine Bezugsplandarstellung fehle. Die Angaben seien daher weiterhin nicht prüffähig und die Autobahn halte ihre Einwendung aufrecht.
- Auf Seite 24 werde ausgeführt: „Für den Autobahnzubringer und die übrigen Straßenverkehrswege ... wurden im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) Verkehrsmengenangaben erarbeitet, die als Grundlage für die Untersuchung dienen.“
- Die Autobahn GmbH des Bundes bekräftige ihre Aussage, dass mit dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München vereinbart war, die Daten aus dem ZIV-Gutachten zu verwenden.
- Hinweis: auf Seite 26 wird der A 99 ein „DstrO= - 1,8 dB für Pkw bzw. -2dB für Lkw gem. RLS 19 unterstellt“. Nach RLS 19 heiÙt der Korrekturwert Deckschicht Dds.
- Auf Seite 28 werden die Höhen der LSW in Bezug zur GOK gesetzt. In den Planunterlagen der A99 werden die Höhen der LSW auf den Fahrbahnrand bzw. die Walloberkante bezogen. Man bitte, das entsprechend zu prüfen und anzupassen.
- Auf Seite 28 heiÙe es: „der Höhenverlauf des Landschaftsparks für den Prognose-Planfall wurde gemäß der Broschüre der Rahmenplanung übernommen.“ Die Quellenangabe [4] verweist auf ein Dokument aus dem Jahr 2022. Der Autobahn GmbH des Bundes wurde am 24.06.2024 vom Baureferat der Landeshauptstadt München mitgeteilt, dass der ursprünglich geplante und lärmschützende Aussichtshügel bei der Lärmberechnung für den sechs-streifigen Ausbau der A 99 West nicht anzusetzen sei. Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern bitte, die Topografie anzupassen. Hinweis: Die Autobahn GmbH hat das ehemalige Gelände des Aussichtshügels auf 533mNN modelliert.
- Auf Abbildung 3 (S.29) sind die LSW an der A 99 dargestellt. Der Verlauf der LSW an der A 99 ist nicht korrekt dargestellt. Insbesondere die LSW am Autobahnzubringer und die Höhenentwicklung an den Enden der jeweiligen LSW wurden nicht korrekt aus der Planung der A 99 übernommen. Man bitte, dies anzupassen und zu aktualisieren.

Stellungnahme:

Die schalltechnische Untersuchung zum vorliegenden Bebauungsplan Nr. 2154 (Stand: Januar 2025) wurde aktualisiert und eine entsprechende Abbildung, in der die Abschnitte der A 99 bezeichnet sind, ergänzt.

Der Korrekturwert für StraÙendeckschichttypen heiÙt gemäß RLS 19 D_{SD} (die Bezeichnung D_{strO} – Korrektur für StraÙenoberflächen – ist aus der vorher verwendeten Rechenvorschrift RLS 90, wobei jedoch auch hiermit die Korrekturwerte bezeichnet wurden). Auch wird in der schalltechnischen Untersuchung des vorliegenden Bebauungsplans (Stand Januar 2025) in den entsprechenden Ausgabeprotokollen der Eingabedaten für den StraÙenverkehr (in den Anlagen der Untersuchung) auch bei der BAB 99 der angesetzte D_{SD} benannt.

Die schalltechnische Untersuchung zum vorliegenden Bebauungsplan Nr. 2154 (Stand: Januar 2025) wurde dahingehend geprüft und festgestellt, dass es in Bezug auf die unterstellten Höhen der Lärmschutzwände keine Widersprüche zu den Unterlagen der Autobahn GmbH des Bundes gibt. So entspricht die Walloberkante der Geländeoberkante im Bereich der Wallkrone.

Die schalltechnische Untersuchung zum vorliegenden Bebauungsplan Nr. 2154 (Stand: Januar 2025) wurde dahingehend aktualisiert, dass der ehemalige Aussichtshügel aus dem Geländemodell entfernt wurde und an dieser Stelle des Modells 533mNN angesetzt wird.

Das Rechenmodell der schalltechnischen Untersuchung zum vorliegenden Bebauungsplan Nr. 2154 (Stand: Januar 2025) wurde anhand der aktuellen Planung der Autobahn GmbH im Bereich der Lärmschutzwand (LSW) Autobahnzubringer und der Höhenentwicklung an den Enden der jeweiligen LSW angepasst.

Am 19.09.2024 wurde der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern die Luftschadstofftechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 2154, 2. RA Freiham vom Juni 2024 (*Anmerkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: hier liegt vermutlich ein Schreibfehler vor, da die Luftschadstofftechnische Untersuchung vom Juni 2023 ist*) zugesandt. Hierzu nehme man wie folgt Stellung:

- Auf Seite 16 wird der erweiterte Untersuchungsumgriff definiert. Es werden Straßen berücksichtigt, die eine Verkehrsmehrung von > 500 Kfz/24h zwischen Planfall und Nullfall aufweisen. Als Grundlage der Ermittlung der Verkehrsmehrung dient das Gutachten von IBV Hülser. Anhand dieses Gutachtens kommt es westlich des unmittelbaren Untersuchungsgebiets zu einer Verkehrsmehrung auf dem Autobahnzubringer von ca. 28.000 Kfz/24h. Es wird keine Aussage getroffen, wie sich diese Verkehrsmehrung auf das Gebiet westlich des unmittelbaren Untersuchungsraums auswirkt.
- Auf den Seiten 33 und 34 werden die NO₂-Jahresbelastungen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Es wurde ein veralteter Stand der Bebauung verwendet.

Stellungnahme:

Der genannte Bereich „westlich des unmittelbaren Untersuchungsgebiets“ betrifft ein eigenes Bauleitplanverfahren Nr. 2083a für den Landschaftspark mit Autobahnzubringer. Diesem Verfahren wird eine eigene Untersuchung zur Lufthygiene in Bezug auf die geplante Freiflächennutzung zu Grunde gelegt.

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung zum vorliegenden Bebauungsplan Nr. 2154 (Stand Januar 2025) wurde bereits zum Zeitpunkt der Rahmenplanung für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord erstellt. Dem Plangebiet liegt diese Rahmenplanung zu Grunde, die Bauräume sind entsprechend der o. g. Rahmenplanung festgesetzt. Daher sind die Aussagen des Lufthygienegutachtens (Stand Januar 2025) für das Plangebiet weiter maßgeblich.

Der Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern kann nur nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

10. Staatliches Bauamt Freising Servicestelle München

Das Staatliche Bauamt Freising (StBA FS) Servicestelle München hat mit Schreiben vom 07.08.2024 mitgeteilt, dass gegen die Aufstellung bzw. Änderung der Bauleitplanung Seitens des Staatlichen Bauamtes Freising keine Einwände bestehen, wenn die nachfolgend genannten Punkte beachtet werden.

1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die eine Anpassungspflicht nach § 1 Abs. 4 BauGB auslösen, beständen nicht.

2. Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die das Planverfahren berühren könne, mit Angabe des Sachstandes beim Staatlichen Bauamt Freising – Servicestelle München bestehe für den Bereich der o. g. Bauleitplanung zum aktuellen Zeitpunkt nicht, da es keine Ausbauabsichten gebe.

3. Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall in der Abwägung nicht überwunden werden können (z.B. Landschafts- oder Wasserschutzgebietsverordnungen), Angabe der Rechtsgrundlage sowie Möglichkeiten der Überwindung (z.B. Ausnahmen oder Befreiungen):

In Anlehnung an die Stellungnahmen des StBA FS zu den Bebauungsplänen Nr. 2068 (09.05.2016) und Nr. 2092 (30.04.2013) weise man erneut auf folgende Situation hin.

Der Umgriff der Bauleitplanung liege auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München an der Stadtgrenze zum Landkreis Fürstenfeldbruck. Das Plangebiet werde im Süden durch die Bodenseestraße (B 2) begrenzt. Die B 2 sei Verbindungsradiale zwischen der Landeshauptstadt München und dem Landkreis Fürstenfeldbruck. Auf der B 2 betrage gemäß der Straßenverkehrszählung 2021 das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen 20.425 Kfz/24 h. Im Bereich des Bauleitplangebietes verlaufe die Bundesstraße 2 außerhalb der Ortsdurchfahrt und sei somit gemäß § 5 Abs. 1 FStrG in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Freising, Servicestelle München. Das beabsichtigte Bauleitplangebiet beinhalte den vom Staatlichen Bauamt Freising betreuten Bereich der Bundesstraße und hat unmittelbare Auswirkungen auf die B 2. Gegen den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2154 in der Fassung vom 02.07.2024 bestehe von Seiten des Staatlichen Bauamtes Freising folgende Bedenken und Einwände:

Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes

Von Seiten des Staatlichen Bauamtes Freising bestehe für den Bereich der B 2 derzeit keine Ausbauabsichten. Aufgrund der Größe des Plangebietes (20.000 Einwohner, Verkehrszuwachs aus dem Plangebiet +32.000 Kfz/24 h) werden die bestehenden Knotenpunkte im Zuge der B 2 und der vorhandene Straßenquerschnitt der B 2 nicht mehr leistungsfähig sein.

Es sei eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung erforderlich, bei der die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes einschließlich der Anschlussstelle Germering-Nord zu untersuchen sei. Die Verkehrsuntersuchung solle bereits entsprechende Lösungsvorschläge enthalten. Zukünftig erforderliche Änderungen im Bestand der B 2 seien nicht durch eine allgemeine Verkehrszunahme hervorgerufen, sondern ausschließlich durch das geplante Baugebiet. Sämtliche Kosten für Änderungen an der Bundesstraße seien durch die Landeshauptstadt München zu tragen und werden nicht vom Baulastträger der Bundesstraße übernommen. Hierüber seien zu einem späteren Zeitpunkt, aber rechtzeitig vor Umsetzung der Maßnahmen Vereinbarungen zwischen der Straßenbauverwaltung und der Landeshauptstadt abzuschließen. Darin seien auf der Grundlage von detaillierter Planungen die technischen Einzelheiten sowie die

Kostentragung zu regeln. Aufgrund der Größe des Plangebietes und des bereits während der Bauzeit zu erwartenden Mehrverkehrs seien sämtliche erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bundesstraße 2 rechtzeitig vor Realisierung der Baugebiete fertig zu stellen.

Stellungnahme:

Der vier-spurige Anschluss an die Autobahn und an den Autobahnknoten ist dem Bebauungsplan Nr. 2083a Landschaftspark mit Autobahnzubringer vorbehalten. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf stellt den vier-spurigen Autobahnzubringer (Teilstück im vorliegenden Bebauungsplanverfahren) dar, der an den bestehenden zwei-spurigen Autobahnzubringer anknüpfen wird. Im vorliegenden Bebauungsplanumgriff ist noch kein vier-spuriger Anschluss an die Autobahn vorgesehen, es wird hierfür noch der Bebauungsplan Landschaftspark mit Autobahnzubringer benötigt. Ob für das laufende Bebauungsplanverfahren Nr. 2083a Landschaftspark mit Autobahnzubringer ein weiteres Gutachten erforderlich ist, muss geprüft werden.

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren für Freiham Nord (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 1. RA und vorliegendes Bebauungsplanverfahren Nr. 2154) wurden mehrere Verkehrsuntersuchungen erstellt, die unter anderem die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte mit der Bodenseestraße und an der Autobahn-Anschlussstelle Germering-Nord betrachtet haben. Demnach kann der Verkehr des 1. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts im bestehenden Straßennetz abgewickelt werden. Angepasst werden müssen lediglich einige Signalprogramme an bestehenden Knotenpunkten sowie die Fahrspuren am östlichen Knotenpunkt der Autobahn-Anschlussstelle Germering-Nord. Im Verkehrsgutachten „Freiham 3000“ wurde der östliche Anschluss-Knotenpunkt Germering Nord/ B2 untersucht. Die Untersuchung weist eine ausreichende Qualität der Verkehrsabwicklung nach. Vorausgesetzt wird dabei eine Anpassung der Signalprogramme an die künftigen Verkehrsbelastungen sowie eine bauliche Anpassung des Bereichs am östlichen Anschlussstellen-Knotenpunkt der Anschlussstelle Germering-Nord. Darüberhinausgehende Anpassungen bzw. Änderungen der Bundesstraße sind nicht erforderlich. Die Übernahme von Kosten ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.

Neue Erschließung

Gemäß dem Verkehrskonzept zum Bebauungsplan sei eine Straßenfortführung der B 2 von Germering kommend bei der Anschlussstelle Germering-Nord in das Plangebiet vorgesehen. Den Unterlagen sei zu entnehmen, dass die B 2 nicht fortgeführt werden solle, sondern an der Hauptsammelstraße des Baugebietes enden würde. Sollte eine Straßenanbindung von der Anschlussstelle Germering-Nord in das Plangebiet vorgesehen werden, sei die unter Punkt 1 genannte Verkehrsuntersuchung entsprechend zu erweitern.

Stellungnahme:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, es wird auf das eingangs erwähnte gesonderte Bebauungsplanverfahren Nr. 2083a Landschaftspark mit Autobahnzubringer verwiesen.

Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o. g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage:

Die gesetzlichen Anbauverbotszonen genügen voraussichtlich nicht zum Schutz der Anlieger vor Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen.

Die für die Bemessung von Immissionsschutzeinrichtungen nötigen Angaben seien über die Immissionsschutzbehörde zu ermitteln (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

Auf die von der Straße ausgehenden Emissionen werde hingewiesen. Eventuelle erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden nicht vom Baulastträger der Bundes- bzw. Staatsstraße übernommen (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

Stellungnahme:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden Fachgutachten zum Lärmschutz und zur Lufthygiene erstellt. Der Bebauungsplan enthält zahlreiche Festsetzungen zum Schutz vor Verkehrslärm, mit denen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Hinsichtlich des lufthygienischen Immissionsschutzes wurde gutachterlich nachgewiesen, dass im Planfall die derzeit gemäß 39. BImSchV geltenden lufthygienischen Grenzwerte an der Randbebauung der Verkehrswege (insbesondere Autobahnzubringer und Aubinger Allee auf dem Abschnitt des 1. BA 2. RA) eingehalten werden können.

Das StBA FS bitte um Übersendung eines Gemeinderatsbeschlusses, wenn die Stellungnahme behandelt werde.

Der rechtsgültige Bebauungsplan (einschließlich Satzung) sei dem Staatlichen Bauamt Freising – Servicestelle München zu übersenden.

Stellungnahme:

Die gewünschten Unterlagen werden zu gegebener Zeit an das Staatliche Bauamt Freising übermittelt.

Der Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Freising – Servicestelle München kann nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

8. Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern hat mit Schreiben vom 09.07.2024 folgendes mitgeteilt:

Gegen die Bauleitplanung bei Freiham (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 in München) mit Gebäudehöhen von bis zu 23,5 m ü. Grund bestünden keine luftrechtlichen Bedenken.

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan ermöglicht teilweise Gebäudehöhen mit bis zu 27 m über Grund. Nach telefonischer Rücksprache mit dem Luftamt Südbayern bestehen auch bei diesen Höhen keine luftrechtlichen Bedenken.

Des Weiteren wird auch auf die Ausführungen zur Stellungnahme des Luftamtes im Rahmen des Verfahrens gemäß § 4 Abs. 1 BauGB verwiesen (siehe unter B) Ziffer 6.).

9. Landratsamt Fürstenfeldbruck

Das Landratsamt Fürstenfeldbruck (LRA FFB) hat mit Schreiben vom 05.08.2024 Folgendes mitgeteilt:

Die Landeshauptstadt München beabsichtige mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2154 die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung von rund 2.800 Wohneinheiten im 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes des Stadterweiterungsgebietes Freiham zu schaffen. Im Unterschied zur bisherigen Planung liege nun eine konkrete Planzeichnung, textliche Festsetzungen sowie eine ausführliche Begründung vor. Die Anzahl der geplanten Wohnungen werde um ca. 200 reduziert.

Überörtliche Planung

Aus planerischer Sicht bestehe gegenüber dem o. g. Bebauungsplan keine grundsätzlichen Bedenken, allerdings weise man trotz der Reduzierung der Wohneinheiten weiterhin auf die erheblichen Auswirkungen auf den Landkreis Fürstenfeldbruck hin:

Aufgrund der Größe des Plangebietes sowie dem Ziel der Planung, Wohnbaupotential für rund 2.800 Wohneinheiten bzw. zirka 7.200 Einwohner*innen inklusive notwendiger Infrastruktureinrichtungen zu schaffen, sei mit erheblichen Auswirkungen auf den Landkreis Fürstenfeldbruck zu rechnen. Zum einen könne davon ausgegangen werden, dass die Naherholungsgebiete im Landkreis Fürstenfeldbruck durch die neuen Bewohner in München Freiham rege genutzt werden, insbesondere solange der Landschaftspark noch nicht realisiert worden sei. Der Naherholungsverkehr (MIV als auch ÖPNV) in den Landkreis und die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft im Landkreis Fürstenfeldbruck dürfe in der Folge erheblich zunehmen.

Zum anderen könne trotz einer guten Nutzungsmischung im Quartier mit einer Zunahme des Berufspendlerverkehrs (Ein- und Auspendler) sowie Versorgungsverkehr (Einkaufen) gerechnet werden. Der Landkreis Fürstenfeldbruck rege daher an, ein besonderes Augenmerk auf eine gute Nutzungsmischung im Quartier zu legen, um berufliche Pendlerverkehre sowie Einkaufsverkehre zu reduzieren und schon vor der Realisierung des geplanten Landschaftsparks entsprechende Grün- und Freiflächen für die zukünftige Bewohnerschaft Freiham nutzbar zu machen.

Stellungnahme:

Die Ausführungen des Landratsamtes zum Sachverhalt (konkrete Planzeichnung, textliche Festsetzungen und Begründung sowie Anzahl der Wohneinheiten) sind zutreffend.

Trotz der reduzierten Anzahl von ca. 200 Wohneinheiten hält der Landkreis an den bereits bisher geäußerten Bedenken fest. Es wird auf die Äußerungen zur Stellungnahme des Landratsamtes Fürstenfeldbruck aus dem § 4 Abs. 1 BauGB-Verfahren (siehe unter B) Ziffer 8.) verwiesen und es werden weiterhin erhebliche Auswirkungen auf den Landkreis Fürstenfeldbruck gesehen.

Hinsichtlich der guten Nutzungsmischung werden, um die Funktionsfähigkeit der Zentren des Einzelhandels im 1. Realisierungsabschnitt nicht zu schmälern, in den übrigen Bereichen von Freiham Nord, wie hier im Bebauungsplangebiet, in den Erdgeschosszonen kleinere Einheiten mit der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetrieben und Dienstleistungen in untergeordnetem Umfang bzw. im Rahmen der Gebietskategorie vorgesehen. Über den städtebaulichen Vertrag bzw. die Grundstücksvergabeüberträge wird die Verkaufsfläche auf 400 m² begrenzt.

Das Gutachten zum Verkehr des Bebauungsplanes (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) belegt, dass das Verkehrsaufkommen im Planungsgebiet sowie in Freiham selbst und auch in den angrenzenden Gebieten bewältigbar ist. Um ein

adäquates Angebot an Grünflächen für die künftigen Bewohner*innen bis zur endgültigen Herstellung des Landschaftsparks bereitzustellen, wird das Baureferat erste Erholungsflächen in Form eines Interimsangebotes in dem Teilabschnitt des Landschaftsparks, der unabhängig von anderen Planungen geplant und realisiert werden kann, herstellen (siehe hierzu auch Beschluss des Bauausschusses vom 3.12.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14487 Siedlungsschwerpunkt Freiham, Teil C- Freihamer Park- Interimsmaßnahme). Zusammen mit den ausreichenden öffentlichen und privaten Grünflächen und den Interimsflächen im Landschaftspark ist nicht von erheblichen Auswirkungen auf den benachbarten Landkreis Fürstenfeldbruck auszugehen.

Abfallrecht

Das Sachgebiet 24-1 – Umwelt- und Klimaschutz, Bodenschutzrecht / Staatl. Abfallrecht könne zu den angeführten Grundstücken keine Aussage über eine eventuelle Altlastenverdacht treffen, da sie sich nicht auf dem Gebiet des Landkreises Fürstenfeldbruck befinde.

Auch angrenzend befinde sich zu dem oben genannten Bereich im Landkreis Fürstenfeldbruck keine Altlastenverdachtsflächen.

Es werde darauf hingewiesen, dass die Erfassung der Altstandorte im Landkreis Fürstenfeldbruck noch nicht abgeschlossen ist.

Immissionsschutz

Aus der Sicht des Immissionsschutzes werden weiterhin keine Bedenken vorgetragen oder Anregungen vorgetragen.

Naturschutz und Landschaftspflege

Aus naturschutzfachlicher Sicht bestehen keine Einwände gegen die Aufstellung des oben genannten Bebauungsplanes der Landeshauptstadt München.

Wasserrecht

Gegen das Vorhaben im Landkreis München habe man keine wasserrechtlichen Einwände.

Stellungnahme zu Abfallrecht, Immissionsschutz, Naturschutz und Landschaftspflege und Wasserrecht:

Die Ausführungen des Landratsamtes Fürstenfeldbruck (keine Einwände zu den Themen Abfallrecht, Immissionsschutz, Naturschutz und Landschaftspflege sowie Wasserrecht) werden zur Kenntnis genommen.

10. Stadt Puchheim

Die Stadt Puchheim hat mit Schreiben vom 07.08.2024 Folgendes mitgeteilt: Im 1. Bauabschnitt des zweiten Realisierungsabschnitts sei die Schaffung von Wohnraum für ca. 7.200 Einwohner vorgesehen und im Gesamtgebiet Freiham Nord seien weiterhin 25.000 bis 30.000 Einwohner anvisiert. Diese Bewohner seien vorrangig auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen. Nachdem lt. Begründung mit einer Inbetriebnahme der U-Bahnverlängerung nach Freiham erst zwischen 2035 und 2040 gerechnet werden könne und auch für die Verlängerung der Tramlinie 17 derzeit erst die Machbarkeitsstudie erstellt werde, werde nochmals auf den dringend erforderlichen Ausbau der S-Bahn-Linie 4 verwiesen.

Der nördliche Teilbereich des Baugebietes Freiham liege im Einzugsbereich des S-Bahn-Haltepunkts München-Aubing. Das vermehrte Fahrgastaufkommen durch die Siedlungsentwicklung in Freiham könne auf der heute bereits überlasteten Strecke nicht mehr sinnvoll aufgenommen werden.

Die Landeshauptstadt München werde deshalb gebeten, zusammen mit den Anliegerkommunen der S 4 weiterhin auf einen zeitnahen Ausbau der S-Bahn-Linie 4 zu drängen und alle Möglichkeiten zur Unterstützung des Ausbauvorhabens wahrzunehmen.

Stellungnahme:

Der Ausbau der Bahnstrecke bzw. des S-Bahn-Angebots ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht regelbar. Grundsätzlich ist mit dem bestehenden Angebot eine ausreichende Erschließung des Planungsgebiets im ÖPNV – sowohl über die S4 in Aubing als auch über die S8 in Freiham zusammen mit den Buslinien – gewährleistet. Mit dem sukzessiven Ausbau des ÖPNV-Netzes inklusive Busvorläufen werden in Freiham entsprechend der Aufsiedelung leistungsfähige Anbindungen zur Verfügung gestellt.

Unabhängig davon wird sich die Landeshauptstadt München, wie in der Stellungnahme gewünscht, weiterhin für den Ausbau der S-Bahn-Linie 4 einsetzen.

Nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe wird der Bau der U-Bahn nach Freiham und der Vollausbau Freiham annähernd zeitgleich vollzogen werden. Zusätzlich wurden mit den ersten Bewohner*innen in Freiham auch erste Buslinien eingeführt. Der Busverkehr wird sukzessive mit der Aufsiedelung nach Baurechtschaffung des Planungsgebiets weiter ergänzt. Es wird darauf hingewiesen, dass zudem vom Mobilitätsreferat für den gesamten 22. Stadtbezirk ein Verkehrskonzept unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplanverfahren erstellt wird.

Der Stellungnahme der Stadt Puchheim wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

11. Große Kreisstadt Germering

Die Große Kreisstadt Germering hat mit Schreiben vom 01.08.2024 Folgendes mitgeteilt:

Die stetige Beteiligung seit der Wettbewerbsphase ermögliche es der Stadt Germering, in direkter Nachbarschaft zu einem der größten Neubauprojekte Europas ihre Interessen zu wahren. Dabei solle es auch abseits der Bauleitplanung immer das gemeinsame Ziel sein, mögliche Synergien zu nutzen und langfristig nachteilige Auswirkungen der Planungen auf die Nachbarkommunen zu verhindern.

Diesbezüglich begrüße man besonders, dass das Offenhalten der möglichen Verlängerung der U5-West in Richtung Germering eingeplant werde (Begründung 2.4.1; *Anmerkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: die Nummerierung bezieht sich auf die im § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahren versendeten Unterlagen – Satzungs- und Begründungstext*). Der Ausbau des ÖPNV werde von zentraler Bedeutung sein, um die Mobilitätsbedürfnisse der ca. 7.200 neuen Einwohner im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans und insgesamt ca. 25.000 Einwohnern von Freiham verträglich und umweltfreundlich erfüllen zu können. Auch die Verlängerung der Tram-Linie 17 (Begründung 2.4.3) und eine ergänzende Weiterentwicklung des Busverkehrs (Begründung 4.8.3) leiste dazu einen Beitrag.

Zudem werde die Verknüpfung der Fahrradwege zwischen Germering und München auch mit den zukünftigen Planungen weiter an Bedeutung gewinnen.

Ein weiterer wichtiger Punkt, um erhebliche negative Auswirkungen der Planung auf die Stadt Germering zu verhindern, sei die Begrenzung der Neubebauung auf

ein verträgliches Maß. Das dargestellte Maß der baulichen Nutzung ermögliche rund 2.800 Wohneinheiten zusätzlich zu den 2.000 bereits realisierten und 2.400 noch entstehenden Wohneinheiten im ersten Realisierungsabschnitt. Dies leite sich so auch noch aus dem Wettbewerbsergebnis ab. Man möchte jedoch zusätzlich ausdrücklich darauf hinweisen, dass das geplante Maß zusammen mit dem 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts nicht überschritten werden dürfe. In den Planungsvoraussetzungen sei nun mehr für Freiham Nord insgesamt ein [...] Wohnstandort für 25.000 bis 30.000 Einwohner*innen [...]" genannt. In bisherigen Veröffentlichungen sowie im offiziellen Stadtportal (<https://stadt.muenchen.de/infos/baureferat-freiham.html>) wurden „über 25.000 Menschen" kommuniziert. Sollten die nun genannten bis zu 30.000 Einwohner insgesamt erreicht werden, sehe man ein verträgliches Maß deutlich überschritten und mahne daher an, die zuvor kommunizierte 25.000-Einwohner-Marke nicht zu überschreiten.“

Stellungnahme:

Nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe wird der Bau der U-Bahn nach Freiham und der Vollausbau Freiham annähernd zeitgleich vollzogen werden. Zusätzlich wurden mit den ersten Bewohner*innen in Freiham auch erste Buslinien eingeführt. Der Busverkehr wird sukzessive mit der Aufsiedelung nach Baurechtschaffung des Planungsgebiets weiter ergänzt. Eine sehr gute Anbindung des Planungsgebietes an das ÖPNV-Netz ist somit vorgesehen, auch wenn die Verlängerung der Trambahnlinie 17 nicht abschließend entschieden ist. Gemäß dem Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Stadtratsbeschluss vom 03.03.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) der Landeshauptstadt München ist geplant, die Trambahnlinie 17, die bislang an der Amalienburgstraße endet, über Obermenzing und Langwied in Richtung Freiham zu verlängern. Hierzu soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden.

Über den Birnbaumsteigweg besteht bereits eine Verknüpfung des Fahrradwegenetzes zwischen Germering und Freiham. Weitere Verbesserungen sind entlang des geplanten Autobahnzubringers vorgesehen, dies ist jedoch Gegenstand des laufenden Bebauungsplanverfahrens Nr. 2083a für den Landschaftspark. Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 wird ein attraktives, sicheres und inklusives Verkehrsnetz für den Fuß- und Radverkehr geschaffen, über das der Birnbaumsteigweg und der geplante Radweg entlang des Autobahnzubringers erreicht werden können.

Die Grundlagen für die Entwicklung des Planungsgebiets und seiner Dichte wurden bereits in diversen Stadtratsbeschlüssen u. a. Grundsatz- und Eckdatenbeschluss, Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07723 sowie 14-20/V14917) und durch einen europaweiten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb geschaffen. In allen Unterlagen und Angaben zum Planungsgebiet ist daher von mindestens 25.000 Einwohner*innen in Freiham die Rede, ein Widerspruch in den Angaben besteht insoweit nicht. Aufgrund des dringend benötigten Bedarfs an Wohnraum wird daran festgehalten, mit dem vorliegenden Bebauungsplan Baurecht für die Realisierung von ca. 2.800 Wohneinheiten zu schaffen. Der Hinweis auf den 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den künftigen 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts wird die Gemeinde Germering zu gegebenem Zeitpunkt beteiligt werden.

Aus den o. g. Gründen erfolgt somit keine Änderung der Planung. Die Stellungnahme der Stadt Germering wurde nach Maßgabe der o. g. Ausführungen behandelt.

12. Gemeinde Gräfelfing

Die Gemeinde Gräfelfing trägt in einer ablehnenden Stellungnahme vom 02.10.2024 Folgendes vor:

Vor dem Hintergrund, dass mit der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 2154 die Verkehrs- und Erschließungsproblematik dahingehend fortbestehe, als dass (1) die Hauptverkehrsströme über die BAB A 96 abgewickelt werden, (2) die Bodenseestraße während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden bereits gegenwärtig an ihre Leistungsgrenzen stoße, damit weitere Verkehrszunahmen innerhalb des Gemeindegebietes Gräfelfing sowohl im Bereich der Gemeindeverbindungsstraßen als auch im Bereich der Ortsstraßen in Form von Ausweich- und Schleichverkehren induziert seien und (3) die Erschließung des zweiten Realisierungsabschnitts mit der U-Bahn nicht gesichert sei.

Stellungnahme:

Die Grundsatzentscheidung, Freiham als Wohnstandort zu entwickeln, wurde bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung getroffen und entspricht auch den Zielen der Regionalplanung.

Auch ist die Planungsabsicht der Landeshauptstadt München bereits aus dem Beschluss zum Strukturkonzept aus dem Jahre 2007 ersichtlich (Siedlungsschwerpunkt Freiham Nord, Beschluss zum Strukturkonzept, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09633, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 21.03.2007).

In der Abwägung wird dem Belang, die Wohnraumversorgung (des dringenden benötigten Bedarfs an Wohnungen) zu sichern gegenüber dem damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommen der Vorrang eingeräumt.

Im Rahmen des Rahmenplanungs- und Bebauungsplanverfahrens wurde ein Mobilitätskonzept entwickelt, das alternative Verkehrsangebote fördert und das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr so auf ein Minimum begrenzt. Grundsätzlich ist mit dem bestehenden Angebot eine ausreichende Erschließung des Planungsgebiets im ÖPNV – sowohl über die S4 als auch über die S8 zusammen mit den Buslinien – gewährleistet. Nach heutigem Kenntnisstand der Zeitabläufe werden der Bau der U-Bahn nach Freiham und der Vollausbau Freiham annähernd zeitgleich erfolgen. Zusätzlich wurde mit den ersten Bewohner*innen in Freiham auch erste Buslinien eingeführt. Der Busverkehr wird sukzessive mit der Aufsiedelung nach Baurechtschaffung des Planungsgebiets weiter ergänzt. Im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, Datum vom 06.07.2023, Revision 23.11.2023) wurde nachgewiesen, dass der durch die Entwicklung des 1. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord verursachte Verkehr im Planungsgebiet und in Freiham selbst und auch in den angrenzenden Gebieten bewältigbar ist und im bestehenden Straßennetz abgewickelt werden kann. Nicht bewältigbare Verkehrszunahmen im Gemeindegebiet Gräfelfing sowohl im Bereich der Gemeindeverbindungsstraßen als auch im Bereich der Ortsstraßen in Form von Ausweich- und Schleichverkehren sind aufgrund des eigenen Autobahnanschlusses (U-1750) nicht zu erwarten bzw. den Ausweich- und Schleichverkehren könnte im Gemeindegebiet selbst durch verkehrsregelnde Maßnahmen entgegengewirkt werden.

Zur ablehnenden Stellungnahme der Gemeinde Gräfelfing wird somit auf die o. g. Ausführungen verwiesen.

13. Fernstraßen Bundesamt

Das Fernstraßen-Bundesamt sei die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzungen, in einem Abstand von 100 m entlang der Bundesautobahnen und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen, außerhalb der Ortsdurchfahrten der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen i. S. d. § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Für die vorbezeichneten Straßen nehme die Autobahn GmbH des Bundes die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahr und sei in Bau- und Genehmigungsverfahren neben dem Fernstraßen-Bundesamt unabhängig von der Entfernung zum Straßenrand, bei einer möglichen Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

Bei der Durchführung von Bebauungsplan- und Flächennutzungsplanverfahrens, wie vorliegend bei dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 in München; Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB, entfallt eine direkte Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes. Gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 12 InfrGG-BV erfolge die Abgabe von Stellungnahmen zu Bebauungsplänen (§ 9 Absatz 7 des Bundesfernstraßengesetzes) durch die Autobahn GmbH des Bundes. In diesen Verfahren sei daher zwingend die Autobahn GmbH des Bundes zu beteiligen. Diese nehme die Belange des Trägers der Straßenbaulast als Träger öffentlicher Belange wahr. Die Autobahn GmbH des Bundes gebe eine Gesamtstellungnahme mit interner Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes unter Berücksichtigung der anbaurechtlichen Interessen ab. Entsprechend verweise man hiermit ausdrücklich zuständigkeitshalber an die Autobahn GmbH des Bundes.

Man bitte darum den Antrag mit den erforderlichen Dokumenten zwingend an die Autobahn GmbH des Bundes zu richten.

Stellungnahme:

Das Fernstraßen-Bundesamt hat mit einer E-Mail von 09.07.2024 erklärt, dass im vorliegenden Bebauungsplanverfahren keine Zuständigkeit gegeben ist. Der gesamte Bebauungsplanumgriff einen zu großen Abstand von der Autobahn. Es kommt deshalb innerhalb des Planungsgebiets zu keinen anbaurechtlich relevanten Nutzungen.

Die Abstimmung zum Autobahnanschluss und zu anbaurechtlich relevanten Nutzungen erfolgt im westlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bebauungsplanverfahren für den Landschaftspark (künftiger Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083a).

Die Autobahn GmbH des Bundes wurde im Rahmen des Verfahrens gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ebenfalls beteiligt, insofern wurde dem Anliegen des Fernstraßen-Bundesamtes, dieses zu beteiligen, entsprochen.

Die übrigen Behörden und Träger öffentlicher Belange haben keine Einwände gegen die Planung erhoben.

D) Wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Bei der im Rahmen der im Mai/Juni 2021 durchgeführten frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154, Hörweg (südlich), Aubinger Allee (westlich), Annemarie-Renger-Straße (nördlich), zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich) (Teilverdrängung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 2068 und 2092) - 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord – eingegangenen Stellungnahme des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. (siehe Anlage 11) und des Landesbundes für Vogelschutz, Kreisgruppe München Stadt/Land (siehe Anlage 12) handelt es sich um wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen. Sie sind deshalb gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zusammen mit dem Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung öffentlich auszulegen. Auf die ausführliche Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu den Anregungen des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. unter Punkt A) Ziffer 12.1. und zu den Anregungen des Landesbundes für Vogelschutz, Kreisgruppe München Stadt/Land unter Punkt A) Ziffer 12.2. wird verwiesen.

Auch bei der unter Punkt C) Ziffer 3 genannten Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München (siehe Anlage 13) und der unter Punkt C) Ziffer 7 genannten Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern (siehe Anlage 14) handelt es sich um wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen, die im § 4 Abs. 2 BauGB Verfahren eingegangen sind. Diese werden ebenfalls gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zusammen mit dem Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung öffentlich ausgelegt. Auf die ausführliche Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung unter Punkt C) Ziffer 3 und 7 wird verwiesen.

E) Beteiligung des Bezirksausschusses

Der **Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirks Aubing-Lochhausen-Langwied** hat sich in der Sitzung vom 07.08.2024 mit der Planung befasst und eine Stellungnahme abgegeben, die dieser Sitzungsvorlage als Anlage 10 beiliegt. Auf diese Stellungnahme wird im Folgenden, unterteilt nach den Abschnitten der BA-Stellungnahme, wiederum Stellung genommen.

Stellungnahme zu:**Allgemeine Hinweise**

Die Stellungnahmen des Bezirksausschusses 22 zur Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing und zur Städtebaulichen Entwicklung in der Eichenauer Straße (Stadtratsbeschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) sowie zur Rahmenplanung für den 2. Realisierungsabschnitt für Freiham Nord (Stadtratsbeschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham, Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582) wurden im Rahmen der jeweiligen Beschlussvorlagen behandelt. Im Ergebnis wurde die Rahmenplanung zum 2. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord vom Stadtrat beschlossen. Seitdem hat sich der Stand und die Entscheidungsgrundlage nicht geändert. Im vorliegenden Bebauungsplanverfahren wird die zur Rahmenplanung bereits getroffene Abwägung daher aufrechterhalten. Für weitere Einzelheiten dazu wird auf die o. g. Stadtratsbeschlüsse verwiesen.

Die Stellungnahmen des Bezirksausschusses 22 zu den beiden o. g. Beschlüssen und die jeweilige Antwort der Verwaltung ist als Anlage dem vorliegenden Beschluss beigefügt (siehe Anlagen 8 und 9).

Stellungnahme zu:

A Bebauung Bebauungsdichte und GRZ (Grundflächenzahl; Versiegelungsfläche/ Grundstücksfläche)

Da die künftigen Grundstückszuschnitte noch nicht bekannt sind, weist der Bebauungsplan keine Grundstücke sondern Gebietskategorien, Baufelder und Bauräume aus. Durch die Vorgehensweise, die Grundflächen („GR“) nach § 19 Abs. 2 BauNVO als absoluten Wert und nicht als Verhältniszahl festzusetzen, wird gerade sichergestellt, dass – bezogen auf das Gesamtgebiet – die bauliche Dichte auf das vorgesehene Maß begrenzt wird. Eine Überschreitung dieses absoluten Werts ist nicht zulässig. Der Sachverhalt ist richtig, dass sich dadurch auf einzelnen künftigen besonders klein geschnittenen Grundstücken rein rechnerisch eine überdurchschnittlich hohe Grundflächenzahl („GRZ“) ergeben kann, im Gegenzug ergibt sich dann aber automatisch auf anderen größer geschnittenen Grundstücken eine unterdurchschnittliche GRZ. Die Festsetzung einer „GRZ“ als Verhältniszahl wäre nicht zielführend, weil sich die „GRZ“ jeweils auf die einzelnen Baugrundstücke bezieht und sich – in Abhängigkeit von den künftigen Grundstückszuschnitten – sehr unterschiedliche Grundflächenzahlen auf den einzelnen Grundstücken ergeben. Zur Klarstellung und um die Kontrolle der Festsetzungen im Baugenehmigungsverfahren zu erleichtern und um ein „Windhundrennen“ zwischen mehreren Bauherr*innen um die Ausschöpfung der zulässigen „GR“ in einem Bauraum zu vermeiden, wurden einige große Bauräume teilweise nochmals dahingehend unterteilt diesen wurde eine anteilige GR zugewiesen. Die Gesamtsumme der festgesetzten Grundfläche im Bauraum wurde jedoch nicht verändert.

Bei der künftigen Vergabe der Baugrundstücke und der vorangehenden Grundstücksparzellierung muss diese Feinuntergliederung herangezogen werden. Bezüglich der erwähnten Überschreitungsmöglichkeit der Grundfläche wird Folgendes erläutert:

Anders als die Grundflächen (GR) nach § 19 Abs. 2 BauNVO, die als absolute Zahl in Quadratmetern festgesetzt ist, wird die zulässige Grundflächenzahl nach § 19 Abs. 4 BauNVO („GRZ 2“) in § 6 Abs. 2 bis 4 des Satzungstextes als Verhältniszahl festgesetzt. Die festgesetzten Verhältniszahlen sind einzuhalten und sichern, dass auf allen Grundstücken ein Mindestanteil an unversiegelten Freiflächen verbleibt. Oberirdische Nebenanlagen sind gemäß § 11 des Satzungstextes in den Innenhöfen ohnehin nur in sehr begrenztem Umfang zulässig. Welche „GRZ 2“ sich ergibt, hängt daher maßgeblich davon ab, welcher Anteil des Grundstücks von Hauptanlagen belegt wird und ob über das Grundstück Erschließungswege verlaufen, für die der Bebauungsplan Dienstbarkeitsflächen festsetzt. Für diese Situationen enthält § 6 Abs. 2 bis 4 des Satzungstextes Sonderregelungen, die eine höhere „GRZ 2“ zulassen.

Stellungnahme zu:

Überschreitung der GFZ (Geschossflächenzahl; Summe Geschossflächen/ Grundstücksgröße)

Die Baunutzungsverordnung enthält gemäß § 17 BauNVO („Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“) seit der BauNVO-Novelle 2021 keine Nutzungsmaßobergrenzen mehr, sondern lediglich Orientierungswerte, deren Überschreitung aus städtebaulichen Gründen möglich ist. In der Begründung sind bezogen auf die Geschossfläche die städtebaulichen Gründe, die die Überschreitung

im vorliegenden Fall rechtfertigen, ausführlich dargelegt. Insbesondere ist die vorgesehene Dichte erforderlich, um einen substanziellen Beitrag zur Deckung des dringenden gesamtstädtischen Bedarfs an Wohnraum zu leisten. Die mindestens einzuhaltenden Abstandsflächen werden durch den Satzungstext im Regelfall auf $0,4 H$ reduziert, wobei an vielen Stellen aufgrund der Anordnung der Bauräume deutlich größere Abstände zwischen den geplanten Gebäuden verbleiben. Bei einer Abstandsflächentiefe von $0,4 H$ und mehr sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Lediglich bei den Lücken an den Blockrändern erfolgt eine Reduzierung auf $0,2 H$. Diese sog. „Pavillonabstände“ sind ein wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen Entwurfs, der Grundlage des Wettbewerbs, des Rahmenplans und des Bebauungsplans ist. Städtebaulich gewünscht ist eine Blockrandbebauung, die jeweils durch schmale Öffnungen unterbrochen wird. Betroffen sind jeweils die Schmalseiten der Gebäude; Aufenthaltsräume können immer (bzw. zusätzlich) zu den anderen Gebäudeseiten hin orientiert und belichtet werden. Darüber hinaus kann es an zwei Stellen im WA 5 und WA 7 zu geringeren Abstandsflächen als $0,4 H$ kommen. Durch § 10 Abs. 3 bis 5 des Satzungstextes wird geregelt, dass in jeder Wohnung mindestens ein notwendiges Fenster eines Aufenthaltsraums außerhalb der betroffenen Bereiche zu liegen kommen muss, außer wenn ein Lichteinfallswinkel von 45° eingehalten wird, was insbesondere in den oberen Geschossen der Fall ist. Dadurch werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotz der punktuell reduzierten Abstandsflächentiefen gewahrt.

Die Gebietskategorie „allgemeines Wohngebiet“ wird aufgrund des vorgesehenen Gebietscharakters mit vorwiegender Wohnnutzung und der Versorgung des Gebietes dienenden Einrichtungen und Dienstleistungen festgesetzt.

Stellungnahme zu:

Nutzung der Dachflächen

Die Ermittlung der erforderlichen gemeinschaftlichen Dachgärten ist in Abhängigkeit der verfügbaren privaten Freiflächen in den jeweiligen Wohngebieten erfolgt. Hier ist der Wert entsprechend der städtischen Richtwerte von 10 m^2 pro Einwohner*in aus verfügbaren Freiflächen im Baugebiet bzw. anteilig in Form von gemeinschaftlichen Dachgärten eingehalten.

Die genaue flächenmäßige Zuweisung der Aufteilung der Dachflächen der einzelnen Gebäude steht auf Ebene des Bebauungsplans noch nicht fest und wird daher in der Planzeichnung bezogen auf die darin enthaltene Beispielbebauung nur hinweislich dargestellt. Der Bebauungsplan trifft jedoch Festsetzungen zu Mindestquoten von Photovoltaikanlagen einerseits und der Dachbegrünung andererseits, zusätzlich werden im städtebaulichen Vertrag bzw. bei der Grundstücksvergabe Regelungen zur Herstellung gemeinschaftlich nutzbarer Dachflächen und zur Errichtung, zur Nutzung und zum Betrieb von Photovoltaikanlagen getroffen. Die Regelungen zur Dachbegrünung und zu Dachgärten sind in Kapitel 4.14.2 der Begründung dargestellt, die Regelungen zu Photovoltaikanlagen in Kapitel 3.2 und 4.3 der Begründung. Die Anteile sind aufeinander abgestimmt, wobei aber auch eine räumlich überlagerte Nutzung möglich ist (z. B. Anordnung von Photovoltaikanlagen auf Pergolen im Bereich der gemeinschaftlichen Dachgärten) oder eine ersatzweise Anbringung der Photovoltaikanlagen an anderen Stellen des Gebäudes (z. B. an der Fassade). Die endgültige Planung und Aufteilung der Dachflächen soll flexibel erfolgen können und obliegt den Bauherr*innen im Rahmen der Projektplanung, wobei sie die im Bebauungsplan mit Grünordnung geforderten Mindestflächen erfüllen müssen.

Stellungnahme zu:**B Verkehr****Mobilitätsstrategie 2035**

Mit Beschluss des Stadtrats vom 21.12.2022 „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham fortzuführen und Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Die hierzu erforderlichen Mittel wurden in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) eingestellt. Mit Beschluss des Bauausschusses vom 05.12.2023 „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing nach Freiham“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171) wurde darüber hinaus bereits die Ausführungsgenehmigung für die Vorhaltemaßnahme des Bahnhofs Freiham Zentrum erteilt und somit dessen Realisierung genehmigt. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2023 „Haushaltsplan 2024, Eckdatenbeschluss“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452) wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt. Die Genehmigung dieser anerkannten Ressourcen ist mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.11.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10774) „Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2024 im Baureferat“ erfolgt. Die bisherigen U-Bahn-Projekte der Landeshauptstadt München wurden durch den Bund und den Freistaat Bayern gefördert. Ein Förderantrag für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham wird frühestens nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass zumindest große Teile der Verlängerungsstrecke förderfähig sind (vgl. auch Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171). Auf Basis der gegenwärtigen Planungen wird eine Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke nach Freiham zwischen 2035 und 2040 erwartet. Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau (S4) im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor. Die Herstellung der Viergleisigkeit ist nun Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB), weshalb der geplante Ausbau der S4 im Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München in der Prognose hinterlegt ist. Dass die Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB) mit der Viergleisigkeit weiterverfolgt wird, kann unter folgendem Link eingesehen werden: https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0029165.pdf

Der Hinweis auf die Sanierung und den Ausbau des Radwegenetzes im 22. Stadtbezirk wird zur Kenntnis genommen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans. Es wird aber darauf hingewiesen, dass mit der Untersuchung von Radschnellverbindungen u. a. nach Fürstenfeldbruck auch die Anbindung der Innenstadt sowie des Umlandes untersucht und verbessert werden wird. Auch stehen mit dem „Ammerseeradweg“ entlang der Bodenseestraße und der „Route nach Aubing“ nördlich und südlich des Plangebietes bereits Fahrradroutes in die Innenstadt zur Verfügung. Im Zuge der zukünftigen Anbindung von Freiham und Aubing soll auch die Radverbindung gestärkt und ausgebaut werden. Auch durch den angrenzenden Landschaftspark Freiham sind weitere Anbindungen in Nord-Süd aber auch in Ost-West Richtung vorgesehen. Innerhalb des Planungsgebietes wird ein engmaschiges Radwegenetz entstehen, das eine Anbindung an übergeordnete Radrouten vorsieht. Das Radwegenetz schließt dabei auch an das bestehende / geplante Netz aus dem 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord an. Im vorliegenden Bebauungsplan sehen die festgesetzten Straßenbreiten dieses Netz bereits vor.

Mit Zuzug der ersten Bewohner*innen in Freiham wurden bereits erste eigene Buslinien eingeführt. Der Busverkehr wird sukzessive mit der Aufsiedelung nach Baurechtschaffung des Planungsgebiets weiter ergänzt.

Stellungnahme zu:

E-Ladesäulen - Stromnetz

Der Ausbau von E-Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum ist nicht Gegenstand der Regelungen dieses Bebauungsplans. Das Mobilitätsreferat hat mitgeteilt, dass ausreichend E-Ladesäulen u. a. im öffentlichen Straßenraum vorgesehen werden. Da die Landeshauptstadt München die Herstellung sämtlicher öffentlicher Verkehrsflächen selbst übernimmt, ist das Vorhandensein der E-Ladesäulen hinreichend gesichert.

Stellungnahme zu:

Ausbau Radwegnetz

Der Hinweis auf den notwendigen Ausbau des Radwegenetzes im Umfeld des Planungsgebiets wird zur Kenntnis genommen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Im Übrigen wird zum Radwegenetz auch im Umfeld auf die Ausführungen der Verwaltung zum Punkt „B Verkehr Mobilitätsstrategie 2035“ der Stellungnahme des Bezirksausschusses verwiesen.

Stellungnahme zu:

Mobilitätskonzept Freiham Nord

Die Parkraumbewirtschaftung und die Verkehrsüberwachung sind nicht Regelungsinhalt der Bauleitplanung und betreffen den späteren Bauvollzug. Es ist aber ein Parkraummanagement für den vorliegenden Bebauungsplanumgriff und für Freiham Nord gemäß dem Stadtratsbeschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“ vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) vorgesehen.

Als Grundlage für die Abwägung der verkehrlichen Belange im Planungsgebiet und im näheren Umfeld wurde ein Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen) erarbeitet, welches alle Verkehrsarten betrachtet und aufzeigt, wie die Verkehre verträglich abwickelt werden können. Der Beschlussentwurf des Mobilitätsreferats zum Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk soll dem Stadtrat in 2025 vorgestellt werden.

Das „innovative Verkehrsmittel“ und die künftige Trassierung, liegen außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes und ist daher für den Regelungsinhalt und das Verkehrs- und Mobilitätskonzept des vorliegenden Bebauungsplanes nicht von Relevanz.

Stellungnahme zu:

Verkehrsanbindung ÖPNV

Zum Radwegenetz wird auf die Ausführungen weiter oben unter Punkt „B Verkehr Mobilitätsstrategie 2035“ der Stellungnahme des Bezirksausschusses verwiesen.

Mit Beschluss des Stadtrats vom 21.12.2022 „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham fortzuführen und Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Die hierzu erforderlichen Mittel wurden in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) eingestellt. Mit Beschluss des Bauausschusses vom 05.12.2023 „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing nach Freiham“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171) wurde darüber hinaus bereits die Ausführungsgenehmigung für die Vorhaltemaßnahme des

Bahnhofs Freiham Zentrum erteilt und somit dessen Realisierung genehmigt. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2023 „Haushaltsplan 2024, Eckdatenbeschluss“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452) wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt. Die Genehmigung dieser anerkannten Ressourcen ist mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.11.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10774) „Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2024 im Baureferat“ erfolgt. Die bisherigen U-Bahn-Projekte der Landeshauptstadt München wurden durch den Bund und den Freistaat Bayern gefördert. Ein Förderantrag für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham wird frühestens nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass zumindest große Teile der Verlängerungsstrecke förderfähig sind (vgl. auch Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171). Auf Basis der gegenwärtigen Planungen wird eine Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke nach Freiham zwischen 2035 und 2045 erwartet.

Hinsichtlich des Punktes, dass die Realisierung des 2. Realisierungsabschnitts nur zeitgleich mit der Fertigstellung der U-Bahn erfolgen kann, wird Folgendes ausgeführt: Die Baurechtschaffung für den Wohnungsbau in Freiham Nord ist ein längerer Prozess und erfolgt sukzessive in Abschnitten. Nachdem das Baurecht für den 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068; In-Kraft-getreten am 20.01.2016) geschaffen wurde, läuft das Verfahren für den nächsten Abschnitt, den 2. Realisierungsabschnitt – Bereich Süd (vorliegender Bebauungsplan Nr. 2154), mit dem u. a. vorrangig nicht nur Wohnbaurecht, sondern auch weitere für Freiham und die angrenzenden Stadtteile wichtige Schulinfrastrukturmaßnahmen ermöglicht werden sollen. Gemäß aktueller Rahmenterminplanung sollen für das Gesamtprojekt des 2. Realisierungsabschnitts die Wohneinheiten bis voraussichtlich 2038 erstellt werden. Mit der Fertigstellung der U-Bahn nach Freiham ist mit einem ähnlich liegenden Zeitraum zwischen 2035 und 2040 zu rechnen, sodass mit Bezugsfertigkeit der letzten Wohnungen in Freiham auch die U-Bahn-Anbindung vorliegen wird.

Der Betrieb und die Taktung der S-Bahn und die Einrichtung von Buslinien sind nicht Regelungsinhalt der Bauleitplanung. Die Hinweise werden jedoch zur Kenntnis genommen und an die SWM/MVG weitergeleitet.

Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau (S4) im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor. Die Herstellung der Viergleisigkeit ist nun Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB), weshalb der geplante Ausbau der S4 im Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München in der Prognose hinterlegt ist. Dass die Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB) mit der Viergleisigkeit weiterverfolgt wird, kann unter folgendem Link eingesehen werden: https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0029165.pdf

Durch den Streckenausbau kann der Betrieb der S-Bahn stabilisiert werden.

Zum Expressbusverkehr haben die Stellungnahmen der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM / MVG) zum unten genannten Beschluss weiterhin Bestand. Weder die finanzielle noch die personelle Situation haben sich maßgeblich verbessert, sodass eine Realisierung zusätzlicher Buslinien, insbesondere von Expressbus-Linien, weiterhin ausgeschlossen ist.

Im Übrigen wird zu dieser Thematik auf detailliertere Ausführungen im Stadtratsbeschluss zur Rahmenplanung für den 2. Realisierungsabschnitt für Freiham Nord („Siedlungsschwerpunkt Freiham, Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582) verwiesen. Die Stellungnahmen des Bezirksausschusses 22 einschließlich des

Themas Expressbusse ist zusammen mit der Beantwortung durch die Verwaltung als Anlage dem vorliegenden Beschluss beigelegt (siehe Anlage 9).

Die Tram 17 liegt nicht im Umgriff des vorliegenden Bebauungsplans. Diesbezüglich können keine Regelungen im Bebauungsplan getroffen werden. Die Stellungnahme wird jedoch zur Kenntnis genommen und wurde an die zuständigen städtischen Dienststellen (SWM/MVG) weitergeleitet.

Gemäß dem Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Stadtratsbeschluss vom 03.03.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) der Landeshauptstadt München ist geplant, die Trambahnlinie 17, die bislang an der Amalienburgstraße endet, über Obermenzing und Langwied in Richtung Freiham zu verlängern. Eine Machbarkeitsstudie wird laut Auskunft der SWM Ende der 2020er Jahre erstellt.

Stellungnahme zu:

Lage der U-Bahnanlagen

Die Anlagen der U-Bahn werden gemäß Personenbeförderungsgesetz planfestgestellt. Diese ist noch nicht erfolgt, die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen zum Bereich des Stationsbauwerks Freiham Zentrum soll nach Angaben des Baureferates voraussichtlich im Jahr 2026 erfolgen. Die Vorplanungen zu den U-Bahnvorhaltemaßnahmen und zur Trasse im Bereich des Bebauungsplanumgriffs sind so weit fortgeschritten, dass sie dem Bebauungsplan zugrunde gelegt wurden. Der Bebauungsplan berücksichtigt bereits die in Aussicht genommene flächenmäßige U-Bahntrasse und stellt diese hinweislich dar. Im Bereich der Verkehrsflächen U-1824, U-1822, U-1750 und U-1826 stehen ausreichend Flächen für die Ausgangsbauwerke des U-Bahnhofs zur Verfügung. Eventuell notwendige Regelungen im Vorgriff auf die Planfeststellung können in den städtebaulichen Vertrag und die Grundstücksvergabeverträge aufgenommen werden.

Stellungnahme zu:

Individualverkehr

Die hier erwähnte Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 zur Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung Aubing ist nicht Gegenstand des hier vorliegenden Bebauungsplangebietes, sondern betrifft die Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing und zur Städtebaulichen Entwicklung in der Eichenauer Straße (Stadtratsbeschluss „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ vom 03.07.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653). Für weitere Einzelheiten dazu wird auf den o. g. Stadtratsbeschluss verwiesen. Die Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 zum o. g. Beschluss und die Antwort der Verwaltung ist als Anlage dem vorliegenden Beschluss beigelegt (siehe Anlage 8).

Stellungnahme zu:

Stellplätze

Bewirtschaftungskonzept, Betrieb und Stellplatzvergabe von Quartiersgaragen (Mobilitätshäuser, Garagengebäude) betreffen die Umsetzungsthematik und können daher nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Der vorliegende Bebauungsplan schafft nur die städtebaulichen und räumlichen Möglichkeiten zur Unterbringung der Quartiersgaragen.

Stellungnahme zu:

Abstellmöglichkeiten Fahrräder

In der Fahrradabstellplatzsatzung FabS gibt es keine Regelungen zum erhöhten Platzbedarf für Lastenfahrräder. Lastenräder sind ein Teil des Mobilitätskonzepts. In Quartiersgaragen sind ausreichend große Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder, die ausgeliehen werden können, vorgesehen. Zudem sind Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder in den Baublöcken eingeplant. Der gegenüber der Regelung in der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München für Wohnnutzungen je Baugrundstück erhöhte Ansatz, d. h. ein Fahrradabstellplatz je 27 m² Wohnfläche, ermöglicht auch den Nachweis von Lastenrädern. Die Anregung des Bezirksausschusses wurde daher als Empfehlung für die spätere Umsetzung in den Begründungstext übernommen.

Stellungnahme zu:

C Soziale Infrastruktur Schulen und Kitas

Die Stellungnahme wurde bereits im Rahmen der Beschlussfassung zum Rahmenplan („Siedlungsschwerpunkt Freiham, Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ vom 24.07.2024, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10582) vorgetragen und behandelt. Die Ausführungen dazu werden aufrechterhalten. Demnach stellt sich die Situation bezüglich der Schulplanungen folgendermaßen dar: Im Südwesten des 2. RA Freiham Nord ist der sogenannte Schulcampus mit einer 5-zügigen Grundschule und einer 5-zügigen Mittelschule verortet. Diese Schulen werden durch den vorliegenden Bebauungsplan gesichert. Die Belange der Bildung werden damit auf Ebene des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 in ausreichendem Maß berücksichtigt.

Darüber hinaus ist im Nordwesten des 2. RA Freiham Nord – außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans – gemäß der Rahmenplanung eine weitere Grundschule sowie im Nordosten eine optionale weiterführende Schule vorgesehen. Das nachfolgende Bebauungsplanverfahren für den 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord sowie die Genehmigungs- und Ausführungsplanungen des Referates für Bildung und Sport werden die Schulplanungen in Abstimmung mit weiteren beteiligten Referaten vertiefen und konkretisieren.

Der aktuelle Stand der Schulplanungen zu den weiterführenden Schulen ist folgendermaßen:

An der Hans-Dietrich-Genscher-Straße entsteht bereits heute eine Pavillonanlage, die 2025 in Betrieb gehen wird. Das Gebäude dient der Sicherstellung der Schulversorgung in Freiham vor dem Hintergrund der erwarteten steigenden Bedarfe durch die Unterbringung von Geflüchteten im Umfeld. Zudem ist die Pavillonanlage so ausgelegt, dass durch sie zukünftig für das nach dem G8-Standard errichtete Gymnasium Freiham eine G9-Ertüchtigung erfolgt.

Im Planungsumgriff des vorliegenden Bebauungsplans wird bis zum Jahr 2027 eine 5-zügige Mittelschule mit integriertem Sonderpädagogischen Förderzentrum (3 Züge Mittelschule, 2. Züge Mittelschule Sonderpädagogisches Förderzentrum München-West) errichtet, um die Mittelschulbedarfe für das Neubaugebiet Freiham und für den Mittelschulverbund zu decken.

Im Übrigen wird zu den Schulplanungen auf den Stadtratsbeschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham, Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ vom 24.07.2024 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10582) verwiesen. Die Stellungnahmen des Bezirksausschusses 22 zum o. g. Beschluss und die entsprechende Antwort der Verwaltung ist als Anlage dem vorliegenden Beschluss beigefügt (siehe Anlagen 8 und 9).

Die notwendige Personalausstattung im Rahmen des Kita-Ausbaus ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Diesbezüglich wird auf die Antwort im Rahmenplanungsbeschluss zu Einrichtungen in Betriebsträgerschaft sowie für Einrichtungen in städtischer Trägerschaft verwiesen („Siedlungsschwerpunkt Freiham, Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582). Die Stellungnahmen des Bezirksausschusses 22 zum o. g. Beschluss und die entsprechende Antwort der Verwaltung ist als Anlage dem vorliegenden Beschluss beigelegt (siehe Anlagen 8 und 9).

Stellungnahme zu:

Landschaftspark und Freiflächenversorgung

Die wohnungsnahen Freiflächenversorgung wird im Planungsgebiet selbst durch begrünte Wohnhöfe mit vielfältig nutzbaren Freiflächen und durch gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen sichergestellt. Des Weiteren entstehen auch innerhalb des Planungsgebietes öffentliche Grün- und Freiflächen parallel zur Erstellung der Wohnbebauung. Zudem soll der Landschaftspark Zug um Zug hergestellt werden, sodass ein sehr qualitativvolles Freiflächenangebot vor Ort entstehen wird. Die Bauleitplanung für den Landschaftspark erfolgt in zwei Abschnitten. Für die Flächen des ersten Realisierungsabschnittes des Landschaftsparks ergeben sich aufgrund der komplexen Zusammenhänge zwischen den Planungen des Ausbaus der BAB 99 und den weiteren Planungen von Freiham (Autobahnzubringer, Landschaftsbrücken und U-Bahnbau) zeitliche Abhängigkeiten und Auswirkungen der Planungen untereinander. Daher wird bereits vorab bis zur endgültigen Herstellung des Landschaftsparks eine Interimsfläche im Landschaftspark hergestellt. Dabei handelt es sich um einen mehrere Hektar großen Bereich im Südosten des Landschaftsparks, angrenzend an den bestehenden Sportpark. Hier soll ein differenziertes Angebot von Jugendspiel- und Sportflächen sowie Spiel- und Aufenthaltsbereichen für alle Altersklassen entstehen. In Abhängigkeit zur Baurechtschaffung ist eine Realisierung ab 2027 geplant (Beschluss des Bauausschusses vom 03.12.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14487 Siedlungsschwerpunkt Freiham hier Teil B Freihamer Park - Strukturkonzept und Teil C Freihamer Park – Interimsmaßnahme).

Gemäß der o. g. Ausführungen werden somit auch für das vorliegende Bebauungsplangebiet bereits zu einem frühen Zeitpunkt qualitativvolle Grünflächen angeboten werden.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass mit der Gesamtherstellung des Landschaftsparks die städtischen Richtwerte für öffentliche Grünflächen bezogen auf Freiham Nord übererfüllt werden. Der Landschaftspark dient sowohl der örtlichen Freiflächenversorgung und hat zudem einen überörtlichen Charakter und Einzugsbereich.

Stellungnahme zu:

Einzelhandel

Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen und an die zuständigen städtischen Dienststellen weitergeleitet.

Die Rahmenplanung verortet eine Ansiedlung von Nahversorgung, Ladenflächen, gewerblichen Flächen, Dienstleistungen und Gastronomie im Planungsgebiet und knüpft dabei auch an die Empfehlungen aus einem Gutachten zum Erdgeschosszonen-Konzept des 1. Realisierungsabschnittes Freiham Nord („Konzeptionelles Gutachten zur Umsetzung von Nichtwohnnutzungen in den Erdgeschossen Freiham Nord“, 2019) an. Hierfür sollen ausgewählte Bereiche

vorgesehen werden, die stärker belebt oder beispielsweise durch ÖPNV-Haltestellen ohnehin stärker frequentiert werden. Solche Bereiche sind u. a. der Quartiersplatz U-1826, die Mobilitätshäuser (SO 1 und SO 2) und die sogenannten „Fischerdreiecke“ (Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1823 und U-1827). An diesen Stellen schließt der Bebauungsplan durch eine entsprechende Festsetzung im Satzungstext Wohnnutzungen im Erdgeschoss aus. Angesichts des geringen Umfangs der betroffenen Flächen ist zu erwarten, dass sich in ausreichendem Umfang Nichtwohnnutzungen ansiedeln werden, um diese Bereiche zu beleben. Zusätzlich sollen bei den Grundstücksvergaben und -verträgen weitere Regelungen hinsichtlich der Gewerbeansiedlung Berücksichtigung finden.

Grundsätzlich obliegt es den künftigen Grundstückseigentümer*innen, Bauherr*innen oder Investor*innen, geeignete Nutzungskonzepte für die Erdgeschosszonen zu entwickeln. Ergänzend wird auch für den 2. RA Freiham Nord ein Flächenmanagement angestrebt, ähnlich wie dies derzeit durch das Stadtteilmanagement der MGS für freie Flächen- und Gewerbeanfragen für den 1. RA Freiham Nord mit einem sogenannten „Erdgeschosszonenkataster“ praktiziert wird. Um mögliche Anreize für die Ansiedelung von kleinteiligen, gewerblichen Flächen während der Aufsiedelungsphase zu schaffen, wird sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gesondert mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abstimmen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Stellungnahme zu:

Schlussbemerkung / Fazit

Die Stellungnahme des Bezirksausschusses mit einer Ablehnung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung Nr. 2154 wird zur Kenntnis genommen. Die Grundsatzentscheidung, Freiham als Wohnstandort zu entwickeln, wurde bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung getroffen. Auch ist die Planungsabsicht der Landeshauptstadt München bereits aus dem Beschluss zum Strukturkonzept für Freiham Nord aus dem Jahre 2007 ersichtlich (Siedlungsschwerpunkt Freiham Nord, Beschluss zum Strukturkonzept, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09633, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 21.03.2007).

Die weiteren Grundlagen für die zukunftsweisende Entwicklung speziell des 2. Realisierungsabschnittes und damit des vorliegenden Planungsgebietes wurden bereits in diversen Stadtratsbeschlüssen, u. a. Grundsatz- und Eckdatenbeschluss, Aufstellungsbeschluss sowie Rahmenplanungsbeschluss (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07723, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14917 sowie Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582) und in einem europaweiten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb geschaffen. Freiham Nord wird somit als ein kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort entwickelt, der die „Stadt weiterbaut“ und eine Vernetzung zum Umfeld herstellt.

Aufgrund des anhaltend hohen Wohnraumbedarfs in München wird eine baurechtliche Entwicklung der Flächen im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 unter anderem für Wohnungsbau dringend benötigt. Die vorliegende Planung steht im Einklang mit den übergeordneten Zielen des Regionalplanes und ist aus dem Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, der die gesamtstädtische Entwicklung steuert, entwickelt. Das Planungsgebiet ist auf Grund der Lage für eine Wohnbebauung geeignet und ergänzt schlüssig den 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord. Durch diese Weiterentwicklung können durch die Nutzung der vorhandenen und künftigen Infrastruktur (u. a. Schulen und Straßen) bedeutende Synergieeffekte erzielt werden. In der Abwägung wird daher dem Belang, die Wohnraumversorgung (des dringenden benötigten Bedarfs an Wohnungen) zu sichern, gegenüber dem damit verbundenen

erhöhten Verkehrsaufkommen und dem erhöhten Druck auf Erholungsräume und Naherholungsgebiete der Vorrang eingeräumt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

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

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt A) des Vortrages entsprochen werden.
2. Den Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt B) des Vortrages entsprochen werden.
3. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt C) des Vortrages entsprochen werden.
4. Den Stellungnahmen des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied kann nur nach Maßgabe des Vortrages unter Punkt E) des Vortrages entsprochen werden.
5. Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154 für den Bereich Hörweg (südlich), Aubinger Allee (westlich), Annemarie-Renger-Straße (nördlich), zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich) - Plan vom 03.01.2025 und Text und die dazugehörige Begründung werden gebilligt.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Öffentlichkeit zum Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154 erst dann gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu beteiligen, wenn die im städtebaulichen Vertrag vereinbarten Voraussetzungen für die Durchführung dieses Verfahrensschrittes vorliegen. Bestandteil der Beteiligung der Öffentlichkeit sind auch die wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen in Anlage 11 bis 14.
7. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Entwurf Satzungstext

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154
der Landeshauptstadt München

Hörweg (südlich),
Aubinger Allee (westlich),
Annemarie-Renger-Straße (nördlich),
zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich)
(Teilverdrängung der Bebauungspläne Nr. 2068 und 2092)

vom ...

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

§ 1

Bebauungsplan mit Grünordnung

- (1) Für den Bereich zwischen Hörweg (südlich), Aubinger Allee (westlich), Annemarie-Renger-Straße (nördlich) und zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich) wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan mit Grünordnung besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 03.01.2025, angefertigt vom Geodatenservice München am, und diesem Satzungstext.
- (3) Die vom vorliegenden Bebauungsplan erfassten Teile der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 2068 (MüABI. Nr. 2 vom 20. Januar 2016, Seite 19) und Nr. 2092 (MüABI. Nr. 7 vom 9. März 2018, Seite 97 - 98) werden durch diesen Bebauungsplan Nr. 2154 verdrängt.

§ 2

Art der baulichen Nutzung (allgemeine Wohngebiete)

- (1) Festgesetzt werden neun allgemeine Wohngebiete (WA 1 bis WA 9).
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten sind die nach § 4 Abs. 3 Nrn. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen nicht zulässig.
- (3) In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 5 und WA 6 sind entlang der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1823, U-1826 und U-1827 im Erdgeschoss Wohnungen unzulässig.

§ 3

Art der baulichen Nutzung (Sondergebiete)

- (1) Festgesetzt werden zwei Sondergebiete SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus.
- (2) Die Sondergebiete SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus dienen vorwiegend der Unterbringung von Stellplätzen sowie alternativen Mobilitätsangeboten in Garagengebäuden.

Im Rahmen dieser Zweckbestimmung sind allgemein zulässig:

- Garagen,
- nicht wesentlich störende Handwerksbetriebe,
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
- Lager,
- Läden, die der Versorgung des Planungsgebietes dienen,
- Schank- und Speisewirtschaften,
- Anlagen für kulturelle, soziale und sportliche Zwecke,
- Büro- und Verwaltungsnutzungen,
- Räume für freie Berufe.

§ 4

Art der baulichen Nutzung (Gemeinbedarfsfläche Erziehung)

- (1) Die Gemeinbedarfsfläche Erziehung dient der Unterbringung von Gebäuden, Einrichtungen und Freiflächen für Bildungs- und Erziehungseinrichtungen, insbesondere einer Grundschule und einer Mittelschule mit Anlagen für den Schul- und Vereinssport sowie einer Kindertageseinrichtung (Kita), einschließlich der diese Nutzungen ergänzenden Einrichtungen wie Küchen, Mensen, Sporthallen, Veranstaltungsräume, Verwaltungs-, Lager-, Neben- und Sozialräume, Hausmeisterwohnungen sowie Stellplätze und Tiefgaragen.
- (2) Untergeordnet sind auch sonstige Anlagen für soziale, sportliche und kulturelle Zwecke zulässig.
- (3) Ausnahmsweise können die der Versorgung der Baugebiete Freiham mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienende Nebenanlagen zugelassen werden. Dies gilt auch für fernmeldetechnische Nebenanlagen.

§ 5

Art der baulichen Nutzung (baulich integrierte Kindertageseinrichtungen)

In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 3, WA 5, WA 7 und den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus ist jeweils im hinweislich gekennzeichneten Bereich im Bauraum auf einer Geschossfläche von mindestens 1.180 m² ausschließlich eine Kindertageseinrichtung (Kita) mit 3 Kinderkrippengruppen und 3 Kindergartengruppen als Gemeinbedarfseinrichtung mit der dazugehörigen Außenspielfläche und einschließlich der diese Nutzung ergänzenden Einrichtungen wie Verwaltungs-, Lager und Nebenräume zulässig. Die integrierten Kitas sind ausschließlich in den Erdgeschossen und ersten Obergeschossen zulässig. Die Außenspielfläche ist jeweils in einer Mindestgröße von 1.110 m² im hinweislich gekennzeichneten Bereich, im unmittelbaren Anschluss an die Kindertageseinrichtung anzuordnen.

§ 6**Maß der baulichen Nutzung – Grundfläche (GR) / Geschossfläche (GF)**

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten dürfen die jeweils festgesetzten Grundflächen (GR) durch die Grundfläche von Balkonen und Loggien um bis zu 10 % überschritten werden.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 3, WA 7, und WA 9 dürfen die jeweils festgesetzten Grundflächen (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von höchstens 0,55 überschritten werden. Darüber hinaus ist eine weitere Überschreitung durch die Grundflächen von Wegen in den festgesetzten Dienstbarkeitsflächen bis zu einer GRZ von höchstens 0,65 zulässig.

Ausnahmsweise kann bei Grundstücken, bei denen sich allein durch die zulässigen Hauptanlagen (einschließlich Balkonen und Loggien) eine GRZ von 0,5 oder mehr ergibt, eine Überschreitung durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer GRZ von höchstens 0,75 zugelassen werden.

- (3) Im allgemeinen Wohngebiet WA 4 dürfen die festgesetzten Grundflächen (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von höchstens 0,5 überschritten werden. Darüber hinaus ist eine weitere Überschreitung durch die Grundflächen von Wegen in den festgesetzten Dienstbarkeitsflächen bis zu einer GRZ von höchstens 0,6 zulässig.
- (4) In den allgemeinen Wohngebieten WA 5 und WA 6 dürfen die jeweils festgesetzten Grundflächen (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von höchstens 0,6 überschritten werden. Darüber hinaus ist eine weitere Überschreitung durch die Grundflächen von Wegen in den festgesetzten Dienstbarkeitsflächen bis zu einer GRZ von höchstens 0,7 zulässig.
- (5) Im allgemeinen Wohngebiet WA 8 darf die festgesetzte Grundfläche (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von höchstens 0,5 überschritten werden.
- (6) In den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude und in den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus dürfen die jeweils festgesetzten Grundflächen (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von höchstens 0,8 überschritten werden.
- (7) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung darf die festgesetzte Grundfläche (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von höchstens 0,7 überschritten werden.
- (8) Bei der Ermittlung der Geschossfläche sind Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände ganz mitzurechnen.
- (9) Die festgesetzte Geschossfläche für Gebäude mit überwiegender Wohnnutzung kann durch
 - Gemeinschaftsräume,
 - Abstellräume für Fahrräder, Mobilitätshilfen und Kinderwagen,
 - Räume zur Aufbewahrung fester Abfallstoffe

- Sicherheitstreppehäuser oder 2. bauliche Rettungswege um die Fläche der Räume einschließlich der zu ihnen gehörenden Umfassungswände überschritten werden. Dabei darf die jeweils festgesetzte Geschossfläche um maximal 10 m² je 100 m² festgesetzte Geschossfläche überschritten werden.

§ 7

Maß der baulichen Nutzung – Höhenentwicklung / Unterirdische Geschosse

- (1) Die festgesetzten Wandhöhen und Oberkanten beziehen sich auf den dem jeweiligen Bauraum nächstgelegenen festgesetzten Höhenbezugspunkt. Bei Bauräumen mit Bereichen unterschiedlich festgesetzter Zahl der Vollgeschosse ist der festgesetzte Höhenbezugspunkt maßgeblich, der dem jeweiligen Bereich am nächsten liegt.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten muss die Oberkante der Rohdecke des Fußbodens des 2. Vollgeschosses mindestens 4,0 m über der Oberkante der Rohdecke des Fußbodens des 1. Vollgeschosses liegen. Dies gilt nicht bei Ausbildung des 1. Vollgeschosses als Sockelgeschoss von mindestens 1,0 m Höhe oberhalb des dem jeweiligen Bauraum nächstgelegenen festgesetzten Höhenbezugspunktes.
- (3) In den allgemeinen Wohngebieten dürfen bauliche Anlagen folgende Wandhöhen nicht überschreiten:
 - bei zeichnerischer Festsetzung von 5 Vollgeschossen: maximal 17,5 m;
 - bei zeichnerischer Festsetzung von 6 Vollgeschossen: maximal 20,5 m;
 - bei zeichnerischer Festsetzung von 7 Vollgeschossen: maximal 23,5 m;
 - bei zeichnerischer Festsetzung von 8 Vollgeschossen: maximal 26,5 m.

In den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus dürfen bauliche Anlagen eine Wandhöhe von 21,0 m nicht unterschreiten und eine Wandhöhe von 27,0 m nicht überschreiten.

- (4) Im Sondergebiet SO 2 Mobilitätshaus dürfen unterirdische Geschosse eine Tiefe von 520,00 m über NHN nicht unterschreiten. In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung dürfen unterirdische Geschosse im Bauraum nördlich der Straße U-1827 eine Tiefe von 526,00 m über NHN und im Bauraum südlich der Straße U-1827 eine Tiefe von 526,70 m über NHN nicht unterschreiten; für untergeordnete Gebäudeteile können Ausnahmen bis zu einer Tiefe von 523,50 m über NHN zugelassen werden. Im Sondergebiet SO 1 Mobilitätshaus, in den allgemeinen Wohngebieten und in den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude dürfen unterirdische Geschosse eine Tiefe von 3,5 m unter dem dem jeweiligen Bauraum nächstgelegenen festgesetzten Höhenbezugspunkt nicht unterschreiten. Bei Bauräumen mit Bereichen unterschiedlich festgesetzter Zahl der Vollgeschosse gilt Abs. 1 Satz 2 entsprechend.

§ 8

Dachform, Dachaufbauten, Photovoltaikanlagen

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten, in den Sondergebieten Mobilitätshaus, in den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind nur Flachdächer und flachgeneigte Dächer bis maximal 15° Dachneigung zulässig.
- (2) Antennen- und Satellitenanlagen sind ausschließlich auf den Dächern zulässig.
- (3) Alle Dachaufbauten sind um das die realisierte Wandhöhe übersteigende Maß von den Außenkanten der darunter liegenden Dachfläche zurückzusetzen. Dies gilt nicht für Ballfangzäune in den Sondergebieten Mobilitätshaus.

- (4) Technische Dachaufbauten sind vollständig einzuhausen und nach Maßgabe von § 24 Abs. 1 zu begrünen. Von der Verpflichtung zur Einhausung und Begrünung sind Schornsteine, Ansaug- und Abluftrohre, Photovoltaikanlagen, Antennen- und Satellitenanlagen sowie vergleichbare Anlagen ausgenommen, bei denen eine Einhausung und Begrünung der technischen Zweckbestimmung widersprechen würde.
- (5) In den allgemeinen Wohngebieten sind über die realisierte Wandhöhe hinaus nur folgende Dachaufbauten zulässig:
- a) Technisch notwendige Dachaufbauten.
 - b) Dachausstiege zu Gemeinschaftsdachgärten.
 - c) Ein Abstellraum von bis zu 5 m² pro Treppenraum, der einen Gemeinschaftsdachgarten im Sinne von § 24 Abs. 2 erschließt.
 - d) Pergolen im Bereich von Gemeinschaftsdachgärten im Sinne von § 24 Abs. 2, auch in Kombination mit Photovoltaikanlagen.
 - e) Umfassungen von Gemeinschaftsdachgärten.
 - f) Schallschutzkonstruktionen.
- Dachaufbauten nach Satz 1 dürfen eine maximale Höhe von 4,0 m über ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche oder über ihrem Auflagepunkt auf den Dachflächen nicht überschreiten. Sie dürfen mit Ausnahme der Photovoltaikanlagen und Pergolen eine Größe von maximal 15 % des darunter liegenden Geschosses nicht überschreiten.
- (6) In den allgemeinen Wohngebieten, in den Sondergebieten Mobilitätshaus und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind je Baugrundstück auf mindestens dem nachfolgend festgesetzten prozentualen Anteil der jeweiligen Gesamtdachfläche Photovoltaikanlagen zu errichten:

WA 1: 50 %

WA 2: 40 %

WA 3: 50 %

WA 4: 50 %

WA 5: 25 %

WA 6: 50 %

WA 7: 50 %

WA 8: 50 %

WA 9: 50 %

SO 1: 50 %

SO 2: 50 %

GB Erziehung: 50 %

Nicht zur Gesamtdachfläche nach Satz 1 zählen Dachflächen in den Bereichen der allgemeinen Wohngebiete, auf denen achtgeschossige Gebäude errichtet werden dürfen und auf denen zugleich die in der Planzeichnung vorgeschlagenen Formen der Baukörper keine Darstellungen „Gemeinschaftsdachgärten oder sonstige gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen gemäß städtebaulichem Vertrag“, sondern Darstellungen „Photovoltaik auf Dachflächen“ aufweisen. In diesen Bereichen nach Satz 2 sind auf mindestens 85 Prozent der jeweiligen Dachfläche Photovoltaikanlagen zu errichten. Abweichend von Satz 1 und Satz 3 ist jeweils ein geringerer Anteil an Photovoltaikanlagen zulässig, wenn die Dachflächen zur Unterbringung aller rechtlich oder technisch erforderlichen Nutzungen nicht ausreichen; in diesem Fall müssen Photovoltaikanlagen im entsprechend ergänzenden Umfang an anderen Stellen der Gebäude angebracht werden. An Außenwände angebrachte Photovoltaikanlagen müssen in die Fassade integriert werden, dürfen die Fassaden des Gebäudes nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen. Ausgenommen hiervon sind Dachflächen von Nebenanlagen, für Dachflächen von eingeschossigen Gebäudeteilen, für Dachflächenbereiche in der

Gemeinbedarfsfläche Erziehung, die für schulische Zwecke genutzt werden, sowie für Dachflächenbereiche mit öffentlich nutzbaren Sport- und Freizeitanlagen in den Sondergebieten Mobilitätshaus; klarstellend zählen diese Dachflächen und Dachflächenbereiche deshalb auch nicht zur Gesamtdachfläche nach Satz 1.

- (7) In den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude sind Taubenhäuser als Dachaufbauten zulässig.

§ 9

Balkone, Terrassen

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten dürfen Balkone entlang der Straßenverkehrsflächen, der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, der öffentlichen Grünflächen und der „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ um maximal 0,6 m auf maximal ein Drittel der jeweiligen Gebäudeseite über die Hauptfassadenfrontvorspringen.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten dürfen die Baugrenzen, die von den Straßenverkehrsflächen, den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, den öffentlichen Grünflächen und den „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ abgewandt sind, mit Terrassen und Balkonen um bis zu 2,0 m auf maximal der Hälfte der jeweiligen Gebäudeseite überschritten werden.

§ 10

Abstandsflächen

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten, in den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus und in den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude beträgt die Tiefe der Abstandsflächen 0,4 H, mindestens 3 m. Abweichend hiervon beträgt die Tiefe der seitlichen Abstandsflächen in folgenden Bereichen 0,2 H, mindestens 3 m:
- in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 5, WA 6, WA 8 und WA 9 entlang der Verkehrsflächen U-1821, U-1823, U-1824, U-1827, U-1828, U-1829 und U-1831 in einer Tiefe von jeweils bis zu 23,5 m ab der Straßenbegrenzungslinie,
 - in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 entlang der öffentlichen Grünfläche ÖG 2 in einer Tiefe von jeweils bis zu 26,5 m ab der Grenze der Grünfläche,
 - im allgemeinen Wohngebiet WA 3 und im Sondergebiet SO 1 entlang der Verkehrsflächen U-1822 und U-1827 in einer Tiefe von jeweils bis zu 26 m ab der Straßenbegrenzungslinie,
 - im allgemeinen Wohngebiet WA 6 entlang der öffentlichen Grünfläche ÖG 4 in einer Tiefe von bis zu 23 m ab der Grenze der Grünfläche,
 - im allgemeinen Wohngebiet WA 4 entlang der Verkehrsfläche U-1824 im Abschnitt zwischen den Verkehrsflächen U-1830 und U-1831 in einer Tiefe von bis zu 23 m ab der Straßenbegrenzungslinie sowie entlang der Verkehrsfläche U-1824 im Abschnitt zwischen den Verkehrsflächen U-1831 und U-1750 in einer Tiefe von bis zu 40 m ab der Straßenbegrenzungslinie,
 - im allgemeinen Wohngebiet WA 7 entlang der Verkehrsflächen U-1820 und U-1823 in einer Tiefe von jeweils bis zu 23 m ab der Straßenbegrenzungslinie und entlang der Verkehrsfläche U-1821 in einer Tiefe von bis zu 25,5 m ab der Straßenbegrenzungslinie.

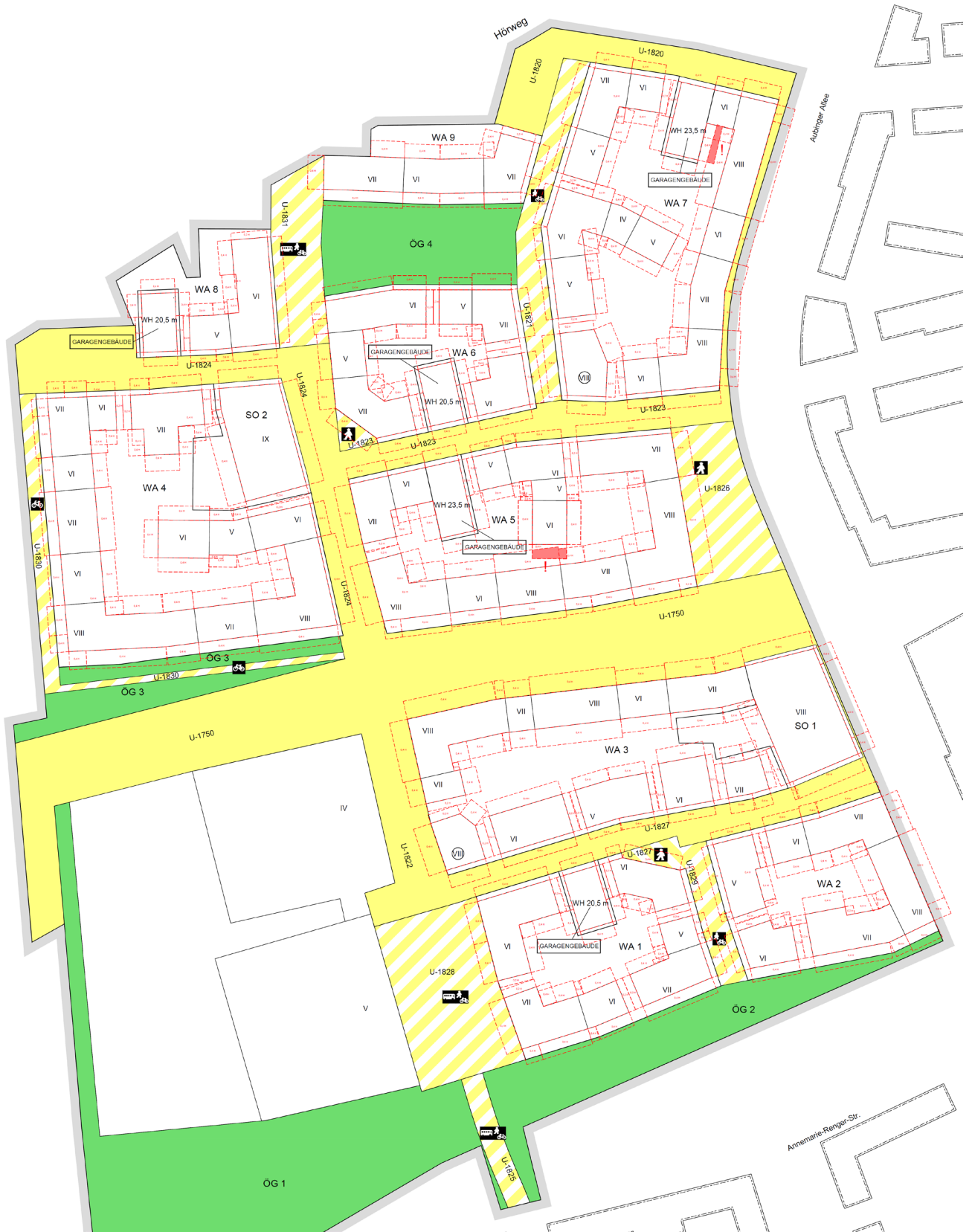


Abbildung 1:: Abstandsflächenplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154
Quelle: © BSM, Landeshauptstadt München

- (2) Im Übrigen gilt hinsichtlich des Abstands zwischen Gebäuden, die in verschiedenen Bauräumen liegen, jeweils die Abstandsfläche, die sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt. Satz 1 gilt für andere Anlagen, von denen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, entsprechend.
- (3) In jeder Wohnung muss mindestens ein notwendiges Fenster eines Aufenthaltsraums außerhalb der Fassadenbereiche zu liegen kommen, für die die Abstandsflächentiefe von $0,2 H$ gilt. Dies gilt nicht, wenn unter Berücksichtigung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung der benachbarten Bauräume vor den Fenstern ein Lichteinfallswinkel von maximal 45° zur Waagrechten, bezogen auf die Fensterbrüstung, eingehalten wird.
- (4) Im mittig liegenden Bereich des allgemeinen Wohngebietes WA 5 muss in jeder Wohnung mindestens ein notwendiges Fenster eines Aufenthaltsraums außerhalb der Engstelle des Innenhoffassadenbereiches zwischen dem Bauraum am Autobahnzubringer U-1750 und dem in den Innenhof hineinragenden Bauraum zu liegen kommen. Dies gilt nicht, wenn unter Berücksichtigung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung der benachbarten Bauräume vor den Fenstern ein Lichteinfallswinkel von maximal 45° zur Waagrechten, bezogen auf die Fensterbrüstung, eingehalten wird.
- (5) In der Nordostecke des allgemeinen Wohngebietes WA 7 muss in jeder Wohnung mindestens ein notwendiges Fenster eines Aufenthaltsraums außerhalb des Innenhoffassadenbereiches zwischen dem Bauraum an der Aubinger Allee und dem Bauraum der Fläche mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude zu liegen kommen. Dies gilt nicht, wenn unter Berücksichtigung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung der benachbarten Bauräume vor den Fenstern ein Lichteinfallswinkel von maximal 45° zur Waagrechten, bezogen auf die Fensterbrüstung, eingehalten wird.

§ 11

Nebenanlagen

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten sind oberirdische Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO in die Gebäude zu integrieren. Davon ausgenommen sind:
 - Nebenanlagen für Kindertageseinrichtungen,
 - Anlagen nach Art. 7 BayBO (Kinderspielplätze),
 - gemeinschaftlich genutzte Gebäude, die als Nebenanlage mit einer Grundfläche von höchstens 50 m^2 je Baugebiet jeder Wohnnutzung zugeordnet sind,
 - Terrassen,
 - Aufstellflächen für Müllbehälter zur Bereitstellung am Abholtag,
 - Fahrradabstellplätze gemäß § 14 Abs. 3 sowie
 - Hinweistafeln gemäß § 23 Abs. 2 Buchst. d).
- (2) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind untergeordnete Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO, die dem jeweiligen Nutzungszweck der Gemeinbedarfsfläche selbst dienen und die deren jeweiliger Eigenart nicht widersprechen, auch außerhalb der Bauräume zulässig.
- (3) In den allgemeinen Wohngebieten, in den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus und in den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 2 BauNVO nur innerhalb der Bauräume zulässig. Unterirdische Nebenanlagen zur Regenwasserspeicherung bzw. -beseitigung sind auch außerhalb der Bauräume zulässig.
- (4) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind Nebenanlagen gemäß § 4 Abs. 3 der

Satzungsbestimmungen außerhalb der Bauräume nur ausnahmsweise zulässig.

- (5) In den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude ist hofseitig jeweils eine Außentreppe zulässig.

§ 12

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

- (1) Die im Plan festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1826 dient dem allgemeinen Fußverkehr, der Begegnung der Anwohnerschaft, der Leitungsführung sowie in untergeordnetem Umfang der Feuerwehrezufahrt zu den angrenzenden Baugrundstücken und dem Radverkehr.
- (2) Die im Plan festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger“, die Teil der Straßen U-1823 und U-1827 sind, dienen dem allgemeinen Fußverkehr und der Begegnung der Anwohnerschaft.
- (3) Die im Plan festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1821 und U-1829 dienen als Wegeverbindung für den allgemeinen Fuß- und Radverkehr sowie der Begegnung der Anwohnerschaft, der Leitungsführung, der Zufahrt der Feuerwehr und in untergeordnetem Umfang der Zufahrt zu den angrenzenden Baugrundstücken.
- (4) Die im Plan festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1830 dient als Wegeverbindung für den allgemeinen Radverkehr und der Leitungsführung.
- (5) Die im Plan festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1828 und U-1831 dienen als Wegeverbindung für den öffentlichen Personennahverkehr und den allgemeinen Fuß- und Radverkehr sowie der Begegnung der Anwohnerschaft, der Leitungsführung sowie in untergeordnetem Umfang der Feuerwehrezufahrt. Zusätzlich dient die im Plan festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1828 in untergeordnetem Umfang der Ver- und Entsorgung der GB Erziehung sowie der Zufahrt zur Pflege der Außenspielfläche der Kindertageseinrichtung im WA 1.
- (6) Die im Plan festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1825 dient als Wegeverbindung für den öffentlichen Personennahverkehr und den allgemeinen Fuß- und Radverkehr sowie der Leitungsführung.

§ 13

Stellplätze, Ein- und Ausfahrtbereiche, Zu- und Ausfahrten

- (1) Bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen in den allgemeinen Wohngebieten und den Sondergebieten Mobilitätshaus sind abweichend von der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München keine notwendigen Stellplätze nachzuweisen.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Garagen nicht zulässig.
- (3) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge nur in Tiefgaragen zulässig.
- (4) Abweichend von den Regelungen der Absätze 2 und 3 sind Stellplätze für Menschen mit Behinderung auch oberirdisch zulässig, wenn sich hierfür ein abweichender zusätzlicher Bedarf in der Lage und der Anzahl der Stellplätze ergibt.

- (5) In den allgemeinen Wohngebieten, den Sondergebieten Mobilitätshaus und der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind entlang der Grundstücksgrenzen, die an die Verkehrsflächen der Aubinger Allee bzw. des Autobahnzubringers (U-1750) angrenzen, Zu- und Ausfahrten nicht zulässig.
- (6) Bei den im Plan festgesetzten Ein- und/oder Ausfahrtbereichen können geringfügige Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen ausnahmsweise zugelassen werden.

§ 14

Fahrradabstellplätze

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten ist in Abweichung von den Regelungen der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München für Wohnnutzungen je Baugrundstück ein Fahrradabstellplatz je 27 m² Wohnfläche herzustellen. Im Übrigen bleiben die Regelungen der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München unberührt.
- (2) Die gemäß Absatz 1 notwendigen Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen sind innerhalb der Gebäude nachzuweisen. Mindestens 50 % der notwendigen Fahrradabstellplätze sind im Erdgeschoss nachzuweisen. Diese Zahl kann auf 30 % der notwendigen Fahrradabstellplätze reduziert werden, wenn der Zugang zu den übrigen notwendigen Fahrradabstellplätzen über barrierefreie, befahrbare und ausreichend breite Rampen mit einer maximalen Neigung von 6 % erfolgt.
- (3) Abweichend von Absatz 2 dürfen je Hauseingang maximal sechs notwendige Fahrradabstellplätze auch außerhalb der Gebäude nachgewiesen werden, sofern die Gestaltung der angrenzenden zu begrünenden Freiflächen nicht beeinträchtigt wird. Überdachte Fahrradabstellplätze sind innerhalb der im Plan festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ unzulässig.
- (4) In den allgemeinen Wohngebieten sind in untergeordnetem Umfang weitere zusätzliche Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen außerhalb von Gebäuden nur als Fahrradabstellplätze im Bereich von Gebäudedurchgängen und Durchgängen zwischen der Blockrandbebauung zulässig, sofern die Gestaltung der angrenzenden zu begrünenden Freiflächen nicht beeinträchtigt wird.
- (5) In den Sondergebieten Mobilitätshaus sind Fahrradabstellplätze im Bereich der „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ in untergeordnetem Umfang zulässig.

§ 15

Dienstbarkeitsflächen

- (1) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichnete Gehrechtsfläche (G) innerhalb der Gemeinbedarfsfläche Erziehung wird ein mindestens 3,0 m breites, durchgängiges Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit mit Anschluss an die Straße U-1822 und an die öffentliche Grünfläche ÖG 1 festgesetzt.
- (2) Für die übrigen im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Gehrechtsflächen (G) wird ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt.
- (3) Für die im Plan als dinglich für einen beschränkten Personenkreis zu sichern gekennzeichneten Flächen (FB) in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 entlang der südlichen Baugebietsgrenze, WA 2, WA 4 entlang der südlichen und westlichen

Baugebietsgrenze, WA 5 entlang der südlichen Baugebietsgrenze und WA 9 wird ein Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zur Feuerwehranfahrt festgesetzt.

- (4) Für die im Plan als dinglich für einen beschränkten Personenkreis zu sichern gekennzeichneten Flächen (FB) in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 3, WA 4, WA 5 und WA 7, die an die im Plan hinweislich dargestellten Freispielflächen angrenzen, wird jeweils ein Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zur Pflege der Freiflächen und der Anlieferung der Kindertageseinrichtungen festgesetzt.
- (5) Für die im Plan als dinglich für einen beschränkten Personenkreis zu sichern gekennzeichneten Flächen (FB) entlang der südlichen Baugebietsgrenzen in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 wird ein Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zur Pflege der öffentlichen Grünfläche ÖG 2 festgesetzt. Für die im Plan als dinglich für einen beschränkten Personenkreis zu sichern gekennzeichneten Flächen (FB) in dem allgemeinen Wohngebiet WA 9 wird ein Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zur Pflege der öffentlichen Grünfläche ÖG 4 festgesetzt.
- (6) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Leitungsrechtsflächen (L) wird ein Leitungsrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

Von der festgesetzten Lage und Größe der Dienstbarkeitsflächen kann ausnahmsweise geringfügig abgewichen werden, wenn beispielsweise technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.

§ 16

Durchgänge

In den allgemeinen Wohngebieten WA 2 – WA 7 und WA 9 sowie in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind die festgesetzten Durchgänge in einer lichten Höhe von mindestens 3,50 m zu errichten. Geringfügige Abweichungen von der festgesetzten Lage und Breite der Durchgänge sind zulässig, sofern gestalterische oder technische Gründe dies erfordern.

§ 17

Immissionsschutz allgemein

- (1) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen nach Nr. 7 der DIN 4109, Januar 2018, Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen, zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagenlärm vorzusehen.
- (2) In den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus ist, soweit eine Entlüftung dieser Gebäude mechanisch erfolgt, diese Entlüftung in die Gebäude zu integrieren und es sind bei einer Sport- und Freizeitnutzung bzw. bei Aufenthaltsbereichen auf den Dächern der Mobilitätshäuser mechanische Lüftungsöffnungen von Garagen mit einem Mindestabstand von 4,5 m zu diesen Nutzungen anzuordnen. Die Lüftungsöffnungen sind senkrecht über Dach nach oben in den freien Windstrom zu führen. Die Höhe von Entlüftungsöffnungen muss mindestens 2,5 m über der Oberkante der jeweiligen Dachfläche liegen.

§ 18

Schallschutz – Verkehrslärm

- (1) Die Nutzungsaufnahme innerhalb der Bebauungen in den Bauräumen der allgemeinen Wohngebiete WA 2 bis WA 5 sowie WA 7 ist nur zulässig, sofern je Baugebiet die

abschirmende Wirkung für die zur Nutzung vorgesehenen Bauteile oder Gebäude durch die Bebauung entlang des Autobahnzubringers und der Aubinger Allee oder eine technisch gleichwertige aktive Schallschutzmaßnahme im notwendigen Maß vorhanden ist (z. B. temporäre Schallschutzwand).

- (2) In den in Abbildung 2 rot markierten Bereichen mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65/60 dB(A) Tag/Nacht ist die Anordnung von offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen nicht zulässig.

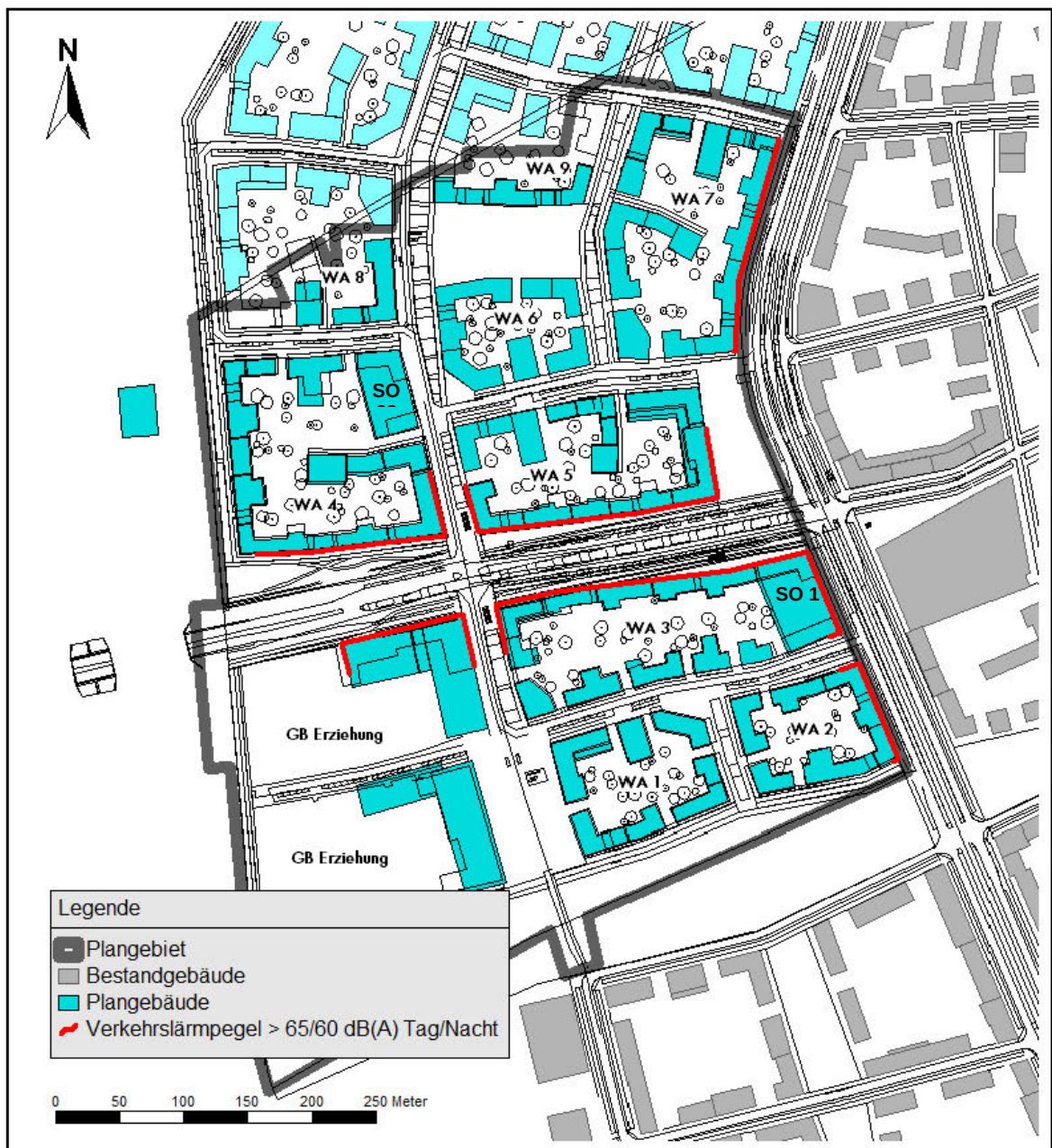


Abbildung 2: Bereiche mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65/60 dB(A) Tag/Nacht.
Quelle: © Möhler + Partner Ingenieure AG, Landeshauptstadt München

Abweichend von Satz 1 ist die Anordnung von öffenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen in diesen Bereichen zulässig, wenn diese Aufenthaltsräume über ein weiteres Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Beurteilungspegel $\leq 59/49$ dB(A) Tag/Nacht) belüftet werden können.

Abweichend von Satz 1 ist bei Wohnungen, bei denen mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden können, die Anordnung von Fenstern an diesen lauten Fassadenseiten zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen bzw. nach DIN 4109 nicht schutzbedürftige Vorräume (z. B. Laubengang, vorgehängte Fassade, Schallschutzloggja) nachgewiesen werden kann, dass vor diesen Fenstern ein Verkehrslärm-Beurteilungspegel von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird. Abweichend von Satz 3 sind in den betroffenen Bereichen auch solche Schallschutzkonstruktionen zulässig (z. B. Kastenfenster), die bei teilgeöffneten Fenstern einen mittleren Innenpegel von nicht mehr als 30 dB(A) nachts innerhalb des Aufenthaltsraumes sicherstellen.

In begründeten Einzelfällen, insbesondere in Eckbereichen, können die Schutzmaßnahmen nach den Sätzen 3 und 4 auch ausnahmsweise bei Wohnungen zugelassen werden, bei denen weniger als die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.

- (3) Schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen mit öffenbaren Fenstern an Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 59/49 dB(A) Tag/Nacht (siehe Abbildung 3) sind mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder gleichwertigen Maßnahmen auszustatten. Abweichend von Satz 1 können schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen entfallen, sofern der betroffene Aufenthaltsraum über ein weiteres Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite, an der der Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird, belüftet werden kann.
- (4) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind an Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags schutzbedürftige Aufenthaltsräume (wie z. B. Klassen-, Gruppen-, Unterrichtsräume) unzulässig. Ausgenommen hiervon sind Aufenthaltsräume, die mit einer Lüftungsanlage ausgestattet sind, die so dimensioniert ist, dass der erforderliche Luftwechsel für gesunde Lern- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet ist.
- (5) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume (wie z. B. Klassen-, Gruppen-, Unterrichtsräume), die öffenbare Fenster an Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 59 dB(A) tags aufweisen, mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder gleichwertigen Maßnahmen auszustatten. Abweichend von Satz 1 können schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen entfallen, sofern der betroffene Aufenthaltsraum über ein weiteres Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite, an der der Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59 dB(A) tags nicht überschritten wird, belüftet werden kann.
- (6) Die Anordnung von schutzbedürftigen Außenwohnbereichen, wie z. B. Balkonen, Loggien, Terrassen, Gemeinschaftsdachgärten, ist im gesamten Planungsgebiet nur zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen, geeignete Gebäudeeigenabschirmungen oder sonstige aktive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet wird, dass auf den Außenwohnbereichen ein Beurteilungspegel durch

Verkehrslärm von 59 dB(A) tags (Aufpunkthöhe 2 m über Oberkante Boden des jeweiligen Außenwohnbereichs) nicht überschritten wird.

- (7) In den allgemeinen Wohngebieten, den Sondergebieten Mobilitätshaus und der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind schutzbedürftige Büroräume, Praxisräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume nach DIN 4109 an den Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder gleichwertigen Maßnahmen auszustatten, sofern diese nicht über ein Fenster an einer vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.
- (8) In den in Abbildung 3 rot markierten Bereichen mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 59/49 dB(A) Tag/Nacht sind die Gebäude in den Bauräumen durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten:
- Im allgemeinen Wohngebiet WA 1 entlang des Platzes U-1828 sowie teilweise entlang der öffentlichen Grünfläche ÖG 2 und der Straße U-1827
 - Im allgemeinen Wohngebiet WA 2 entlang der Aubinger Allee sowie teilweise entlang der öffentlichen Grünfläche ÖG 2 und der Straße-U 1827
 - Im allgemeinen Wohngebiet WA 3 entlang der Straßen U-1750 und U-1822 sowie teilweise entlang der U-1827
 - im Sondergebiet SO 1 entlang der Aubinger Allee und der Straßen U-1750 und U-1827
 - Im allgemeinen Wohngebiet WA 4 und im Sondergebiet SO 2 entlang der Straße U-1824, entlang des Zweirichtungsradwegs U-1830 und entlang der öffentlichen Grünfläche ÖG 3
 - Im allgemeinen Wohngebiet WA 5 entlang der Straßen U-1750, U-1824 und des Platzes U-1826 sowie teilweise entlang der Straße U-1823
 - Im allgemeinen Wohngebiet WA 6 entlang der Straßen U-1824 und U-1831 sowie teilweise entlang der Straße U-1823
 - Im allgemeinen Wohngebiet WA 7 entlang der Aubinger Allee sowie teilweise entlang der Straßen U-1820 und U-1823
 - Im allgemeinen Wohngebiet WA 8 entlang der Straßen U-1824 und U-1831

Dies gilt nicht für die im Plan festgesetzten Durchgänge und Durchfahrten, sofern sie eine Höhe von maximal 2 Geschossen (Regelmaß 7 m) nicht überschreiten. Diese Durchgänge und Durchfahrten sind schallabsorbierend auszukleiden (Absorptionsgrad $\alpha = 0,6$ bei 500 Hz).

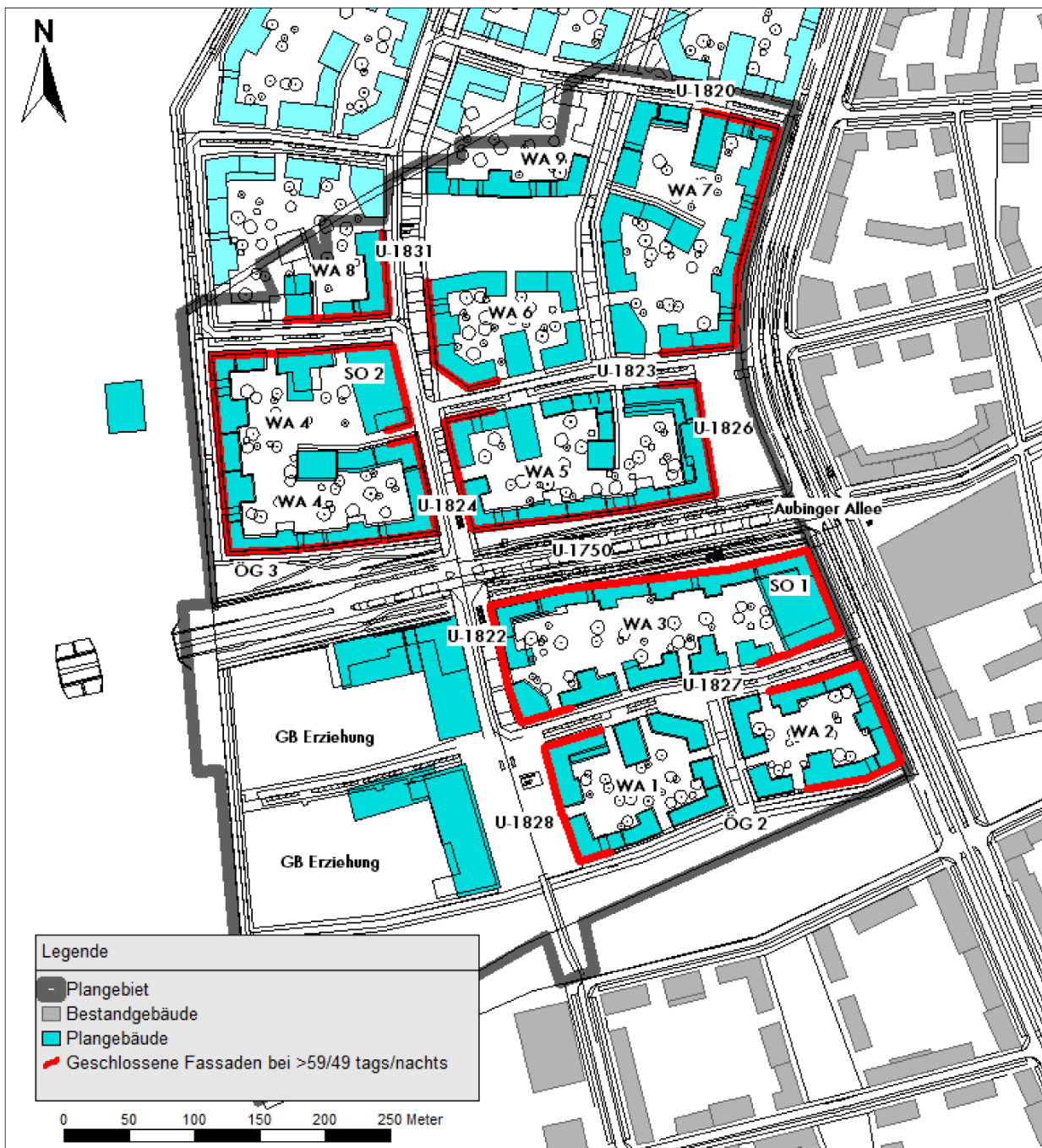


Abbildung 3 Geschlossene Fassaden bei Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 59/49 dB(A) Tag/Nacht.

Quelle: © Möhler + Partner Ingenieure AG, Landeshauptstadt München

- (9) Abweichend von Absatz 8 sind in den dort genannten allgemeinen Wohngebieten und Sondergebieten weitere Durchgänge und Durchfahrten in einer Breite von maximal 6,0 m und einer Höhe von maximal 2 Geschossen (Regelmaß 7 m) ab Gebäudelängen von mindestens 25,0 m zulässig. Zwischen sämtlichen Durchgängen und Durchfahrten eines Gebäudes ist ein Mindestabstand von 30,0 m einzuhalten; dasselbe gilt auch für die Errichtung mehrerer Gebäude auf einem Grundstück. Die weiteren Durchgänge und Durchfahrten nach Satz 1 müssen mindestens 15 m von den Grundstücksgrenzen abrücken, es sei denn, dass durch eine gebäudeübergreifende Planung sichergestellt ist, dass die Durchgänge und Durchfahrten zweier Gebäude einen Abstand von 30 m nicht unterschreiten.

- (10) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung ist die im Plan festgesetzte Lärmschutzwand entlang der Straße U-1750 in einer Höhe von mindestens 8,0 m und entlang der öffentlichen Grünfläche ÖG 1 in einer Höhe von mindestens 4,0 m durchgehend und ohne Zwischenräume sowie beidseitig absorbierend ($D_{\text{Refl}} = 4 \text{ dB}$ Absorptionsverlust für Reflexionen an Oberfläche der Schallschutzanlage) über den Höhen der Freiflächen der Gemeinbedarfseinrichtungen zu errichten. Die Schalldämmung der Lärmschutzwand muss mindestens 24 dB betragen. Von der Lage, der Höhe, dem Umfang und der Ausführung der festgesetzten Schallschutzanlage kann abgewichen werden, wenn eine entsprechende Schallschutzwirkung für die Freiflächen der Gemeinbedarfseinrichtungen auf andere Weise gewährleistet wird und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.
- (11) Für den Fall, dass bis zur Nutzungsaufnahme der Gebäude des WA 4 aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesautobahn 99 umgesetzt sind, die in ihrer Schutzwirkung über den dort zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses existenten Lärmschutz hinausgehen,
- können Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden von den Anforderungen der Abs. 2 und 3 abweichen, sofern gutachterlich nachgewiesen wird, dass an den jeweiligen zur Autobahn ausgerichteten Gebäudeaußenseiten der Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird, und
 - können Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden von den Anforderungen des Abs. 2 abweichen, sofern gutachterlich nachgewiesen wird, dass an den jeweiligen zur Autobahn ausgerichteten Gebäudeaußenseiten Verkehrslärmpegel von nicht mehr als 65/60 dB(A) Tag/Nacht, allerdings mehr als 59/49 dB(A) Tag/Nacht erreicht werden. Dann ist jedoch sicherzustellen, dass schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen mit offenbaren Fenstern an diesen Gebäudeseiten mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder gleichwertigen Maßnahmen ausgestattet sind. Abweichend hiervon können schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen entfallen, sofern der betroffene Aufenthaltsraum über ein weiteres Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite, an der der Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird, belüftet werden kann.

§ 19

Schallschutz – Anlagenlärm

- (1) In den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sowie in den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude sind Garagenbereiche baulich geschlossen auszuführen. Wandflächen der Kfz-Parkplätze sind mit einer Schalldämmung von mindestens 25 dB auszuführen. Abweichungen sind zulässig, sofern der erforderliche Schallschutz gemäß TA Lärm und lufthygienische Anforderungen, jeweils bezogen auf die Schutzwirkung für allgemeine Wohngebiete, im Rahmen des Bauvollzugs anderweitig nachgewiesen werden können.
- (2) Die Ein- und Ausfahrten zu den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus und den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude sowie Tiefgaragenrampen im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind einzuhausen oder in die Gebäude zu integrieren. Die Wände und die Decken der Zufahrten müssen innenseitig schallabsorbierend ausgekleidet werden und einen Absorptionskoeffizienten von $\alpha \geq 0,6$ bei 500 Hz aufweisen. Die Einhausungen sind mit einem resultierenden bewerteten Schalldämm-Maß von mindestens $R_w' = 25 \text{ dB}$

auszuführen. Bei der baulichen Ausführung der Ein- und Ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.

§ 20

Schallschutz – öffentliche Grünflächen

Auf der im Plan mit dem Symbol „Spielbereich“ gekennzeichneten Fläche in der öffentlichen Grünfläche ÖG 1 ist eine Streetball-Anlage zulässig. Alternativ ist eine vergleichbare Freizeitanlage zulässig, deren Lärmauswirkungen gegenüber der Anlage gemäß Satz 1 geringer oder maximal gleich sind.

§ 21

Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern

- (1) Auf den öffentlichen Verkehrsflächen sind die Oberflächen von ausgebauten Straßen, Wegen und Plätzen durch Aufschüttungen und Abgrabungen mindestens auf die Höhe der jeweilig festgesetzten Höhenkote anzuheben.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten und Sondergebieten sind Aufschüttungen und Abgrabungen zulässig zur Anhebung der Binnenbereiche der Baugebiete sowie zur Anhebung der im Plan festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ auf ein flächig einheitliches Höhenniveau, jeweils auf eine Höhe von maximal 0,5 m über dem festgesetzten Höhenbezugspunkt, der dem jeweiligen Baugrundstück am nächsten liegt. Darüber hinaus sind Aufschüttungen und Abgrabungen nur in geringem Umfang zur Geländemodellierung zulässig:
 - a. zur Gestaltung der Außenspielflächen von Kindertageseinrichtungen,
 - b. zur Gestaltung von Spielplätzen,
 - c. zur Gestaltung der gemäß Plan zu begrünenden und zu bepflanzenden Flächen,
 - d. zum barrierefreien Anschluss von Binnenbereichen der Baugebiete an die im Plan festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“,
 - e. zum Anschluss von Binnenbereichen der Baugebiete untereinander.
- (3) Stützmauern sind auch außerhalb der Bauräume zulässig.

§ 22

Einfriedungen

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten, den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude und den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sind Einfriedungen mit Ausnahme der nach den Absätzen 2 bis 4 zulässigen Einfriedungen ausgeschlossen.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten, den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude und den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sind für die Einfriedung der im Plan festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ ausschließlich Mauern bis zu einer Höhe von maximal 0,5 m zulässig. Im Bereich von Feuerwehrezufahrten und Feuerwehrumfahrungen sind Mauern unzulässig.
- (3) Für Spielflächen in den allgemeinen Wohngebieten sind geschnittene Laubholzhecken und offene Einfriedungen bis zu einer Höhe von 1,0 m zulässig.
- (4) Für Freispielflächen von Kindertageseinrichtungen in den allgemeinen Wohngebieten und den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sind

Schnitthecken bis zu einer Höhe von maximal 1,5 m und freiwachsende Hecken ohne Höhenbeschränkung sowie offene Einfriedungen bis zu einer Höhe von maximal 1,5 m zulässig. Die Einfriedungen sind zur Außenseite der Hecke, der Freispielfläche abgewandt, anzuordnen.

- (5) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind ausschließlich offene Einfriedungen zulässig. Diese sind mit dauerhaften Kletterpflanzen zu begrünen.
- (6) Die zulässigen offenen Einfriedungen sind nur ohne durchgehenden Sockel zulässig.

§ 23

Werbeanlagen, Hinweistafeln

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten, den Sondergebieten Mobilitätshaus, den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude und der Gemeinbedarfsfläche Erziehung gelten folgende allgemeine Festsetzungen:
 - a. Werbeanlagen müssen sich in ihrer Anordnung, in Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialauswahl in die Architektur der Gebäude und in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild einfügen. Sie dürfen die Fassaden der Gebäude nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen.
 - b. Die Errichtung von Werbeanlagen über den realisierten Wandhöhen der Gebäude ist unzulässig.
 - c. Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen und sich bewegende Werbeanlagen sind unzulässig.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten gelten für Werbeanlagen und Hinweistafeln folgende Festsetzungen:
 - a. Werbeanlagen sind nur zulässig an Gebäuden.
 - b. Werbeanlagen sind nur bis zum Brüstungsbereich des ersten Obergeschosses zulässig.
 - c. Werbeanlagen dürfen eine Fläche von 0,5 m² pro Werbeanlage nicht überschreiten. Ausnahmsweise können größere Anlagen zugelassen werden, sofern es sich um einen nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 oder Abs. 3 BauNVO zulässigen Betrieb handelt.
 - d. Zulässig sind auch Hinweistafeln außerhalb der Bauräume, die als Leitsystem zu Nutzungen in den Baugebieten und der Gemeinbedarfsfläche Erziehung dienen und eine Höhe von 2,0 m und eine Fläche von 0,5 m² nicht überschreiten.
- (3) Werbeanlagen sind in den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 1 Mobilitätshaus nur an der Stätte der Leistung zulässig.

§ 24

Dachbegrünung und Dachgärten

- (1) Alle Dachflächen von Flachdächern und flachgeneigten Dächern bis 15° Dachneigung auf Gebäuden sind zu begrünen.
- (2) Zur Begrünung von Gemeinschaftsdachgärten, die in der Planzeichnung hinweislich dargestellt sind, ist auf den Dachflächen der Gebäude in den allgemeinen Wohngebieten anteilig entsprechend § 26 Abs. 8 eine intensive Dachbegrünung gemäß Absatz 4 vorzusehen.

- (3) Bei extensiver Dachbegrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestsubstratschichtdicke 20 cm ohne Dränschicht.
- (4) Bei intensiver Dachbegrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestsubstratschichtdicke 40 cm ohne Dränschicht. Intensiv zu begrünende Dachflächenanteile sind mit Rasen, Stauden und Sträuchern zu begrünen oder mit Nutzpflanzen zu bepflanzen. Belagsflächen sind bis zu einem Anteil von maximal 30 % der intensiv zu begrünenden Dachfläche zulässig und in die angrenzenden Pflanzflächen zu entwässern.
- (5) Photovoltaikanlagen sind mit einer extensiven Dachbegrünung zu kombinieren. Diese Kombination ist flächenmäßig übereinander, d. h. in Form einer extensiven Dachbegrünung, die durchlaufend unter der jeweiligen Photovoltaikanlage vorgesehen ist, durchzuführen. Bei Photovoltaikanlagen auf oder als Pergolen ist eine Kombination nach Satz 1 nicht herzustellen; dasselbe gilt für Photovoltaikanlagen, die an Fassaden angebracht werden.
- (6) In den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude ist die Dachbegrünung mit einer durchwurzelbaren Mindestsubstratschichtdicke von 25 cm ohne Dränschicht herzustellen und mit einer artenreichen Mischung aus Kräutern und Gräsern aus ein- und mehrjährigen Arten strukturreich zu bepflanzen. Dabei sind überwiegend heimische Pflanzen zu verwenden. Auf 25 % der Fläche sind Habitatmodule vorzusehen. Dabei sind Substratanhügelungen mit mindestens 40 cm Höhe aus Kies-/Sand-/Lehmgemischen mit untergeordnetem Humusanteil mit unebenem Mikrorelief auf einer Fläche von mindestens 50 m² herzustellen sowie Mulden, kleine Wassertränken und Nisthilfen für Insekten vorzusehen.
- (7) Die Pflicht zur Dachbegrünung gilt nicht für Dachflächenbereiche in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung, die für schulische Zwecke genutzt werden, sowie für Dachflächenbereiche mit öffentlich nutzbaren Sport- und Freizeitanlagen in den Sondergebieten Mobilitätshaus.

§ 25

Grünordnung allgemein

- (1) Die Bepflanzung und Begrünung des Planungsgebiets ist entsprechend den planlichen und textlichen Festsetzungen zu erhalten. Ausgefallene Bäume und Sträucher sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen. Notwendige Zugänge und Zu- und Ausfahrten sowie Aufstellflächen für Müll am Abholtag sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen.
- (2) Für nicht bebaute Flächen innerhalb der Bauräume gelten die jeweils angrenzenden Festsetzungen der Grünordnung entsprechend.
- (3) Die im Plan festgesetzten „Flächen zu begrünen und zu bepflanzen“ sind als Rasen- oder Pflanzflächen mit Baumpflanzungen zu gestalten.
- (4) Die Mindestpflanzgrößen für Bäume betragen:
 - für große Bäume (Endwuchshöhe größer als 20 m): 20-25 cm Stammumfang
 - für mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10- 20 m): 18-20 cm Stammumfang
 - für kleine Bäume (Endwuchshöhe bis 10 m): 16-18 cm Stammumfang
 - Obstbäume, Hochstamm, Stammhöhe 1,80 m, 10-12 cm Stammumfang
- (5) Bei Pflanzung von großen und mittelgroßen Bäumen in Belagsflächen ist eine offene, durchwurzelbare, spartenfreie Pflanzfläche von mindestens 24 m² vorzusehen, bei

Pflanzung von kleinen Bäumen eine Pflanzfläche von mindestens 12 m². In den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, in der Straße U-1822 sowie in der Straße U-1824 im Abschnitt zwischen den Verkehrsflächen U-1831 und U-1750 sind überdeckte Pflanzflächen zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist.

- (6) Befestigte Freiflächen sind nur in dem Umfang zulässig, wie sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung notwendig sind.
- (7) Befestigte Freiflächen sind wasserdurchlässig herzustellen, soweit dies funktional möglich ist.
- (8) Die Decken von Unterbauungen sind außerhalb befestigter Flächen mindestens 0,80 m hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.

Von den Festsetzungen der Grünordnung kann in Lage und Fläche geringfügig abgewichen werden, soweit die Abweichung mit den Zielen der Grünordnung vereinbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 26

Grünordnung allgemeine Wohngebiete

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4, WA 6, WA 7, WA 8 und WA 9 sind für Wohnnutzungen je 25 m² Wohnfläche 1,0 m² Kinderspielplatzfläche nachzuweisen, jedoch mindestens 60 m². Im Übrigen bleiben die Regelungen der Spielplatzsatzung der Landeshauptstadt München unberührt.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten ist pro angefangene 200 m² der nicht überbauten Grundstücksflächen mindestens ein standortgerechter Baum zu pflanzen. Der Anteil an großen Bäumen muss mindestens 25 % betragen, der Anteil an Kleinbäumen darf höchstens 25 % betragen.
- (3) Der Anteil an standortgerechten, heimischen Baumarten der unter Abs. 2 festgesetzten Baumpflanzungen muss mindestens 50 % betragen.
- (4) Mindestens 20 % der im Plan als „zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzten Flächen in den allgemeinen Wohngebieten sind naturnah zu gestalten (z. B. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Sträucher, Vogelnährgehölze).
- (5) In den allgemeinen Wohngebieten sind Terrassenflächen nur an den Innenseiten der Wohnblöcke mit Ausnahme der innenliegenden Vorgärten und jeweils nur unterhalb von Balkonen, maximal in der Größe des darüber liegenden Balkons, zulässig. Ausgenommen hiervon sind die Freiflächen der Kindertagesstätten. Wohnungsgärten sind in den allgemeinen Wohngebieten nicht zulässig.
- (6) Die im Plan festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ sind als Rasen- oder Pflanzflächen mit Gehölzpflanzungen zu gestalten. Ausgenommen sind Bereiche vor Nichtwohnnutzung.
- (7) In den allgemeinen Wohngebieten sind Fassaden von Gebäuden entlang von Flächen, die im Plan als „zu begrünen und zu bepflanzen“ oder als „Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzt sind, auf mindestens 30 % ihrer Länge mit bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen. Die Bepflanzungen sind dauerhaft zu erhalten.

- (8) In den allgemeinen Wohngebieten ist je Baugrundstück mindestens der nachfolgend festgesetzte prozentuale Anteil der jeweiligen Gesamtdachfläche intensiv zu begrünen:

WA 1: 45%
WA 2: 60 %
WA 3: 40 %
WA 4: 40 %
WA 5: 75 %
WA 6: 40 %
WA 7: 40 %
WA 8: 40 %
WA 9: 40 %

Nicht zur Gesamtdachfläche nach Satz 1 zählen Dachflächen in den Bereichen der allgemeinen Wohngebiete, auf denen achtgeschossige Gebäude errichtet werden dürfen und auf denen zugleich die in der Planzeichnung vorgeschlagenen Formen der Baukörper keine Darstellungen „Gemeinschaftsdachgärten oder sonstige gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen gemäß städtebaulichem Vertrag“, sondern Darstellungen „Photovoltaik auf Dachflächen“ aufweisen. Auch Dächer von Nebenanlagen zählen nicht zur Gesamtdachfläche im Sinne des Abs. 8 Satz 1.

- (9) In den allgemeinen Wohngebieten ist Niederschlagswasser von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen auf den Baugrundstücken oberflächlich und unter Nutzung der Filterwirkung des Bodens zu versickern, zum Beispiel in Sickermulden, Grünflächen oder Versickerungsgräben. Eine Speicherung des anfallenden Niederschlagswassers in Zisternen ist zulässig, sofern das Wasser dann einer oberflächigen Versickerung zugeführt wird oder es der Bewässerung der als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen dient. Ausnahmsweise ist in beengten Bereichen eine Versickerung über Rigolen zulässig.

§ 27

Grünordnung Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude

- (1) In den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude sind die im Plan festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ als Rasen- oder Pflanzflächen mit Kletter- und Gehölzpflanzungen zu gestalten.
- (2) Die Gebäude in den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude sind mit einer umlaufenden bodengebundenen Fassadenbegrünung aus hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen in Abstimmung auf die Architektur zu begrünen. Im Bereich einer zulässig versiegelten Fläche ist hier eine wandgebundene Fassadenbegrünung zulässig. Die Bepflanzungen sind dauerhaft zu erhalten.

§ 28

Grünordnung Sondergebiete SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus

- (1) In den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sind die im Plan festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ als Rasen- oder Pflanzflächen mit Kletter- und Gehölzpflanzungen zu gestalten.
- (2) Die im Plan mit der Festsetzung „Fassadenbegrünung herzustellen“ gekennzeichneten Fassaden der Sondergebiete SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sind flächig mit bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen in Abstimmung auf die Architektur zu bepflanzen und zu begrünen. Im Bereich einer zulässig

versiegelten Fläche ist hier eine wandgebundene Fassadenbegrünung zulässig. Die Bepflanzungen sind dauerhaft zu erhalten.

§ 29

Grünordnung Gemeinbedarfsfläche Erziehung

- (1) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung ist pro 200 m² der nicht überbauten Grundstücksfläche mindestens ein großer oder mittelgroßer, standortgerechter Baum zu pflanzen. Der Anteil an Großbäumen muss mindestens 50 % betragen. Spiel- und Sportflächen sind bei der Ermittlung der Zahl der zu pflanzenden Bäume nicht anzurechnen.
- (2) Der Anteil an standortgerechten, heimischen Baumarten der unter Absatz 1 festgesetzten Baumpflanzungen muss mindestens 50 % betragen.
- (3) Bei Pflanzung von großen Bäumen (Wuchshöhe > 20 m) auf unterbauten Flächen sind diese Bereiche pro Baum auf einer Fläche von mind. 10 m² abzusenken und 1,50 m hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken, sodass ein höhengleicher Anschluss mit den angrenzenden Flächen entsteht.
- (4) Bei Pflanzung von mittelgroßen Bäumen (Wuchshöhe 10-20 m) auf unterbauten Flächen sind diese Bereiche pro Baum auf einer Fläche von mind. 10 m² abzusenken und 1,20 m hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken, sodass ein höhengleicher Anschluss mit den angrenzenden Flächen entsteht.
- (5) In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind Fassaden von Gebäuden auf mindestens 30 % ihrer Länge mit bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen. Außerdem sind die Lärmschutzwände in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung an geeigneten Stellen mit bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen. Die Bepflanzungen sind dauerhaft zu erhalten.

§ 30

Grünordnung öffentliche Verkehrsflächen

- (1) Baumgräben in den öffentlichen Verkehrsflächen sind in einer Breite von mindestens 3 m herzustellen.
- (2) In den folgenden öffentlichen Verkehrsflächen sind aus je einer Baumart im Regelabstand von 9-12 m mindestens einreihig Bäume zu pflanzen:
 - U-1820 im Abschnitt östlich der Verkehrsfläche U-1821,
 - U-1823,
 - U-1824 im Abschnitt zwischen den Verkehrsflächen U-1830 und U-1831,
 - U-1827.

In der öffentlichen Verkehrsfläche U-1824 im Abschnitt zwischen den Verkehrsflächen U-1831 und U-1750 sind aus je einer Baumart auf der Westseite der Straße mindestens 6 Bäume zu pflanzen. Zusätzlich sind hier mindestens 18 weitere Bäume auf der Ostseite der Straße im Bereich von Pflanzinseln zu pflanzen. Bei den drei hinweislich dargestellten Bäumen am westlichen Rand der U-1824 ist in Abstimmung auf die südlich angrenzende Baumreihe in der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1830 und in Abstimmung mit § 32 Abs. 3 die gleiche Baumart zu wählen.

- (3) In der öffentlichen Verkehrsfläche U-1750 sind aus je einer Baumart bis zu 4 Reihen Bäume zu pflanzen, mit Ausnahme des Bereichs mit Darstellung einer Böschung.

- (4) In der öffentlichen Verkehrsfläche U-1822 sind auf der Ostseite 12 Bäume zu pflanzen.
- (5) In Kreuzungsbereichen und im Bereich von Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) können die gemäß den Absätzen 2 und 3 festgesetzten Baumreihen unterbrochen werden.

§ 31

Grünordnung Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

- (1) Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1826 ist unter Beachtung funktionaler Erfordernisse mit mindestens 18 großen oder mittelgroßen Laubbäumen zu bepflanzen. Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1828 ist unter Beachtung funktioneller Erfordernisse mit mindestens 27 großen oder mittelgroßen Laubbäumen zu bepflanzen.
- (2) Die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1821 und U-1829 sind auf mindestens 30 % der Fläche mit Laubbäumen sowie Rasen- und Wiesenflächen zu bepflanzen und zu begrünen.
Es ist mindestens die folgende Anzahl an Bäumen zu pflanzen:
 - U-1821: 21 Stück
 - U-1829: 8 Stück
- (3) Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1831 ist mit Laubbäumen sowie Rasen- und Pflanzflächen zu begrünen.
Es sind mindestens 16 Bäume zu pflanzen.
- (4) Im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1830 sind westlich vom allgemeinen Wohngebiet WA 4 aus einer Baumart in Abstimmung mit § 32 Abs. 3 mindestens 17 Bäume zu pflanzen.
- (5) Die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger“, die Teil der Straßen U-1823 und U-1827 sind, sind auf mindestens 30 % der Fläche zu begrünen.
- (6) Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger“, die Teil der Straße U-1823 ist, und auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger“, die Teil der Straße U-1827 ist, sind mindestens ein standortgerechter großer oder zwei mittelgroße Bäume zu pflanzen.
- (7) Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1825 ist im Bereich des Baumgrabens mit einer durchgehenden Baumreihe zu versehen.

§ 32

Grünordnung öffentliche Grünflächen

- (1) Die im Plan festgesetzten öffentlichen Grünflächen sind mit Wegen, standortgerechten Bäumen und Sträuchern sowie Rasen- und Wiesenflächen zu begrünen, zu gestalten und mit Spielflächen auszustatten.
- (2) Mindestens 40 % der öffentlichen Grünflächen, die parkartig zu gestalten und zu begrünen sind, sind naturnah mit heimischer, standortgerechter Vegetation zu gestalten (z. B. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Bäume und Sträucher, Vogelnährgehölze).

- (3) Eine Baumreihe bestehend aus der gleichen Baumart ist im Regelabstand von 10 m in nachfolgenden Bereichen zu pflanzen:
 - in der öffentlichen Grünfläche ÖG 1, westlich und südlich an die Gemeinbedarfsfläche Erziehung angrenzend, und
 - in der öffentlichen Grünfläche ÖG 2, südlich an die allgemeinen Wohngebiete WA 1 und WA 2 angrenzend.
- (4) In der öffentlichen Grünfläche ÖG 3 ist im Übergang zur Bebauung am nördlichen Rand eine Großbaumreihe bestehend aus einer Baumart im Regelabstand von 10 m zu pflanzen.
- (5) In den öffentlichen Grünflächen ist pro 200 m² Grundstücksfläche mindestens ein standortgerechter Baum zu pflanzen.

§ 33

Artenschutz

- (1) Bei zusammenhängenden Glasflächen bzw. spiegelnden Fassadenelementen ab einer Größe von 6 m², freistehenden Glaswänden, transparenten Durchgängen, Übereckverglasungen, Photovoltaikanlagen und Scheiben mit stark reflektierender Beschichtung (> 30 % Außenreflexionsgrad) sind zur Minimierung der Kollisionsgefahr den Belangen des Vogelschutzes Rechnung tragende wirksame Maßnahmen gegen Vogelschlag vorzusehen (wie z. B. halbtransparente Glasflächen, Verwendung von Glas mit hochwirksamer und flächiger Markierung, Vogelschutzglas usw.). Für zusammenhängende Glasflächen bzw. spiegelnde Fassadenelemente mit einer Flächengröße von 3 m² bis 6 m² sind als Mindestanforderung gegen Vogelschlag nur Gläser mit einem Außenreflexionsgrad von maximal 15 % zu verwenden, soweit keine sonstigen wirksameren Maßnahmen gegen Vogelschlag durchgeführt werden.
- (2) Für die Außenbeleuchtung und hinterleuchtete Werbeanlagen sind ausschließlich Leuchtmittel ohne UV-Strahlung (LED-Leuchten, Amber-LEDs oder Natriumdampflampen) mit einer korrelierenden Farbtemperatur unter 2700 Kelvin zu verwenden. Bei dem Lampenaufbau und der Lampenform ist eine möglichst wenig insektenschädliche Konstruktionsweise (z. B. mittels Ausrichtung, Abschirmung, Reflektoren, Barrieren gegen eindringende Insekten) vorzusehen. Insbesondere ist der Abstrahlwinkel so zu wählen, dass lediglich eine Beleuchtung der erforderlichen Flächen erfolgt.
- (3) Bei allen Wohngebäuden mit mehr als 2 Geschossen bzw. ab 6 m Wandhöhe und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind Quartiere für Gebäudebrüter (Mauersegler, Haussperling, Hausrotschwanz) und Fledermausarten zu schaffen. Je laufendem Meter Fassadenlänge sind mindestens 0,2 Quartiere anzubringen.

§ 34

Inkrafttreten

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

Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung

~~Bebauungsplan~~ Inhaltsverzeichnis

1	Planungsvoraussetzungen / Beschlusslage	219
2	Ausgangssituation	222
2.1	Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse.....	222
2.2	Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	223
2.2.1	Nutzung / Baulicher Bestand	223
2.2.2	Natur und Landschaft	223
2.2.3	Erschließung.....	229
2.2.4	Vorbelastungen	230
2.2.5	Soziale Infrastruktur.....	232
2.3	Rechtliche Ausgangslage	232
2.3.1	Bestehendes Baurecht	232
2.3.2	Angrenzende Bebauungsplanverfahren.....	233
2.3.3	Regionalplan.....	233
2.3.4	Perspektive München, Stadtentwicklungsplan 2040 und Handlungsraumansatz 233	
2.3.5	Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung.....	234
2.3.6	Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München	235
2.3.7	Mobilitätsstrategie 2035.....	235
2.3.8	Energiekonzepte für neue Baugebiete („Klimafahrplan“).....	236
2.3.9	Zentrenkonzept.....	236
2.3.10	Naturschutz	237
2.4	Planerische Ausgangslage	237
2.4.1	Planung U-Bahnlinie 5	237
2.4.2	Planung Tram 17	238
2.4.3	Strukturkonzept Freiham	238
2.4.4	Energetischer Grundsatzbeschluss Freiham.....	239
2.4.5	Beschluss „Wohnungsbau in Holzbauweise“	239
2.4.6	Masterplan solares München.....	240
2.4.7	Mobilitätskonzept Freiham Nord	240
2.4.8	Rahmenplanung Freiham (2. RA Freiham Nord).....	241
2.4.9	VgV-Verfahren für den Schulcampus.....	241
3	Planungsziele und Planungskonzept.....	242
3.1	Planungsziele	242
3.2	Planungskonzept	244
3.3	Nachhaltigkeit, Ökologie, Gender Mainstreaming und Inklusion	247
4	Bebauungsplan mit Grünordnung.....	249
4.1	Art der baulichen Nutzung	249
4.1.1	Allgemeine Wohngebiete	249
4.1.2	Sondergebiete Mobilitätshaus (SO 1 und SO 2)	250
4.1.3	Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude	251
4.1.4	Gemeinbedarfsfläche Erziehung.....	252
4.1.5	Baulich integrierte Kindertageseinrichtungen.....	253
4.2	Maß der baulichen Nutzung	254
4.2.1	Zulässige Grundfläche.....	254
4.2.2	Zulässige Geschossfläche	258
4.2.3	Höhenentwicklung (Zahl der Vollgeschosse und Höhe baulicher Anlagen)....	262
4.3	Dächer und Dachaufbauten, Photovoltaikanlagen	265
4.4	Überbaubare Grundstücksflächen und Bauweise	270
4.5	Balkone, Terrassen	272

4.6	Abstandsflächen	273
4.7	Nebenanlagen	277
4.8	Verkehrsflächen, Erschließung	279
4.8.1	Verkehrskonzept.....	279
4.8.2	Öffentliche Straßenverkehrsflächen.....	284
4.8.3	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	288
4.8.4	Geplante U-Bahn.....	291
4.8.5	Stellplätze, Tiefgaragen, Ein- und Ausfahrtbereiche, Zu- und Ausfahrten	291
4.8.6	Fahrradabstellplätze	295
4.8.7	Feuerweherschließung	297
4.9	Dienstbarkeitsflächen, Durchgänge	301
4.10	Immissionsschutz	303
4.10.1	Schallschutz	303
4.10.2	Erschütterungen	314
4.10.3	Lufthygiene.....	315
4.11	Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern	316
4.12	Einfriedungen	318
4.13	Werbeanlagen und Hinweistafeln	319
4.14	Grünplanung	320
4.14.1	Grün- und Freiraumplanerisches Konzept	320
4.14.2	Dachbegrünung und Dachgärten.....	326
4.14.3	Grünordnung allgemein	329
4.14.4	Grünordnung in den Baugebieten.....	330
4.14.5	Grünordnung öffentliche Verkehrsflächen	334
4.14.6	Grünordnung Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.....	335
4.14.7	Grünordnung öffentliche Grünflächen	336
4.14.8	Artenschutz	338
4.14.9	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung / Baumbilanz	340
5	Wesentliche Auswirkungen und Folgen der Planung	340
5.1	Wesentliche Auswirkungen in Bezug auf Städtebau und Grünordnung	341
5.2	Wesentliche Auswirkungen in Bezug auf Verkehr und Immissionsschutz.....	341
5.3	Wesentliche Auswirkungen in Bezug auf Klimaschutz und Klimaanpassung .	342
5.4	Soziale Auswirkungen	344
6	Maßnahmen.....	349
6.1	Maßnahmen im Bauvollzug.....	349
6.2	Naturschutzrechtlicher Ausgleich	349
6.3	Dienstbarkeiten.....	349
6.4	Bodenarchäologie	350
6.5	Bodenordnung, Verträge, Charta zu Klimaschutz und -anpassung.....	350
7	Sozialgerechte Bodennutzung / Finanzielle Auswirkungen	353
8	Umweltbericht	354
8.1	Einleitung	354
8.1.1	Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes	354
8.1.2	Umfang des Vorhabens und Bedarf an Grund und Boden	355
8.1.3	Darstellung der für den Bauleitplan in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen/-programmen festgelegten Ziele des Umweltschutzes	355
8.1.4	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung.....	357
8.2	Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustands mit voraussichtlicher Entwicklung ohne Durchführung der Planung sowie Prognose des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	358
8.2.1	Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch / seine Gesundheit / Bevölkerung	358
8.2.1.1	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Lärm	358
8.2.1.2	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erschütterungen.....	366
8.2.1.3	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich elektromagnetische Felder	368
8.2.1.4	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung	

	369	
8.2.1.5	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erholung	371
8.2.1.6	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Sicherheit.....	376
8.2.2	Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen	379
8.2.2.1	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand	379
8.2.2.2	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität.....	381
8.2.3	Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche	385
8.2.3.1	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen.....	385
8.2.3.2	Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Bodenfunktionen	387
8.2.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	389
8.2.4.1	Oberflächenwasser	389
8.2.4.2	Grundwasser.....	390
8.2.4.3	Niederschlagswasser	393
8.2.5	Auswirkungen auf das Schutzgut Luft.....	397
8.2.6	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima.....	400
8.2.7	Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild)	405
8.2.8	Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	408
8.2.9	Auswirkungen auf das Schutzgut Klimaschutz (Energie)	409
8.2.10	Auswirkungen auf die Umweltbelange Abfälle und Abwasser	412
8.2.11	Auswirkungen durch Unfälle und Katastrophen	413
8.3	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	413
8.3.1	Prüfung, ob ein ausgleichspflichtiger Eingriff vorliegt	413
8.3.2	Erfassen und Bewerten des Zustandes von Natur und Landschaft.....	414
8.3.3	Bestimmung der Flächen mit Ausgleichserfordernis.....	414
8.3.4	Ermittlung der Eingriffsschwere	414
8.3.5	Ermittlung des Ausgleichserfordernisses	415
8.3.6	Ausgleichsmaßnahmen	417
8.4	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	417
8.4.1	Bestandserhebungen und Betroffenheit.....	417
8.4.2	Das Vorhaben und seine Auswirkungen.....	419
8.4.3	Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität	419
8.4.4	Fazit	420
8.5	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	421
8.6	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	421
8.7	Zusätzliche Angaben	423
8.7.1	Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.....	423
8.7.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplans auf die Umwelt.....	427
8.8	Allgemein verständliche Zusammenfassung	428
9	Kenngrößen	434

Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung

1 Planungsvoraussetzungen / Beschlusslage

Bereits seit den 1960er Jahren ist Freiam ein bedeutendes Thema für die Münchener Stadtentwicklung. So wurde die Aubinger Feldflur bereits 1963 als Siedlungserweiterungsfläche in den Stadtentwicklungsplan aufgenommen. Als eine von drei Münchner „Entlastungsstädten“ sollte Freiam den damals bestehenden Wohnflächenmangel lindern. In der letztendlichen Entscheidung wurden aber die Entwicklungskapazitäten in den Münchner Südosten konzentriert.

In den nachfolgenden Jahrzehnten führten freiwerdende Flächenreserven in der Münchner Kernstadt zu geänderten Prioritäten in der Stadtentwicklung Münchens, der Innenentwicklung wurde Vorrang vor der Außenentwicklung eingeräumt. Das Flächenpotenzial der Aubinger Feldflur wurde für einen späteren Bedarf erhalten.

Eine der ersten baulichen Maßnahmen auf diesen Flächen war schließlich der Ausbau von Freiam Süd zu einem Gewerbestandort mit Arbeitsplätzen für insgesamt ca. 7.500 Menschen. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1916a für Freiam Süd ist im Oktober 2005 in Kraft getreten und weist auf einer Fläche von ca. 110 ha unterschiedlich nutzbare Gewerbeflächen einschließlich Grün- und Ausgleichsflächen aus.

Die Ideen für den Wohnstandort Freiam wurden parallel zu der Planung des Gewerbestandorts wieder aufgegriffen. 2006 wurde ein Planungsworkshop mit sieben Planungsteams durchgeführt. Auf Grundlage des Strukturkonzepts „Freiam Nord“ der Planungsgemeinschaft eevas (Städtebau) / terra.nova (Landschaftsplanung) wird seit 2007 die konkrete Umsetzung der Planung vorangeführt.

Freiam Nord soll auf einer Fläche von ca. 200 ha entstehen und als ein kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort für 25.000 bis 30.000 Einwohner*innen entwickelt werden. Mit zugehörigen und notwendigen Infrastruktureinrichtungen soll Freiam Nord bis ca. 2040 realisiert werden.

Der Entwicklung von Wohnungsbauflächen kommt gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 / V 07705) „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm ‚Wohnen in München VII‘ 2023-2028“ (WiM VII) eine hohe Priorität zu. Ziel ist die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum in München, da aufgrund des anhaltenden Zuzugs ein anhaltender Druck auf dem Wohnungsmarkt besteht. Hierzu soll im gesamten Stadtgebiet Münchens Baurecht nach § 30 BauGB für im jährlichen Mittel 4.500 Wohneinheiten geschaffen werden. Aktuell ist Freiam Nord die größte stadt eigene Maßnahme und damit von besonderer Bedeutung für die notwendige Baurechtsschaffung und für die Schaffung von Infrastruktur, insbesondere für den Münchner Westen.

Aufgrund der Größe des Entwicklungsgebietes erfolgt die Planung und Umsetzung des Wohnstandorts Freiam Nord in mehreren Realisierungs- und Bauabschnitten:

- Für den 1. Realisierungsabschnitt (1. RA) des Wohnstandorts Freiam Nord wurde im Frühjahr 2011 ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt und anschließend ein Rahmenplan erstellt. Auf dieser Grundlage wurde der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 aufgestellt, der am 20.01.2016 in Kraft getreten ist (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04016 für den

Satzungsbeschluss). Ein ergänzender Beschluss wurde von der Vollversammlung des Stadtrats zum „1. Realisierungsabschnitt Freiham-Nord - Dringender Bedarf an bezahlbarem Wohnraum in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06617) am 20.07.2016 gefasst. Er beinhaltet die Möglichkeit zur Realisierung von zusätzlicher Geschossfläche für die Wohnbaugrundstücke. Der 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord befindet sich derzeit in der Umsetzung. Auf dessen Fläche sind derzeit bereits ca. 2.500 Wohneinheiten realisiert und bezogen, weitere rund 1.900 Wohneinheiten werden in den kommenden Jahren noch entstehen.

- **Autobahnanbindung Freiham:**
Für die vorläufige verkehrliche Anbindung von Freiham Nord an die Autobahnanschlussstelle Germering-Nord wurde ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Der Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren Nr. 2092 A (Anbindung an BAB A 99) wurde am 20.11.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01508) gefasst.
 - Der Stadtrat hat den Bebauungsplan Nr. 2092 für die vorläufige Autobahnanbindung am 25.10.2017 als Satzung beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09870). Dieser Bebauungsplan ist am 09.03.2018 in Kraft getreten. Auf dieser Grundlage wurde die vorläufige Autobahnanbindung zwischenzeitlich hergestellt.
 - Für die endgültige Autobahnanbindung (Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2092a) befindet sich der Bebauungsplan im Verfahren. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte im April / Mai 2016.

- **Landschaftspark Freiham:**
Für den künftigen Landschaftspark Freiham wurde vom Baureferat ein zweistufiger Wettbewerb mit prozessbegleitender Bürgerbeteiligung mit dem ursprünglichen Ziel durchgeführt, die südliche Teilfläche des Landschaftsparks zeitnah mit dem Wohnungsbau des 1. Realisierungsabschnittes Freiham Nord herzustellen. Der Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2083 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12880) ist am 25.09.2013 erfolgt. Der Bebauungsplan zum 1. Bauabschnitt Landschaftspark (südlicher Teilbereich) befindet sich im laufenden Verfahren. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte im April / Mai 2018. Zu den Planungs- und Flächenabhängigkeiten sowie den zeitlichen und verfahrenstechnischen Zusammenhängen des Landschaftsparks Freiham Nord, den Ausbauabsichten (sechs-streifig) der Bundesautobahn BAB 99 durch die Autobahn GmbH des Bundes und einer Bereitstellung zunächst eines Teils der Landschaftsparkflächen für die angrenzenden Bewohner*innen wurde am 06.10.2021 ein weiterer Beschluss „Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB 99“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03495) durch den Stadtrat gefasst. Es wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Planungen gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat, dem Baureferat sowie der Autobahn GmbH in engem Austausch aufeinander abzustimmen. Inzwischen hat die Autobahn GmbH des Bundes auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, sodass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu ohne Flächenverlust - die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt - realisiert werden kann.

Aufgrund der oben genannten gemeinsamen Abhängigkeiten zum Ausbau der BAB 99 und der Bebauungspläne für den endgültigen Autobahnzubringer und den Landschaftspark wurden die letztgenannten Verfahren zu einem Bebauungsplan Nr. 2083a zusammengefasst. Nächster Verfahrensschritt wird die Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und die Anhörung des Bezirksausschusses sein. Für den Abschnitt des künftigen Autobahnzubringers, der durch den 2. Realisierungsabschnitt des Wohnstandorts Freiham Nord verläuft, erfolgt die planungsrechtliche Sicherung durch den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154.

- Infolge des Beschlusses des Bauausschusses vom 03.12.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14487) sollen in Bezug auf den Landschaftspark mittels eines Strukturkonzeptes zum einen die geänderten Rahmenbedingungen überprüft und zum anderen die geänderten Bedarfe konkretisiert und räumlich verortet werden. Im zukünftigen Landschaftspark wird bis zur endgültigen Realisierung der öffentlichen Grünflächen eine Interimsfläche durch das Baureferat hergestellt werden.
- Der 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord umfasst rund 55 ha und stellt eine der letzten zu entwickelnden Flächen mit Wohnraumpotenzial in Freiham dar. Der erste Schritt zur Planung wurde bereits mit dem Grundsatz- und Eckdatenbeschluss durchgeführt, der vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 22.03.2017 gefasst wurde (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07723). Dieser diente der weiteren Entwicklung des 2. Realisierungsabschnitts in Freiham Nord, indem der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung die Voraussetzung für die Durchführung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes festgelegt hat. Der Wettbewerb wurde im Zeitraum von April 2017 bis April 2018 als zweistufiges Verfahren mit drei Öffentlichkeitsbeteiligungen durchgeführt. Die Arbeit von Hild und K Architekten BDA, München mit Sergison Bates architects LLP, London (UK), von Ballmoos Krucker Architekten AG, Zürich (CH) und Studio Vulkan Landschaftsarchitekten Zürich (CH) wurde mit dem 1. Preis ausgezeichnet.

Der Stadtrat hat im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 12.02.2020 das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord zur Kenntnis genommen (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14917) und den Rahmenbedingungen, Planungszielen und Planungsinstrumenten als Grundlage für die weiteren Planungen (Rahmen- und Bebauungsplanung) zugestimmt. Entsprechend wurden nach einem Vergabeverfahren des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nach VgV die Wettbewerbssieger*innen der Arbeitsgemeinschaft Hild und K Architecture GmbH, München mit Sergison Bates architects LLP, London (UK) mit Büro Krucker AG, Zürich (CH) und Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich (CH) mit der Weiterbearbeitung des Wettbewerbsergebnisses und somit der Erstellung des Rahmenplans für den gesamten 2. RA Freiham Nord einschließlich der zugehörigen Fachkonzepte und Regelwerke beauftragt. Der Rahmenplan liegt im finalen Stand vom 04.04.2023 vor. Die zugehörigen Fachkonzepte und Regelwerke liegen im finalen Stand vom 20.04.2023 vor. Der Stadtratsbeschluss zur Rahmenplanung des 2. RA Freiham Nord ist durch die Vollversammlung am 24.07.2024 gefasst worden („Siedlungsschwerpunkt Freiham - Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“,

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582).

Die Entwicklung des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord erfolgt in zwei Bebauungsplänen (1. Bauabschnitt im Süden und 2. Bauabschnitt im Norden). Der hier gegenständliche Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 umfasst den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts und baut weitestgehend auf den Inhalten der Rahmenplanung auf. Für den Schulcampus im 1. Bauabschnitt werden konkretisierend die Ergebnisse aus dem vom Baureferat durchgeführtem Vergabeverfahren nach VgV-Verfahren zu Grunde gelegt. Die Baugenehmigung wurde erteilt.

Der Scoping-Termin zur Abstimmung des Umfangs- und Detaillierungsgrades der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 i. V. m. § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB fand am 12.01.2021 statt. Die Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplanverfahren Nr. 2154 wurden im Frühjahr 2021 durchgeführt. Das Verfahren zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB im Bebauungsplanverfahren Nr. 2154 sowie die Anhörung des Bezirksausschusses 22 wurden im Sommer 2024 durchgeführt.

2 Ausgangssituation

2.1 Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse

Das Bebauungsplangebiet für den 1. Bauabschnitt im Süden des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord liegt am westlichen Stadtrand von München, im Stadtbezirk 22 (Aubing-Lochhausen-Langwied) und umfasst eine Fläche von ca. 26,6 ha (siehe Anlagen 1 und 2).

Das Planungsgebiet reicht im Norden in etwa bis auf die Höhe des heutigen Hörwegs. Die sich weiter nördlich befindenden Flächen sollen aufgrund der vorhandenen Grundstückssituation erst zu einem späteren Zeitpunkt mit einem weiteren Bebauungsplan mit Grünordnung überplant werden.

Im Osten bildet der bestehende Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 (1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord) mit der angrenzenden Aubinger Allee die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs.

Im Süden reicht das Planungsgebiet ebenfalls bis zum bestehenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 (1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord). Die öffentliche Grünfläche (Grünfinger Süd), die sich nördlich der Annemarie-Renger-Straße befindet, liegt teilweise im Geltungsbereich des 1. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord und teilweise im Geltungsbereich des 1. Realisierungsabschnitts.

Im Westen verläuft die Geltungsbereichsgrenze derzeit über die freie Landschaft. Das Bebauungsplangebiet wird jedoch später durch den zukünftigen Landschaftspark Freiham begrenzt (Bebauungsplanverfahren mit Grünordnung Nr. 2083a).

Der geplante Gesamtumgriff des 1. Bauabschnittes des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord hat eine Fläche von insgesamt rund 26,6 ha. Die Grundstücke liegen mehrheitlich beim Zweckverband. Durch den Erwerbsbeschluss vom 03.07.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13050 ist allerdings gesichert, dass sich dieses Verhältnis im Anschluss an den Billigungsbeschluss umkehrt und die Grundstücke

mehrheitlich bei der Landeshauptstadt München liegen werden. Dies betrifft anteilig die künftigen Wohnbaugrundstücke. Die Grundstücke, auf denen öffentliche Verkehrsflächen und öffentliche Grünflächen liegen werden, werden komplett im Eigentum der Landeshauptstadt München stehen.

Ca. 24,3 ha (ca. 91,3 %) werden sich im Anschluss an den Billigungsbeschluss im Eigentum der Landeshauptstadt München und rund 2,3 ha (ca. 8,7 %) im Eigentum des Zweckverbands Freiham befinden.

Folgende Flurstücke der Gemarkung Aubing befinden sich zum Zeitpunkt dieser Beschlussvorlage vollständig oder anteilig im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans: 868/1, 868/2, 868/3, 868/4, 868/5, 869/1, 869/2, 869/3, 869/4, 869/5, 870, 870/2, 870/3, 871, 871/1, 871/2, 871/3, 872, 872/1, 873, 873/1, 874, 874/1, 874/4, 874/5, 874/6, 874/7, 874/8, 874/9, 874/10, 881/0, 881/2, 881/3, 881/4, 881/5, 881/6, 888, 888/2, 888/3, 888/4, 889, 889/1, 889/2, 889/3, 890, 890/1, 890/2, 890/3, 891, 891/1, 891/2, 892, 892/1, 892/2, 892/3, 892/4, 893, 893/1, 894, 894/1, 895, 1208, 1209, 3531, 3531/6, 3531/8, 3531/37, 3531/46.

2.2 Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse

2.2.1 Nutzung / Baulicher Bestand

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegenden Flächen sind derzeit nahezu unbebaut und werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Zentral quert mit dem vorläufigen Autobahnzubringer eine Verkehrsverbindung den Geltungsbereich von Osten nach Westen.

Östlich und südlich angrenzend an das Planungsgebiet befindet sich der 1. Realisierungsabschnitt (1. RA) von Freiham Nord, der durch Geschosswohnungsbau geprägt ist und sich gerade in der Umsetzungsphase befindet. Im südwestlichen Bereich des 1. RA Freiham Nord und südlich des Planungsgebietes liegen der Sportcampus des 1. RA bzw. eine öffentliche Grünfläche (südliche Teilfläche des Grünfingers Süd). Im Norden und Westen grenzt der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 an derzeit noch landwirtschaftlich genutzte Flächen an.

2.2.2 Natur und Landschaft

2.2.2.1 Naturraum, Topographie

Das Planungsgebiet liegt im Naturraum „Schotterfluren der Münchner Ebene“, welcher durch einen leicht geneigten und morphologisch kaum gegliederten Naturraum gekennzeichnet ist. Die Ausdehnung des Planungsgebietes beträgt in Nord-Süd-Richtung maximal ca. 680 m und in West-Ost-Richtung maximal ca. 540 m. Das Gelände hat von Süden nach Norden eine Neigung von deutlich weniger als 1 %. Es fällt von ca. 530 m über NHN im Süden auf ca. 526 m über NHN im Norden ab. In Ost-West-Richtung ist das Gelände nahezu eben. Das Planungsgebiet ist fast vollständig unbebaut und wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Im Übergang zum sich in der Umsetzung befindenden Bebauungsgebiet des 1. Realisierungsabschnitts ist das natürliche Gelände größtenteils bereits durch Aufschüttungen für den Straßen- und Baugebietsbereich überformt.

2.2.2.2 Geologie und Boden

Bei den vorkommenden Böden handelt es sich überwiegend um (Acker-) Pararendzinen aus Carbonatsandkies bis -schluffkies (Schotter) sowie in Teilbereichen im Osten des Planungsgebiets um Braunerden und Parabraunerden aus flachem, kiesführendem Lehm. Die natürlichen oberen Bodenschichten wurden

durch die landwirtschaftliche Nutzung überprägt.

Im 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord beschränken sich vorhandene Bodenversiegelungen ausschließlich auf die bestehenden Straßenverkehrsflächen und teilweise aufgekiesete Fahrspuren.

Auf den Grundstücken im Planungsgebiet, auf welchen zukünftig der (endgültige) Autobahnzubringer umgesetzt wird, wurden bereits die oberen Bodenschichten abgetragen, und es haben bereits Grabungen für eine archäologische Untersuchung stattgefunden. Im Bereich des geplanten Schulcampus sowie in weiteren kleineren Teilabschnitten sind die Abtragung der Oberbodenschichten und die archäologischen Untersuchungen bereits im Jahr 2023 erfolgt.

2.2.2.3 Wasser

Da das Gefälle der Geländeoberfläche größer als das des Grundwassers ist, nimmt der Grundwasserflurabstand in Freiham Nord von Süden nach Norden ab. Die mittleren Grundwasserstände liegen zwischen ca. 522 m über NHN und ca. 526 m über NHN. Der Grundwasserflurabstand beträgt damit im südlichen Bereich von Freiham Nord bei mittleren Verhältnissen ca. 10 m, im nördlichen Bereich, etwa auf der Höhe des Friedhofs, nur ca. 4-6 m.

Bezogen auf das Planungsgebiet des 1. BA des 2. RA Freiham Nord beträgt der Flurabstand im Süden ca. 6-7 m und im Norden nur noch ca. 3 m. Bei Grundwasserhochständen kann der Grundwasserpegel noch weiter ansteigen. Für das Planungsgebiet ist davon auszugehen, dass sich an der Nordgrenze der Flurabstand für Grundwasserhöchststände dadurch auf ca. 2 m verringern kann.

Die generelle Grundwasserfließrichtung ist bei Mittelwasserbedingungen von Südwesten nach Nordosten. Im Falle eines Hochwasserereignisses (HW1940) zeigt sich, dass die Fließrichtung eher von Südsüdwest nach Nordnordost gerichtet ist.

Die quartären Schotter bilden einen Porengrundwasserleiter mit hoher bis sehr hoher Durchlässigkeit. Das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens durchgeführte Versickerungsgutachten „Simulation der Versickerung, Verdunstung und Grundwasserneubildung“ (Stand: 01.02.2023, aktualisiert 09.12.2024) hat die Jahre 1987 bis 2017 untersucht. Entsprechend der geringen Wasserspeicherkapazität der Böden bei gleichzeitig guter Leitfähigkeit ist die mittlere Grundwasserneubildung mit 484 mm/a hoch. Diesem Gutachten nach liegt die Spanne der mittleren Grundwasserneubildung im Planungsgebiet für den genannten Zeitraum bei 400 bis 550 mm/a.

Oberflächengewässer sind im Planungsgebiet selbst nicht vorhanden.

2.2.2.4 Klima

Die durchschnittliche jährliche Lufttemperatur lag in der Landeshauptstadt München in den Jahren 1991 bis 2020 bei 10,1 Grad Celsius. Die durchschnittliche relative Luftfeuchte beträgt in der Landeshauptstadt München 73 %. Im Planungsgebiet liegt die durchschnittliche Jahrestemperatur, aufgrund der Lage am Stadtrand mit guter Durchlüftung und ohne lokale Ausprägung der städtischen Wärmeinsel, deutlich niedriger. Aufgrund des anthropogen verursachten Klimawandels hat sich die Atmosphäre in München seit 1955 um über 2°C erwärmt und wird sich bis zum Ende des 21. Jahrhunderts voraussichtlich weiter erwärmen. Dadurch werden Extremwetterereignisse wie Starkregen oder Hitzewellen wahrscheinlicher und

intensiver.

Insgesamt herrscht in München ein warm-gemäßigtes Klima, welches eine dem Kontinentalklima untergeordnete klimatische Typisierung des Übergangsbereichs zwischen dem feuchten maritimen Klima und dem trockenen Kontinentalklima ist. Pro Jahr kann in der niederschlagsbegünstigten Landeshauptstadt München mit etwa 960 mm Niederschlag (Jahresmittel aus den Jahren 1991 bis 2020) gerechnet werden.

Der Wind kommt überwiegend aus west- bzw. südwestlicher Richtung. Am zweithäufigsten kommt der Wind aus Nordosten bzw. Osten, während Süd- und Nordwinde eher eine Seltenheit darstellen. Jedoch bildet sich an ca. 31 % der Tage während der Sommermonate das Alpine Pumpen aus (thermisches Windsystem), sodass der Wind nachts aus südlicher und tagsüber aus östlicher Richtung strömt. Diese Tage gehen oft mit einer außergewöhnlichen Hitzebelastung einher.

Das Planungsgebiet wird auf Basis der Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München (2014) (<https://stadt.muenchen.de/infos/stadtklima-klimaanpassung.html>) als Grün- und Freifläche mit hoher bis sehr hoher bioklimatischer Bedeutung eingestuft. Die Grün- und Freiflächen zeichnen sich durch einen sehr hohen Kaltluftvolumenstrom und als bedeutende Kaltluftentstehungsgebiete aus. Somit ist eine gute Durchlüftung von Westen bzw. Südwesten in die östlich angrenzenden Bestandsgebiete gewährleistet.

2.2.2.5 Biotope, Flora, Fauna und Vegetation

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keine Flächen der amtlichen Stadtbiotopkartierung.

Die Flächen innerhalb der Geltungsbereichsgrenze werden überwiegend intensiv landwirtschaftlich als Acker- und Grünlandflächen genutzt. Sonstige wertvolle Vegetationsstrukturen sind nicht vorhanden.

Hinsichtlich der Fauna haben die durchgeführten Kartierungen aufgrund der vorhandenen offenen Feldfluren vor allem ein artenschutzrechtlich relevantes Vorkommen der geschützten Art Feldlerche ergeben. Mit Durchführung der geplanten Baumaßnahmen können zeitlich begrenzte Habitatstrukturen entstehen, die sich für weitere Arten wie Flussregenpfeifer und Wechselkröten eignen. Gehölzlebensräume mit Quartierfunktion für artenschutzrechtlich relevante Säugetierarten wie Fledermausarten oder Haselmäuse sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

Im Zuge der Bebauung vorlaufender Untersuchungen, wie z. B. der Untersuchung der Bodendenkmäler, haben bereits Eingriffe in Habitate geschützter Arten stattgefunden. Für diese Eingriffe wurde im Jahr 2022 bereits eine artenschutzrechtliche Erlaubnis mit Verpflichtung zu Kompensationsmaßnahmen erteilt.

2.2.2.6 Orts- und Landschaftsbild

Die umgebende Landschaft ist durch die landwirtschaftlichen Güter Streiflach und Freiham südlich des Planungsgebietes sowie die Mooschwaige mit ihren begleitenden Alleen westlich des Planungsgebietes geprägt. Weiter nördlich befindet sich die Aubinger Lohe mit dem 542 m hohen Teufelsberg, welcher als bewaldeter Höhenrücken eine Besonderheit in der ansonsten flachen Schotterebene darstellt und optisch herausragt.

Typisch für die Kulturlandschaft der Münchner Schotterebene weist diese nutzungsbedingt Defizite an struktureller Vielfalt und Raumgliederung auf. Das vorgelagerte, weitläufig ebene Gelände wird nur durch wenige Gehölzinseln unterbrochen. Eine optische Begrenzung stellen die bis zu 10 m hohen Lärmschutzwälle entlang der Bundesautobahn A 99 im Westen dar.

Das engere Umfeld des Planungsgebietes wird durch den in Umsetzung befindlichen 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord mit seinen Wohngebäuden, welche in der Regel zwischen drei und sechs Vollgeschossen aufweisen, der Quartiersmitte an der Aubinger Allee sowie dem Bildungscampus, dem Sportpark und dem Stadtteilzentrum geprägt. Mit zunehmendem Baufortschritt wird sich das Ortsbild in den nächsten Jahren weiter verändern. Mehrere Hochpunkte mit sieben bis neun Geschossen sind jeweils am Ende von Blickachsen entlang wichtiger Straßenräume und an bedeutenden Orten wie dem Stadtteilzentrum und der Quartiersmitte sowie entlang des Hans-Clarín-Wegs und des Golo-Mann-Wegs vorgesehen. Darüber hinaus sind im Stadtteilzentrum beidseits der Bodenseestraße bereits zwei Hochhäuser errichtet worden.

Der als Industriedenkmal geschützte Aubinger Wasserturm mit seiner Höhe von 37 m ragt deutlich aus der Gebäudelandschaft des östlich angrenzenden Ortsteils Neuauubing heraus. Als weithin sichtbares markantes Gebäude wirkt im Süden das 36 m hohe Geothermie-Heizwerk Freiham der Stadtwerke München in den Raum. Das südwestlich gelegene Gut Freiham – Namensgeber des neuen Stadtteils – mit seinen markanten Gehölzstrukturen und dem Kirchturm wirkt ländlich und idyllisch. Im Westen reicht der Blick bis zum Siedlungsrand von Germering, der durch heterogene Baustrukturen, insbesondere Geschosswohnungsbau, geprägt wird. Föhnwetterlagen erlauben einen Panoramablick auf die Alpen.

2.2.2.7 Erholung

Die Feldflur Aubing bildet einen überwiegend strukturarmen Landschaftsraum, der vor allem durch Spaziergänger*innen und Radfahrer*innen genutzt wird. Die derzeit im Planungsgebiet vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen eignen sich nur bedingt für weitere freiraumgebundene Aktivitäten. Vorhandene landwirtschaftliche Wege sind vor allem für den Erholungsverkehr als Vernetzungselemente in die angrenzende, attraktive Landschaft im Grüngürtel von Bedeutung, wobei die Autobahntrasse der Bundesautobahn A 99 aufgrund ihrer als Barriere wirkenden Funktion nur eingeschränkte Übergangsmöglichkeiten zulässt.

Nördlich der Geltungsbereichsgrenze ist zwischen der Aubinger Allee und dem Germeringer Weg ein temporärer Jugend-Spielplatz mit Dirtbike-Anlage inklusive zweier Fußballplätze (ein Beton- und ein Rasenplatz) sowie einem Basketballfeld lokalisiert.

In östlicher Richtung, über die Aubinger Allee hinaus, befinden sich bereits fertiggestellte öffentliche Grünanlagen des 1. Realisierungsabschnitts mit mehreren Spielplätzen. Hier liegt auch der Freihamer Freiluftgarten des Kinderschutz München e.V., welcher als Gemeinschaftsgarten einen Ort für Partizipation und aktives soziales Miteinander darstellt.

Südlich des Planungsgebietes schließt der Sportcampus Freiham an, der über mehrere Fußball- und Basketballfelder sowie einen Skatepark verfügt.

Eine ausgeschilderte Fahrradverbindung besteht derzeit nur in Ost-West-Richtung

entlang der Bodenseestraße. Eine weitere als Radweg geeignete Ost-West-Verbindung stellt der Weg in Verlängerung der Annemarie-Renger-Straße dar, der über die Bundesautobahn A 99 verläuft und an den Birnbaumsteigweg in Germering anschließt.

Weitere Erholungsangebote in der näheren und weiteren Umgebung sollen in den nächsten Jahren entstehen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere der westlich an das Planungsgebiet angrenzende Landschaftspark zu nennen, der über ein eigenständiges Bebauungsplanverfahren planungsrechtlich gesichert wird. Darüber hinaus wird geprüft, westlich der Bundesautobahn A 99 einen Badensee anzulegen. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.07.2023 (Machbarkeitsstudie für die Anlage eines Badesees in Freiham; Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09794) wurde der Machbarkeitsstudie zur Umsetzung des Badesees Freiham zugestimmt.

2.2.2.8 Denkmalschutz

Im Planungsgebiet befinden sich insgesamt drei Denkmale, die insbesondere Siedlungsspuren aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit aufweisen.

Im nördlichen Geltungsbereich, südlich des Hörwegs, befindet sich das Bodendenkmal mit der Aktennummer D-1-7834-0058, das nach dem Bayerischen Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege als Siedlung der vor- und frühgeschichtlichen Zeitstellung beschrieben wird.

Westlich der Aubinger Allee erstreckt sich das Bodendenkmal mit der Aktennummer D-1-7843-0061. Dessen Fläche ist als Siedlung der späten Urnenfelderzeit und der Hallstattzeit beschrieben. Zudem weist das Bodendenkmal Körpergräber und Siedlungen der späten römischen Kaiserzeit sowie Brandschüttungsgräber der vor- und frühgeschichtlichen Zeitstellung auf.

Das dritte Bodendenkmal mit der Aktennummer D-1-7834-0056 befindet sich an der südlichen Geltungsbereichsgrenze und umfasst Siedlungen der frühen Bronzezeit und römischen Kaiserzeit, einen Bestattungsplatz mit Kreisgräbern und Körpergräbern des Endneolithikums (Glockenbecherkultur und Schnurkeramik) und der frühen Bronzezeit sowie einen Bestattungsplatz mit Kreisgräbern und Brandbestattungen der Urnenfelderzeit.

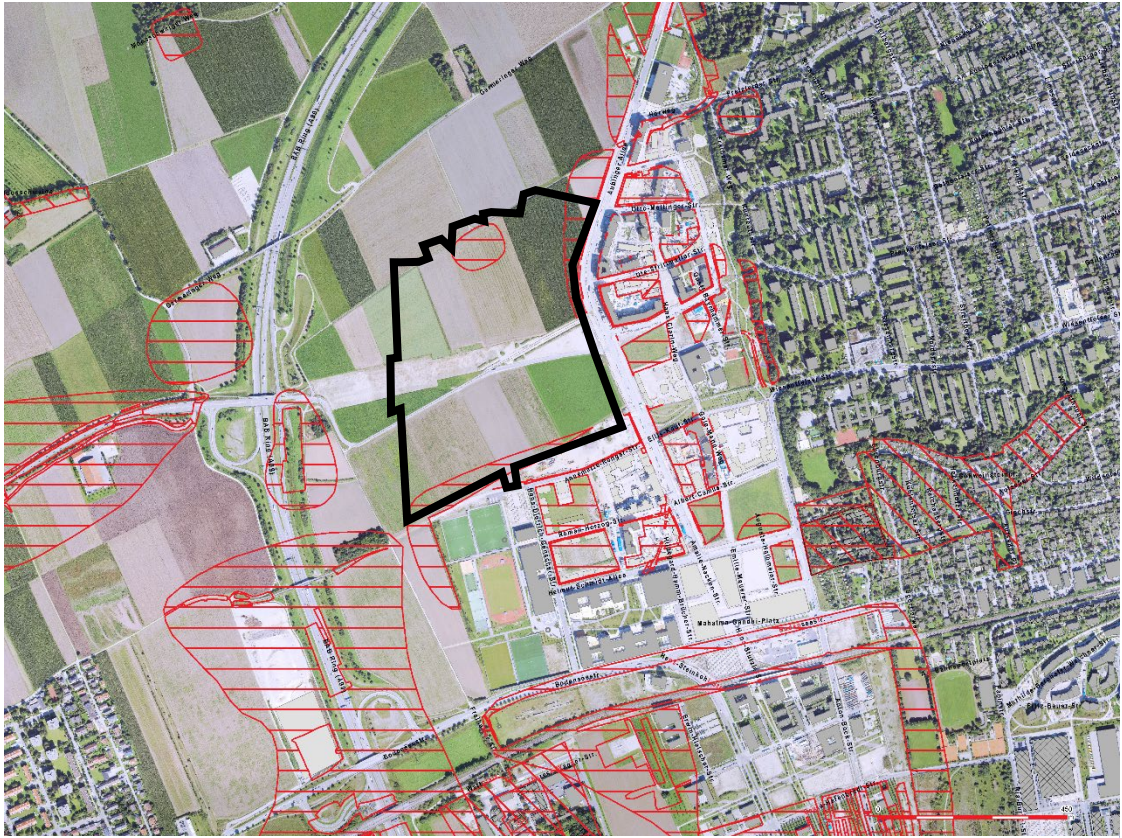


Abbildung 1: Bodendenkmäler im Planungsgebiet und dessen Umgebung,
Quelle: © BSM, LHM

Bei bereits stattgefundenen Grabungen durch die beauftragte Grabungsfirma im Zeitraum vom 17.09.2018 bis 17.04.2019 konnten auf der Fläche des zukünftigen Autobahnzubringers 816 archäologisch relevante Befunde festgestellt werden, bei welchen es sich primär um Pfostengruben handelt. Darüber hinaus traten Siedlungsgruben, Gräbchenstrukturen, Brunnen und elf Bestattungen zum Vorschein. Des Weiteren ließen sich im Laufe der Grabungen Hausgrundrisse feststellen, welche aus der frühen Bronzezeit, der Hallstattzeit sowie der mittleren römische Kaiserzeit datieren.

Auch wenn die Denkmaldichte im Vergleich zum Umfeld des Planungsgebietes eher geringer ausfällt, ist für Bodeneingriffe aller Art eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (BayDSchG) notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist. Für die oben beschriebenen und bereits durchgeführten Grabungen wurde das notwendige denkmalrechtliche Erlaubnisverfahren bereits durchgeführt. Für weitere Grabungen werden die notwendigen Erlaubnisse sukzessive durch das Kommunalreferat eingeholt, bis das gesamte Planungsgebiet abgedeckt ist.

In der Umgebung des Planungsgebietes befinden sich weitere Bodendenkmale, welche ebenfalls größtenteils Siedlungsspuren aus der vor- und frühgeschichtlichen Zeit und Körpergräber aufweisen.

Des Weiteren befindet sich in der ferneren Umgebung südlich des Planungsgebietes das Ensemble des ehemaligen Guts Freiham mit den Baudenkmalern ehemaliges

Hofmarkschloss (einschließlich Nebengebäude und Schlosspark), katholische Kirche Hl. Kreuz (einschließlich Friedhof), ehemaliger Kuhstall mit Stadel, Gasthaus Schlosswirtschaft Freiham und ehemaliger Pferdestall sowie südöstlich gelegen das Ensemble des ehemaligen Zwangsarbeiterlagers Neuaubing mit den Baudenkmalern Baracke 1 bis 9.

Maßnahmen in der Umgebung dieser Baudenkmäler sind nach Art. 6 BayDSchG erlaubnispflichtig, wenn sie sich auf den Bestand oder das Erscheinungsbild dieser Baudenkmäler auswirken können.

Im Bereich des Vorhabens sowie in dessen Nähe befinden sich zahlreiche bekannte Bodendenkmäler, die teils im Bayerischen Denkmalatlas dargestellt und teilweise dort noch nicht abgebildet sind. Unmittelbar südlich und östlich des überplanten Gebietes finden darüber hinaus seit 2009 in enger Kooperation mit der Landeshauptstadt München flächendeckend archäologische qualifizierte Voruntersuchungen und Ausgrabungen statt, bei denen der Kenntnisstand über die Besiedlung am westlichen Stadtrand Münchens in vor- und frühgeschichtlicher Zeit erheblich erweitert wurde.

2.2.3 Erschließung

2.2.3.1 Verkehrliche Erschließung

Künftig soll Freiham Nord neben der übergeordneten Anbindung an die Bodenseestraße auch an die westlich des Planungsgebietes verlaufende Bundesautobahn A 99 mit der Anschlussstelle Germering Nord angebunden werden. Für eine leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der prognostizierten Verkehrsmengen wird derzeit gemäß Bundesverkehrswegeplan ein sechs-streifiger Ausbau der A 99 West zwischen dem Autobahndreieck München-Südwest und dem Autobahnkreuz München-West von der Autobahn GmbH des Bundes geplant.

Zurzeit quert die vorläufige Autobahnanbindung gemäß Bebauungsplan Nr. 2092 Freiham Nord das Planungsgebiet und schließt auf Höhe der Quartiersmitte (1. Realisierungsabschnitt) an die Aubinger Allee an. Im Jahr 2023 ist eine Umverlegung des vorläufigen Autobahnzubringers in Höhe des geplanten Schulcampus erfolgt. Die endgültige Autobahnanbindung kann – in Abhängigkeit von den Planungen der Autobahn GmbH des Bundes und des Inkrafttretens des Bebauungsplans Nr. 2083a Landschaftspark – voraussichtlich ab ca. Ende 2027 beginnend mit den Landschaftsbrücken, die eine Teilung des Landschaftsparks durch den Autobahnzubringer abmildern, bis voraussichtlich 2030 hergestellt werden.

Das Planungsgebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 grenzt im Osten an die Aubinger Allee (U-1714) an, welche Freiham Nord im Süden an das übergeordnete Verkehrsnetz über zwei Knotenpunkte an die Bodenseestraße (Bundesstraße B 2) und damit an die Anschlussstelle Freiham-Mitte anschließt. Die Aubinger Allee wurde zur Umsetzung der Baugebiete im 1. Realisierungsabschnitt bereits als Baustraße in Betrieb genommen und soll voraussichtlich ab dem Jahr 2028 abschnittsweise endausgebaut werden. Die Gehbahnen und Radwege (beidseitig) der Aubinger Allee südlich der Ellis-Kaut-Straße sollen voraussichtlich im Jahr 2028 endgültig hergestellt werden. Die Gehbahn und der Radweg auf der Ostseite nördlich der Ellis-Kaut-Straße folgen voraussichtlich im Jahr 2029, die Fahrbahn selbst sowie die Baumgräben können aufgrund des intensiven Baustellenverkehrs erst ab ca. dem Jahr 2030 endgültig hergestellt werden.“ Für die Anbindung der Aubinger Allee im Norden Richtung Aubing wurde eine Machbarkeitsstudie (Bericht „Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing – Landeshauptstadt München; Obermeyer Infrastruktur

GmbH & Co. KG, 29.09.2022) erstellt, um die prognostizierten Verkehrsmengen für Gesamt-Freiham auch in Richtung Aubing abwickeln zu können. Die prognostizierten Verkehrsmengen aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren (1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts) zuzüglich des bereits in Realisierung befindlichen 1. Realisierungsabschnitts können noch ohne die geplante Anbindung nach Aubing abgewickelt werden.

Nördlich des Umgriffs des Bebauungsplans verläuft in Ost-West-Richtung der Hörweg, der primär von landwirtschaftlichem Verkehr, aber auch für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden kann.

Südlich schließt an den Geltungsbereich die Hans-Dietrich-Genscher-Straße an, die im Zuge der Umsetzung des 1. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord bereits in den Jahren 2019-2020 endausgebaut wurde.

Die weiteren Straßen des 1. Realisierungsabschnitts werden bis zum Jahr 2030 schrittweise ausgebaut. Soweit sie nicht bereits fertiggestellt sind, wurden sie zumindest als Baustraßen bereits angelegt.

Im öffentlichen Nahverkehr ist Freiham Nord derzeit über die S-Bahn-Linie S4 (München – Buchloe) und die S-Bahn-Linie S8 (München – Herrsching) angebunden, welche im 20-Minuten-Takt verkehren. In den Hauptverkehrszeiten wird die S8 im 10-Minuten-Takt bedient. Der S-Bahnhof Aubing, über welchen die S4 verkehrt, befindet sich in ca. 1,4 km Luftlinie Entfernung nördlich des Planungsgebietes. Der S-Bahnhof Freiham, welcher im Herbst 2013 eröffnet wurde und über welchen die S8 verkehrt, liegt in ca. 1 km Luftlinie Entfernung südlich des Planungsgebietes. Im Planungsgebiet selbst ist derzeit keine ÖPNV-Verbindung vorhanden. Entlang der Aubinger Allee verkehren die Buslinien 57 und 157. Mit fortlaufendem Baufortschritt wird die ÖPNV-Anbindung von Freiham weiter ausgebaut werden (vgl. auch Kapitel 2.4.1 und 2.4.2).

2.2.3.2 Technische Infrastruktur

Unterhalb der Aubinger Allee verlaufen ein Abwasserkanal der Münchner Stadtentwässerung, eine Fernwärmeleitung der Stadtwerke München sowie weitere Versorgungsleitungen. Innerhalb des Planungsgebietes sind nahezu keine Versorgungsmedien vorhanden. Im Bereich des derzeitigen Flurstücks Nr. 3531/8 befinden sich bestehende Stromversorgungsanlagen samt Netztrafostation, die am äußersten südlichen Rand des vorliegenden Bebauungsplangebietes (bei der U-1825 bzw. Annemarie-Renger-Straße gelegen) teilweise in den Umgriff hineinragen. Für die künftige Erschließung des Planungsgebietes müssen neue Versorgungsnetze hergestellt werden. Diese werden im öffentlichen Straßenland vorgesehen, die Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen in den Straßen erfolgt durch das Baureferat. Ein Anschluss an die bestehenden Versorgungsnetze ist möglich.

Das Neubaugebiet Freiham, insbesondere der Stadtteil Freiham Nord, wird gemäß dem Energiekonzept mit umweltfreundlicher Erdwärme aus dem Geothermie-Heizwerk an der Bodenseestraße versorgt. Das Heizwerk ist seit 2012 in Betrieb und stellt die Wärme für Freiham und den Münchner Westen bereit.

2.2.4 Vorbelastungen

2.2.4.1 Altlasten und Kampfmittel

Innerhalb des Planungsgebietes sind keine Altlastenverdachtsflächen bekannt.

Im Rahmen der Kampfmittelvorerkundung vom 18.08.2017 wurden mögliche Belastungen mit Kampfmitteln ausfindig gemacht. Demzufolge ist es möglich, dass in einem Teilbereich das Risiko besteht, auf Bombenblindgänger zu treffen. Dies betrifft jedoch weniger als 1 % des Projektgebietes. Die Auswertung stützt sich dabei auf 52 Luftaufnahmen, welche im Zeitraum vom 18.09.1941 bis 16.07.1945 erstellt wurden sowie auf schriftliche Quellen. In der Kampfmittelvorerkundung wurden südöstlich sowie westlich des Planungsgebietes Bombentrichter festgestellt. Eine Flakstellung ist in 250 m Entfernung des Planungsgebietes dokumentiert, wodurch aufgrund der Distanz keine Kampfmittelbelastungen für das Areal resultieren. Um das Vorhandensein von Kampfmitteln sicher auszuschließen, wird das Kommunalreferat bereichsweise vor den archäologischen Untersuchungen und Grabungen geomagnetische Untersuchungen durchführen lassen.

2.2.4.2 Vorbelastungen durch Lärm

Vorbelastungen durch Verkehrslärm bestehen im Planungsgebiet v. a. durch die im Westen verlaufende Bundesautobahn A 99, durch den das Planungsgebiet querenden Autobahnzubringer sowie durch die östlich angrenzende Aubinger Allee. Im weiteren Umfeld befinden sich als weitere Lärmquellen noch die südlich verlaufende Bodenseestraße sowie die Bahnstrecke München – Buchloe (mit S-Bahn-, Güter- und Fernverkehr, DB-Strecke Nr. 5520) im Norden und die Bahnstrecke München – Herrsching (DB-Strecke Nr. 5541) im Süden. Im Prognose-Nullfall (d. h. im Prognosejahr 2035 mit endgültigem Autobahnzubringer, aber ohne Bebauung des 2. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord), ergeben sich die höchsten Beurteilungspegel im Planungsgebiet entlang des Autobahnzubringers. Dort betragen sie bis zu 70/62 dB(A) tags/nachts. Entlang der Aubinger Allee im Osten werden bis zu 66/59 dB(A) tags/nachts erreicht. Mit wachsendem Abstand zu den umliegenden Straßen nehmen die Beurteilungspegel kontinuierlich ab; im Norden und Süden des Planungsgebiets betragen sie noch bis zu 58/52 dB(A) Tag/Nacht.

Hinsichtlich Anlagenlärm bestehen innerhalb des Planungsgebietes keine lärmemittierenden Gewerbebetriebe. Auch im näheren Umkreis / Einwirkungsbereich (500 m) des Bebauungsplangebietes befinden sich keine nach BImSchG genehmigungspflichtigen oder nach 12. BImSchV (Störfallverordnung) relevanten Anlagen. Südwestlich des Planungsgebietes wird auf der Westseite der Bundesautobahn A 99 ein Kieslager mit Kiesaufbereitungsanlage sowie ein angegliedertes Betonmischwerk betrieben, welche allerdings nur temporär genehmigt sind. Auch eine Erweiterung des Kieslagers um eine Brecheranlage wurde nur temporär genehmigt.

Vorbelastungen durch Sport- und Freizeitlärm bestehen durch den südlich gelegenen Sportcampus Freiham im 1.RA sowie die Sportflächen der östlich gelegenen Grundschule Gustl-Bayrhammer-Straße.

2.2.4.3 Lufthygiene

Als lufthygienische Vorbelastung für das Planungsgebiet sind hier die ca. 300 m im Westen liegende Bundesautobahn A 99, die durch das Planungsgebiet verlaufende – derzeit vorläufige – Anbindung an die Bundesautobahn A 99, die östlich an das Planungsgebiet angrenzende Aubinger Allee, die einige Hundert Meter südlich des Planungsgebietes liegende Bodenseestraße und das Geothermie-Heizkraftwerk Freiham an der Bodenseestraße zu beachten.

Aus dem Heizkraftwerk Freiham resultiert für das Planungsgebiet des vorliegenden

Bebauungsplans allerdings nur eine geringe Zusatzbelastung (Feinstaub PM10 < 0,1 µg/m³; NO_x < 1 µg/m³) (Heizkraftwerk Freiham, Überprüfung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 6 BImSchG, Prüfumfang: Luftreinhalteplanung, Anlagensicherheit, Abfallwirtschaft, Energienutzung, Müller-BBM GmbH, Bericht Nr. M80 022/6, 03.05.2010).

Gemäß Immissionsprognose des Landesamtes für Umwelt (LfU), enthalten in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München (siehe <https://stadt.muenchen.de/infos/luftreinhalteplan.html>), wird im Planungsgebiet und den angrenzenden Straßenzügen keine Überschreitung des derzeit gültigen Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) gemäß der 39. BImSchV prognostiziert. Die Grenzwerte für Feinstaub werden seit 2012 (PM10) bzw. seit Inkrafttreten des Grenzwertes seit 2015 (PM_{2,5}) im Stadtgebiet eingehalten, damit auch im Planungsumgriff.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass die relevanten lufthygienischen Grenzwerte gemäß 39. BImSchV im Planungsgebiet eingehalten werden.

2.2.4.4 Elektromagnetische Strahlung

Elektromagnetische Felder sind nur im unmittelbaren Umfeld der Bahnstrecken München – Herrsching und München – Buchloe bekannt und liegen somit nicht im unmittelbaren Bereich des Planungsumgriffs.

2.2.5 Soziale Infrastruktur

Im Planungsgebiet selbst sind derzeit keinerlei soziale Infrastrukturen verortet.

Im Zuge des 1. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord entstehen in der näheren Umgebung des Planungsgebietes nach und nach verschiedene soziale Infrastruktur- und Bildungseinrichtungen, worunter beispielhaft der Bildungs- und Sportcampus, zwei Grundschulen und zahlreiche Kindertagesstätten zu nennen sind. Der Bildungscampus des 1. RA Freiham Nord stellt dabei die größte Agglomeration von Bildungseinrichtungen der Stadt München dar, welcher mit einem Gymnasium, einer Realschule, einem sonderpädagogischen Förderzentrum und einer Grundschule Platz für rund 3.000 Schüler*innen bietet.

In der Umgebung des vorliegenden Bebauungsplangebietes sind weitere kulturelle und soziale Infrastrukturen geplant. Dazu gehören beispielsweise eine Bibliothek, eine Volkshochschule, ein Nachbarschaftstreff, verschiedene Sportmöglichkeiten, sowie Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit.

2.3 Rechtliche Ausgangslage

2.3.1 Bestehendes Baurecht

Die Flächen im Planungsgebiet liegen überwiegend im Außenbereich nach § 35 BauGB. Daher sind die vorgesehenen Nutzungen planungsbedürftig.

Für einen kleinen ca. 0,5 ha großen Teilbereich des vorliegenden Bebauungsplans wurde bereits für die Trasse der vorläufigen Autobahnanbindung zwischen der Autobahnanschlussstelle A 99 Germering-Nord und dem 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord der Satzungsbeschluss des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2092 vom 25.10.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09870) gefasst, um den Baustellenverkehr für die Umsetzung des 1. Realisierungsabschnitts abwickeln zu können. Dieser Bebauungsplan ist am 09.03.2018 in Kraft getreten. Die Trasse quert

den Umgriff des vorliegenden Bebauungsplans mit Grünordnung in etwa auf Höhe der Quartiersmitte des 1. Realisierungsabschnitts Freiham Nord.

Des Weiteren wird eine ca. 0,1 ha große Fläche des am 20.01.2016 in Kraft getretenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068, Satzungsbeschluss vom 07.10.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 04016), im Süden des Planungsgebietes überplant. Der Bebauungsplan Nr. 2068 sieht für diese Teilfläche eine Grünfläche vor. Zusätzlich setzt der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 entlang der Aubinger Allee Straßenbegrenzungslinien und Anschlusspunkte für Straßenverkehrsflächen fest, an die der Umgriff des vorliegenden Bebauungsplans anschließt und teilweise mitumfasst.

Im Bereich der künftigen Gemeinbedarfsfläche Erziehung des Bebauungsplanumgriffs mit Grünordnung Nr. 2154 wurde in Übereinstimmung mit den Festsetzungen des hier vorliegenden Bebauungsplans nach § 35 BauGB für den nördlichen Teilbereich des geplanten Schulcampus im 2. Realisierungsabschnitt bereits eine Baugenehmigung erteilt.

2.3.2 Angrenzende Bebauungsplanverfahren

Südlich und östlich grenzt der bereits rechtskräftige Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 (1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord) an den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 an. Dieser setzt als Art der baulichen Nutzung allgemeine Wohngebiete, Kerngebiete, Gewerbegebiete, Sondergebiete sowie Gemeinbedarfsflächen fest. Des Weiteren werden im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 öffentliche Grünflächen und Verkehrsflächen festgesetzt.

Westlich und nördlich an den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 grenzt der Geltungsbereich des sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2083 an. Dieser soll Planungsrecht für den zukünftigen Landschaftspark Freiham schaffen. Der Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2083 (Sitzungsvorlage Nr. 14 20 / V 12880) ist am 25.09.2013 erfolgt. Der Bebauungsplan Nr. 2083a zum 1. Bauabschnitt Landschaftspark (südlicher Teilbereich) befindet sich im laufenden Verfahren.

Für die endgültige Trasse der Autobahnanbindung befindet sich ein weiteres Bebauungsplanverfahren in Aufstellung (Bebauungsplanverfahren Nr. 2092 A), dessen Geltungsbereich sich mit den Umgriffen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens Nr. 2154, des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2083 und des geltenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2092 überlappt und deshalb jeweils in das laufende Bauleitplanverfahren des vorliegenden Planungsgebietes bzw. in das Bauleitplanverfahren des Landschaftsparks mit Autobahnzubringer (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083a) übernommen wird.

2.3.3 Regionalplan

Gemäß Regionalplan (siehe <https://www.region-muenchen.com/regionalplan>) ist das Planungsgebiet als Hauptsiedlungsbereich dargestellt, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt. Die Planung entspricht den Zielen des Regionalplans.

2.3.4 Perspektive München, Stadtentwicklungsplan 2040 und

Handlungsraumansatz

Die Stadtentwicklungskonzeption Perspektive München bildet die Grundlage für eine nachhaltige und am Gemeinwohl orientierte Entwicklung der Landeshauptstadt München im Sinn einer „Stadt im Gleichgewicht“ (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04420 vom 02.02.2022). In den strategischen Leitlinien sind die übergeordneten Ziele der Landeshauptstadt dargelegt, die in den Fachleitlinien und Fachkonzepten weiter vertieft und ausdifferenziert werden. Darüber hinaus bündelt, konkretisiert und visualisiert der Stadtentwicklungsplan STEP 2024 Sitzungsvorlage 20-26 / V 10661 vom 04.10.2024) als zentraler und programmatischer Bestandteil der Perspektive München die Ziele und Strategien zur räumlichen Entwicklung auf gesamtstädtischer Ebene.

Mit den Handlungsräumen wurde zudem ein weiterer Planungsansatz eingeführt, der die strategische und die operative Ebene in den besonders dynamischen und fachübergreifenden Schwerpunktgebieten der Münchner Stadtentwicklung besser miteinander verbindet (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12592 vom 24.10.2018). Das Planungsgebiet befindet sich im Handlungsraum „Freiham – Neuaubing – Pasing – Westkreuz“. In der Handlungsraumkulisse (vgl. Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16382 vom 27.11.2019) wird die Planung Freiham als ein „lebendiges Stadtviertel am alten und neuen Stadtrand“ gesehen, das Wohn- und Freiraum für unterschiedliche Lebensstile und Lebenslagen sowie eine nachhaltige Infrastruktur bietet. Ein Fokus soll außerdem auf Energieeffizienz in Neubau und Bestand liegen. Zukünftige Herausforderungen sind die Identitätsfindung des neuen Stadtteils und die Anbindung an die umliegenden Bestandsquartiere bis zum Stadtteilzentrum Pasing.

2.3.5 Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Der geltende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) (siehe Anlage 5) stellt das Planungsgebiet als Wohnbaufläche (W) sowie allgemeine Grünfläche (AG) dar. Südlich des Planungsgebietes grenzen eine Gemeinbedarfsfläche Sport (SP) (Sportpark Freiham) und eine Wohnbaufläche (W) an. Innerhalb der Wohnbaufläche verlaufen in West-Ost- sowie in Nord-Süd-Richtung mehrere örtliche Grünverbindungen, welche innerhalb des neuen Stadtviertels bzw. des 1. Bauabschnitts Querungs- und Verbindungsfunktionen beinhalten. Darüber hinaus ermöglichen die Grünverbindungen eine Anbindung an den 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord und die umgebenden Freiräume mit übergeordneter Verbindungsfunktion (Darstellung als übergeordnete Grünbeziehung) östlich („Grünband“ mit stadtteilverbindender Funktion zwischen Neuaubing und dem neuen Siedlungsschwerpunkt) und westlich (geplanter Landschaftspark Freiham) des Planungsgebietes.

Die Wohnbaufläche reicht im Norden über die Bebauungspiangrenze hinaus und schließt weiter nördlich an eine allgemeine Grünfläche (AG) an. Westlich der Geltungsbereichsgrenze schließt die Wohnbaufläche ebenfalls an eine allgemeine Grünfläche (AG) – den zukünftigen Landschaftspark Freiham – an, in welcher eine übergeordnete Grünbeziehung in Nord-Süd-Richtung und ein intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche J dargestellt ist. Im Osten befinden sich weitere Wohnbauflächen (W) sowie ein Kerngebiet (MK), eine Gemeinbedarfsfläche Erziehung (E) und eine Gemeinbedarfsfläche Fürsorge (F) des 1. Realisierungsabschnitts Freiham Nord.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 kann aus dem geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung entwickelt werden. Dies gilt in diesem Fall auch für die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154

vorgesehenen Sondergebiete, auch wenn der Flächennutzungsplan keine Sondergebiete darstellt. Diese Sondergebiete dienen funktional den Wohngebieten, da in ihnen ausschließlich den benachbarten Wohngebieten dienende Nutzungen untergebracht werden. Neben Stellplätzen für die in den allgemeinen Wohngebieten zulässigen Nutzungen sind zu kleineren Anteilen weitere den Wohngebieten dienende Angebote in den Bereichen Gewerbe und Mobilität sowie Kindertagesstätten vorgesehen. Mit einer Größe von jeweils weniger als 0,5 ha nehmen die beiden Sondergebiete im Bebauungsplan nur einen sehr untergeordneten Flächenanteil ein (ca. 3,2 % des gesamten Planumfangs). Die Sondergebiete können daher aus der FNP-Darstellung Wohnbaufläche entwickelt werden, eine Änderung des Flächennutzungsplans ist nicht erforderlich.

Das Bürgerbegehren „Grünflächen erhalten – München mit Bedacht gestalten“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09071) wurde am 01.03.2023 in der Vollversammlung des Stadtrats behandelt und inhaltlich vollständig übernommen. Die Ziele des Bürgerbegehrens werden wie folgt berücksichtigt: Die künftige Wohnbauentwicklung soll ohne eine Änderung des Flächennutzungsplans erfolgen und entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan geplant werden. Die Planung steht daher nicht im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Bürgerbegehrens.

2.3.6 Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München

Das gesamte Planungsgebiet liegt im Geltungsbereich insbesondere folgender Satzungen der Landeshauptstadt München (siehe: <https://stadt.muenchen.de/rathaus/stadtrecht/alphabetic.html>), deren Inhalte durch diesen Bebauungsplan-Entwurf berührt oder geändert werden:

- Satzung über Einfriedungen (Einfriedungssatzung) vom 18.04.1990, geändert am 19.08.2024
- Satzung über die Größe, Lage, Beschaffenheit, Ausstattung und Unterhaltung von Spielplätzen, die Art der Erfüllung der Spielplatzpflicht sowie über die Ablöse (Spielplatzsatzung)
- Satzung über die Gestaltung und Ausstattung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke und über die Begrünung baulicher Anlagen (Gestaltungs- und Begrünungssatzung, auch „Freiflächengestaltungssatzung“ genannt) vom 08.05.1996,
- Satzung über die Benutzung der Entwässerungseinrichtungen (Entwässerungssatzung) vom 28.08.2018,
- Satzung über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung) vom 19.12.2007,
- Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung) vom 26.06.2020.
- Satzung zur Umsetzung sozial gerechter Klimaziele auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München (KlimaS) vom 12.09.2021

Das Planungsgebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs der Baumschutzverordnung der Stadt München.

2.3.7 Mobilitätsstrategie 2035

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 „2035, Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) wurde der Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München beschlossen. Als konkretes Ziel sieht diese Strategie im

Beschluss vor, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 % des Verkehrs im Münchener Stadtgebiet durch lokal abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden soll. Auch soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral sein. Weitere Ziele werden in aktuell 19 Teilstrategien konkretisiert. So soll z. B. gemäß der Teilstrategie „Öffentlicher Verkehr“ der Anteil des öffentlichen Verkehrs bis 2030 auf 30 % steigen. Für neue Stadtquartiere und die Sanierung bestehender Siedlungsbereiche sollen beispielsweise innovative Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die ein Leben ohne eigenes Auto bei voller Mobilität ermöglichen. Zukunftsfähige Planungen sollen sich daher fortan prioritär an den dargestellten Zielen und dem Kriterium der Flächeneffizienz von Verkehrsmitteln, d. h. zugunsten der Angebote des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und in Ergänzung Shared Mobility) orientieren, um die Mobilität in der nach wie vor stark wachsenden Stadt für alle Personen zu gewährleisten, die konkreten Klimaziele zu erreichen und zusätzliche Flächen für Lebensqualität, Aufenthalt und grüne Infrastruktur freihalten zu können.

2.3.8 Energiekonzepte für neue Baugebiete („Klimafahrplan“)

Gemäß dem Stadtratsbeschluss „Klimaneutrales München bis 2035“ vom 20.10.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) ist bei allen städtebaulichen Planungen und Bebauungsplanverfahren der sogenannte „Klimafahrplan“ anzuwenden. In diesem Zusammenhang sind für neue Baugebiete Energiekonzepte zu erstellen. Energiekonzepte zeigen dabei auf der Basis des zu erwartenden Energiebedarfs der geplanten Gebäude eine optimierte, gebietsbezogene Energieversorgungslösung und das Potenzial zur Verwendung erneuerbarer Energien für das vorliegende Planungsgebiet auf. Speziell im Neubau bietet sich dadurch die Chance, sehr niedrige gebäudespezifische Endenergieverbräuche und Treibhausgasemissionen während des gesamten Lebenszyklus von Gebäuden zu erzielen.

Im vorliegenden Planungsgebiet liegt der Fokus neben der Wärmeversorgung über Tiefengeothermie und einem hohen Gebäudestandard insbesondere auf einem hohen Anteil von Photovoltaiknutzung, um ein möglichst klimaneutrales Quartier umzusetzen.

2.3.9 Zentrenkonzept

Bereits seit 1975 verfügt die Landeshauptstadt München über ein Zentrenkonzept, welches ein wesentliches Element der Stadtentwicklungsplanung darstellt. Dabei basiert das Zentrenkonzept auf der Leitvorstellung einer polyzentralen Versorgungsstruktur für Waren und Dienstleistungen sowie für soziale und kulturelle Einrichtungen. Ziel ist es, neben der Innenstadt weitere zentrale Bereiche zu schaffen und somit der örtlichen Bevölkerung eine wohnortnahe Versorgung zu ermöglichen.

Der Stadtrat hat am 20.03.2019 die Fortschreibung des Zentrenkonzeptes 2009 der Landeshauptstadt München beschlossen (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12932). Ziele sind der Erhalt und die Weiterentwicklung der polyzentralen Zentrenstruktur, der Ausbau der Versorgungsstrukturen, die Sicherung und Stärkung bestehender Zentren, die Sicherung der wohnortnahen Grundversorgung sowie die Förderung zeitgemäßer verdichteter Handelsstrukturen, gemischte Nutzungen und flächensparendes Bauen.

Für den Siedlungsbereich Freiam ist ein Stadtteilzentrum zur Deckung des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs vorgesehen. Stadtteilzentren versorgen die Stadtteile mit einem differenzierten und spezialisierten Einzelhandelsangebot sowie privaten und öffentlichen Dienstleistungen, welche soziale und kulturelle Einrichtungen

einschließen. Der Einzugsbereich eines Stadtteilzentrums umfasst stadtteilbezogen mindestens 30.000 Einwohner*innen. Das Stadtteilzentrum ist im Bereich des 1. Realisierungsabschnitts am S-Bahnhof Freiham vorgesehen.

Ergänzend zum Stadtteilzentrum sind in Freiham zwei Nahbereichszentren zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs vorgesehen. Sie bilden für die zukünftigen Bewohner*innen die Basis einer fußläufig erreichbaren Nahversorgung (ca. 600 m). Ein Nahbereichszentrum soll unmittelbar östlich des Umgriffs des vorliegenden Bebauungsplans an der Kreuzung des Autobahnzubringers und der Aubinger Allee entstehen. Ein weiteres Nahbereichszentrum ist im Norden im Bereich des 2. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts vorgesehen.

2.3.10 Naturschutz

Im Planungsgebiet sind weder geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG / Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG, Lebensstätten und Landschaftsbestandteile nach § 39 Abs. 5 BNatSchG / Art. 16 Abs. 1 BayNatSchG noch Schutzgebiete nach Bundes- bzw. Bayerischem Naturschutzrecht vorhanden (Natura 2000 Gebiete nach § 32 BNatSchG, Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 29 BNatSchG).

Die artenschutzrechtliche Ausnahme vom Verbot der Tötung bzw. der Störung und der Beschädigung von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten ist in Bezug auf die Feldlerche und den Flussregenpfeifer erforderlich (vgl. Kapitel 4.14.8). Durch die Regierung von Oberbayern wurde eine artenschutzrechtliche Ausnahme für die genannten Tierarten unter Auflagen mit Schreiben vom 12.12.2024 in Aussicht gestellt. Für die Durchführung von archäologischen Grabungen und Erkundungen von Bodendenkmälern im Rahmen des Bebauungsplanes wurde bereits mit Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 04.02.2022 die artenschutzrechtliche Ausnahme unter Auflagen erteilt.

2.4 Planerische Ausgangslage

2.4.1 Planung U-Bahnlinie 5

Seit Anfang 2022 befindet sich die U-Bahnlinie 5 vom Laimer Platz nach Pasing im Bau, welche zukünftig von dort nach Freiham weitergeführt werden soll. Am 23.01.2019 hatte der Stadtrat die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 nach Freiham beschlossen („Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213). Das Baureferat wurde dabei beauftragt, die Planungen für eine Verlängerung der U5-West zu einem möglichen Streckenende an einem zukünftigen U-Bahnhof Freiham-Zentrum (Bereich Planungsgebiet) inklusive einer Wende- und Abstellanlage (Bereich Landschaftspark Freiham) aufzunehmen. Eine denkbare Verlängerung der U5-West in Richtung Germering sei offen zu halten.

Um Mehrkosten zu vermeiden, die sich ergeben würden, wenn mit dem U-Bahn-Bau erst nach Herstellung der Straßen und der Hochbaumaßnahmen im 2. Realisierungsabschnitt von Freiham-Nord begonnen würde, soll im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans ein Vorhaltebauwerk für den geplanten U-Bahnhof errichtet werden. Westlich angrenzend im Bereich des geplanten Landschaftsparks ist ein Vorhaltebauwerk für die künftige U-Bahn-Abstellanlage vorgesehen. Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 („Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing nach Freiham; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17651) wurde die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung sowohl für die Vorhaltemaßnahmen für den U-Bahnhof Freiham-Zentrum als auch für die Abstellanlage erteilt. Mit Beschluss des Stadtrates vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat

beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke fortzuführen. Zudem wurde das Projekt „Vorhaltemaßnahme Bahnhof“ genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Ausschreibung der Bauleistungen für die Vorhaltemaßnahme Bahnhof durchzuführen.

Gegenwärtig wird für den U-Bahnhof „Freiham-Zentrum“ bereits das Vorhaltebauwerk (Schlitzwände, Deckel, Grundwasser-Düker, etc.) hergestellt. Der endgültige Ausbau inkl. Aushub unter dem Deckel, Herstellung der Betriebsöffnungen und Aufgänge zur Oberfläche erfolgt im Zuge des weiteren Ausbaus der U-Bahnanlage (U-Bahnhof und Abstellanlage).

Die für die Verlängerung nach Freiham notwendige Streckengenehmigung nach § 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde mit Genehmigungsbescheid der Regierung von Oberbayern vom 16.12.2021 (Az. 3568.23.2-02-4) erteilt (vgl. Beschluss des Stadtrates vom 21.12.2022, Sitzungsvorlage 20-26 / V 02486).

Der weitere Zeitplan für die Planung der Gesamtstrecke sah und sieht in den Jahren 2024 und 2025 die Ausarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vor.. Nach deren Abschluss wird das notwendige Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Da zunächst die Bauarbeiten der Strecke vom Laimer Platz bis zum Pasinger Bahnhof fertiggestellt werden müssen, ist mit einer Inbetriebnahme der U-Bahnlinie 5 nach Freiham erst zwischen 2035 und 2040 zu rechnen.

2.4.2 Planung Tram 17

Gemäß dem Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Stadtratsbeschluss vom 03.03.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) der Landeshauptstadt München ist geplant, die Trambahnlinie 17, die bislang an der Amalienburgstraße endet, über Obermenzing und Langwied in Richtung Freiham zu verlängern. Eine Machbarkeitsstudie soll Ende der 2020er Jahre in Auftrag gegeben werden. Anschließend wird das Ergebnis dem Stadtrat vorgestellt werden.

Mit der Verlängerung würde ergänzend zu den vorhandenen S-Bahnlinien und der geplanten U-Bahnlinie 5 eine zusätzliche tangentielle Anbindung von Freiham im schienengebundenen ÖPNV hergestellt werden.

2.4.3 Strukturkonzept Freiham

Grundlage für die Gesamtplanung des Wohnstandortes Freiham Nord mit rund 190 ha Fläche ist das vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 21.03.2007 beschlossene Strukturkonzept (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09633). Das Konzept umfasst neben den Wohnbauflächen des 1. und 2. Realisierungsabschnitts auch einen Landschaftspark entlang der Autobahn mit rund 55 ha Fläche. Es basiert auf der Entwurfsidee des „Stadt-Weiterbauens“.

Für die Erschließung von Freiham Nord wird im Strukturkonzept eine zentrale Nord-Süd-Achse vorgeschlagen, die die einzelnen Bauflächen gliedert. Im Süden erfolgt ein Anschluss an die Bodenseestraße, nach Westen ist ein Anschluss an die Bundesautobahn A 99 vorgesehen und im Norden und Osten erfolgt ein Anschluss an die bestehenden Straßensysteme von Aubing und Neuaubing.

Für den Bereich des 2. Realisierungsabschnitts sieht das Strukturkonzept Wohnbauflächen vor, die durch mehrere Grünfelder gegliedert sind. Zur Sicherstellung der Grünflächenversorgung sind zwei Grünfinger vorgesehen, die in Ost-West-Richtung vom Grünband im Übergangsbereich zu Neuaubing zum westlich

gelegenen Landschaftspark führen. Etwa mittig durch die Baufläche des 2. Realisierungsabschnitts verläuft die überörtliche Anbindung an die Bundesautobahn A 99. Im Übergangsbereich zum Landschaftspark und zu den Grünfingern sind mehrere Kita-Standorte dargestellt und im Norden – im Bereich des 2. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts – eine Grundschule. Rahmende Baumstrukturen sollen einen klaren Übergang zwischen Bebauung und Landschaftspark schaffen. Es soll ein deutlicher Ortsrand ausgebildet werden.

2.4.4 Energetischer Grundsatzbeschluss Freiham

Der Grundsatzbeschluss des Stadtrates zum „Energiekonzept Freiham“ aus dem Jahr 2008 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 00917) legt folgende Eckpunkte fest:

- größtmöglicher Anteil von erneuerbaren Energien an der Energieversorgung (Strom und Wärme)
- Nutzung von Tiefengeothermie in einem Hochtemperaturnetz für Freiham-Süd und einem Niedertemperaturnetz für Freiham-Nord
- hoher Wärmeschutz der Gebäudehülle (Anmerkung: Über den damaligen Beschluss aus dem Jahr 2008 hinausgehend sind der Wärmeschutz und die Gebäudehülle derzeit nach dem neuen EH 40 NH-Standard zu errichten; Gebäude mit diesem Standard können über die Bundesförderung für effiziente Gebäude [BEG] gefördert werden).
- Prüfung von Modellprojekten in Niedrigstenergie- bzw. Passivhausbauweise im Bereich der geplanten städtischen Gebäudeinfrastruktur
- solarenergetische Optimierung von geeigneten Bauabschnitten im Zuge der Bauleitplanung (Anmerkung: Abweichend vom damaligen Beschluss erfolgte bei der Erarbeitung des städtebaulichen Konzeptes für den 2. Realisierungsabschnitt keine vorrangige Optimierung nach solarenergetischen Kriterien. Die Installation von Photovoltaikanlagen ist unabhängig von der Gebäudestellung möglich und vorgesehen).

2.4.5 Beschluss „Wohnungsbau in Holzbauweise“

Mit dem Beschluss „Wohnungsbau in Holzbauweise“ vom 15.01.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16515) hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung beschlossen, den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord als Standort für eine zusammenhängende Holzbausiedlung weiter zu verfolgen. Im weiteren Verfahren sollten Vorschläge für die Verortung dieser Holzbausiedlung erarbeitet werden. Folgende Anforderungen sollten bei der Prüfung der Eignung von Baufeldern möglichst beachtet werden:

- möglichst orthogonale Baustrukturen
- Höhe unterhalb der Hochhausgrenze
- die Bauräume sollten Spielräume aufweisen und weit gefasst sein
- die Baukörper sollten keiner starken Schallbelastung ausgesetzt sein.

Zudem wurde in dem Beschluss festgelegt, dass bei der Vergabe von städtischen Grundstücken 50 % der Gebäude in Holzbauweise anzustreben sind.

Der Bebauungsplan ermöglicht grundsätzlich die Umsetzung von Gebäuden in Holzbauweise in vielen Bereichen. Der o. g. Beschluss wurde im Rahmen der Beschlussvorlage zur Rahmenplanung 2. RA Freiham Nord erneut beschlussmäßig im Stadtrat aufgegriffen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582). Dabei wurde vom Stadtrat beschlossen, dass aufgrund der erschwerenden Richtlinien des Brandschutzes („Richtlinie für brandschutztechnische Anforderungen an Bauteile und

Außenwandbekleidungen in Holzbauweise“, MHolzBauRL, Fassung vom 21.06.2021), des erforderlichen Rettungswegekonzepts und der Qualitätssicherung von Straßenräumen und Freiflächen keine zusammenhängende Holzbausiedlung vorzusehen ist. Stattdessen sollen Gebäude in Holz- bzw. Holzhybridbauweise im gesamten 2. Realisierungsabschnitt verteilt werden. Dabei sollen weiterhin 50 % der (städtischen) Gebäude in Holz- bzw. Holzhybridbauweise angestrebt werden.

2.4.6 Masterplan solares München

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 28.06.2023 den „Masterplan solares München“ beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09135), der den innerstädtischen Solarenergieausbau mit allen zusammenhängenden Aspekten in umfassender thematischer Breite und als wesentlichen Teil der Energiewende betrachtet. Der Masterplan strebt einen weitgehenden Photovoltaikausbau an, sodass langfristig rund 25 % des Stromverbrauchs der Stadt mit innerstädtischen Solaranlagen gedeckt werden können. Für Siedlungsflächen wird ein Richtwert von 20 % PV-Modulfläche bezogen auf die Grundstücksfläche angestrebt. Die Ziele des solaren Masterplans sollen neben anderen Belangen als gleichberechtigter Belang in die Bauleitplanung integriert werden. Bei Festsetzung von Photovoltaikanlagen auf Flachdächern sind diese mit Dachbegrünung zu kombinieren.

Der vorliegende Bebauungsplan berücksichtigt diese Ziele vor dem Hintergrund des Nachweises der erforderlichen Nutzungen der Freiflächenversorgung (gemeinschaftliche Dachgärten) und der notwendigen Photovoltaikflächen.

2.4.7 Mobilitätskonzept Freiham Nord

Im Beschluss des Stadtrates „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“ vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) werden 22 Maßnahmen definiert, mit denen das Thema zukunftsfähige Mobilität bei der Siedlungsentwicklung von Freiham Nord konsequent in den Vordergrund gestellt werden soll. Ziel ist die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf ein notwendiges Mindestmaß.

Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen beschlossen:

Räume neu aufteilen:

- Geringe Anzahl an Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum
- Absenkung des Kfz-Stellplatzschlüssels auf Privatgrund
- Errichtung von Quartiers- oder Sammelgaragen
- Hohe Standards für Fahrradabstellanlagen
- Attraktive und funktionale Gestaltung des Stadteingangs Freiham

Räume effizient nutzen:

- Parkraumbewirtschaftung
- Verkehrsüberwachung im Quartier
- Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk und Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) mit erster und letzter Meile:

- Gesamtkonzept für die Fein- und Ersterschließung von Freiham

- Innovatives Verkehrsmittel auf der Aubinger Allee (Initiierung eines Forschungsprojektes)
- Erprobung flexibler Bedarfsformen (on Demand Mobilität)
- Stadt-Umland-Verbindung

Nahmobilität & aktive Mobilität:

- Attraktive Nutzung der Erdgeschosszone
- Sicherstellung einer guten Nahversorgung von Anfang an (Anbindung des bestehenden Interimssupermarktes im 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord)
- Grünflächen und Freizeitangebote vor Ort, Badensee
- Attraktive Radverkehrsverbindung in die Innenstadt

Multimodal vernetzen und räumlich verknüpfen:

- Baufeldübergreifende private Mobilitätskonzepte, Mobilitätsfonds
- Verkehrsmittel wirksam miteinander verknüpfen
- Digitaler Service
- Ausweitung der MVG-Rad-Stationen in Freiham Nord
- Aufbau von Ladeinfrastruktur
- Aufbau einer Mobilitätszentrale

Darüber hinaus soll der komplexe Prozess zur Verwirklichung einer zukunftsfähigen Mobilität für den neuen Stadtteil Freiham durch eine Mobilitätskoordination und eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden.

2.4.8 Rahmenplanung Freiham (2. RA Freiham Nord)

Auf der Grundlage des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs wurde durch die Träger*innen des 1. Preises eine Rahmenplanung erarbeitet. Der Beschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582) wurde am 24.07.2024 gefasst und bildet somit die Grundlage für die weitere Planung. Die Rahmenplanung von Hild und K Architecture GmbH (München), Sergison Bates architects LLP (London), Büro Krucker AG (Zürich) und Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH (Zürich) enthält neben dem eigentlichen Rahmenplan ergänzende Fachkonzepte, welche Teilbereiche der Gesamtkonzeption vertiefen. Dabei dienen die Fachkonzepte der Erläuterung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Konzeption. Diese wurden auf der Basis der zur Verfügung gestellten Fachgutachten und in Abstimmung mit den städtischen Dienststellen entwickelt.

Zu den Inhalten gehören neben städtebaulichen und landschaftsplanerischen Themen auch Inhalte zur Nahmobilität, zum Verkehr und der Erschließung sowie Inhalte zur Nachhaltigkeit und Ökologie. In diesen Inhalten werden Aussagen zu gestalterischen, ordnenden und auf die Nutzungen bezogenen Zielen und Entwicklungsmöglichkeiten getroffen.

2.4.9 VgV-Verfahren für den Schulcampus

Für den Neubau des Schulcampus südlich des Autobahnzubringers wurde im Jahr 2021 ein sogenanntes VgV-Verfahren (VgV = Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge) durch das Baureferat durchgeführt, in dem fünf Büros aufgefordert wurden, einen Lösungsvorschlag in der Tiefenschärfe einer Machbarkeitsstudie zu erarbeiten. Im Ergebnis wurde der Entwurf des Büros Fritsch+Tschaidse Architekten, München ausgewählt und den weiteren Planungen zu

Grunde gelegt. Die Baugenehmigung ist bereits auf der Grundlage vorhandenen Baurechts und in Übereinstimmung mit den im hier vorliegenden Bebauungsplan beabsichtigten Festsetzungen erteilt worden.

3 Planungsziele und Planungskonzept

Mit der Planung sollen insbesondere eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung verfolgt werden. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu entwickeln.

3.1 Planungsziele

Mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 (siehe neben dem Satzungstext auch die Planzeichnung in Anlage 3) werden folgende Planungsziele angestrebt:

- Auf der ca. 26,6 ha großen Fläche innerhalb der Geltungsbereichsgrenzen soll auf Grundlage des Sieger*innenentwurfs des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes zum 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord ein Wohnbaupotenzial von rund 2.800 Wohneinheiten für ca. 7.200 Einwohner*innen inklusive der notwendigen sozialen Infrastrukturen und der sonstigen Bedarfe entstehen.
- Es soll ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum für Menschen aller Altersgruppen und für alle Lebenssituationen geschaffen werden, wobei insbesondere eine Nutzungsmischung angestrebt wird, die Gemeinschaftsangebote, die wohnungsnaher Freiflächenversorgung und Synergien bei der Energienutzung berücksichtigen soll.
- Auf den im Eigentum der Landeshauptstadt München befindlichen Flächen soll bei der geplanten Bebauung bis zu 60 % im geförderten Wohnungsbau und bis zu 40 % im freifinanzierten konzeptionellen Mietwohnungsbau realisiert werden
- Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses wird das Planungsgebiet, insbesondere die Erschließung, die Baugrundstücke mit Gebäuden, die öffentlichen und privaten Freiflächen sowie die soziale Infrastruktur, weiterentwickelt werden.
- Bei der Planung sollen, wie auch bei der Umsetzung, zukunftsweisende städtebauliche, freiraumplanerische, stadtgestalterische und ökologische Kriterien berücksichtigt werden sowie eine Antwort auf die besondere Lage und Funktion am Stadtrand gegeben werden.
- Die Planung wird durch den Gedanken des „Stadt-Weiterbauens“ getragen, wodurch Freiham und Neuaubing vernetzt und somit Nachbarschaften zwischen den beiden Stadtvierteln geschaffen werden.
- Ein kompaktes Verkehrsnetz, in Anlehnung und Verknüpfung mit den Strukturen aus dem 1. Realisierungsabschnitt, mit erkennbaren Straßenhierarchien zur differenzierten Gestaltung der Straßenräume wird die Basis für die verkehrliche Erschließung des Gebietes bilden. Insbesondere soll dabei ein zukunftsweisendes Nahmobilitätskonzept, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigt, für den gesamten Stadtteil Freiham Nord erarbeitet werden. Dazu gehört auch, dass die Pkw-Stellplätze nicht auf den jeweiligen Baugrundstücken, sondern zentral in Quartiersgaragen untergebracht werden.

- Ein guter ÖPNV soll die Anbindung an die umliegenden Stadtteile sichern. Dies beinhaltet auch die Berücksichtigung einer U-Bahn-Verlängerung nach Freiham.
- Die städtebauliche Planung soll ein adäquates Schallschutzkonzept beinhalten, sodass eine möglichst hohe Wohn- und Freiraumqualität innerhalb des neuen Bauabschnitts gewährleistet ist.
- Ein differenziertes System unterschiedlicher, sich ergänzender öffentlicher und privater Freiräume im Gebiet sowie die Vernetzung mit den bestehenden Grünflächen in Neuaubing, den zukünftigen Freiflächen im Landschaftspark und im 1. Realisierungsabschnitt soll eine, an die verschiedenen Bedürfnisse der Bewohner*innen angepasste, ausreichende Freiraumversorgung sicherstellen.
- Durch eine flächensparende, kompakte und ressourcenschonende Bauweise sollen die Eingriffe in die Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten werden. Darüber hinaus sollen Maßnahmen zur Verminderung der Eingriffe getroffen werden.
- Der Naturhaushalt soll gestärkt werden.
- Die Biodiversität in den privaten und öffentlichen Freiräumen soll gefördert werden durch die Schaffung geeigneter naturnaher Habitate; u. a. prozentuale Festlegung der Verwendung heimischer standortgerechter Pflanzen.
- Der verbleibende Eingriff in den Naturhaushalt löst einen Bedarf an Ausgleichsflächen aus. Diese sollen vollständig außerhalb des Planungsgebietes im Bereich des benachbarten Ökokontos Mooschwaige nachgewiesen werden.
- Im Sinne einer klimaangepassten Quartiersentwicklung soll die Bauweise so gestaltet sein, dass die Durchlüftungsfunktion der westlich angrenzenden Grün- und Freiflächen in das Planungsgebiet und in die benachbarten Wohngebiete erhalten bleibt, um die sommerliche Hitzebelastung im neuen Quartier zu reduzieren. Dabei kommt besonders einer ausreichenden Breite des West-Ost gerichteten Grünfingers und dessen Durchgängigkeit sowohl zum Landschaftspark als auch zum 1. Realisierungsabschnitt eine große Bedeutung zu. Zudem soll eine möglichst große Vielfalt an Atmosphärenzuständen (Vielfalt der urbanen Mikroklimata) unter Vermeidung von Extremen (bspw. starke Wärmebelastung) in fußläufiger Erreichbarkeit durch einen möglichst hohen Anteil an Grünflächen, Baumstandorten und geringen Versiegelungen ermöglicht werden. Dadurch kann ein gesundes Stadtklima für die zukünftigen Bewohner*innen langfristig gesichert werden.
- Aufgrund der Neuversiegelung bislang unversiegelter Flächen soll im Sinne einer klimaangepassten Stadtplanung auf eine wassersensible Planung geachtet werden; bzgl. der Entwässerung ist das Ziel eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt. Die Grundwasserneubildung und Verdunstung müssen gestärkt und der Abfluss von Niederschlagswasser möglichst auf das landschaftstypische und im Istzustand vorherrschende Maß begrenzt werden. Daher ist eine Oberflächenversickerung zu bevorzugen bzw. ein dezentrales Regenwassermanagement nach dem Schwammstadt-Prinzip zu berücksichtigen. Geeignete Maßnahmen sind hierzu zu entwickeln (Regenwasserrückhalt, Verdunstung, Versickerung, Speicherung).
- Die Anforderungen an den Klimaschutz und die Energieeffizienz, insbesondere in Bezug auf den Klimawandel, werden durch die Umsetzung des Energiekonzeptes Freiham, welches die vor Ort vorhandene Tiefengeothermie nutzt sowie in der städtebaulichen und architektonischen Umsetzung erfolgen. Dies soll insbesondere auch die Baukörperformen mit Gliederung, Höhenentwicklung und Orientierung, die Nutzung und Gestaltung der Dachlandschaft wie auch die Wärme- und Stromversorgung umfassen.

Dabei sind auch Aspekte einer wirtschaftlichen Gebäudeplanung zu berücksichtigen. Neben der Nutzung von Tiefengeothermie soll die Umsetzung von Niedrigenergiegebäuden (mindestens Effizienzhaus 40) und die hauptsächliche Energienutzung (Strom und Wärme) durch erneuerbare Energien angestrebt werden.

- Der neue Stadtteil Freiham soll analog zum 1. Realisierungsabschnitt die Teilhabe / Inklusion aller Menschen durch dementsprechende Ausgestaltung der physischen sowie der sozialen Umwelt gleichermaßen sicherstellen und das Miteinander, die Begegnung und die Teilhabe von Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität, Behinderung, Hilfebedarf und Bildung ermöglichen.
- Es soll das bereits im 1. Realisierungsabschnitt entwickelte Konzept zur Zwischennutzung der Flächen für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord fortgeführt werden.

Die Inanspruchnahme von bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen für die Entwicklung von Freiham Nord ist erforderlich, um den dringenden Wohnraumbedarf in der Landeshauptstadt München decken zu können. Potenziale der Innenentwicklung, z. B. durch die Nachnutzung ehemaliger Bahn- und Kasernenflächen sowie die Nachverdichtung bestehender Quartiere, werden bereits durch laufende bzw. in den letzten Jahren durchgeführte Planungen ausgeschöpft, reichen jedoch nicht aus, um ein ausreichendes Angebot an Wohnraum bereitstellen zu können.

3.2 Planungskonzept

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und baut auf der Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) für den 2. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord auf. Das Konzept für den Wohnstandort Freiham geht von einer kompakten, von Freiräumen umschlossenen Siedlung aus.

Städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept

Vorgesehen sind Wohnquartiere in einer überwiegend offenen, in Teilen geschlossenen Bebauungsstruktur, mit mehrgeschossigem Wohnungsbau, analog zum 1. Realisierungsabschnitt. Durch Höhendifferenzierungen an markanten Stellen und Einbeziehung von Einzelgebäuden kann die vorgesehene Struktur vervollständigt werden. Ebenfalls sollen vornehmlich in den Erdgeschosszonen der Wohnquartiere kleinere gewerbliche Einrichtungen (z. B. Kioske, Bäckereien, Büros, örtliche Dienstleistungen), gastronomische Angebote sowie soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtungen ermöglicht werden.

Südlich des Autobahnzubringers (Straße U-1750) am Übergang zum geplanten Landschaftspark ist ein Schulcampus (Gemeinbedarfsfläche Erziehung) mit einer Grundschule und einer Mittelschule mit sonderpädagogischem Förderzentrum geplant. Für die ausreichende Versorgung mit Kita-Plätzen werden im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 2154 insgesamt sieben Kindertagesstätten mit jeweils drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen benötigt. Davon soll eine Kindertagesstätte im Bereich des vorgenannten Schulcampus realisiert und die übrigen sechs Kindertagesstätten in die Bebauung (Wohngebäude und Sondergebiete Mobilitätshäuser) integriert werden.

Innerhalb des Planungsgebiets ist ein vielfältiges Spektrum an Freiräumen vorgesehen, das von städtisch geprägten, verkehrsberuhigten Freiräumen über grüne

Plätze bis zu großzügig bemessenen landschaftlichen Grünräumen reicht. Übergeordnetes Ziel ist die Vernetzung des neuen Stadtteils mit den vorhandenen und den entstehenden Grünstrukturen. Die vorgesehenen öffentlichen Freiflächen ergänzen in ihrer Vielfalt und ihrem eigenständigen Charakter den geplanten Landschaftspark. Zusammen mit den privaten Freiflächen bilden sie ein abgestuftes System mit einer hohen Nutzungs- und Aufenthaltsqualität. Am südlichen Rand des Planungsgebiets wird der bereits im 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord angelegte, West-Ost-gerichtete „Grünfinger“ ergänzt. Er dient als Bindeglied zwischen Landschaftspark, Planungsgebiet und dem Grünband im 1. RA im Übergang zu Neuaubing und stellt für die künftigen Bewohner*innen gute Verbindungen zu multifunktional nutzbaren Grünflächen her. Für die private Freiflächenversorgung sind neben den Innenhofbereichen auch gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten im verdichteten Wohnungsbau unabdingbar.

Verkehrskonzept

Um den Ansprüchen unterschiedlicher Verkehrsarten gerecht zu werden, ist ein differenziertes Erschließungssystem vorgesehen. Die Erschließung im motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt über die Aubinger Allee, die als Hauptverkehrsachse durch den neuen Stadtteil Freiham-Nord in Nord-Süd-Richtung verläuft und an die der 2. Realisierungsabschnitt westlich anschließt, sowie über den Autobahzubringer, der das vorliegende Planungsgebiet in Ost-West-Richtung durchquert. Die Erschließungsbügel (sogenannte Querstraßen gemäß Rahmenplanung) binden das Gebiet an die Aubinger Allee und den Autobahzubringer an. In Nord-Süd-Richtung ist der sogenannte Quartiersboulevard vorgesehen, der als wichtiges Orientierungselement und Hauptverbindung für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV fungiert. Darüber hinaus ist in Nord-Süd-Richtung eine sogenannte Wohnstraße geplant, die weder durch den MIV noch den ÖPNV befahren werden darf und in der die Aufenthaltsfunktion dominiert. Eine ausführliche Darstellung des Erschließungskonzeptes erfolgt im Kapitel 4.8.1.

Die Stellplätze für die künftigen Bewohner*innen sollen nicht auf den einzelnen Baugrundstücken – etwa in Tiefgaragen –, sondern in zentralen Gebäuden untergebracht werden. Diese liegen im Planungsgebiet verteilt, sind jedoch jeweils in erreichbarer Entfernung bis zu maximal 300 m zu den einzelnen Wohnungen in den Baublöcken angeordnet, wobei ein bis maximal zwei Baublöcke jeweils einer Quartiersgarage zugeordnet sind. Hierzu sind im Geltungsbereich zwei größere Mobilitätshäuser, die neben den Kfz-Stellplätzen für die Anwohnerschaft auch ergänzende Mobilitätsangebote bereitstellen sollen, sowie fünf weitere über die Quartiere verteilte Garagengebäude vorgesehen.

Energiekonzept

Für das Neubaugebiet Freiham liegt ein Energiekonzept aus dem Jahr 2008 vor, das in den Grundzügen auch für den 2. Realisierungsabschnitt in Freiham gültig ist (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 00917). Die Wärmeversorgung im Planungsgebiet wird über das Niedertemperaturnetz der Fernwärme aus dem in Freiham gelegenen Geothermie-Heizwerk erfolgen. Durch die nachhaltige Reduzierung des Temperaturniveaus kann Wärme aus dem Rücklauf des Hochtemperaturnetzes im Bestandsgebiet Neuaubing und den Bereichen südlich der Bodenseestraße eingebunden werden, die sonst nicht genutzt werden könnte. Der Wärmegehalt des Thermalwassers wird dadurch wesentlich effizienter eingesetzt. Aus dem Tiefengrundwasser kann so eine thermische Leistung von 6 bis 15 MW gewonnen werden. Damit kann in Freiham im Endausbau ein Deckungsgrad über Geothermie von ca. 80 % erreicht werden. Als Reserve und zur Spitzenlastabdeckung sind aktuell noch Heizkessel auf Erdgasbasis im Einsatz.

Mit dem vorgesehenen Versorgungskonzept über ein Niedertemperaturnetz mit Geothermie können im 2. Realisierungsabschnitt in Freiham ca. 75 % der CO₂-Emissionen im Vergleich mit einer Wärmeversorgung rein durch Erdgas bzw. ca. 3000 t CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Für die Gebäude auf städtischen Flächen ist ein hoher energetischer Standard entsprechend dem Effizienzhaus 40 vorgesehen. Darüber hinaus sind die Gebäude kompakt geplant und verfügen über ein günstiges Verhältnis von Außenflächen zu Bauvolumen. Es ist dadurch von einem deutlich reduzierten Heizwärmebedarf gegenüber den bereits realisierten Bauabschnitten auszugehen.

Darüber hinaus wird im Planungsgebiet ein möglichst hoher Solarisierungsgrad angestrebt. Die Dachflächen, die nicht zur gemeinschaftlichen Nutzung vorgesehen sind, sollen mit Photovoltaikmodulen in Kombination mit einem Gründach bestückt werden. Zudem sollten Photovoltaikmodule auch mit einer Dachgartennutzung z. B. durch Integration in Pergolen kombiniert werden. Auch eine Anbringung an Fassadenflächen ist möglich. Insgesamt ist in den meisten Baugebieten auf mindestens 50 % der Gesamtdachflächen die Umsetzung von Photovoltaikanlagen (gemäß § 8 Abs. 6 des Satzungstextes) vorgesehen. Auf den achtgeschossigen Gebäuden, auf denen keine Gemeinschaftsdachgärten vorgesehen sind, können auf nahezu den Gesamtdachflächen (≥85%) Photovoltaikanlagen errichtet werden.

Entsorgung von Siedlungsabfällen und Wertstoffen

Die Hausmüllentsorgung (3-Tonnen-System für Rest-, Papier- und Biomüll) ist mit einem Tonnensystem in den jeweiligen Baugebieten geplant. Die Mülltonnen können in Müllräumen im Erdgeschoss der Gebäude untergebracht werden und am Abholtag an definierten Stellen zur Abholung bereitgestellt werden. Die Müllauffstellflächen können mit entsprechenden Abständen zur Straße in den Durchgängen und Lücken der Blockrandbebauung vorgesehen werden.

Die Sammlung der Wertstofffraktionen Glas, Metalle und Kunststoffe (Sammlung der Dualen Systeme) sollen in Unterflurcontainern sowie die städtische Textilsammlung soll über Wertstoffsammelstellen im öffentlichen Raum erfolgen. Im Rahmenplan (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) wurden für den Planumgriff dieses Bebauungsplans vier Standorte vorgeschlagen (jeweils im nördlichen Bereich der Quartiersplätze U-1826 und U-1828 sowie in der Straße U-1827 südlich des SO 1 und in der Straße U-1824 am SO 2). Sie sollen über das Gebiet gleichmäßig verteilt und in der Nähe von beispielweise Quartiersplätzen oder Mobilitätshäusern angeordnet werden, sodass sie im Alltag der Bewohner*innen gut erreichbar sind. Zugleich sollen sie einen Mindestabstand von 12 m zur Wohnbebauung einhalten. Eine Ausführung in Form von Unterflurcontainern konnte mit dem Stadtratsbeschluss vom 21.12.2022 zur Mittelbereitstellung zur Sicherstellung der Aufgabenerfüllung des Kommunalreferates (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08024) gesichert werden. Die genaue Anordnung und Ausführung der Unterflurcontainer bzw. Wertstoffsammlung ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Standplätze sind daher im Bebauungsplan nur hinweislich dargestellt. Die Planung der Verkehrsflächen lässt an den hierfür angedachten Stellen ausreichend Platz für die Anlage von Unterflurcontainern.

3.3 Nachhaltigkeit, Ökologie, Gender Mainstreaming und Inklusion

Der neue Stadtteil Freiham Nord soll als Beispiel für einen nachhaltigen Städtebau dienen. Dies soll auf einer umfassenden Nachhaltigkeitsbetrachtung geschehen, die Ziele eines ökologisch-orientierten Städtebaus mit ökonomischen Erwägungen und sozialen Anforderungen verbindet und in einem auch stadtgestalterisch bzw. baukulturell ansprechenden Gesamtkonzept zusammenführt.

Die am Prinzip der Nachhaltigkeit orientierte Planung von Freiham geht über die Teilaspekte „ökologisch“ oder „energieeffizient“ hinaus und strebt vielmehr ein integriertes Gesamtkonzept an, das die verschiedenen Aspekte frühzeitig miteinander in Einklang bringt und die entsprechenden Qualitäten insgesamt anhebt.

Als Grundlage für die Aspekte der Nachhaltigkeit kann auch die Broschüre „Nachhaltiges Freiham – Ziele, Konzepte und Maßnahmen der Stadtplanung“, die im Rahmen des 1. RA Freiham Nord erarbeitet wurde, herangezogen werden (https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:2847b42b-5270-4f9b-a1aa-71dcd5a67426/2017_nachhaltiges_freiham.pdf).

In der Planung sollen darüber hinaus die verschiedenen Anforderungen und Ansprüche von Menschen – insbesondere zu den Themen soziale und kulturelle Infrastruktur, Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen, Barrierefreiheit, Inklusion, Gender Mainstreaming – in den jeweils eigenen Lebenssituationen berücksichtigt werden. Dies umfasst dabei neben der Beachtung der spezifischen Lebenssituationen von Frauen und Männern die besonderen Belange von Kindern, Jugendlichen und älteren Mitmenschen, aber auch von Menschen mit individuellen Beeinträchtigungen.

Daher ist auch ein wichtiges Planungsziel, Freiham als inklusiven Stadtteil zu gestalten. Dabei soll die Teilhabe aller Menschen am Zusammenleben in Freiham ermöglicht werden. Jeder Mensch, unabhängig von Geschlecht, Alter, Bildung, mit oder ohne Behinderung, soll hier barrierefrei wohnen, leben und arbeiten können. Es geht dabei nicht nur um physische Barrierefreiheit, sondern auch um soziale Inklusion in allen Lebensbereichen und Lebenslagen der zukünftigen Bewohner*innen. Die Aspekte der Inklusion sollen daher schon von Beginn an in die Planungen und später auch in die Umsetzung einfließen - damit alle gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilhaben können.

Mit dem Beschluss „Freiham Nord – ein inklusiver und demografiefester Stadtteil“ des Ausschusses für Stadtplanung vom 18.04.2018 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10736) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit allen am Planungsprozess Freiham beteiligten Referaten eine Expertise zur Inklusion Freiham veröffentlicht. Diese zeigt auf, wie inklusive Anforderungen an den Stadtteil berücksichtigt werden können und wie Inklusion in die Planung einfließen kann. Des Weiteren wurden Instrumente und Maßnahmen entwickelt, um diese Thematik in die Planungen zu Freiham Nord einzubinden und auch in den Umsetzungsebenen einzubinden. Die Expertise besteht aus den Broschüren „Freiham – ein inklusiver Stadtteil - Ziele und Maßnahmen zur inklusiven Ausgestaltung“ sowie „Freiham - Handlungsempfehlungen“ (<https://stadt.muenchen.de/infos/neuer-stadtteil-freiham.html>) und soll als Grundlage zur inklusiven Ausgestaltung dienen.

Zur Steigerung der prozessualen, baukulturellen, sozialen, ökonomischen, ökologischen und technischen Qualitäten des neuen Stadtquartiers werden im Planungskonzept insbesondere die nachfolgenden Aspekte angestrebt:

- Hohe Raum-, Erlebnis- und Aufenthaltsqualitäten in Gebäuden und im Freiraum
- Berücksichtigung von zielgruppenspezifischen Wohnbedarfen, wie z. B. von ambulanten betreuten Pflege-WGs, sorgenden Hausgemeinschaften, inklusiven Wohngruppen für Menschen mit und ohne Behinderung oder StarterWohnen für junge Menschen
- Versorgung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur für alle Bevölkerungsgruppen, im vorliegenden Planungsgebiet insbesondere mit Kita- und Schulplätzen
- Angebot an vielfältigen und hochwertigen öffentlichen und privaten Freiflächen, welche möglichst barrierefrei zu realisieren sind
- Orientierung und Identitätsstiftung sowie Imagebildung für das Quartier sowie Entwicklung eines gemeinsamen Stadtteils („Zusammenwachsen“ mit dem 1. RA Freiham Nord)
- Freiraum für alle Nutzungsgruppen
- Kostengünstige Bebauungsstruktur
- Geringerer Energiebedarf durch baustrukturelle Vorkehrungen sowie erhöhter Anteil an erneuerbaren Energien zur Energieversorgung (Energiekonzept)
- Realisierung von Gebäuden in Holz- und Holzhybridbauweise
- Klimaanpassung und hohe Mikroklimavielfalt, insbesondere Vermeidung städtischer Wärmeinseln für heutige und zukünftige Klimaverhältnisse durch hohen Grünanteil und hinreichende Durchlüftung
- Reduktion versiegelter Flächen, Schutz des Grundwassers, des Bodens und deren Funktionen sowie die Schaffung von Speicher- und Retentionsräumen für Niederschläge mit Verdunstungs- und Versickerungsmöglichkeiten
- Sicherung und Förderung der Lebensraumvielfalt für Tiere und Pflanzen im Planungsgebiet und auch durch Aufwertung des Feuchtgebietskomplexes des Ökokontos Mooschwaige, in dem die erforderlichen Ausgleichsflächen für Freiham nachgewiesen werden
- Schutz der Nutzungen und Freiflächen vor Lärm
- Stadt der kurzen Wege mit vielfältiger Bevölkerungsstruktur
- Förderung der umweltgerechten und energieeffizienten Mobilität in Verbindung mit ÖPNV
- Gute, sichere und barrierefreie Erreichbarkeit und Vernetzung (zu Fuß und mit dem Rad)
- Vermeidung von Angsträumen und Beachtung von Sicherheitsaspekten im öffentlichen Raum sowie auf den privaten Flächen.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 schafft die Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Ziele. Im Einzelnen werden sie in den nachfolgenden Planungs- und Realisierungsschritten vertieft betrachtet.

4 Bebauungsplan mit Grünordnung

4.1 Art der baulichen Nutzung

4.1.1 Allgemeine Wohngebiete

Entsprechend dem Planungsziel, Freiham Nord als Wohnstandort zu entwickeln und die in Umsetzung befindliche Wohnbebauung des 1. Realisierungsabschnitts auch westlich der Aubinger Allee fortzusetzen, setzt der Bebauungsplan als Art der baulichen Nutzung überwiegend allgemeine Wohngebiete fest.

Insgesamt werden neun allgemeine Wohngebiete festgesetzt (WA 1 bis WA 9). In der Regel umfassen diese jeweils ein vollständiges, von Straßen umgebenes Baufeld, aus dem nur die geplanten Garagengebäude samt angrenzendem Grundstückstreifen ausgenommen sind. Im Norden im Bereich des Hörwegs wurde die Geltungsbereichsgrenze allerdings entlang dieses bestehenden Weges und nicht entlang des geplanten Straßenrasters gezogen. Daher umfassen die Gebiete WA 8 und WA 9 nur Teilflächen der in der Rahmenplanung vorgesehenen Baufelder. Diese Baufelder sollen mit einem nachfolgenden Bebauungsplan für den 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts vervollständigt werden.

In allen neun allgemeinen Wohngebieten ist verdichteter Geschosswohnungsbau in Form einer Blockrandbebauung vorgesehen. Von diesen liegen die drei allgemeinen Wohngebiete WA 1 bis WA 3 südlich des Autobahnzubringers (Straße U-1750) und sechs allgemeine Wohngebiete (WA 4 bis WA 9) nördlich des Autobahnzubringers.

Neben Wohnungen (einschließlich Sonderwohnformen wie z. B. Wohngemeinschaften für Pflegebedürftige oder Menschen mit Behinderungen) sind in allen allgemeinen Wohngebieten die im Nutzungskatalog des § 4 BauNVO aufgeführten Nutzungen allgemein bzw. ausnahmsweise zulässig. Dazu gehören unter anderem die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften und nicht störenden Handwerksbetriebe, aber auch Dienstleistungen. Für solche Nichtwohnnutzungen bieten sich vorrangig die Erdgeschosszonen entlang der Aubinger Allee und des Autobahnzubringers (Straße U-1750) sowie an den geplanten Plätzen (U-1826, U-1828, ÖG 4) an, aber auch andere Stellen, z. B. entlang des geplanten „Quartiersboulevards“ (U-1822 – U-1824 Teilbereich in Nord-Süd-Richtung – U-1831), sind hierfür gut geeignet. Speziell am Platz U-1826 als Bestandteil der Quartiersmitte von Freiham Nord sowie an den kleinen, dreiecksförmigen Platzaufweitungen U-1823 und U-1827 sind Läden, Gastronomie oder andere publikumsorientierte Nutzungen erwünscht, um das Quartier zu beleben. Aus diesem Grund werden in den Bereichen der Gebäude, die an diese Plätze angrenzen, Wohnungen im Erdgeschoss ausgeschlossen (§ 2 Abs. 3 des Satzungstextes).

Bei Einzelhandelsnutzungen sind im gesamten Geltungsbereich nur kleinere Läden mit jeweils maximal 400 m² Verkaufsfläche erwünscht, um das geplante Nahbereichszentrum im 1. Realisierungsabschnitt östlich der Aubinger Allee nicht zu schwächen. Eine Festsetzung im Bebauungsplan zur Begrenzung der Verkaufsfläche ist jedoch mangels Rechtsgrundlage nicht möglich, da es sich hierbei nicht um einen Anlagentyp im Sinne von § 1 Abs. 9 BauNVO handelt. Zur Wahrung der Zweckbestimmung des allgemeinen Wohngebietes sind Einzelhandelsnutzungen ohnehin nur in untergeordnetem Umfang zulässig und müssen der Versorgung des Gebiets dienen. Aufgrund der Zuschnitte der Bauräume ist es nicht realistisch, dass hier große Ladeneinheiten umgesetzt werden. Die Begrenzung der Verkaufsfläche kann zusätzlich durch Regelungen in den Grundstücksvergabeunterlagen bzw. im

städtebaulichen Vertrag gesichert werden.

Gemäß der Bedarfsabfrage zur Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) soll im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ein Nachbarschaftstreff zur Belebung des Gebiets und zur quartiersbezogenen Bewohner*innenarbeit realisiert werden. Des Weiteren sind nach derzeitigem Stand verschiedene besondere Wohnformen vorgesehen, hierzu gehören zwei Wohngemeinschaften für Pflegebedürftige, ein Mehrgenerationen-Wohnen-Projekt, eine Wohnform für StarterWohnen für junge Menschen sowie ein sozial betreutes Wohnhaus für Wohnungslose bzw. von Wohnungslosigkeit bedrohte Menschen. Alle diese Einrichtungen sind als Anlage für soziale Zwecke in den allgemeinen Wohngebieten zulässig, ohne dass es einer Festsetzung im Bebauungsplan bedarf. Ihre Sicherung und genaue Verortung kann im Rahmen der Grundstücksvermarktung geregelt werden. Die Flächen sollen in guter Erreichbarkeit zum öffentlichen Nahverkehr und zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs angeordnet werden.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden in den allgemeinen Wohngebieten gemäß § 2 Abs. 2 des Satzungstextes ausgeschlossen. Sowohl Tankstellen als auch Gartenbaubetriebe würden aufgrund ihres Flächenbedarfs und ihrer baulichen Eigenart der vorgesehenen städtebaulichen Struktur und Gestaltung des Gebietes widersprechen. Sie wären auch nicht mit dem Planungsziel vereinbar, die bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen in Wohngebiete umzuwandeln, um die Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt München zu befriedigen. Zudem würden Tankstellen, vor allem abseits des Autobahnzubringers und der Aubinger Allee zusätzlichen Verkehr in die Wohnquartiere ziehen und die Wohnruhe stören. In der Umgebung sind Tankstellen zum Beispiel entlang der Bodenseestraße im Stadtteil Neuaubing und am Stadtrand von Germering vorhanden, sodass eine ausreichende Versorgung gewährleistet ist.

4.1.2 Sondergebiete Mobilitätshaus (SO 1 und SO 2)

Wie im Kapitel 3.2 erläutert, sollen im Planungsgebiet zwei Mobilitätshäuser entstehen. Hierfür werden im Bebauungsplan zwei Sondergebiete (SO 1 und SO 2) festgesetzt. Die Zweckbestimmung der Sondergebiete wird im § 3 Abs. 2 des Satzungstextes definiert. Demnach dienen sie vorwiegend der Unterbringung von Stellplätzen sowie alternativer Mobilitätsangebote in Garagengebäuden.

Die Mobilitätshäuser sollen neben regulären Kfz-Stellplätzen für Anwohner*innen, Beschäftigte im Quartier, Kund*innen und Besucher*innen auch alternative Mobilitätsangebote für das integrierte Mobilitätsmanagement vgl. Kapitel bereitstellen, wie zum Beispiel:

- Stellplätze für stationäres Carsharing,
- Abstellflächen / Einrichtungen für (v. a. Sharing-) Fahrräder und Lastenfahrräder,
- Abstellflächen für geteilte Mikromobilität (z. B. E-Tretroller, E-Mopeds),
- Flächen für Mikrodepots zur kleinräumigen Verteilung von Paketen / Paketstationen
- Fahrradreparaturmöglichkeiten
- Ausleihstationen für spezielles Equipment (z. B. Fahrradanhänger, Kindersitze, Dachbox, Kfz-Fahrradträger).

Im Sondergebiet SO 2 sind darüber hinaus Park & Ride-Stellplätze für den benachbarten geplanten U-Bahnhof („Freiham Zentrum“) möglich.

In die Mobilitätshäuser sollen weitere Nutzungen wie zum Beispiel Läden oder Gastronomiebetriebe in den Erdgeschosszonen integriert werden, um den Straßenraum zu beleben und die großen Mobilitätshäuser in die Stadtstruktur zu integrieren.

Außerdem ist gemäß § 5 des Satzungstextes jeweils eine Kindertageseinrichtung in die Mobilitätshäuser zu integrieren (vgl. Kapitel 4.1.5). Die Zugänge sollen jeweils im rückwärtigen oder seitlichen Bereich der Gebäude angeordnet werden, um Konflikte mit dem Zu- und Abfahrtsverkehr der Stellplätze zu vermeiden. Der Hol- und Bringverkehr der Kindertageseinrichtungen kann dabei über die Stellplätze für Besucher*innen der Mobilitätshäuser und ergänzend über das mögliche Kurzzeitparken im öffentlichen Straßenraum abgewickelt werden.

Darüber hinaus sieht der Rahmenplan Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) vor, dass die Dachflächen öffentlich zugänglich gemacht werden sollen. Aufgrund der Baukörperhöhe besteht hier ein Potenzial für besondere Nutzungsangebote wie beispielsweise Sportflächen oder kulturelle Nutzungen unter Berücksichtigung des Schutzbedürfnisses der benachbarten Wohnungen in der Umsetzung.

Um die vorgenannten Nutzungen zu ermöglichen, wird in § 3 Abs. 2 des Satzungstextes geregelt, dass in den Sondergebieten SO 1 und SO 2 im Rahmen der Zweckbestimmung nicht wesentlich störende Handwerks- und sonstige Gewerbebetriebe, Lager, der Versorgung des Planungsgebiets dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften, Anlagen für kulturelle, soziale und sportliche Zwecke, Büro- und Verwaltungsnutzungen sowie Räume für freie Berufe zulässig sind. Dies ermöglicht es, in den Mobilitätshäusern die oben beschriebenen und weitere ergänzende Nutzungen unterzubringen. So ist es beispielsweise unter Berücksichtigung insbesondere der Brandschutzanforderungen auch möglich, bei einer künftig eventuell zurückgehenden Stellplatznachfrage das Gebäude teilweise umzubauen und in einzelnen Geschossen die Stellplätze durch andere Nutzungen zu ersetzen. Die Zweckbestimmung der Sondergebiete muss dabei immer gewahrt bleiben. Das heißt, dass die Garagennutzung in jedem Fall über die ergänzenden Nutzungen hinaus dominieren muss. Dies muss auch am Flächenanteil ablesbar sein.

Die Mobilitätshäuser sind an zentralen Standorten mit einem besonders hohen Stellplatzbedarf jeweils in der Nähe zur U-Bahn-Station sowie zum Autobahnzubringer U-1750 verortet. Das SO 1 ist dabei in direkter Nähe zum Quartiersplatz „Freiham Zentrum“ U-1826 gegenüber der Quartiersmitte des 1. RA Freiham Nord lokalisiert. Das SO 2 befindet sich am Quartiersboulevard U-1824.

4.1.3 Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude

Neben den Mobilitätshäusern sind im Geltungsbereich fünf weitere Garagengebäude vorgesehen. Für diese werden im Bebauungsplan fünf Flächen mit dem besonderem Nutzungszweck Garagengebäude in der Planzeichnung festgesetzt (jeweils integriert und einer oder zwei Blockstrukturen zugeordnet, umgeben von den Baugebieten WA 1, WA 5, WA 6, WA 7 und WA 8).

Diese Garagengebäude dienen der Unterbringung von Stellplätzen für die Pkw der Bewohner*innen und Beschäftigten in den zugeordneten Blockstrukturen, von Car-

Sharing-Stellplätzen sowie von Sharing-Abstellflächen für Lastenfahrräder und Fahrräder. Untergeordnet ist pro Garagengebäude außerdem ein Mobilitätskiosk zulässig. Mobilitätskioske sind Räumlichkeiten, die nicht mit Personal besetzt sind und den Nutzer*innen z. B. für Verleihservice von Mobilitätszubehör oder für Fahrradreparaturen oder Ähnliches zur Verfügung stehen können. Hier wäre auch eine Paketstation zulässig.

Die Garagengebäude sind dezentral so über das Gebiet verteilt, dass der Stellplatzbedarf der Wohnungen der jeweils zugehörigen Baublöcke gedeckt werden kann. Um eine flexible Unterbringung von Stellplätzen im Vollzug jedoch nicht unnötig einzuschränken, wurde die Zuordnung in der Satzung nicht festgesetzt.

Es ist vorgesehen, sie als automatische Parksysteme zu errichten, bei denen die Fahrzeuge an einer Übergabestation in der Zufahrtsebene abgegeben werden und dann automatisch über Aufzugskabinen zu einem freien Stellplatz transportiert werden (sogenannte „Mobilitätsregale“). An den Übergabestationen sollen dabei ausreichende Warteplätze eingeplant werden, um Rückstauungen auf den öffentlichen Grund zu vermeiden.

Der Vorteil dieses Konzeptes gegenüber herkömmlichen Parkhäusern liegt im deutlich geringeren Flächenbedarf bei gleicher Stellplatzanzahl, den geringeren Lärmemissionen und dadurch der besseren Möglichkeit zur städtebaulichen Integration in die Wohnquartiere und überwiegt den Nachteil der etwas höheren Betriebskosten. Durch den Bebauungsplan wird diese Betriebsform nicht vorgeschrieben, sondern es sind auch andere Arten von Garagengebäuden zulässig. Die Größe der Bauräume ist jedoch auf den Betrieb als „Mobilitätsregal“ zugeschnitten.

Anders als in den Mobilitätshäusern, in denen eine gewisse Nutzungsmischung vorgesehen ist, zeichnen sich die fünf über das Gebiet verteilten Garagengebäude dadurch aus, dass in ihnen fast ausschließlich bestimmte Nutzungen, nämlich die o. g. Stellplätze bzw. Abstellflächen, realisiert werden sollen. Sie werden aufgrund dieses beschränkten Nutzungsumfangs nicht als Sondergebiet festgesetzt, in denen ein Nutzungsspektrum zulässig wäre, sondern gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB als Fläche mit besonderem Nutzungszweck. Hierbei handelt es sich um eine selbstständige Festsetzung. Die Flächen sind keinem der Baugebiete nach BauNVO zugeordnet. Die Festsetzung erfolgt nur in der Planzeichnung, ergänzende textliche Regelungen sind hier nicht erforderlich.

Mit der Festsetzung von Flächen mit besonderem Nutzungszweck gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB werden den Garagengebäuden jeweils konkrete Standorte zugewiesen. Voraussetzung für eine solche Festsetzung ist, dass die ermöglichten Nutzungen einen spezifischen Standortbezug aufweisen müssen. Im vorliegenden Fall ergibt sich der konkrete Standortbezug daraus, dass die Garagengebäude im Zusammenspiel mit den Mobilitätshäusern im Rahmenplan (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) bewusst über das Planungsgebiet verteilt so angeordnet wurden, dass von allen Wohnungen jeweils eine zumutbare Entfernung von maximal 300 m Fußweg zur nächstgelegenen und den jeweiligen Baublöcken zugeordneten Quartiersgarage nicht überschritten wird.

4.1.4 Gemeinbedarfsfläche Erziehung

Zur ausreichenden Versorgung des Stadtteils Freiham mit Schulplätzen ist ergänzend zu den im 1. Realisierungsabschnitt bereits realisierten Schulen (mehrere Grundschulen sowie Bildungscampus mit sonderpädagogischem Förderzentrum,

Fachoberschule, Realschule und Gymnasium) im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans ein weiterer Schulcampus geplant. Der Bebauungsplan setzt hierfür südlich des Autobahnzubringers (U-1750), angrenzend an den geplanten Landschaftspark eine Gemeinbedarfsfläche Erziehung fest.

Hier sind eine 5-zügige Grundschule und eine 5-zügige Mittelschule (3 Züge Mittelschule und 2 Züge sonderpädagogisches Förderzentrum) mit den dazugehörigen Schulfreiflächen und Schulsportanlagen vorgesehen. Darüber hinaus soll hier auch eine weitere Kindertageseinrichtung (Kita) mit drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen einschließlich Kita-Freifläche untergebracht werden. Anders als in den allgemeinen Wohngebieten und Sondergebieten bedarf es im Satzungstext keiner ausdrücklichen Festsetzung zur Größe der Kindertageseinrichtung und deren Freifläche, weil in der Gemeinbedarfsfläche ohnehin ausschließlich Gemeinbedarfsnutzungen zulässig sind.

Die in der Gemeinbedarfsfläche zulässigen Nutzungen werden im § 4 Abs. 1 des Satzungstextes näher bestimmt. Neben den für die Schulen und die Kindertagesstätte benötigten Gebäuden, Einrichtungen und Freiflächen werden untergeordnet auch sonstige Anlagen für soziale, sportliche und für kulturelle Zwecke ermöglicht, die bei Bedarf in die geplanten Gebäude integriert werden können und die Bildungsnutzung ergänzen können.

Für den Neubau der Schulen wurde bereits im Rahmen eines durch das Baureferat durchgeführten VgV-Verfahrens ein Entwurf in der Tiefenschärfe einer Machbarkeitsstudie erarbeitet (vgl. Kapitel 2.4.9). Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind hierauf abgestimmt. Die Baugenehmigung wurde bereits erteilt.

Gemäß § 4 Abs.3 des Satzungstextes sind in der Gemeinbedarfsfläche als Ausnahme auch der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienende Nebenanlagen sowie fernmeldetechnische Nebenanlagen zulässig. Für Trafostationen in der Nähe von Aufenthaltsbereichen von Kindern in Schulen bzw. Kindertagesstätten soll die Ausnahme nicht gewährt werden.

4.1.5 Baulich integrierte Kindertageseinrichtungen

Wie im Kapitel 3.2 erläutert, soll in die Wohngebäude in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 3, WA 5 und WA 7 sowie in die Mobilitätshäuser in den Sondergebieten SO 1 und SO 2 jeweils eine Kindertageseinrichtung integriert werden.

Kindertageseinrichtungen sind als Anlagen für soziale Zwecke in den allgemeinen Wohngebieten und in den Sondergebieten allgemein zulässig. Die vorgeschlagene Verortung der Einrichtungen und der zugehörigen Freiflächen wird in der Planzeichnung dargestellt. Zusätzlich wird in § 5 des Satzungstextes geregelt, dass an den betreffenden Stellen mindestens 1.180 m² Geschossfläche als Gemeinbedarfseinrichtung für eine Kindertageseinrichtung genutzt werden müssen und im Anschluss an die Kindertageseinrichtung eine mindestens 1.110 m² große Außenspielfläche anzuordnen ist. Diese Flächen werden für Kindertageseinrichtungen mit jeweils 3 Kinderkrippen- und 3 Kindergartengruppen benötigt. Die Freiflächengröße von 1.110 m² entspricht einem Berechnungsschlüssel von 10 m² Freifläche pro Kind, der unabhängig von der Einrichtungsgröße grundsätzlich einzuhalten ist. Durch die Regelung wird sichergestellt, dass Kindertageseinrichtungen in der erforderlichen Anzahl und Größe realisiert werden.

Eine Einrichtung mit einer Geschossfläche von 1.180 m² kann beispielsweise im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss eines Wohngebäudes untergebracht werden. In den Sondergebieten ist die Realisierung auch ausschließlich im Erdgeschoss möglich. Die oberhalb des 1. Obergeschosses liegenden Geschosse sollen nicht für die Kindertageseinrichtungen genutzt werden, damit ein möglichst direkter Bezug zu den Außenspielflächen gegeben ist.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den allgemeinen Wohngebieten und Sondergebieten durch die Festsetzung der in den jeweiligen Bauräumen maximal zulässigen Grund- und Geschossfläche (GR und GF), der Zahl der Vollgeschosse und der zulässigen Wandhöhe bestimmt.

In den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung werden lediglich die zulässige Grundfläche (GR) sowie die Wandhöhe (bei den Garagengebäuden) bzw. die Zahl der Vollgeschosse (bei der Gemeinbedarfsfläche) festgesetzt.

Die Festsetzungen bauen auf der städtebaulichen Konzeption gemäß dem Rahmenplan für Freiham Nord, 2. Realisierungsabschnitt (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) auf und spiegeln die darin vorgesehenen unterschiedlichen Baustrukturen wider.

4.2.1 Zulässige Grundfläche

Gemäß § 16 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ist bei Festsetzung des Nutzungsmaßes stets die Grundflächenzahl oder die Größe der Grundflächen baulicher Anlagen festzusetzen. Im vorliegenden Bebauungsplan erfolgt die Festsetzung jeweils als absoluter Wert (GR in m²) und nicht als Verhältniszahl (GRZ), da der exakte zukünftige Grundstückszuschnitt nicht bekannt und ein Bezug auf die vorhandenen Flurstücke nicht zweckmäßig ist. Die Festsetzung einer einheitlichen GRZ pro Baugebiet wäre ebenfalls nicht zweckmäßig, da sich bei Umsetzung der geplanten Bebauung sehr unterschiedliche Grundflächenzahlen für einzelne Grundstücke innerhalb eines Baugebiets ergeben können. Im Zuge der Realisierung der Planung werden neue Grundstücke gebildet. Die derzeitigen Grundstückszuschnitte werden dadurch eine grundlegende Veränderung erfahren. Bei der Grundstücksbildung soll darauf geachtet werden, dass die Baugrundstücke immer einen oder mehrere vollständige Bauräume beinhalten und die Bauräume nach Möglichkeit nicht auf mehrere Grundstücke aufgeteilt werden. Damit ist jede GR-Festsetzung eindeutig einem Baugrundstück zugeordnet. Anderenfalls wäre es denkbar, dass der*die erste Bauherr*in für das erste Baugrundstück bereits einen Großteil der zulässigen Grundfläche ausschöpft und für die übrigen Baugrundstücke keine ausreichenden Nutzungsmaße mehr verbleiben würden. Um Grundstücksteilungen nach diesen Maßgaben aber auch bei größeren Bauräumen zu ermöglichen, wurden in diesen Bauräumen Knödellinien eingezogen und die absoluten GR-Festsetzungen im Hinblick auf künftig geplante Grundstücksteilungen aufgeteilt.“

Die vorgesehenen Festsetzungen zur zulässigen Grundfläche orientieren sich eng an der städtebaulichen Konzeption der Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582). Damit werden die Dichte und der Versiegelungsgrad auf das in der Rahmenplanung vorgesehene, verträgliche Maß begrenzt und es wird gesichert, dass ausreichend große unbebaute Blockinnenbereiche zur Freiflächenversorgung der künftigen Bewohner*innen entstehen.

Die Werte entsprechen der Größe der aus der Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) übernommenen Beispielbebauung, jeweils aufgerundet auf die nächsthöheren 50 m². Abweichend davon wird für die Gemeinbedarfsfläche Erziehung eine deutlich höhere Grundfläche von 18.000 m² zugelassen, was nahezu der Größe des Bauraums entspricht. Dadurch besteht die Möglichkeit, ggf. flexibel Ergänzungsbauten errichten zu können, um auf möglicherweise schwankende Schulbedarfe reagieren zu können.

Im Sinne einer hohen Wohnqualität ist vorgesehen, dass die Wohngebäude jeweils auf den Blockinnenseiten Balkone erhalten, die vor die Fassade der Hauptbaukörper vorragen können. Um dies zu ermöglichen, wird in § 6 Abs. 1 des Satzungstextes geregelt, dass die in den allgemeinen Wohngebieten jeweils festgesetzten Grundflächen durch die Grundflächen von Balkonen und Loggien um bis zu 10 % überschritten werden dürfen. Von einer entsprechenden allgemeinen Erhöhung der maximal zulässigen Grundflächen in den Baugebieten wird abgesehen, da dies zu einer unerwünscht hohen Dichte führen könnte, wenn die Erhöhung nicht tatsächlich nur für die Errichtung von Balkonen und Loggien genutzt wird.

Mit § 6 Abs. 2 bis 7 des Satzungstextes wird für die einzelnen Baugebiete und Flächen geregelt, bis zu welchem Maß die jeweils festgesetzten Grundflächen (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen insgesamt überschritten werden dürfen. Die Regelungen stellen abweichende Bestimmungen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO dar. Grundsätzliche Zielstellung ist es, den Versiegelungsgrad im Gebiet möglichst zu minimieren. In diesem Sinne werden Nebenanlagen auf den Grundstücksfreiflächen weitestgehend eingeschränkt und Tiefgaragen in den Wohngebieten ausgeschlossen. Dennoch müssen Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO ermöglicht werden, unter anderem die bauordnungsrechtlich geforderten Kinderspielflächen, die Außenbereiche der Kindertagesstätten samt ihren Zufahrten, die geplanten Blockdurchwegungen und Feuerwehzufahrten sowie in geringem Umfang weitere Nebenanlagen wie Müllauffstellflächen und Fahrradstellplätze. Um die Versiegelung durch derartige Anlagen auf das notwendige Maß zu begrenzen, trifft der Bebauungsplan für die einzelnen Baugebiete differenzierte Festsetzungen:

- In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 3, WA 7 und WA 9 wird eine Überschreitung bis zu einer GRZ von insgesamt höchstens 0,55 zugelassen. Durch Wege in festgesetzten Gehrechtsflächen ist eine weitere Überschreitung bis zu einer GRZ von 0,65 zulässig. Auf Grundstücken mit einem hohen Anteil an Flächen mit Geh- und/oder Fahrrechten können die dort anzulegenden Wege zu einem deutlich höheren Versiegelungsgrad führen als auf benachbarten Grundstücken. Durch die differenzierte Festsetzung wird diesem Umstand Rechnung getragen und die Versiegelung auf allen Grundstücken auf das notwendige Maß begrenzt.

Je nach Grundstücksbildung kann sich für bestimmte Grundstücke schon durch die Hauptanlagen eine überdurchschnittlich hohe GRZ ergeben, insbesondere bei kleinen Eckgrundstücken oder bei schmalen Grundstücken mit durchgängig geschlossener Bebauung wie zum Beispiel im Osten des WA 7. Zu den Hauptanlagen zählen alle Gebäude und sonstigen baulichen Anlagen, die bereits gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO auf die GRZ anzurechnen sind, das heißt alle baulichen Anlagen mit Ausnahme derjenigen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO (Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne von § 14 BauNVO und unterirdische bauliche Anlagen). Wenn sich

auf solchen Grundstücken bereits durch die Hauptanlagen (einschließlich Balkone und Loggien) eine GRZ von 0,5 oder mehr ergibt, würden die oben genannten Werte nicht ausreichen, um zusätzlich die erforderlichen Nebenanlagen auf den Grundstücken unterbringen zu können. In diesem Fall wird als Ausnahme eine Überschreitung bis zu einer GRZ von insgesamt maximal 0,75 ermöglicht. Durch die Ausnahmeregelung besteht die Möglichkeit, im Einzelfall zu prüfen, ob die Nebenanlagen wirklich benötigt werden, um eine übermäßige Versiegelung zu verhindern.

- Im allgemeinen Wohngebiet WA 4 wird eine Überschreitung bis zu einer GRZ von höchstens 0,5 zugelassen, durch Wege in den festgesetzten Dienstbarkeitsflächen ist eine weitere Überschreitung bis zu einer GRZ von 0,6 zulässig. In diesem an den künftigen Landschaftspark angrenzenden Baugebiet ist eine lockerere Bebauung mit größerem Innenhof vorgesehen, woraus die niedrigeren Nutzungsmaße als in den anderen Wohngebieten resultieren.
- In den allgemeinen Wohngebieten WA 5 und WA 6 werden aufgrund der dichteren Bebauung in diesen Blöcken höhere Werte als in den übrigen allgemeinen Wohngebieten erforderlich: Dort ist eine Überschreitung bis zu einer GRZ von insgesamt 0,6 – bzw. einschließlich der Wege in Dienstbarkeitsflächen bis zu einer GRZ von insgesamt 0,7 – zulässig.
- Im allgemeinen Wohngebiet WA 8 wird eine Überschreitung bis zu einer GRZ von insgesamt höchstens 0,5 zugelassen. Der Zuschnitt des Geltungsbereichs des Bebauungsplans führt dazu, dass sich hier im Umgriff des 1. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts ein relativ großes Baugrundstück ergibt, für das eine Überschreitungsmöglichkeit bis zu einer GRZ von 0,5 ausreicht. Eine differenzierende Festsetzung (mit / ohne Überschreitung durch Wege in Dienstbarkeitsflächen) ist für dieses Grundstück nicht erforderlich.
- Die Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude sind so zugeschnitten, dass dort zwischen Baugrenze und sogenannter „Knödellinie“ (Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung) jeweils lediglich ein 2 m breiter Streifen verbleibt, wobei die Bauräume durch die geplanten Gebäude weitgehend ausgeschöpft werden. Dadurch ergibt sich auf den Flächen mit besonderem Nutzungszweck rechnerisch bereits für die Hauptanlagen eine sehr hohe GRZ von 0,70 bis 0,78. Darüber hinaus sollen Nebenanlagen auf diesen Flächen nur in äußerst untergeordnetem Umfang zulässig sein. Es wird eine Überschreitung bis zu einer GRZ von insgesamt maximal 0,8 ermöglicht. Die Anlage von umlaufenden Wegen, die zu Wartungszwecken eventuell erforderlich werden können, bleibt möglich, da Wege mit einer Breite von bis zu 1,5 m nicht auf die GRZ angerechnet werden.
- In den Sondergebieten wird ebenfalls eine Überschreitung bis zu einer GRZ von insgesamt maximal 0,8 zugelassen. Die Freiflächen entlang der Straßen können hier teilweise als Vorzone für Läden oder Gastronomiebetriebe oder zum Beispiel auch durch Fahrradabstellplätze genutzt werden. Auf den rückwärtigen Grundstücksflächen ist unter anderem eine Nutzung als Kita-Freiflächen vorgesehen, die anteilig – soweit sie versiegelt oder mit Nebenanlagen überbaut sind – in die GRZ nach § 19 Abs. 4 BauNVO einzurechnen sind. Dadurch ergibt sich in den Sondergebieten der Bedarf nach einer Überschreitungsmöglichkeit bis zu einer GRZ von 0,8.

- In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung wird eine Überschreitung bis zu einer GRZ von insgesamt höchstens 0,7 ermöglicht. Dieser Wert wird für den Schulhof und unterbaute Flächen, die Schulsportflächen und weitere Nebenanlagen benötigt. Das geplante Großspielfeld soll als Naturrasenplatz ausgebildet werden und ist dann als unversiegelte Fläche nicht in die GRZ nach § 19 Abs. 4 BauNVO einzurechnen.

Die folgende Tabelle zeigt die zeichnerisch festgesetzten zulässigen Grundflächen für die Hauptanlagen (ohne Überschreitung durch Balkone), die sich daraus ergebende, rechnerische („durchschnittliche“) GRZ für die jeweiligen Baugebiete sowie die Überschreitungsmöglichkeiten durch die Anlagen im Sinne von § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO.

Baugebiet:	Größe:	Summe der zulässigen GR:	Resultierende rechnerische GRZ:	GRZ nach § 19 Abs. 4 BauNVO:
WA 1	10.432 m ²	4.250 m ²	0,41	0,55 / 0,65
WA 2	9.705 m ²	4.200 m ²	0,43	0,55 / 0,65
WA 3	15.745 m ²	6.350 m ²	0,40	0,55 / 0,65
WA 4	20.366 m ²	7.550 m ²	0,37	0,5 / 0,6
WA 5	17.095 m ²	7.000 m ²	0,41	0,6 / 0,7
WA 6	8.337 m ²	3.800 m ²	0,46	0,6 / 0,7
WA 7	19.139 m ²	7.700 m ²	0,40	0,55 / 0,65
WA 8	4.475 m ²	1.450 m ²	0,32	0,5
WA 9	5.000 m ²	1.900 m ²	0,38	0,55 / 0,65
<i>Summe allgemeine Wohngebiete</i>	<i>110.293 m²</i>	<i>44.200 m²</i>	<i>0,40</i>	
Garagengebäude beim WA 1	925 m ²	650 m ²	0,70	0,8
Garagengebäude beim WA 5	1.020 m ²	800 m ²	0,78	0,8
Garagengebäude beim WA 6	925 m ²	650 m ²	0,70	0,8
Garagengebäude beim WA 7	1.020 m ²	800 m ²	0,78	0,8
Garagengebäude beim WA 8	925 m ²	650 m ²	0,70	0,8
SO 1	4.481 m ²	2.950 m ²	0,66	0,8
SO 2	3.942 m ²	2.350 m ²	0,60	0,8
Gemeinbedarfsfläche Erziehung	36.532 m ²	18.000 m ²	0,49	0,7

Bei der Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 16 BauNVO sollen die gemäß § 17 BauNVO vorgesehenen Orientierungswerte für Nutzungsmaß-Obergrenzen in der Regel nicht überschritten werden. Eine Überschreitung der in § 17 BauNVO genannten Orientierungswerte ist jedoch aus städtebaulichen Gründen möglich.

In den allgemeinen Wohngebieten wird der Orientierungswert für die GRZ von 0,4 überwiegend eingehalten oder nur geringfügig überschritten. Die Überschreitungen in einzelnen allgemeinen Wohngebieten sind aus städtebaulichen Gründen erforderlich, um die Entwurfsidee der Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) mit unterschiedlich großen Blöcken mit einer aufgelockerten Blockrandbebauung umzusetzen. Bei den kleineren Blöcken WA 1, WA 2 und WA 6 ergeben sich dadurch automatisch etwas höhere Nutzungsmaße. Bezogen auf das gesamte Planungsgebiet – im „Durchschnitt“ über alle allgemeinen Wohngebiete – wird eine GRZ von 0,40 erreicht, die dem Orientierungswert genau entspricht.

In den Sondergebieten wird der Orientierungswert für die GRZ von 0,8 eingehalten.

Die Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude sind keiner Baugebietskategorie zugeordnet, sodass hier die Orientierungswerte des § 17 BauNVO nicht unmittelbar anwendbar sind. Die Garagengebäude dienen nur der Stellplatzversorgung und der Unterbringung von Mobilitätsangeboten. In den Garagengebäuden sind keine Wohnungen oder Arbeitsstätten zulässig, sodass keine Freiflächen zur Versorgung von Bewohner*innen oder Beschäftigten benötigt werden. Der am ehesten vergleichbare Orientierungswert für Gewerbe- oder Sondergebiete von GRZ 0,8 wird auf den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude leicht unterschritten.

4.2.2 Zulässige Geschossfläche

Analog zur zulässigen Grundfläche wird in den allgemeinen Wohngebieten und Sondergebieten die zulässige Geschossfläche als absoluter Wert in m² festgesetzt. Die Werte orientieren sich hier wie bei der Grundfläche eng an der städtebaulichen Konzeption der Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582). Sie stellen sicher, dass die bauliche Dichte auf ein verträgliches Maß begrenzt wird, auf das die Wohnfolgeeinrichtungen wie Schul- und Kitaplätze sowie Freiraumbedarfe abgestimmt sind. Um Grundstücksteilungen nach diesen Maßgaben aber auch bei größeren Bauräumen zu ermöglichen, wurden in diesen Bauräumen sogenannte „Knödellinien“ eingezeichnet und die absoluten Geschossflächen-Festsetzungen im Hinblick auf künftig geplante Grundstücksteilungen aufgeteilt.

In diesem Zusammenhang sollen über das festgesetzte Maß hinaus keine weiteren Staffelgeschosse oder sonstige Nichtvollgeschosse realisiert werden, die zusätzliche Bedarfe an sozialer Infrastruktur und öffentlichen Grünflächen auslösen und nicht mit dem Rahmenplan (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) übereinstimmen würden. Aus diesem Grund wird in § 6 Abs. 8 des Satzungstextes geregelt, dass bei der Ermittlung der Geschossfläche die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen sind.

Während § 6 Abs. 8 des Satzungstextes eine Beschränkung der Geschossfläche zum Ziel hat, soll mit der Regelung des § 6 Abs. 9 des Satzungstextes für Wohngebäude ein Anreiz zur Schaffung von Gemeinschaftsräumen, Abstellräumen für Fahrräder, Mobilitätshilfen und von Kinderwägen und Räumen zur Aufbewahrung fester Abfallstoffe im Erdgeschoss statt im Keller geschaffen werden, um die Wohn- und Nutzungsqualität durch einen ebenerdigen Zugang zu erhöhen. Zudem soll ein Anreiz zur Errichtung von Sicherheitstreppehäusern oder zweiten baulichen Rettungswegen geschaffen werden, um dadurch auf Feuerwehraufstellflächen auf dem Grundstück verzichten zu können und so die Versiegelung zu minimieren und eine höherwertige Gestaltung der Grundstücksfreiflächen zu ermöglichen. Daher darf die festgesetzte Geschossfläche durch diese Räume einschließlich der zugehörigen Umfassungswände insgesamt um maximal 10 m² je 100 m² festgesetzte Geschossfläche (entspricht 10 %) überschritten werden.

Die folgende Tabelle zeigt die zeichnerisch festgesetzten zulässigen Geschossflächen sowie die sich daraus ergebende, rechnerische („durchschnittliche“) GFZ für die jeweiligen Baugebiete:

Baugebiet	Größe	Summe der zulässigen GF	Resultierende rechnerische GFZ
WA 1	10.432 m ²	25.500 m ²	2,44
WA 2	9.705 m ²	27.150 m ²	2,80
WA 3	15.745 m ²	42.500 m ²	2,70
WA 4	20.366 m ²	50.950 m ²	2,50
WA 5	17.095 m ²	45.600 m ²	2,67
WA 6	8.337 m ²	22.500 m ²	2,70
WA 7	19.139 m ²	49.000 m ²	2,56
WA 8	4.475 m ²	8.400 m ²	1,88
WA 9	5.000 m ²	12.300 m ²	2,46
<i>Summe allgemeine Wohngebiete</i>	<i>110.293 m²</i>	<i>283.900 m²</i>	<i>2,57</i>
SO 1	4.481 m ²	21.000 m ²	4,69
SO 2	3.942 m ²	19.100 m ²	4,85

Die folgende Tabelle zeigt die zulässigen Geschossflächen einschließlich der Bonus-GF nach § 6 Abs. 9 des Satzungstextes sowie die sich daraus ergebende, rechnerische („maximale“) GFZ für die jeweiligen Baugebiete:

Baugebiet	Größe	Summe der zulässigen GF inkl. Bonus-GF nach § 6 Abs. 9 des Satzungstextes	Resultierende rechnerische maximale GFZ inkl. Bonus-GF nach § 6 Abs. 9 des Satzungstextes
WA 1	10.432 m ²	28.050 m ²	2,69

WA 2	9.705 m ²	29.865 m ²	3,08
WA 3	15.745 m ²	46.750 m ²	2,97
WA 4	20.366 m ²	56.045 m ²	2,75
WA 5	17.095 m ²	50.160 m ²	2,93
WA 6	8.337 m ²	24.750 m ²	2,97
WA 7	19.139 m ²	53.900 m ²	2,82
WA 8	4.475 m ²	9.240 m ²	2,06
WA 9	5.000 m ²	13.530 m ²	2,70
<i>Summe allgemeine Wohngebiete</i>	<i>110.293 m²</i>	<i>312.290 m²</i>	<i>2,83</i>

Bei den Flächen mit dem besonderem Nutzungszweck Garagengebäude und der Gemeinbedarfsläche Erziehung wird auf die Festsetzung einer Geschossfläche verzichtet, da das Nutzungsmaß hier über die Festsetzung der zulässigen Grundfläche in Verbindung mit der zulässigen Höhe ausreichend bestimmt ist. Bei den Garagengebäuden kommt hinzu, dass sie bei der beabsichtigten Realisierung mit automatisierten Parksystemen über keine klassischen Geschosse verfügen und die Festsetzung einer Geschossfläche daher ins Leere laufen würde.

Hinsichtlich der GFZ-Obergrenzen werden die Orientierungswerte des § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete von 1,2 und für sonstige Sondergebiete von 2,4 erheblich – zumeist um deutlich mehr als das Doppelte – überschritten. Diese Überschreitung begründet sich wie folgt:

Die Landeshauptstadt München wird Freiam Nord als kompakten, urbanen und zugleich grünen Wohnstandort mit einem hochwertigen und umfassenden Angebot an öffentlichen Flächen entwickeln. Vor dem Hintergrund des dringend benötigten großen gesamtstädtischen Bedarfs an neuem Wohnraum ist die hohe bauliche Dichte erforderlich, um im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans das Wohnungsbaupotenzial von rund 2.800 neuen Wohneinheiten für circa 7.200 Einwohner*innen auszuschöpfen. Auch im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden wäre es nicht gerechtfertigt, die verbleibenden wertvollen Siedlungserweiterungsflächen der Landeshauptstadt mit einem geringen Nutzungsmaß bereitzustellen. Durch die kompakte Bebauung kann die Flächeninanspruchnahme im Umland minimiert werden.

Städtebauliche Gründe, die hohe Nutzungsmaße rechtfertigen können, liegen insbesondere dann vor, wenn eine qualifizierte planerische Lösung bzw. eine städtebauliche Idee umgesetzt und dabei stadtgestalterische Gesichtspunkte berücksichtigt werden sollen. Diese Voraussetzung ist mit dem 2007 beschlossenen Strukturkonzept, den Ergebnissen des 2017-2018 durchgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs für den 2. Realisierungsabschnitt von Freiam Nord und der darauf aufbauenden städtebaulichen Konzeption der Rahmenplanung (Stand 04.04.2023), die am 24.07.2024 durch die Vollversammlung des Stadtrates beschlossen wurde (Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582), erfüllt. Die Entwicklung der Planung erfolgte in einem mehrjährigen Planungs- und Abwägungsprozess, in dem die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ziele und Planungen Schritt für Schritt konkretisiert und weiterentwickelt wurden.

Das Planungsgebiet wird zudem zukünftig sehr gut durch den ÖPNV erschlossen werden und ist somit für eine kompakte Bebauung mit hoher Dichte prädestiniert,

insbesondere wenn neben den bestehenden und vorgesehenen, bereits gute ÖPNV-Verbindungen (S-Bahn, Bus, ggf. Trambahn) die geplante U-Bahntrasse realisiert wird.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen und zur Herstellung von ruhigen Binnenbereichen in Teilbereichen des Planungsgebietes eine geschlossene bzw. weitgehend geschlossene Randbebauung zu stark befahrenen Straßen erforderlich wird, woraus auf den betreffenden Grundstücken eine hohe bauliche Dichte resultiert.

Die Überschreitung der Orientierungswerte wird durch Maßnahmen ausgeglichen, die sicherstellen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden:

Alle Wohnungen können ausreichend belichtet und belüftet werden. Die Einhaltung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird durch die Festsetzung einer Abstandsflächentiefe von mindestens 0,4 H bzw. durch eine geeignete Ausrichtung der Wohnungen in den Bereichen, in denen diese Abstandsflächentiefe unterschritten wird, sichergestellt (vgl. Kapitel 4.6).

Der westlich an das Planungsgebiet angrenzend vorgesehene, großzügige Landschaftspark stellt einen Ausgleich für die angestrebte hohe Dichte dar. Er bietet beste Voraussetzungen für die Erholung der künftigen Bewohner*innen und ist daher in die Bewertung und Abwägung einzubeziehen. Hinzu kommen innerhalb des Planungsgebiets weitere öffentliche Grünflächen, die Quartiersplätze und weitere begrünte Straßenräume, die durch die kompakte Unterbringung von Stellplätzen in den Sondergebieten Mobilitätshaus vom Pkw-Verkehr freigehalten werden und in denen die Aufenthaltsfunktion überwiegt. Diese öffentlichen Flächen schaffen Raum für Interaktion und soziale Aktivitäten und stellen damit ebenfalls einen Ausgleich für die hohe Dichte dar. Nicht zuletzt werden auch auf den Baugrundstücken ausreichend wohnungsbezogene Freiflächen geschaffen: Unter Einbeziehung der gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten wird in allen allgemeinen Wohngebieten ein Richtwert von 10 m² wohnungsbezogener Freifläche je Einwohner*in erreicht (vgl. auch Kapitel 4.14.1 sowie 8.2.1.5 des Umweltberichts).

Die Auswirkungen der Überschreitung der Orientierungswerte nach § 17 BauNVO werden darüber hinaus durch folgende Maßnahmen aufgefangen:

- Festsetzung von Bauräumen, welche angemessene private Freiflächen, eine ausreichende Belichtung aller Wohnungen sowie in Verbindung mit den Höhenfestsetzungen eine angemessene Stadtgestalt sicherstellen.
- Durch die Unterbringung der Kfz-Stellplätze in Mobilitätshäusern und Garagengebäuden werden die Wohngebiete weitestgehend vom ruhenden Verkehr freigehalten. Die wohnungsbezogenen Freiflächen weisen dadurch eine hohe Aufenthaltsqualität auf.
- Festsetzung von nicht unterbaubaren Binnenbereichen der Baugebiete, die eine ungehinderte Versickerung zulassen und mit Großbäumen zu bepflanzen sind.
- Begrünte Dachflächen mit einer durchwurzelbaren Mindestsubstratschichtdicke ohne Dränschicht von 20 cm bei extensiver und 40 cm bei intensiver Dachbegrünung, die der Erwärmung im Gebiet entgegenwirken und der Rückhaltung von Niederschlagswasser dienen.

4.2.3 Höhenentwicklung (Zahl der Vollgeschosse und Höhe baulicher Anlagen)

Die Festsetzung der in den einzelnen Bauräumen zulässigen Zahl der Vollgeschosse und Höhe baulicher Anlagen erfolgt in Anlehnung an die Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582). Sie sieht für die Bebauung eine bewegte Höhenentwicklung mit leicht verspringenden Gebäudehöhen vor. Vereinzelt sind vier, in der Regel aber fünf bis acht Vollgeschosse geplant. Die bewegte Silhouette soll zur Vielfalt der einzelnen Baublöcke beitragen. Zur Sicherung dieser städtebaulichen Entwurfsidee trifft der Bebauungsplan in den allgemeinen Wohngebieten und Sondergebieten differenzierte Festsetzungen zur maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse für jedes geplante Gebäude. Ergänzend wird die jeweils maximal zulässige Wandhöhe in § 7 Abs. 3 des Satzungstextes geregelt.

Die festgesetzten Wandhöhen in den allgemeinen Wohngebieten leiten sich aus einem typischen Wohngebäude mit einer Regelgeschosshöhe von 3 m, einem um 1 m erhöhten Erdgeschoss und einer Attikahöhe von 1,5 m ab. Dies ergibt eine Wandhöhe von 17,5 m bei fünf Vollgeschossen, 20,5 m bei sechs Vollgeschossen, 23,5 m bei sieben Vollgeschossen und bis zu 26,5 m bei acht Vollgeschossen.

Die Abgrenzung der Bereiche mit unterschiedlichen Höhenfestsetzungen ist gegenüber der aus der Rahmenplanung in den Bebauungsplan übernommenen Beispielbebauung (vorgeschlagene Baukörper) jeweils um ca. 4 m seitlich versetzt, sodass im Bauvollzug noch ausreichend Spielraum für die genaue Anordnung der einzelnen Gebäude bzw. Gebäudeabschnitte verbleibt. In Verbindung mit den Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche ist jedoch sichergestellt, dass die höheren Geschossigkeiten nicht im gesamten Bauraum ausgeschöpft werden können und der eingeräumte Spielraum somit insgesamt nicht zu einer Erhöhung der baulichen Dichte führt.

Die höchsten Gebäude mit acht Vollgeschossen befinden sich in der Regel entlang der Aubinger Allee und des Autobahnzubringers (U-1750). Abweichend davon sind jeweils in der Südwestecke des WA 7 und des WA 3 zwei Punkthäuser ebenfalls mit acht Vollgeschossen vorgesehen. Wegen ihrer besonderen städtebaulichen Bedeutung setzt der Bebauungsplan für diese beiden Solitäre die Zahl der Vollgeschosse nicht nur als Höchstmaß, sondern zwingend fest.

Für die Sondergebiete wird neben dem Höchstmaß der Wandhöhe von 27,0 m auch ein Mindestmaß von 21,0 m festgesetzt, weil die an einer Blockecke bzw. am Quartiersplatz und damit an städtebaulich bedeutsamen Stellen situierten Mobilitätshäuser nicht hinter der Höhenstruktur der benachbarten Wohngebäude zurückbleiben sollen. Die in der Rahmenplanung vorgesehene Struktur mit Höhendifferenzierungen an markanten Stellen soll beibehalten werden. Eine Unterschreitung des Mindesthöhe oder Überschreitung der Maximalhöhe würde die vorgesehene Struktur zu sehr überformen. Es sollen abhängig von den finanziellen Möglichkeiten keine niedrigen Garagengeschosse entstehen, vielmehr soll die Geschosshöhe „normaler“ Vollgeschosse mit Aufenthaltsräumen aufgegriffen werden. Dies erleichtert auch unter Berücksichtigung des Brandschutzes eine mögliche spätere Umnutzung der Gebäude, falls künftig weniger Stellplätze benötigt werden.

In den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude wird auf die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse verzichtet, da die dort geplanten automatisierten Parkregale über keine klassischen Geschosse verfügen und die Zahl der Vollgeschosse daher nicht aussagekräftig wäre. Stattdessen wird dort

zeichnerisch die zulässige Wandhöhe festgesetzt, die mit 20,5 m bzw. 23,5 m der Höhe von 6- bzw. 7-geschossigen Wohngebäuden entspricht.

In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung wird lediglich die Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt (maximal vier Vollgeschosse für den nördlichen Teil des Bauraums, angrenzend an den Autobahnzubringer, und maximal fünf Vollgeschosse für den südlichen Teil im Bereich des Quartiersplatzes U-1828). Diese Höhen fassen den öffentlichen Raum (angrenzende Verkehrs- und Platzflächen) und vermitteln städtebaulich zwischen der sechs- bis siebengeschossigen Wohnbebauung auf der Ostseite des Quartiersboulevards (U-1822) bzw. des Quartiersplatzes (U-1828) und dem westlich angrenzenden Landschaftsraum. Gemäß dem Ergebnis des durch das Baureferat durchgeführten VgV-Verfahrens sind für die Schulgebäude generell maximal vier Vollgeschosse vorgesehen. Im Bereich des Quartiersplatzes (U-1828) wird durch den Bebauungsplan ein zusätzliches fünftes Geschoss ermöglicht, um Spielraum für spätere Umplanungen oder Umbauten zu ermöglichen, sollte in der Zukunft ein Bedarf an zusätzlichen Schul- oder Kitaplätzen entstehen. Im Bereich des Platzes ist eine höhere Bebauung städtebaulich verträglich, um den Stadtraum baulich zu fassen. Von der Festsetzung einer maximalen Wandhöhe wird in der Gemeinbedarfsfläche abgesehen. Während in den allgemeinen Wohngebieten, Sondergebieten und Flächen mit besonderem Nutzungszweck die benachbarten Gebäude in ihrer Höhenentwicklung aufeinander abgestimmt werden sollen, ist dies für die Gemeinbedarfsfläche nicht erforderlich. Dort sind große Baukörper geplant, die nicht direkt an andere Baugrundstücke angrenzen und deren Gebäudehöhe sich aus den konzeptionellen und organisatorischen Anforderungen an die Schulnutzung ergibt.

Das Planungsgebiet liegt im Bauschutzbereich des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen. Die Beschränkung der Bauhöhe greift bei 683 m ü. NHN. Die im Planungsgebiet ermöglichten Gebäude unterschreiten diese Höhe überall deutlich.

Bezugspunkte der Höhenfestsetzungen

Der Bebauungsplan bestimmt die Höhenlage der Straßen durch Festsetzung von Höhenkoten. Diese sind regelmäßig in den Kreuzungsbereichen der Verkehrsflächen festgesetzt, zwischen den Kreuzungsbereichen müssen die Straßen bei unterschiedlichen Höhenkoten ein Gefälle aufweisen. Bei sehr langen Straßenabschnitten oder in Bereichen mit besonders großen Niveauunterschieden werden zusätzliche Höhenkoten auch zwischen den Kreuzungen festgesetzt. Durch § 7 Abs. 1 der Satzungsbestimmungen wird bestimmt, dass sich die Höhenfestsetzungen jeweils auf die dem Bauraum nächstgelegene zeichnerisch festgesetzte Höhenkote bezieht. Bei einer Unterteilung des Bauraums in Bereiche mit unterschiedlich festgesetzter Zahl der Vollgeschosse ist der nächstgelegene Höhenbezugspunkt für den jeweiligen Bereich heranzuziehen.

Da die an die Baugebiete und Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude angrenzenden Straßen – bedingt durch die Ausdehnung des Planungsgebiets – kein einheitliches Höhenniveau aufweisen werden, können sich die Gebäudehöhen nicht auf einen einheitlichen Höhenbezugspunkt für das gesamte Planungsgebiet beziehen. Teilweise ergeben sich bereits innerhalb eines Baugebiets unterschiedliche Höhenniveaus zwischen den angrenzenden Straßen (zum Beispiel im WA 4 bis zu 1,80 m Unterschied zwischen dem nordwestlichen und südöstlichen Ende der U-1824). Durch die Bezugnahme auf die jeweils nächstgelegene Höhenkote ist gewährleistet, dass sich die Gebäude an das Niveau der angrenzenden Straßen anpassen.

Höhe der Erdgeschosse

Bei einer Nutzung der Erdgeschosse in den allgemeinen Wohngebieten durch Läden oder andere öffentlichkeitswirksame Nutzungen sollen die Erdgeschosse (einschließlich der Deckenhöhe) eine Höhe von mindestens 4,0 m aufweisen. Bei integrierten Kindertageseinrichtungen ist eine lichte Raumhöhe von mindestens 3,00 m im Erdgeschoss erforderlich. Bei Erdgeschosswohnungen ist zur Verbesserung der Wohnqualität eine Ausbildung des Erdgeschosses als Hochparterre / Sockelgeschoss erwünscht. Dies wird durch § 7 Abs. 2 des Satzungstextes gesichert. Demnach muss in den allgemeinen Wohngebieten die Oberkante der Rohdecke des Fußbodens des 2. Vollgeschosses mindestens 4,0 m über der Oberkante der Rohdecke des Fußbodens des 1. Vollgeschosses liegen. Dies gilt nicht, wenn das Erdgeschoss (= 1. Vollgeschoss) als Sockelgeschoss mit einer Fußbodenhöhe von mindestens 1,0 m oberhalb der nächstgelegenen zeichnerisch festgesetzten Höhenkote ausgebildet wird.

Tiefe unterirdischer Geschosse

Gemäß § 16 Abs. 5 BauNVO können die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung oberhalb und unterhalb der Geländeoberfläche getroffen werden. Zur Vermeidung von Eingriffen in das Grundwasser wird in § 7 Abs. 4 des Satzungstextes geregelt, dass im Sondergebiet SO 1, in den allgemeinen Wohngebieten und in den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäuden unterirdische Geschosse eine Tiefe von 3,5 m unterhalb des Straßenniveaus (nächstgelegene zeichnerisch festgesetzte Höhenkote) nicht unterschreiten dürfen, d. h. es wird maximal ein Untergeschoss ermöglicht. Abweichend hiervon werden im SO 2 gegebenenfalls, sofern dort auch P&R Stellplätze vorgesehen werden, drei Untergeschosse benötigt, um alle erforderlichen Stellplätze unterbringen und um unter der Hochhausgrenze bleiben zu können. Hier werden unterirdische Geschosse bis zu einer Tiefe von 520,00 m über NHN ermöglicht, dies entspricht ca. 9 m unterhalb des angrenzenden Straßenniveaus. Auch in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung wird zur städtebaulichen Einbindung von Schul- und Erziehungseinrichtungen und zur Unterbringung beispielsweise einer Sporthalle abweichend festgesetzt, dass unterirdische Geschosse im Bauraum nördlich der Straße U-1827 eine Tiefe von maximal 526,00 m über NHN und im Bauraum südlich der Straße U-1827 eine Tiefe von maximal 526,70 m über NHN haben dürfen. Für untergeordnete Gebäudeteile (z. B. Pumpensumpf) können Ausnahmen bis zu einer Tiefe von 523,50 m über NHN zugelassen werden.

Durch die Begrenzung der Tiefe der Untergeschosse und den Verzicht auf großflächige Tiefgaragen werden Auswirkungen auf die Strömungsverhältnisse des Grundwassers so weit wie möglich vermieden. Der punktuell stärkere Eingriff in das Grundwasser im Bereich des SO 2 wurde im Grundwassermodell (Aktualisierung des Mathematischen Grundwassermodells Freiham-Nord 2023, Stand: 14.07.2023, aktualisiert 09.12.2024) berücksichtigt und ist vertretbar, zumal das Gebäude in Nord-Süd-Richtung und damit weitgehend längs zur Grundwasserfließrichtung ausgerichtet ist. Die generelle Grundwasserfließrichtung ist bei Mittelwasserbedingungen von Südwesten nach Nordosten, bei Hochwasserereignissen eher von Südsüdwest nach Nordnordost gerichtet. Ebenso ist auch bei der Gemeinbedarfsfläche Erziehung ein punktuell stärkerer Eingriff in das Grundwasser aus gutachterlicher Sicht möglich, da Auswirkungen nur im Nahfeld des Bauvorhabens zu erwarten sind.

Auch bei eingeschossiger Bauweise von Untergeschossen sind Eingriffe in das Grundwasser bzw. Grundwasserkontakte nicht vollständig ausgeschlossen. Im Grundwassermodell (Aktualisierung des Mathematischen Grundwassermodells Freiham-Nord 2023, Stand: 14.07.2023, aktualisiert 09.12.2024) wurde ermittelt, dass

in nahezu dem gesamten Planungsgebiet ein Flurabstand von weniger als 3,5 m zwischen dem Gelände und einem prognostizierten Grundwasserhöchststand (HW 2000 zzgl. Sicherheitszuschlag von 1,45 m) zu erwarten ist. Im Bauvollzug wird Vorsorge gegen hochstehende Grundwasser (vor allem bei Grundwasserhochständen in Kombination mit Starkregenereignissen) zu treffen sein. Für Eingriffe in das Grundwasser muss durch die Bauherr*innen eine wasserrechtliche Erlaubnis eingeholt werden. Insbesondere im Fall des SO 2 mit mehreren Untergeschossen muss im wasserrechtlichen Verfahren der durch die Untergeschosse verursachte Grundwasseraufstau dargestellt werden. Im Falle eines Aufstaus, welcher sich nachteilig auf die Nachbarschaft auswirkt, müssen technische Maßnahmen (z. B. Düker) geplant werden, um den Grundwasseraufstau auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

4.3 Dächer und Dachaufbauten, Photovoltaikanlagen

Um eine homogene Dachlandschaft und die Voraussetzungen für eine flächendeckende Dachbegrünung zu schaffen sowie eine Ausstattung der Dächer mit Photovoltaikanlagen unabhängig der Gebäudestellung zu ermöglichen, werden für alle Baugebiete und -flächen gemäß § 8 Abs. 1 des Satzungstextes Flachdächer mit einer maximalen Neigung von 15° festgesetzt.

In § 8 Abs. 2 des Satzungstextes wird bestimmt, dass Antennen- und Satellitenanlagen ausschließlich auf den Dächern zulässig sind. Mit der Festsetzung werden Antennen- und Satellitenanlagen an den Fassaden der Gebäude ausgeschlossen, um das nach außen wirkende negative Erscheinungsbild zahlloser einzelner Antennen- und Satellitenanlagen an den Gebäuden zu vermeiden.

Um einen gestalterisch einheitlichen Dachabschluss, insbesondere beim Blick vom Straßenraum hinauf, eine homogene, aber attraktive Dachlandschaft und die Voraussetzungen für eine flächendeckende Dachbegrünung einschließlich einer Freiraumnutzung auf den Dächern für die Bewohner*innen zu ermöglichen, werden Regelungen über die Art und den Umfang sowie die Größe von Dachaufbauten getroffen.

Alle Dachaufbauten sind gemäß § 8 Abs. 3 des Satzungstextes von den Außenkanten der darunter liegenden Dachflächen zurückzusetzen. Je höher dabei ein Dachaufbau ist, desto weiter ist der Aufbau entsprechend seiner Höhe von der Außenkante abzusetzen. Hierdurch bleibt der eigentliche Dachabschluss an der Gebäudeaußenkante das gestalterisch prägende Element. Damit insbesondere freistehende Photovoltaikanlagen und sonstige Dachnutzungen bis zur Außenkante des Daches herangeführt werden können, wird hierbei auf die realisierte Wandhöhe (z. B. Außenwand einschließlich Führung der Wand über das Dach als Brüstung) abgestellt. Auf den Dächern der Mobilitätshäuser in den Sondergebieten besteht die Möglichkeit, Sportflächen anzulegen. Um eine solche Doppelnutzung zu ermöglichen, werden Ballfangzäune von der Pflicht zum Abrücken ausgenommen. Werden in Ballfangzäune allerdings Lärmschutzwände integriert, müssen diese Kombinationen zumindest um das die realisierte Wandhöhe übersteigende Maß der integrierten Lärmschutzwände von der Außenkante des darunter liegenden Geschosses zurückgesetzt werden.

Für alle technischen Dachaufbauten wird in § 8 Abs. 4 des Satzungstextes geregelt, dass diese – soweit dies nicht der technischen Zweckbestimmung wie bei Schornsteinen oder Ansaug- und Abluftrohren sowie Photovoltaikanlagen und Antennen- und Satellitenanlagen sowie vergleichbaren Anlagen widersprechen würde

– vollständig einzuhausen und gemäß § 24 Abs. 1 des Satzungstextes zu begrünen sind. Durch die Festsetzung zur Einhausung sollen vor allem große und stadträumlich relevante technische Anlagen auf den Dächern (z. B. Klimaanlage) gestalterisch in die Dachlandschaft integriert werden. Die Regelung zur Dachbegrünung wird insbesondere wegen der günstigen Wirkung auf das Stadtklima und das geplante Regenwassermanagement vorgenommen. Im Zusammenspiel mit der Regelung der Begrünung von Dachflächen gemäß § 24 Abs. 1 des Satzungstextes wird somit erreicht, dass die Dachbegrünung den maximal möglichen Anteil einnimmt und die Dächer weitestgehend begrünt sind (siehe zur Dachbegrünung auch Kapitel 4.14.2). So gilt auch die Verpflichtung zur (zumindest extensiven) Dachbegrünung, sollten Photovoltaikanlagen auf den Dächern der eingehausten technischen Dachaufbauten angeordnet werden. In diesen Fällen muss die Dachbegrünung unter den Photovoltaikanlagen erfolgen.

In den allgemeinen Wohngebieten sollen Dachflächen auch gerade für die Bewohner*innen attraktiv nutzbar sein. Zur ausreichenden Freiflächenversorgung sind gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten vorgesehen (vgl. Kapitel 4.14.4). Entsprechend werden gemäß § 8 Abs. 5 des Satzungstextes neben technisch notwendigen Dachaufbauten (zu denen u.a. Photovoltaikanlagen oder Aufzugseinrichtungen zählen) auch folgende Dachaufbauten ermöglicht, die im Zusammenhang mit einer Freiflächennutzung auf dem Dach benötigt werden:

- Dachausstiege zu Gemeinschaftsdachgärten,
- ein Abstellraum pro Treppenraum für Gemeinschaftsdachgärten, die den Treppenräumen räumlich zugeordnet sein sollen; die Abstellräume werden in ihrer Größe auf 5 m² beschränkt, damit möglichst große Freiflächen verbleiben; diese Abstellräume können bei der Geschossflächenberechnung unberücksichtigt bleiben, da es sich hierbei um keine Aufenthaltsräume handelt,
- Pergolen im Bereich von Gemeinschaftsdachgärten, die diese überstellen können und mit Photovoltaikanlagen kombiniert werden können. Damit verbunden ist eine teilweise Verschattung der Dachgärten, was gerade im Hochsommer durchaus erwünscht ist, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern,
- Umfassungen von Gemeinschaftsdachgärten sowie
- Schallschutzkonstruktionen, die entlang der Hauptverkehrsstraßen notwendig werden, damit die Aufenthaltsbereiche auf den Dachflächen nicht verlärmert werden und die Dachgärten ihre Erholungsfunktion erfüllen können.

Die zulässige Höhe der Dachaufbauten von 4,0 m (über ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche oder über ihrem Auflagepunkt auf den Dachflächen) ermöglicht Dachausstiege einschließlich extensiv oder intensiv begrünter Dächer sowie sämtliche andere auf Wohngebäuden übliche technische Dachaufbauten.

Die Größe der Dachaufbauten wird auf maximal 15 % des darunter liegenden Geschosses beschränkt, sodass die Nutzung des Daches als begrünter Freibereich deutlich im Vordergrund steht. Ausgenommen von der Größenbegrenzung sind Photovoltaikanlagen, die in größerem Umfang erwünscht sind, und Pergolen, die die Freiflächennutzung nicht einschränken.

Gemäß den Zielen des Klimafahrplans (Stadtratsbeschluss „Klimaneutrales München bis 2035“ vom 20.10.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873, siehe bereits Kapitel 2.3.8) sollen in allen Neubauquartieren Münchens Photovoltaikanlagen auf den Dächern umgesetzt werden, um auch auf der Ebene der Bauleitplanung dem Belang

des Klimaschutzes gemäß § 1a Abs. 5 BauGB Rechnung zu tragen. Auch gemäß dem „Masterplan solares München“ (Beschluss des Stadtrates vom 28.06.2023, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09135) wird ein deutlicher Ausbau der Stromerzeugung durch Photovoltaikanlagen auf Dächern angestrebt. Diesem Ziel entsprechend wird in § 8 Abs. 6 des Satzungstextes geregelt, dass in den allgemeinen Wohngebieten, in den Sondergebieten Mobilitätshaus und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung je Baugrundstück mindestens ein festgesetzter prozentualer Anteil der jeweiligen Dachflächen mit Photovoltaikanlagen zu versehen ist. Um eine möglichst umfangreiche Dachnutzung umzusetzen, wird als Bemessungsgröße grundsätzlich die Gesamtdachfläche gewählt, die durch die Gebäudeerrichtung auf den einzelnen Grundstücken entsteht, wobei hier etwa untergeordnete oder mit besonderen Nutzungen versehene Dachflächenbereiche nicht hinzuzählen, was in § 8 Abs. 6 Satz 6 geregelt ist und weiter unten noch näher begründet wird. Auch nicht zur Gesamtdachfläche im Sinne dieser Regelung (§ 8 Abs. 6 Satz 1) zählen nach § 8 Abs. 6 Satz 2 gewisse Bereiche der Bauräume der allgemeinen Wohngebiete, auf denen achtgeschossige Wohngebäude errichtet werden dürfen und auf denen zugleich die in der Planzeichnung vorgeschlagenen Formen der Baukörper keine Darstellungen „Gemeinschaftsdachgärten oder sonstige gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen gemäß städtebaulichem Vertrag“, sondern Darstellungen „Photovoltaik auf Dachflächen“ aufweisen. Im Zuge der Bebauungsplanung zu fordernde (vgl. Kapitel 4.14.2) Gemeinschaftsdachgärten wären in diesen Bereichen (unter prognostizierter Ausnutzung des Baurechts betreffend die Geschossigkeit) brandschutztechnisch nur über einen zweiten baulichen Rettungsweg erschließbar, was den künftigen Bauherr*Innen nicht grundsätzlich abverlangt werden soll. Daher sind gemäß § 8 Abs. 6 Satz 3 auf den Dächern dieser speziellen Bereiche stattdessen beinahe vollständig, nämlich auf einem prozentualen Anteil von 85 %, Photovoltaikanlagen zu errichten.

Diese erwähnten Gesamtdachflächen in § 8 Abs. 6 Satz 1 zur Bemessungsgröße genommen, müssen auf diesen Gesamtdachflächen in den o.g. Baugebieten und -flächen – jeweils beurteilt für die einzelnen Baugrundstücke – folgende Anteile mit Photovoltaikanlagen versehen werden:

WA 1:	50 %
WA 2:	40 %
WA 3:	50 %
WA 4:	50 %
WA 5:	25 %
WA 6:	50 %
WA 7:	50 %
WA 8:	50 %
WA 9:	50 %
SO 1:	50 %
SO 2:	50 %
GB Erziehung:	50 %

Da die Dachflächen der Gebäude im Bebauungsplangebiet nur flach oder bis zu maximal 15° Dachneigung flachgeneigt erstellt werden dürfen und hierdurch gute Ausgangspositionen für eine umfassende Dachnutzung geschaffen werden, besteht nicht die Notwendigkeit, es dem bayerischen Gesetzgeber gleichzutun und sich bei der Errichtungspflicht für Photovoltaik lediglich auf die „geeignete Dachfläche“ (vgl. zur gesetzlichen Regelung Art. 44a BayBO) zu beziehen.

Da private Freiflächen für die künftigen Bewohner*Innen des Bebauungsplangebiets nicht in ausreichendem Umfang am Boden nachgewiesen werden können, ist vorgesehen, dass auf den Dächern der allgemeinen Wohngebiete (gemäß § 24 Abs. 2 des Satzungstextes intensiv zu begrünende) Gemeinschaftsdachgärten entstehen sollen. Auf den erwähnten Gesamtdachflächen müssen sich neben den Photovoltaikanlagen – und neben möglichen weiteren erforderlichen Nutzungen – also auch diese gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten wiederfinden. Die festgesetzten prozentualen Anteile an intensiver Dachbegrünung zur Herstellung der gemeinschaftlichen Dachflächen ergeben sich aus § 24 Abs. 2 i.V. § 26 Abs. 8 des Satzungstextes. Die Sicherung u.a. der gemeinschaftlichen Nutzung erfolgt im städtebaulichen Vertrag und über künftige Grundstücksvergaben: Konkret auf Quadratmeter bemessen werden die Flächenanteile durch dinglich-rechtliche Dienstbarkeiten im Grundbuch fixiert. Bezüglich der Anteile der Gemeinschaftsdachgärten und deren intensiver Begrünung wird hierzu auch auf das Kapitel 4.14.2 „Dachbegrünung und Dachgärten“ verwiesen.

In vielen Fällen erzeugt die Doppel- oder Mehrfachnutzung der Gesamtdachflächen keine Flächenkonkurrenz in dem Sinne, dass auf den Dachflächen nicht genug Platz zur Verfügung steht, um alle erforderlichen Nutzungen auf diesen Dachflächen unterzubringen. Oft lassen sich Kombinationen der verschiedenen Nutzungen verwirklichen: So bestehen etwa Möglichkeiten, Gemeinschaftsdachgärten mit schattenspendenden Photovoltaikpaneelen zu überdachen, technische Dachaufbauten mit solchen Paneelen zu versehen oder Belüftungsanlagen unter aufgeständerten Photovoltaikanlagen unterzubringen. In einem überwiegenden Anteil der Dachflächen der Baugebiete WA 2 und WA 5 ist in Abhängigkeit von der städtebaulichen Dichte und der knapp bemessenen Freiflächen im Innenhof (u. a. wegen der im Innenhof befindlichen Freispielfläche) die Pflicht, Photovoltaikanlagen zu errichten, bereits durch die oben erläuterten Festsetzungen reduziert (40% und 25%), damit diese Dachflächen für die notwendige gemeinschaftliche Freiflächenversorgung genutzt werden können. Über diese zwei gesamten Baugebiete betrachtet, kann eine etwa hälftige Dachflächennutzung für Photovoltaikanlagen durch Festsetzungen allerdings dadurch gesichert werden, dass mehrere achtgeschossig zulässige Gebäude einen erhöhten Photovoltaikanteil aufweisen müssen (85 %).

Dort, wo der Platz auf den Dachflächen (sowohl der Gesamtdachflächen als auch der Dachflächen der o. g. Bereiche, auf denen achtgeschossige Gebäude errichtet werden dürfen) nicht genügt, sei es aufgrund der Notwendigkeit des Nachweises erforderlicher Dachbegrünungen (rechtlich erforderliche Nutzung) oder der Errichtung technischer Dachaufbauten (technisch erforderliche Nutzung), besteht nach § 8 Abs. 6 Satz 4 des Satzungstextes die Möglichkeit, die eigentlich auf den Dachflächen zu errichtenden Photovoltaikanlagen an anderen Stellen der Gebäude anzubringen. Müssten aufgrund der Vorgaben des § 8 Abs. 6 Satz 1 oder Satz 3 beispielsweise noch 40 qm Dachfläche mit Photovoltaikanlagen versehen werden, ist dies aufgrund nicht ausreichender Platzverhältnisse aber nicht möglich, sind diese 40 qm Photovoltaikanlagen an anderen Stellen als der Dachfläche anzuordnen. Hierbei kommt v. a. die Anbringung von Photovoltaikpaneelen an Gebäudefassaden in Betracht, was nach § 8 Abs. 6 Satz 5 allerdings baugestalterischen Anforderungen unterliegt: An Außenwände angebrachte Photovoltaikanlagen müssen in die Fassade integriert werden, dürfen die Fassaden des Gebäudes nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen. Mit der Festsetzung soll verhindert werden, dass in großem Umfang Photovoltaik Elemente vor der eigentlichen Gebäudefassade angebracht werden und die Gebäude so eher eine technische Anmutung erhalten, die für Wohngebäude nicht ortsbildtypisch wäre. Einzelne technische Elemente, zum

Beispiel Sonnenschutzvorbauten, die zugleich mit Photovoltaik-elementen ausgestattet sind, werden durch die Regelung nicht ausgeschlossen und bleiben zulässig. Insbesondere im WA 5, in dem wegen der hohen Dichte der Bebauung und des damit einhergehenden hohen Freiflächenbedarfs im erhöhten Umfang Gemeinschaftsdachgärten entstehen werden, lässt sich eine Ausstattung mit fassadenintegrierten Photovoltaikanlagen gut umsetzen, da die zum Autobahnzubringer nach Süden ausgerichteten Fassaden genügend besonnt werden.

Die Photovoltaikanlagen auf den Dachflächen sind, zumindest soweit diese Anlagen auf den Dächern eigene Flächen einnehmen, gemäß § 24 Abs. 5 des Satzungstextes mit extensiver Dachbegrünung zu kombinieren (vgl. auch Kapitel 4.14.2). Andere Nutzungen sollten nach Möglichkeit so unter (z. B. Aufzugüberfahrten, Entlüftungen) oder neben (z. B. Blitzschutzanlagen) Photovoltaikanlagen angeordnet werden, dass möglichst wenig Verschattung erzeugt wird.

Im Weiteren soll vertraglich geregelt werden, dass die Photovoltaikanlagen auf dem Dach auch zur Energieerzeugung genutzt werden müssen.

In der Planzeichnung sind Vorschläge für die Situierung von Photovoltaikanlagen auf Dachflächen hinweislich dargestellt. Diese hinweisliche Darstellung erzeugt keine rechtliche Verbindlichkeit. Sie lässt künftige Grundstückszuschnitte noch unberücksichtigt und soll im Wesentlichen die Eignung von verkehrsflächenzugewandten Dachflächen für die Photovoltaiknutzung zum Ausdruck bringen. Weil sich die Maßgaben des § 8 Abs. 6 im Wesentlichen auf die Baugrundstücke beziehen, sich die Grundstückszuschnitte bis zum Satzungsbeschluss allerdings noch ändern werden (vgl. zur Bodenordnung Kapitel 6.5), erfolgt eine Änderung der hinweislichen Darstellung der Dachnutzung in der Planzeichnung bei Bedarf bis zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanverfahrens, wenn die Grundstückszuschnitte feststehen.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Errichtung von Photovoltaikanlagen sind die Dächer der Garagengebäude in den Flächen mit besonderem Nutzungszweck, da diese mit einer Dachbegrünung ausgestaltet werden sollen, auf der auf 25 % der Fläche Habitatmodule vorzusehen sind (in der Rahmenplanung als Biodiversitätsdächer bezeichnet); vgl. die Festsetzungen in § 24 Abs. 6 der Satzungsbestimmungen. Die Errichtung von Photovoltaikanlagen stünde hierzu in Widerspruch.

Weiter sind von der Verpflichtung die Dächer von Nebenanlagen ausgenommen, da hier der Zusatzaufwand für Statik und Elektroinstallation erheblich sein kann.

Auch Dachflächen von eingeschossigen Gebäudeteilen, die im Erdgeschossbereich auf der Hofseite gegenüber darüberliegenden Gebäudeteilen hervorstehen können, sind von der Verpflichtung zur Errichtung von Photovoltaikanlagen ausgenommen. Dies ist beispielsweise bei der Umsetzung von integrierten Kindertageseinrichtungen oder gewerblichen Flächen mit tieferen Erdgeschosszonen möglich. Diese Dachflächen sind im Verhältnis zu den anderen obenliegenden Dachflächen in ihrer Größe als untergeordnet zu betrachten und erscheinen aufgrund ihrer Höhenlage mit einer früheren Verschattung nicht so geeignet für Photovoltaik. Somit würde auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis deutlich schlechter ausfallen.

Schließlich werden auch Dachflächenbereiche mit öffentlich nutzbaren Sport- und Freizeitanlagen in den Sondergebieten Mobilitätshaus von der Verpflichtung ausgenommen. Für die Mobilitätshäuser in den Sondergebieten besteht die

Überlegung, auf den Dächern Sport- oder Freizeitanlagen zu realisieren, die von der Öffentlichkeit nutzbar sind und zur Freiflächenversorgung im Quartier beitragen. In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung soll die Möglichkeit bestehen, schulische Nutzungen auch auf den Dächern der Gebäude unterzubringen. Eine solche Doppelnutzung ist im Sinne der Flächensparsamkeit und zur Reduzierung der Versiegelung sinnvoll. In diesem Fall muss jedoch auf eine Realisierung von Photovoltaikanlagen auf den o. g. Dachflächenbereichen verzichtet werden, da eine Kombination beider Nutzungen nicht möglich ist.

Dass all diese Dächer, auf denen die Verpflichtungen zur Errichtung von Photovoltaikanlagen nicht gelten, nicht zur Gesamtdachfläche nach § 8 Abs. 6 Satz 1 des Satzungstextes zählen, wurde weiter oben in der Begründung bereits erwähnt und ergibt sich klarstellend aus § 8 Abs. 6 Satz 6 des Satzungstextes.

In den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude sind Taubenhäuser als Dachaufbauten gemäß § 8 Abs. 7 des Satzungstextes zulässig, um eine quartiersweite Regulierung der Taubenpopulation im Planungsgebiet zu ermöglichen. Für das Planungsgebiet selbst sind voraussichtlich drei Taubenhäuser auf den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude ausreichend. Durch die Lage derselben können diese auch noch einen Teil des 1. Realisierungsabschnitts „mitversorgen“. Für den 1. Realisierungsabschnitt sind noch zusätzlich zwei weitere Standorte nachträglich vorzusehen. Der Wirkkreis um ein Taubenhaus herum wird mit einem Radius von rund 500 m angegeben. Im Regelfall ist bei Taubenhäusern von einer Grundfläche von ca. 4,00 m auf ca. 2,80 m und einer Höhe von ca. 1,90 m auszugehen. Die Taubenhäuser wiegen zwischen 1 bis 2,5 Tonnen.

Zum Schutz der Anlage gegen starke Windböen ist eine Abspannung der Anlage mit Seilen an allen vier Außenseiten notwendig. Voraussetzung, dass die Taubenhäuser von der örtlichen Taubenpopulation angenommen werden, ist die zeitgleiche Installation von geeigneten Taubenabwehrmaßnahmen im Bereich der Photovoltaikanlagen sodass dort potenzielle Nistplätze für Tauben von vorneherein nicht zur Verfügung stehen. Für Tauben, aber auch andere Vögel dürfen diese Taubenabwehrmaßnahmen zu keiner Gefährdung führen. Hier sind geeignete tierschutzkonforme Taubenabwehrgitter zu verwenden, die ausreichend durchlässig für kleine Vögel sind. Diese Sicherung der Bereiche der Photovoltaikanlagen wird vertraglich geregelt.

4.4 Überbaubare Grundstücksflächen und Bauweise

Im Bebauungsplan erfolgt die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen mittels Baugrenzen und Baulinien. Dabei wird die im Rahmenplan (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) vorgesehene städtebauliche Konzeption insbesondere an den Außenseiten der Baufelder eng nachgezeichnet, um die geplante Struktur mit einer entlang der Hauptverkehrsstraßen geschlossenen und an den übrigen Straßen aufgelockerten Blockrandbebauung zu sichern. In den allgemeinen Wohngebieten WA 4, WA 5 und WA 7 sind darüber hinaus jeweils in den Block hineinragende Gebäuderiegel vorgesehen, die die Gebiete in jeweils zwei Teilbereiche unterteilen und die von einer Blockdurchwegung aus erschlossen werden; auch hier wird entlang dieser Vorderseite der Riegel die geplante städtebauliche Figur eng nachgezeichnet. Für die rückwärtige, also hofzugewandte Seite der Randbebauung lassen die Baugrenzen hingegen etwas größeren Spielraum. Nach der Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) soll die Gebäudestruktur im Blockinneren durch Vor- und Rücksprünge aufgelockert werden.

Dabei gibt es kein städtebauliches Erfordernis, die einzelnen, in den Blockinnenbereich ragenden Gebäudeteile genau zu verorten. Der Bebauungsplan sieht daher in der Regel 20 m (im Einzelfall auch bis zu 23 m) tiefe Bauräume vor, die hofseitig genügend Spielraum für Vor- und Rücksprünge der Bebauung lassen. Die Bauräume ermöglichen dadurch auch die Einordnung integrierter Kindertagesstätten oder Läden in die Bebauung, die eine größere Gebäudetiefe als reine Wohngebäude benötigen. Durch die jeweils festgesetzte maximale Grundfläche ist sichergestellt, dass die Bauräume nicht vollständig überbaut werden können.

Für die Mobilitätshäuser in den Sondergebieten und die Garagengebäude in den Flächen mit besonderem Nutzungszweck werden größere Bauraumtiefen festgesetzt. Dies ist aus funktionalen Gründen erforderlich. Im Zuge des Rahmenplanungsprozesses wurde eine Studie zu Quartiersgaragen erstellt, in der verschiedene Typen von Garagengebäuden untersucht wurden und in deren Ergebnis die Dimensionierung der Gebäude festgelegt wurde.

Mit den festgesetzten Baugrenzen und Baulinien wird gewährleistet, dass im Blockinneren größere zusammenhängende Flächen von Bebauung und Unterbauung freigehalten werden. Dies ermöglicht die Schaffung qualitativ hochwertiger und klimatisch bedeutender Freiflächen in den Binnenräumen der Baufelder. Die Freihaltung der Binnenräume ermöglicht zudem in Teilen der Quartiere die Sicherung der Feuerweherschließung an den Stellen, die vom Baufeldäußeren nicht erreicht werden können.

Entlang der Straßen werden Baulinien zur Sicherung der Raumkanten festgesetzt. Dadurch werden klar definierte Blockränder ausgebildet, die parallel zu den Straßen mit einzelnen, bewusst angeordneten Knicken verlaufen. Bei Blöcken, bei denen auf einer oder mehreren Seiten keine Straße, sondern eine öffentliche Grünfläche angrenzt, werden entlang der Grünflächen Baugrenzen festgesetzt, die größeren Spielraum für die Ausbildung des Blockrands belassen. An den Blockecken werden die Baulinien jedoch um die Ecke herumgezogen, um sicherzustellen, dass die Gebäude entlang der gesamten Straßenslänge errichtet werden und so ein baulich gefasster Straßenraum entsteht. Als Ausnahme bezüglich der Festsetzung von Baugrenzen bei angrenzenden öffentlichen Grünflächen, sind die Baufelder umliegend zur öffentlichen Grünfläche ÖG 4 zu sehen. Hier wurden zur städtebaulichen Fassung dieser platzartigen Grünfläche die angrenzenden Seiten der Bauräume mit Baulinien festgesetzt.

In der Regel sind die Bauräume von den Verkehrsflächen zu Gunsten einer 3,0 m breiten durchgängigen Vorgartenzone abgerückt (im Bereich der sogenannten „Wohnstraßen“ U-1821 und U-1829 ist die Vorgartenzone 3,5 m breit). Dadurch wird der überwiegend vorstädtische Charakter, wie er auch im 1. Realisierungsabschnitt vorgesehen ist, aufgegriffen. An Straßen, die einen innenstädtisch-urbanen Charakter aufweisen sollen und in denen sich in den Erdgeschosszonen auch kleinteilige Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe ansiedeln sollen (Aubinger Allee, Autobahnzubringer U-1750 und Ostseite des Quartiersboulevards U-1831, U-1824, U-1822 und U-1828), grenzen die Baulinien in der Regel unmittelbar an die Verkehrsflächen an. Abweichend davon ist im WA 5 zwischen der Straßenverkehrsfläche der U-1750 und der Baulinie zur Sicherstellung der Feuerweherschließung eine Geh- und Fahrrechtsfläche vorgesehen, die aber gestalterisch als Teil des Straßenraums wirken wird.

Innerhalb der Bauräume wird in der Regel die geschlossene Bauweise festgesetzt. Sofern bei der Parzellierung Grundstücksgrenzen entstehen, die durch die Bauräume

verlaufen, sind die Gebäude hier ohne seitlichen Grenzabstand zu errichten. Ergänzend wird aus Lärmschutzgründen gemäß § 18 Abs. 8 des Satzungstextes festgesetzt, dass in den Baugebieten entlang der Straßen U-1750 (Autobahnzubringer), Aubinger Allee, U-1820, U-1831, U-1824 Ost, U-1822, U-1828 sowie teilweise an der U-1823, U-1827 und teilweise entlang der öffentlichen Grünfläche ÖG 2 (Bereich WA 2) die Gebäude innerhalb der Bauräume durchgehend und – mit Ausnahme der festgesetzten Durchgänge – ohne Zwischenräume zu errichten sind. Dabei werden die durchgehenden Bauräume auch noch ein Stück um die Bauraumecken geführt (ausführlicher siehe Kapitel 4.10 „Immissionsschutz“). An den Stellen, an denen der Rahmenplan (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) Lücken zwischen der Bebauung vorsieht, sind die Bauräume jeweils unterbrochen.

Ausgenommen von der Festsetzung einer Bauweise sind alle Bauräume, in denen wegen ihrer geringen Größe nur mit einem – freistehenden – Gebäude zu rechnen ist. Die Festsetzung einer bestimmten Bauweise ist hier entbehrlich.

In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung werden großzügigere Bauräume festgesetzt, um mehr Spielraum für die Anordnung der Schulgebäude zu belassen. Städtebaulich erwünscht ist jedoch, dass sie an den Quartiersboulevard (U-1822) einschließlich der Ecke zum Autobahnzubringer (U-1750) und an den Quartiersplatz im Süden (U-1828) herangebaut werden und diese Stadträume baulich fassen. Dort werden deswegen Baulinien festgesetzt. Auf die Festsetzung einer Bauweise wird in der Gemeinbedarfsfläche verzichtet. Da die Gemeinbedarfsfläche Erziehung nur aus einem Grundstück besteht, dieses an kein anderes Baugrundstück angrenzt und auf dieser Fläche nutzungsbedingt weitestgehend große zusammenhängende Gebäudekomplexe zu erwarten sind, würde die Festsetzung einer Bauweise ins Leere laufen.

4.5 Balkone, Terrassen

Ein prägendes Element der städtebaulichen Konzeption der Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) ist die Ausbildung eines klar definierten Blockrandes. Dazu gehört auch, dass zu den Blockaußenseiten hin keine weit vor die Bauflucht vorstehenden Balkone ermöglicht werden sollen. Private Außenwohnbereiche können hier in Form von Loggien oder maximal 0,6 m vorstehenden Balkonen angeordnet werden.

Dementsprechend regelt § 9 Abs. 1 des Satzungstextes, dass in den allgemeinen Wohngebieten Balkone an den Außenseiten der Blöcke um maximal 0,6 m vor die Hauptfassadenfront vorragen dürfen, und zwar auf maximal einem Drittel der jeweiligen Gebäudeseite. Dies betrifft alle Gebäudeseiten, die zu den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen orientiert sind, aber auch die „Außenseiten“ der Gebäuderiegel, die in die Blöcke WA 4, WA 5 und WA 7 hineinragen (entlang der in der Planzeichnung festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“).

Zu den Innenhöfen hin gibt es in der Fassadengestaltung mehr Flexibilität. Der Bebauungsplan trifft hier keine Regelungen zur Gestaltung und Anordnung der Balkone, solange sie innerhalb der Bauräume bleiben. So können hier beispielsweise auch durchlaufende Balkone in größerer Tiefe erstellt werden, sofern die Festsetzungen zur maximal zulässigen Grundfläche eingehalten werden. Darüber hinaus dürfen Balkone und ebenerdigen Terrassen gemäß § 9 Abs 2 des

Satzungstextes auch die hofseitigen Baugrenzen überschreiten, und zwar um bis zu 2,0 m auf maximal der Hälfte der Gebäudelänge.

Gemäß § 26 Abs. 5 der Satzungsbestimmungen dürfen Terrassenflächen nur an den Innenseiten der Wohnblöcke (mit Ausnahme der innenliegenden Vorgärten) und jeweils nur unterhalb von Balkonen, maximal in der Größe des darüber liegenden Balkons, angeordnet werden. Ausgenommen hiervon sind die Freiflächen der Kindertagesstätten.

4.6 **Abstandsflächen**

Gemäß Art. 6 Abs. 1 BayBO sind vor den Außenwänden von oberirdischen Gebäuden Abstandsflächen einzuhalten, wobei seit dem 01.01.2025 auch in Gemeinden mit mehr als 250.000 Einwohner*innen in allgemeinen Wohngebieten mit Gebäuden überwiegend ab Gebäudeklasse 4 eine Abstandsflächentiefe von 0,4 H gilt (Art. 6 Abs. 5a BayBO). Diese Regelung genügt, um die Schutzziele des Abstandsflächenrechts (Belichtung, Belüftung, Besonnung und den sogenannten Sozialabstand) angemessen zu wahren. Grundsätzlich müssen Abstandsflächen auf dem Grundstück des Bauvorhabens selbst liegen (Art. 6 Abs. 2 Satz 1 BayBO) und dürfen sich nicht überdecken (Art. 6 Abs. 3 Halbsatz 1 BayBO). Gemäß Art. 81 Abs. 1 Nr. 6 lit. b) BayBO ist durch städtebauliche Satzung oder im Bebauungsplan eine Reduzierung der Abstandsflächentiefen weiterhin möglich. Darüber hinaus ermöglicht § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB im Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen auch die Festsetzung von vom Bauordnungsrecht abweichenden Abstandsflächentiefen.

Der vorliegende Bebauungsplan regelt in § 10 Abs. 1 des Satzungstextes, dass in den allgemeinen Wohngebieten, Sondergebieten und Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude grundsätzlich die Tiefe der Abstandsflächen 0,4 H, mindestens jedoch 3 m beträgt. Darüber hinaus wird die Tiefe der seitlichen Abstandsflächen an den Blockrändern weiter reduziert, und zwar auf 0,2 H, mindestens 3 m. Mit dem Begriff „seitliche“ Abstandsflächen sind die Abstandsflächen der – von den öffentlichen Verkehrs- bzw. Grünflächen aus gesehenen – seitlichen Außenwände der Gebäude gemeint. Ob es sich um eine „vordere“, „seitliche“ oder „hintere“ Außenwand handelt, kann analog zu den Regelungen der Bauweise in § 22 BauNVO ausgelegt werden, sodass die Festsetzung eindeutig bestimmt ist.

An den Stellen, an denen der Bebauungsplan eine geschlossene Bauweise festsetzt, sind die Gebäude ohne seitliche Abstandsflächen aneinander zu bauen. Die Festsetzung der seitlichen Abstandsflächentiefe von 0,2 H greift daher nur an den Stellen, an denen Lücken in der Blockrandbebauung zulässig bzw. vorgeschrieben sind.

Grundsätzlich aber gelten die in § 10 Abs. 1 des Satzungstextes vorgegebenen Abstandsflächen zwingend nur für die Abstände zwischen Gebäuden, die innerhalb eines Bauraums liegen. Denn § 10 Abs. 2 des Satzungstextes bestimmt, dass hinsichtlich des Abstands zwischen Gebäuden, die in verschiedenen Bauräumen liegen, jeweils die Abstandsfläche gilt, die sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt. Relevant werden dabei die Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche und zum Maß der baulichen Nutzung. Letztlich ist es zwischen Gebäuden verschiedener Bauräume also so, dass wenn im Bebauungsplan Außenwände zugelassen oder vorgeschrieben werden, die Abstandsflächen geringerer Tiefe als nach Absatz 1 ergeben oder deren Abstandsflächen die Grundstücksgrenzen überschreiten würden, abweichend von § 10 Abs. 1 des Satzungstextes kürzere Abstandsflächentiefen, jedoch mindestens 3 m, gelten. Der subsidiäre Regelungsgehalt des § 10 Abs. 2 des Satzungstextes ("im Übrigen")

kommt aber nur dort zu tragen, wo die Abstandsflächen nach § 10 Abs. 1 des Satzungstextes nicht ohnehin gewährt sind. Insbesondere vor dem Hintergrund der noch zu parzellierenden Baugrundstücke erlangt diese Festsetzung, die den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Abstandsflächen Vorrang einräumt, an Bedeutung.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde zum vorliegenden Bebauungsplanentwurf ein Abstandsflächenplan (siehe Anlage 4) erstellt, aus dem ersichtlich ist, für welche Fassaden die Abstandsflächentiefe von $0,2 H$ und für welche Fassaden die Abstandsflächentiefe von $0,4 H$ gilt. Dieser Abstandsflächenplan stellt die Verhältnisse hinsichtlich der Abstandsflächentiefen unter Nichtberücksichtigung der Festsetzung des § 10 Abs. 2 des Satzungstextes dar.

Der Abstandsflächenplan dient neben dem Zweck, aufzuzeigen wo die verschiedenen Abstandsflächentiefen gelten, dazu, die Dimensionen der Gebäudeabstände darzustellen, die für die künftige Bebauung zu prognostizieren sind. Betrachtet wurde zu dieser Prognose eine Maximalbebauung, die sich bei Außerachtlassung der Festsetzungen zur Grund- und Geschossfläche aus den Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche und zur Geschossigkeit bzw. Höhenentwicklung ergibt. So wird die Abstandssituation der künftigen Gebäude zueinander in einem dies betreffenden Worst-Case-Szenario erfasst.

In der nachfolgenden Abbildung ist ein Ausschnitt aus dem Abstandsflächenplan beispielhaft für das WA 6 dargestellt. Zu beachten ist dabei, dass sich Außenwände nach Art. 6 Abs. 3 Halbsatz 2 Nr. 1 BayBO überdecken dürfen, wenn diese in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinanderstehen.

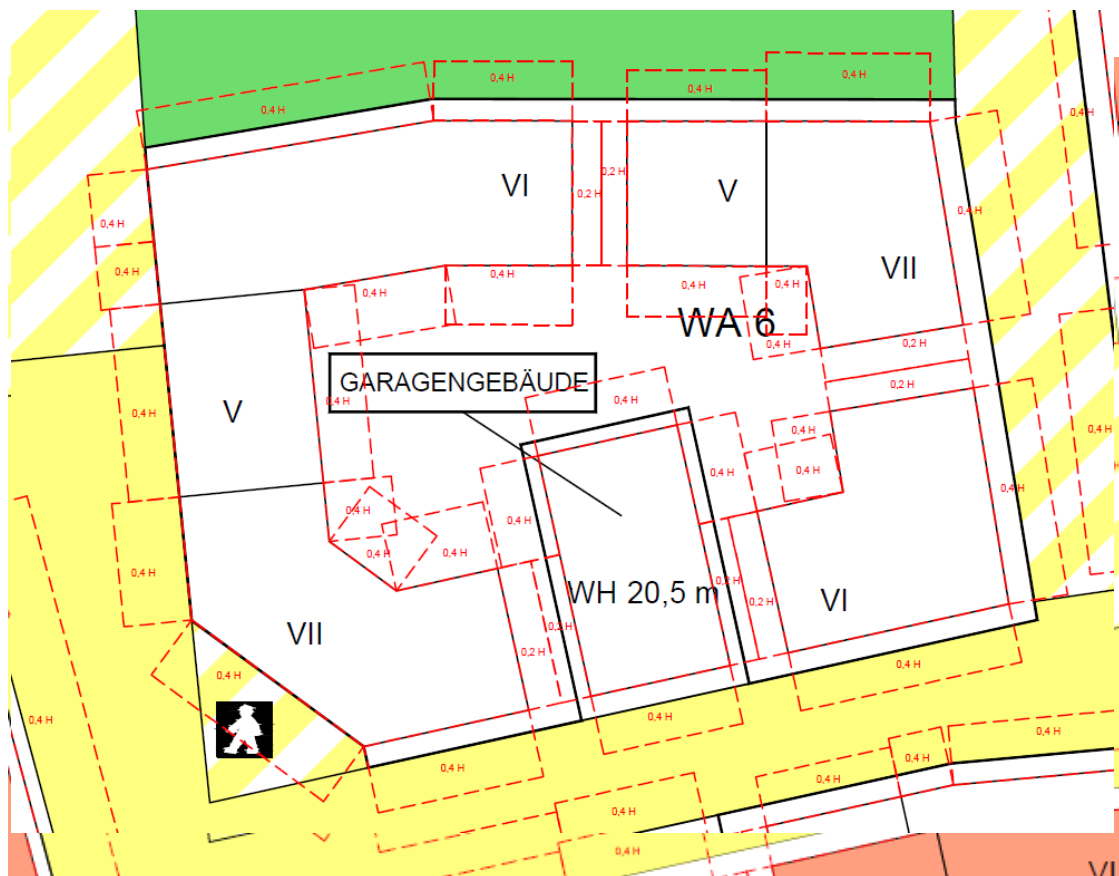


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Abstandsflächenplan (ohne Maßstab),
Quelle: © BSM, Landeshauptstadt München

Die Festsetzungen zu den Abstandsflächen werden aus städtebaulichen Gründen getroffen, um die Entwurfsidee der Rahmenplanung umzusetzen, die auf den jeweiligen Baufeldern eine Blockrandbebauung mit teilweise dazwischenliegenden Öffnungen zwischen den Gebäuden bzw. Bauräumen vorsieht, um einen visuellen Bezug zwischen Innen- und Außenraum herzustellen. Die Abstandsflächenverkürzung auf 0,4 H ist insbesondere zu den schmälere Straßen hin erforderlich, um dort die straßenbegleitende, bis zu achtgeschossige Bebauung zu ermöglichen und so den Straßenraum beidseitig zu fassen, ohne dass die Abstandsflächen der Gebäude über die Straßenmitte hinausreichen. Weiterhin sollen die Binnenbereiche durch die in den Block hineinragenden Garagengebäude und Gebäudefinger gegliedert und bei den größeren Blöcken in jeweils zwei Teilbereiche unterteilt werden. Auch um dies zu ermöglichen, werden an mehreren Stellen Abstandsflächenverkürzungen (u. a. auch durch § 10 Abs. 2 des Satzungstextes) erforderlich. In der Regel ergeben sich jedoch bezüglich der Gebäuderückseiten in den Binnenbereichen deutlich größere Abstände, die durch die Baugrenzen gesichert sind. Dies lässt sich aus dem Abstandsflächenplan, der die o.g. Maximalbebauung in den Blick nimmt, ablesen.

Entlang der leicht geknickten Straßen werden die Blockränder regelmäßig durch Lücken in der Bebauung (mit einer Breite von zweimal 0,2 H, bezogen auf die zu beiden Seiten angrenzenden Bebauungen) aufgelockert. Je nach Geschossigkeit bzw. Wandhöhe entstehen somit Lücken von 8 bis 11 m Breite. Die engen Lücken sollen Einblicke in die Höfe sowie Wegeverbindungen im Quartier ermöglichen, ohne dass dabei die Blockrandbebauung in viele separierte Einzelgebäude zerfällt. Erwünscht sind, in Anlehnung an den Städtebau von Theodor Fischer in Schwabing, visuell durchgehende Straßenfluchten. Dennoch tragen die Zwischenräume positiv zu einem belebten Stadtraum und der Vernetzung der Baufelder bei. Somit kann eine urbane Dichte im gesamten Quartier entstehen, wie sie auch in den gewachsenen Vierteln Münchens zu finden ist. Zudem mindern die relativ engen Lücken den Eintrag von Straßenverkehrslärm in die Innenhöfe. Im Vergleich zu einer vollständig geschlossenen Blockrandbebauung, die nach dem Abstandsflächenrecht ohne Weiteres geplant werden könnte, führen die Lücken zu einer Verbesserung der Belüftung und – wenn auch nur in untergeordnetem Maße – auch zu einer Verbesserung der Belichtung.

Wenn im Bebauungsplan gegenüber dem Bauordnungsrecht verringerte Abstandsflächen festgesetzt werden, müssen die mit den Abstandsflächenvorschriften verfolgten Schutzziele, wie Belichtung, Belüftung, Besonnung und Sicherung ausreichender Sozialabstände, nunmehr im Rahmen der Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB im Bebauungsplanverfahren abgewogen und bewältigt werden.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass bei Einhaltung der bauordnungsrechtlich vorgegebenen Abstandsflächen in der Regel gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Die Abstandsflächentiefe von 0,4 H ist gemäß Musterbauordnung und gemäß Bayerischer Bauordnung auch in allen Gemeinden mit weniger als 250.000 Einwohner*innen die Regelabstandsflächentiefe für allgemeine Wohngebiete. Bei diesem Maß kann also unterstellt werden, dass die Schutzzwecke des Abstandsflächenrechts gewahrt sind (vgl. auch Begründung des Gesetzentwurfs der Bayerischen Staatsregierung vom 23.06.2020, LT-Drs. 18/8547 S. 13).

Bei den seitlichen Außenwänden, für die eine Abstandsflächentiefe von 0,2 H festgesetzt wird, handelt es sich in der Regel um die Schmalseiten der Gebäude. Dies ergibt sich aus den Bauräumen in Verbindung mit der zulässigen Grundfläche. Soweit

die Bauräume noch etwas Spiel für die künftige Gebäudestellung einräumen (insbesondere im WA 3) ist es jedenfalls in der Projektplanung möglich, die Gebäude so anzuordnen, dass sich an den Seiten mit einer Abstandsflächentiefe von $0,2 H$ keine längeren Fassaden gegenüberliegen. Aufenthaltsräume, die zu den betroffenen Gebäudeseiten orientiert sind, sind demnach in aller Regel Eckräume, die auch über andere Gebäudeseiten belichtet und belüftet werden können. Gemäß § 10 Abs. 3 des Satzungstextes muss in jeder Wohnung mindestens ein notwendiges Fenster eines Aufenthaltsraums außerhalb der Fassadenbereiche, für die die Abstandsflächentiefe von $0,2 H$ gilt, zu liegen kommen. Dies gilt nicht, wenn unter Berücksichtigung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung der benachbarten Bauräume vor den Fenstern ein Lichteinfallswinkel von maximal 45° zur Waagrechten, bezogen auf die Fensterbrüstung, eingehalten wird. Durch diese Regelung werden die gesunden Wohnverhältnisse für jede Wohnung gesichert.

Mit derselben Regelungsmaßgabe wird auch betreffend zwei in den Baublöcken gelegenen Gebäudeverhältnissen verfahren. Denn an diesen zwei Stellen in den allgemeinen Wohngebieten WA 5 und WA 7 liegen sich die Bauräume im Blockinneren so nahe gegenüber, dass die Gebäude nicht in voller Höhe an die Baugrenzen herangebaut werden könnten, würde man die Festsetzung des § 10 Abs. 2 des Satzungstextes außer Betracht lassen. Denn ginge man davon aus, dass zwischen diesen Gebäuden lediglich die Abstandsflächen nach § 10 Abs. 1 des Satzungstextes gelten würden, wäre es bei einer Ausschöpfung des Baurechts hier nicht möglich, die vorgeschriebenen Abstandsflächentiefen einzuhalten. Entgegen Art. 6 Abs. 3 Halbsatz 1 BayBO würden sich die Abstandsflächen überdecken.

Konkret betrifft dies die Stellen, die in den folgenden, dem Abstandsflächenplan entnommenen Abbildungen 3a und 3b mit Ausrufezeichen versehen sind: Zum einen gilt das für die Bebauung im allgemeinen Wohngebiet WA 5, wo sich die südliche Abstandsfläche des in den Block ragenden „Gebäudefingers“ mit der Abstandsfläche einer achtgeschossigen Bebauung an der Straße U-1750 überlagern würde. Zum anderen würde sich die östliche Abstandsfläche des Garagengebäudes im Bereich des WA 7 mit der Abstandsfläche des achtgeschossigen Gebäudes am östlichen Blockrand überlagern:

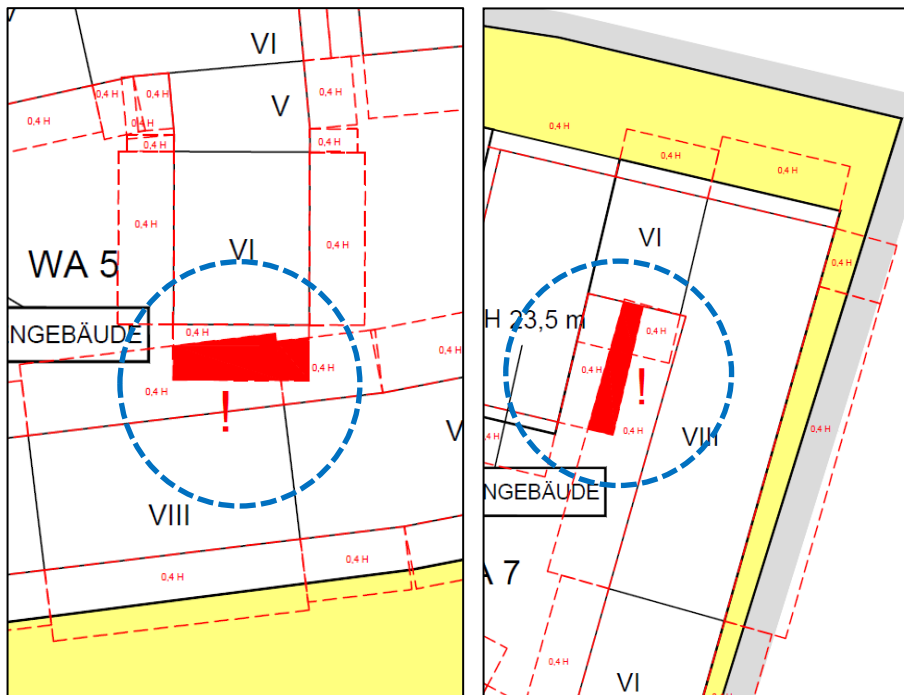


Abbildung 3a und 3b: Ausschnitte aus dem Abstandflächenplan (ohne Maßstab),
Quelle: © BSM, Landeshauptstadt München

In beiden Fällen ließe sich der geringe Gebäudeabstand im Bauvollzug aber vermeiden, indem die „Kammstruktur“, die in der Beispielsbebauung der Planzeichnung ersichtlich ist, am Blockrand etwas verschoben wird oder indem die zum Blockinneren orientierten Gebäudeteile in der Höhe abgestaffelt oder in der Tiefe verkürzt werden. Zur Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden für die dargestellten Bereiche in § 10 Abs. 4 und 5 des Satzungstextes entsprechende Festsetzungen zur Situierung von Fenstern getroffen, wie das bezüglich der Blockrandlücken in § 10 Abs. 3 des Satzungstextes erfolgt.

4.7 Nebenanlagen

Gemäß § 11 Abs. 1 des Satzungstextes sind in den allgemeinen Wohngebieten oberirdische Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO aus gestalterischen und darüber hinaus auch aus grünordnerischen Gründen grundsätzlich in die Gebäude zu integrieren und außerhalb von diesen ausgeschlossen. Ziel der Festsetzung ist eine konsequente Freihaltung der Vorgartenzonen und Blockinnenbereiche von höheren Einbauten, überdachten Anlagen u. ä., um die Gestaltung und Nutzbarkeit dieser Freiflächen nicht einzuschränken.

Von der Regelung ausgenommen sind Nebenanlagen für Kindertageseinrichtungen, Kinderspielflächen, Terrassen, Aufstellflächen für Müllbehälter zur Bereitstellung am Abholtag, Fahrradabstellplätze gemäß § 14 Abs. 3 des Satzungstextes sowie Hinweistafeln, die als Leitsystem dienen und bestimmte Maße nicht überschreiten. Hiermit wird der Notwendigkeit derartiger Anlagen außerhalb der Gebäude Rechnung getragen. Darüber hinaus werden je Baugebiet gemeinschaftlich genutzte Gebäude mit einer Grundfläche von höchstens 50 m², die als Nebenanlage der Wohnnutzung zugeordnet sind, von der Regelung ausgenommen. Dadurch soll es ermöglicht werden, in jedem Block einen kleinen Pavillon zu errichten, der von den Bewohner*innen aller Gebäude im jeweiligen Gebiet genutzt werden kann, z. B. für Gartenfeste oder zum Abstellen von Gartengeräten zum gemeinschaftlichen

Gärtnern. In sehr großen Baugebieten wie dem WA 4 oder dem WA 7, die durch die in den Innenhof hineinragenden Bauräume nahezu geteilt werden, ist auch eine Aufteilung in zwei kleinere Pavillons denkbar.

Die vorgenannten Anlagen können entsprechend § 23 Abs. 5 BauNVO auch auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden, ohne dass es hierfür einer besonderen Regelung im Satzungstext bedarf. Kleine Nebenanlagen ohne bodenrechtliche Relevanz (z. B. Abstellboxen, Möblierung der Gemeinschaftsgärten) müssen planungsrechtlich nicht geregelt werden und sind zulässig.

In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen, die dem jeweiligen Nutzungszweck der Gemeinbedarfsflächen selbst dienen und die deren jeweiliger Eigenart nicht widersprechen, auch außerhalb der Bauräume zulässig (§ 11 Abs. 2 des Satzungstextes). Da § 23 BauNVO nur für Baugebiete, aber nicht unmittelbar für Gemeinbedarfsflächen gilt, ist diese Regelung im Satzungstext zur Klarstellung erforderlich. Dadurch können insbesondere Schulsportanlagen sowie weitere für die Schulnutzung ggf. erforderliche Nebenanlagen auf dem gesamten Schulgrundstück zugelassen werden.

Um eine klare Ordnung aus Baukörpern und Freiflächen zu sichern, sind die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienenden Nebenanlagen (Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO) in den allgemeinen Wohngebieten, Sondergebieten und Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude gemäß § 11 Abs. 3 des Satzungstextes ausschließlich in den Bauräumen zulässig. Zur elektrischen Erschließung sind je nach Leitungsbedarf eventuell eine oder mehrere neue Trafostationen erforderlich.

Die Festsetzung erfolgt, um einerseits die Vorgartenzonen von derartigen Anlagen aus gestalterischen Gründen freizuhalten, zum anderen sollen die Binnenbereiche der Baublöcke so weit wie möglich von Versiegelung freigehalten werden und ihre Nutzbarkeit nicht durch technische Anlagen eingeschränkt werden. Lediglich zur Nutzung des auf den Grundstücken anfallenden Regenwassers können unterirdische Retentionsbecken oder – bei beengten Verhältnissen – Rigolen erforderlich werden, die aus funktionalen Gründen nicht unter oder direkt neben den Gebäuden angelegt werden können. Unterirdische Anlagen zur Regenwasserspeicherung bzw. -beseitigung werden deswegen auch außerhalb der Bauräume zugelassen.

In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind diese technischen Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO außerhalb der Bauräume nur ausnahmsweise zulässig (vgl. § 11 Abs. 4 des Satzungstextes in Verbindung mit § 4 Abs. 3 des Satzungstextes). Sie sollten möglichst im Nahbereich der Verkehrsflächen konzentriert werden. Insbesondere größere Anlagen wie z. B. Trafohäuser sollen in der Nachbarschaft zu den öffentlichen Grünflächen nicht zugelassen werden, um das Landschaftsbild im Übergangsbereich zum Landschaftspark nicht zu beeinträchtigen.

In den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude ist gemäß § 11 Abs. 5 des Satzungstextes hofseitig jeweils eine Außentreppe zulässig. Diese Festsetzung ermöglicht z. B. technische Wartungen des Gebäudes und der Garagenanlage, Wartungen und Unterhaltsmaßnahmen im Dachbereich und der Dachbegrünung sowie insbesondere die Bewirtschaftung von Taubenhäusern. Zu weiteren Ausführungen bezüglich der Taubenhäuser wird auf Kapitel 4.3 „Dächer und Dachaufbauten“ verwiesen.

Für Fahrradabstellplätze, Einfriedungen und Werbeanlagen werden in den §§ 14, 22 und 23 des Satzungstextes weiterführende Regelungen getroffen, siehe Kapitel, 4.8.6 „Fahrradabstellplätze“, „4.12 „Einfriedungen“ und 4.13 „Werbeanlagen und Hinweistafeln“.

4.8 Verkehrsflächen, Erschließung

4.8.1 Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept für Freiham Nord legt den Fokus auf die Förderung des Umweltverbundes (u. a. öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr), mit dem Ziel, einen Modal-Split-Anteil von mindestens 73 % im Umweltverbund zu erreichen. In diesem Sinne werden der ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote gefördert, das Stellplatzangebot für private Kfz auf privatem und öffentlichem Grund reduziert und in Quartiersgaragen konzentriert und ein attraktives, sicheres und inklusives Verkehrsnetz für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Durch die Gestaltung und Gliederung des Straßen- und Wegenetzes werden der motorisierte und nichtmotorisierte Verkehr entflochten und es wird dem motorisierten Durchgangsverkehr in den Wohngebieten entgegengewirkt.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bilden die Aubinger Allee und der Autobahnzubringer (Straße U-1750) das Hauptstraßennetz, über das das Planungsgebiet an das regionale sowie überregionale Verkehrsnetz angebunden wird. Die Aubinger Allee dient dabei auch als wichtige Verkehrsachse für den öffentlichen Nahverkehr mit mehreren Buslinien, die Anbindungen an die S-Bahnhöfe Freiham und Aubing sowie an den geplanten U-Bahnhof in Höhe der Quartiersmitte herstellen.

Im Inneren des Stadtteils erfolgt die Anbindung der Baufelder im MIV an die Aubinger Allee über U-förmige Erschließungsbügel. Provisorisch enden die Erschließungsstraßen allerdings zum Teil zunächst als Sackgassen mit Wendehammer (U-1820, westlicher Abschnitt der U-1824), da die Erschließungsbügel erst mit dem Bebauungsplan für den 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts vervollständigt werden.

Als zweite wichtige Nord-Süd-Verbindung für den ÖPNV sowie für den Fuß- und Radverkehr sieht das Erschließungskonzept den sogenannten „Quartiersboulevard“ (gemäß Arbeitstitel Rahmenplanung) vor (Straßen U-1831, U-1822, Abschnitt der Straße U-1824 zwischen U-1750 und U-1831 sowie Straße U-1828). Im MIV wird der „Quartiersboulevard“ nur abschnittsweise – vor allem im Anschluss an den Autobahnzubringer (U-1750) – befahrbar sein. Innerhalb des „Quartiersboulevards“ ist eine großzügige Begrünung vorgesehen, die zusätzlichen Grünraum mit Baumpflanzungen bereitstellt, der Aufenthaltsqualität dient und dem Stadtklima zugutekommt. Der „Quartiersboulevard“ wird künftig zusammen mit dem Autobahnzubringer der Erweiterung des Busnetzes und der Sicherstellung der ÖPNV-Erschließung (mit 2 Buslinien) des vorliegenden Bebauungsplans und später auch des gesamten 2. Realisierungsabschnitts dienen.

Weitere, dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltene Erschließungsachsen (Straßen U-1821 und U-1829) bilden die sogenannten „Wohnstraßen“ (gemäß Arbeitstitel Rahmenplanung), die durchgehend vom MIV freigehalten werden und lediglich für Rettungsfahrzeuge, zur Feuerweherschließung und Umzüge mit Sondergenehmigung befahren werden können. Sie sollen durch ein Grünband mit

Baumpflanzungen in der Straßenmitte eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten und ebenfalls zu einem besseren Stadtklima beitragen.

Am Rand des Geltungsbereichs, im Übergangsbereich zum geplanten Landschaftspark im Westen und zum Grünfinger im Süden, bildet die sogenannte „Parkpromenade“ den Abschluss des neuen Stadtquartiers. Sie ist nördlich des Autobahnzubringers dem Radverkehr vorbehalten (U-1830). Südlich des Autobahnzubringers verläuft die „Parkpromenade“ für den Fußverkehr innerhalb der öffentlichen Grünfläche (ÖG 1 und ÖG 2).

Insgesamt sieht die Planung ein differenziertes Netz an Rad- und Fußwegeverbindungen vor, das eine „Stadt der kurzen Wege“ schafft und den neuen Stadtteil in die Umgebung einbindet.

Das Radwegenetz schließt so weit wie möglich an das bestehende / geplante Netz aus dem 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord an. Routen in Kategorie mindestens IR III im Radverkehrsnetz verlaufen in Nord-Süd-Richtung entlang der Aubinger Allee und in Ost-West-Richtung entlang des Autobahnzubringers. Sie werden ergänzt durch eine Route in Kategorie mindestens IV entlang des „Quartiersboulevards“. Durch weitere Routen entsteht ein dichtes Netz, das ein weitgehend ungehindertes Fortbewegen innerhalb des Quartiers und direkte Verbindungen zu wichtigen Struktureinrichtungen ermöglicht. Auch im geplanten Landschaftspark soll es einmal eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Radwegeverbindung geben.

Für Fußgänger*innen bildet der „Quartiersboulevard“ eine qualitativ hochwertige Hauptverbindungsline in Nord-Süd-Richtung. Insgesamt wird ein engmaschiges Fußwegenetz geschaffen, das attraktive Bewegungsräume für den Fußverkehr ermöglicht. Ergänzt wird dieses Netz durch Blockdurchwegungen und Fußwegeverbindungen in den Grünräumen (Landschaftspark, Grünfinger).

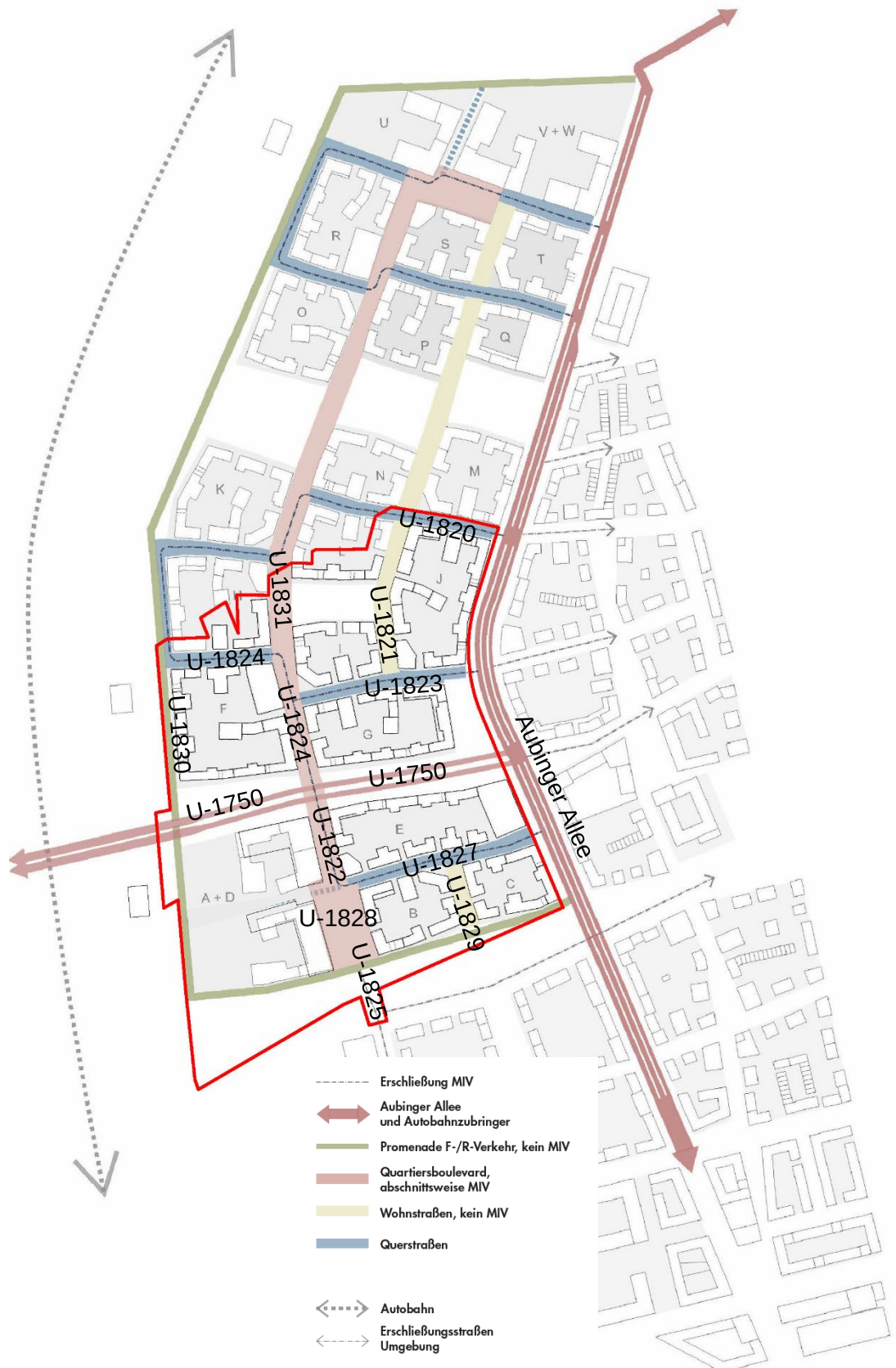


Abbildung 4: Straßenhierarchie (Quelle: Broschüre 2. RA Freiham Nord – Rahmenplan, Fachkonzepte, Kennwerte, Stand 20.04.2023, vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582), der Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 in rotgekennzeichnet.
Quelle: © Hild und K, Sergison Bates, Büro Krucker, Studio Vulkan, BSM, Landeshauptstadt München

Verkehrsmengen, Leistungsfähigkeit der Kreuzungen

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) erstellt. Darin wurde unter anderem ermittelt, wie sich das Verkehrsaufkommen im umliegenden Straßennetz bei Umsetzung der Planung entwickelt. Dabei wurden drei Planungsfälle berücksichtigt:

- Plannullfall 2035 (Referenzzustand): Der 1. Realisierungsabschnitt von Freiam Nord ist vollständig realisiert.
- Planfall A: Nullfall + 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts von Freiam Nord, d. h. bei Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplans
- Planfall B: Freiam Nord komplett realisiert (Projektzustand)

Demnach kommt es im Planfall A im Vergleich zum Nullfall vor allem auf dem Autobahnzubringer (U-1750) westlich der Kreuzung mit den Straßen U-1822 und U-1824 zu einer merklichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Auf der Aubinger Allee und im weiteren Umfeld kommt es zu geringeren Zunahmen um maximal ca. 1.500 Kfz/

24 h. Eine höhere Verkehrszunahme auf der Aubinger Allee ist dann erst im Planfall B mit Realisierung des 2. Bauabschnittes des 2. Realisierungsabschnittes zu erwarten.

Als Planungshorizont wurde das Jahr 2035 zugrunde gelegt. Dies entspricht dem aktuellen Prognosehorizont des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München. Die Umsetzung des 2. Realisierungsabschnitts von Freiam Nord wird sich über einen Zeitraum von mehreren Jahren erstrecken. Es ist möglich, dass es in der Zukunft zu Änderungen im Verkehrsverhalten und damit zu geänderten Verkehrsmengen kommt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt stellt jedoch die Prognose 2035 eine belastbare Grundlage für das Bebauungsplanverfahren dar.

Es ergeben sich für die Straßenabschnitte im Bereich des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans zum derzeitigen Planungs- und Berechnungsstand folgende Verkehrsstärken an einem durchschnittlichen Werktag (DTV_w):

Straßenabschnitt	Nullfall (Kfz / 24h)	Planfall A (Kfz / 24h)	Planfall B (Kfz / 24h)
Autobahnzubringer (U-1750) westlich der U-1822	21.000	26.000	28.000
Autobahnzubringer (U-1750) östlich der U-1822	21.000	22.500	24.000
Aubinger Allee nördlich des Autobahnzubringers (U-1750)	14.000	15.000	18.000 bis 18.500
Aubinger Allee südlich des Autobahnzubringers (U-1750)	15.500	17.000	18.500
Querstraßen (U-1820, U-1823, U-1824, U-1827) und Quartierspromenade (U-1822, U-1824)	-	500 bis 1.000	500 bis 1.500

Bei der Errichtung von Gebäuden ist der notwendige bauliche Schallschutz nach DIN 4109 auf der Grundlage der Verkehrsprognose für den Endausbau von Freiham (Planfall B) zu ermitteln (vgl. auch Kapitel 4.10 Immissionsschutz). Nach derzeitigem Kenntnisstand ist mit dem Eintreten dieses Planfalls zu rechnen. Sofern sich im Zuge der Realisierungsphase, die sich über einen langen Zeitraum hinziehen wird, Änderungen im Erschließungskonzept ergeben sollten (z. B. keine oder nur teilweise Umsetzung der Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans), sind im Bauvollzug ggf. geänderte Prognosewerte zugrunde zu legen.

Im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) zum Bebauungsplan wurde die Leistungsfähigkeit der relevanten Knoten im bestehenden Straßennetz (bis zur Bodenseestraße im Süden, der Limesstraße im Osten und der Altostraße im Norden) sowie für die geplanten Knotenpunkte an der Aubinger Allee und am Autobahnzubringer nachgewiesen. Der Verkehr kann im bestehenden Straßennetz abgewickelt werden. Es sind ggf. ergänzende verkehrslenkende und/oder verkehrsbauliche Maßnahmen zu ergreifen.

Unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplanverfahren wird derzeit im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 99 zwischen dem Autobahndreieck München-Südwest und dem Autobahnkreuz München-West geplant. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte an den Autobahnanschlussstellen München-Freiham-Mitte und Germering-Nord bei Umsetzung des ersten Bauabschnitts des zweiten Realisierungsabschnitts wurde in der Verkehrsuntersuchung Freiham 3000 (Stand: Dezember 2021) für das Prognosejahr 2030 untersucht.

Dieser im Rahmen von Freiham 3000 auch auf Verlangen der Autobahn GmbH des Bundes zusätzlich untersuchte Planfall unterstellt die Fertigstellung und den Bezug des 2.RA, 1.BA bei nicht ausgebauter Autobahn.

Bei Anpassung der Signalprogramme an die künftigen Verkehrsbelastungen sowie bei einer baulichen Anpassung des Bereichs am östlichen Anschlussstellen-Knotenpunkt der Anschlussstelle Germering-Nord weist die Untersuchung Freiham 3000 eine ausreichende Qualität der Verkehrsabwicklung für alle untersuchten Knotenpunkte nach.

Allerdings wird davon ausgegangen, dass der Ausbau der A99 vor der Fertigstellung 2.RA, 1.BA erfolgt, da der Ausbau im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 verankert ist und die Landeshauptstadt München keine anderweitigen Informationen der Autobahn GmbH des Bundes oder des BMDV hinsichtlich des Umsetzungshorizonts erhalten hat.

Im Planfall A des Verkehrsgutachtens unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (vollständige Realisierung des 1. Realisierungsabschnitts und des vorliegenden Planungsgebietes) können die Verkehrsmengen noch ohne Anbindung der Aubinger Allee nach Norden in Richtung Aubing abgewickelt werden. Auch der Autobahnzubringer in Höhe des künftigen Landschaftsparks ist im derzeitigen – vorläufigen – Ausbauzustand in der Lage, die Verkehrsmengen im Planfall A aufzunehmen. Gemäß der Sitzungsvorlage 20-26/V08653 vom 03.07.2024 ist die Anbindung der Aubinger Allee den weiteren (also zukünftigen) Planungen zugrunde zu legen.

Ruhender Verkehr, Straßenentwässerung

Wie bereits in den Kapiteln 3.2 und 4.1 erläutert, werden die Kfz-Stellplätze für die Nutzungen in den Baugebieten nicht auf den Baugrundstücken selbst, sondern in den Mobilitätshäusern und Garagengebäuden untergebracht. Ergänzend ist geplant, im öffentlichen Raum in den Straßen Stellplätze mit einem Verhältnis von ca. 1 Stellplatz je 40 Wohneinheiten vorrangig für Kurzzeitparken, wie z.B. die Anlieferung kleinerer Geschäfte und Sozialeinrichtungen, sowie für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Mobilitätspunkte anzuordnen. Diese Stellplätze sollten möglichst mit versickerungsfähigen Belägen gestaltet werden.

Im Bereich der hinweislich dargestellten Parkbuchten können darüber hinaus auch öffentliche Fahrradabstellplätze situiert werden, die von Anwohner*innen, aber vor allem auch von Besucher*innen genutzt werden können. Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.01.2019 „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08684) wurde als Zielzahl mindestens 1 Fahrradabstellplatz je 1 Kfz-Stellplatz (im öffentlichen Straßenraum) festgelegt. Gemäß den Vorgaben des Mobilitätsreferates ist zusätzlich zu beachten, dass die Anzahl der Fahrradabstellplätze einen Schlüssel von 1 Stellplatz je 10 Wohneinheiten nicht unterschreiten soll.

Zwischen den Stellplätzen sollen in den Querstraßen regelmäßig Versickerungsflächen eingeordnet werden, in die das auf den Straßen anfallende Niederschlagswasser eingeleitet werden soll. Die Größe der Versickerungsflächen beträgt jeweils mindestens 12,5 m², damit nehmen sie jeweils mindestens die Fläche eines Pkw-Stellplatzes ein. Insgesamt sind im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans mindestens 10 dieser Versickerungsflächen vorgesehen (in der Regel mindestens drei je Straßenabschnitt, in der U-1820 mindestens eine Versickerungsfläche). Diese Anzahl und Größe wird mindestens benötigt, die genaue Verortung innerhalb der Straßenabschnitte ist aber noch variabel und hängt von der konkreten Erschließungsplanung ab.

Im Übrigen wird zu den Kfz-Stellplätzen auch auf die Ausführungen des Kapitels 4.8.5 „Stellplätze, Tiefgaragen, Ein- und Ausfahrtbereiche, Zu- und Ausfahrten“ verwiesen.

4.8.2 Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Entsprechend dem beschriebenen Verkehrskonzept werden im Bebauungsplan die Straßen, die im motorisierten Individualverkehr befahren werden können, als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die im Bebauungsplan vorgesehenen Breiten der Verkehrsflächen ermöglichen Straßenquerschnitte, die für das Verkehrsaufkommen und die begleitenden Baumreihen sowohl des Planfalls A als auch des Planfalls B ausreichen. Den Festsetzungen des Bebauungsplans liegen bestimmte Straßenquerschnitte zugrunde, aus denen sich die Breiten der Straßenverkehrsflächen ableiten und die hinweislich in der Planzeichnung dargestellt werden. Die Aufteilung der Verkehrsflächen ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans, im Rahmen der Ausführungsplanung sind noch Anpassungen möglich.

Im Einzelnen werden folgende öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt:

Aubinger Allee

Die Aubinger Allee wurde bereits durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 für den 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord in voller Breite als

Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die geplanten Baukörper im 2. Realisierungsabschnitt nehmen Bezug auf den dort festgelegten Straßenverlauf. Im Bereich des allgemeinen Wohngebiets WA 7 soll allerdings zwischen dem geplanten Gehweg und den Gebäuden eine zusätzliche befestigte Vorzone entstehen, die in die Straßenverkehrsfläche einbezogen wird. Die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 festgesetzte westliche Straßenbegrenzungslinie der Aubinger Allee wird hier durch den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 aufgehoben und die Straßenverkehrsfläche um ca. 3 bis 5 m nach Westen erweitert. Im Bereich des Sondergebietes SO 1 erfolgt eine Erweiterung der Straßenverkehrsfläche um 1 m nach Westen.

In den Gebäuden entlang der Aubinger Allee ist ein hoher Anteil an Nichtwohnnutzungen (z. B. Läden, Büroflächen, Gastronomie) im Erdgeschoss erwünscht, um den Straßenraum zu beleben. Durch die Ausbildung einer befestigten Vorzone im Anschluss an den Gehweg sollen die Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen erhöht und die Erdgeschossnutzungen gefördert werden. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Läden hier auf ihr Warenangebot hinweisen oder Gastronomiebetriebe in diesem Bereich Außenschankflächen einrichten, wobei hierfür unabhängig von der planungsrechtlichen Zulässigkeit zusätzlich eine Sondernutzungserlaubnis für die Nutzung des öffentlichen Straßenraums einzuholen wäre.

Autobahnzubringer (U-1750)

Die Anbindung an die Bundesautobahn A 99, Anschlussstelle Germering-Nord stellt einen wesentlichen Baustein der Gesamtkonzeption für die Erschließung von Freiham Nord dar. Dadurch wird insbesondere die Bodenseestraße entlastet. Auf der Grundlage des im Jahr 2018 in Kraft getretenen Bebauungsplanes Nr. 2092 wurde bereits ein zweispuriger Autobahnzubringer auf einer vorläufigen Trasse hergestellt, der vorrangig dem Baustellenverkehr dient. Dieser soll nunmehr im Bereich des 2. Realisierungsabschnitts in einem verbreiterten Querschnitt auf die endgültige Trasse verlegt werden. Hierfür wird im vorliegenden Bebauungsplan die Straße U-1750 mit einer Breite zwischen 41 m und 51 m festgesetzt. Diese Straßenbreite ermöglicht östlich der Kreuzung mit den Straßen U-1822 und U-1824 folgenden Straßenquerschnitt:

- Zwei Fahrbahnen mit einer Regelbreite von jeweils ca. 6,50 m für 2 Fahrspuren pro Richtung, diese Breite bietet u. a. ausreichend Platz für den dort geplanten Linienbusverkehr,
- ein breiter Grünstreifen in der Straßenmitte für zweireihige Baumpflanzungen und Muldenversickerung,
- beidseitig Baumstreifen,
- beidseitig Radwege,
- beidseitig Fußwege mit einer Mindestbreite von 4 m, wobei sich die Fußwege vor allem auf der Südseite der Straße auf bis zu 15 m aufweiten sollen, um hier beispielsweise im Bereich des geplanten U-Bahnhofs zusammen mit dem angrenzenden Platz U-1826 und der Quartiersmitte östlich der Aubinger Allee das Zentrum des neuen Stadtteils auszubilden. Im Bereich der großzügigen vorgelagerten Fußgängerbereiche können hier auch zur Minimierung der Versiegelung und zur Förderung der klimatischen Behaglichkeit Begrünungsmaßnahmen, insbesondere ergänzende Baumpflanzungen, vorgesehen werden.
- Im Bereich der Knoten Abweichungen von den Regelquerschnitten, damit Abbiegespuren ausgebildet werden können.

Im Bereich des geplanten Landschaftsparks – westlich außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans – ist vorgesehen, den Autobahnzubringer unter zwei Grünbrücken hindurchzuführen, um den Landschaftspark nicht durch die Straßentrasse zu unterbrechen. Hierfür muss die Fahrbahn des Autobahnzubringers bereits innerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans westlich der Kreuzung mit den Straßen U-1822 und U-1824 abgesenkt werden. Die hierfür notwendigen Böschungen bzw. Stützwände können innerhalb der Straßenverkehrsfläche (hier zwischen 48,5 m und 54,5 m breit) angelegt werden. Der Mittelteiler verengt sich hin zur westlichen Geltungsbereichsgrenze. Südlich der Böschungen soll ein Geh- und Radweg entlang der geplanten Gemeinbedarfsfläche Erziehung innerhalb der Verkehrsfläche verlaufen und die Straße U-1822 mit dem Landschaftspark verbinden. Auf der Nordseite des Autobahnzubringers (U-1750), südlich des WA 4, ist innerhalb der Straßenverkehrsfläche weder ein Fuß- noch ein Radweg vorgesehen. Der Radweg wird stattdessen oberhalb der Straßenböschung in der öffentlichen Grünfläche ÖG 3 geführt, um den Teil der Verkehrsfläche U-1830, der westlich entlang des allgemeinen Wohngebietes WA 4 verläuft, mit der Straße U-1824 zu verbinden und um den Landschaftspark per Rad erreichbar zu machen. Der Fußverkehr von und zum westlich gelegenen Landschaftspark könnte hier entweder innerhalb der öffentlichen Grünfläche ÖG 3, oder in der Dienstbarkeitsfläche mit Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit im Bereich des allgemeinen Wohngebietes WA 4 geführt werden.

Die westliche Fortsetzung des endgültigen Autobahnzubringers bis zur Autobahnanschlussstelle Germering-Nord soll im Bebauungsplan Nr. 2083a für den Landschaftspark festgesetzt werden. Bis dahin muss die Straße U-1750 des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 an die bestehende vorläufige Trasse des geltenden Bebauungsplanes Nr. 2092 angebunden werden. Hierfür wird im vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 westlich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung eine 19,6 m breite Straßenverkehrsfläche festgesetzt, über die eine neue Verbindung zwischen vorläufiger und endgültiger Trasse hergestellt werden kann. Dieser Abschnitt wird zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit dem südlichen Teil des Landschaftsparks (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083a) überplant werden. Im Bereich der Flurstücke 868/1, 868/3 und 869/3 wird daher von der hinweislichen Darstellung der künftigen Straßeneinteilung in der Planzeichnung abgesehen, da es sich nur um einen Zwischenzustand handelt, der nach Realisierung beider Bebauungspläne Nrn. 2154 und 2083a hinfällig werden wird.

Querstraßen (U-1820, U-1823, westlicher Abschnitt der U-1824, U-1827)

Die der inneren Erschließung des Planungsgebiets dienenden Erschließungsbügel (sogenannte „Querstraßen“ gemäß Arbeitstitel Rahmenplanung) werden mit Breiten zwischen 16,6 m und 18,8 m festgesetzt, zur Aubinger Allee weitet sich die Straße U-1827 bis auf eine Breite von 22,3 m. Wegen der Knicke in den Blockrändern verlaufen die Straßenbegrenzungslinien in der Regel nicht parallel zueinander, sodass die Straßen keine einheitliche Straßenbreite aufweisen.

Die Straßenbreiten leiten sich aus folgendem Regelquerschnitt ab:

- Fahrbahn: ca. 5,5 m
- einseitiger Streifen auf der südlichen Straßenseite mit Parkbuchten, Fahrradstellplätzen und Versickerungsanlagen: voraussichtliche Breite mindestens 2,0 m
- einseitiger Baumgraben auf der südlichen Straßenseite: mindestens 3,0 m

- Gehweg: mindestens 3,0 m, wenn direkt an die Fahrbahn angrenzend; sonst mindestens 2,5 m.

An den Stellen, an denen mehr Platz verbleibt, ist eine Aufweitung des Gehweges vorgesehen. Die Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m ist für den Begegnungsfall Pkw-Lkw ausreichend. Für den seltenen Fall, dass sich zwei Lkw (z. B. zwei Müllsammelfahrzeuge) begegnen, müssen diese an geeigneten Ausweichstellen (z. B. Einmündungen) warten. Dies ist bei Erschließungsstraßen in Wohngebieten üblich und angesichts der geringen Verkehrsbedeutung der Straßen hinnehmbar. Auch im Sinne der Verkehrsberuhigung, einer möglichst geringen Flächenversiegelung und klimafreundlichen Planung sind größere Fahrbahnbreiten nicht gewünscht.

Die Straße U-1824 endet vorläufig im Westen als Sackgasse. Die Dimensionen der Straßenverkehrsfläche ermöglichen hier die Anlage einer Wendestelle für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug. Die Straßenverkehrsfläche wird bis an den westlichen Geltungsbereichsrand herangeführt, um künftig auch der Erschließung der hier im Landschaftspark vorgesehenen Jugendfreizeiteinrichtung dienen zu können. Im künftigen Bebauungsplan für den 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord soll dann der Wendehammer mit Wohnungsbau („Ergänzung“ des allgemeinen Wohngebietes WA 8) überplant werden. Die Straße U-1824 soll entlang des westlichen Geltungsbereichsrandes nach Norden fortgesetzt werden, um den Erschließungsbügel zu komplettieren.

Die Straße U-1820 endet ebenfalls vorläufig als Sackgasse. Dabei wird sie vorläufig nach Süden bis an das allgemeine Wohngebiet WA 9 herangeführt, um die Erschließung dieses Baugebietes sicherzustellen. Auch hier ist ein Wenden dreiaxsiges Müllfahrzeuge möglich. Mit dem 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord soll dieser Straßenabschnitt mit Wohnungsbau überplant werden („Ergänzung“ des allgemeinen Wohngebietes WA 9). Die Straße U-1820 soll dann nach Westen fortgesetzt werden und künftig die Erschließung des gesamten Baublocks von Norden aus sicherstellen.

Quartiersboulevard (U-1822, Abschnitt der U-1824 zwischen U-1750 und U-1831)

Der Abschnitt des „Quartiersboulevards“, der die „Querstraßen“ U 1823, U-1824 (westlicher Abschnitt) und U-1827 an den Autobahnzubringer (U-1750) anbindet, wird als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Breite dieser Straße beträgt zwischen 22,0 m und 30,1 m und ermöglicht folgenden Regelquerschnitt:

- Fahrbahn: ca. 6,5 m; diese Breite bietet ausreichend Platz für den dort geplanten Linienbusverkehr im Mischverkehr mit Pkw- und Radverkehr.
- beidseitig Gehwege mit mindestens 3,0 m und im Bereich der GB Erziehung 4,0 m Breite, teilweise mit Baumpflanzungen.
- Grünband mit Baumpflanzungen und Versickerungsflächen auf der Straßenostseite in einer Breite zwischen 6,50 m und 13,50 m zwischen Fahrbahn und östlichem Gehweg.
- Vor der Gemeinbedarfsfläche Erziehung reicht die Breite der Straße aus, um hier bei Bedarf zusätzliche Stellplätze für Schulbusse oder den Hol- und Bringverkehr im Straßenraumeinzuordnen; alternativ ist hier ein breiterer Gehweg möglich. Eine verkehrsrechtliche Anordnung der o. g. Stellplätze erfolgt in einem dem Bauleitplanverfahren nachgelagerten Verfahren. Die genaue Ausweisung der Kurzzeitparkplätze obliegt daher dem Ergebnis dieses Anordnungsverfahrens.

4.8.3 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Die dem Fuß-, Rad- und Busverkehr vorbehaltenen Straßen und Plätze werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Die jeweilige Zweckbestimmung ergibt sich aus dem zeichnerisch festgesetzten Planzeichen und wird in § 12 des Satzungstextes konkretisiert.

Im Einzelnen werden folgende Straßen und Plätze als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt:

Quartiersplatz Zentrum (U-1826)

Nördlich des Autobahnzubringers (U-1750) an der Kreuzung mit der Aubinger Allee ist der sogenannte Quartiersplatz Zentrum (U-1826) vorgesehen. Für ihn wird die Zweckbestimmung „Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger“ festgesetzt. Er liegt direkt am geplanten U-Bahnhof „Freiham Zentrum“ und ergänzt den östlich der Aubinger Allee geplanten Platz der Quartiersmitte des 1. Realisierungsabschnitts. Der Platz soll die neue Quartiersmitte von Freiham Nord markieren. Er dient vorrangig dem Fußverkehr und der Begegnung der Anwohnerschaft, insbesondere wenn sie die in der Quartiersmitte erwünschten Läden und sonstigen Einrichtungen besuchen, und ist Anlaufstelle für die ÖPNV-Nutzer*innen (U-Bahn). Hierfür soll der Platz eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten. Daher wird der Platz mit Bäumen überstellt, die zudem auch eine entsprechende klimaökologische Aufwertung darstellen. Aufgrund seiner Größe und zentralen Lage im Gebiet sind auf diesem vielfältige Nutzungen denkbar (z. B. Weihnachtsmarkt, Feste, Wochen- oder Flohmarkt). Darüber hinaus dient die Verkehrsfläche der Leitungsführung zur Versorgung der angrenzenden Baugebiete. Außerdem kann sie im Notfall von der Feuerwehr befahren werden, um zum Beispiel angrenzende Gebäude im Brandfall zu erreichen.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung im Bereich der Straßen U-1823 und U-1827

An der Ecke der Straßen U-1823 und U-1824 sowie U-1827 und U-1829 werden zwei dreiecksförmige Plätze als Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger“ festgesetzt. Die Plätze dienen dem allgemeinen Fußverkehr und der Begegnung der Anwohnerschaft. Es handelt sich um besondere städtebauliche Orte im Quartier, an denen der private mit dem öffentlichen Raum verknüpft werden soll. Auch hier sind entsprechende Baumpflanzungen vorgesehen, um die Plätze gestalterisch zu fassen und einen weiteren Beitrag für das Mikroklima im Gebiet zu leisten. In den Erdgeschosszonen der angrenzenden Gebäude sind hier soziale Einrichtungen, Läden oder Gastronomie erwünscht. Auf den Platzflächen sind zum Beispiel Außenschankflächen von Gastronomiebetrieben oder ergänzende Freiflächennutzungen möglich, um das Wohnquartier zu beleben und das öffentliche Leben im Quartier zu fördern.

Gestalterisch sollen diese dreieckigen Plätze auf die angrenzenden Gehwegbereiche der Straßen Bezug nehmen. Um eine zusammenhängende Planung und Ausführung zu sichern, werden sie als öffentliche Verkehrsflächen und nicht etwa als Teile des angrenzenden Wohngebietes festgesetzt. Wenn die sich in den Erdgeschossen der angrenzenden Gebäude befindlichen Einrichtungen die Flächen, z. B. für Außengastronomie, nutzen möchten, ist hierfür eine Sondernutzungserlaubnis einzuholen.

„Wohnstraßen“ (U-1821 und U-1829)

Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, sogenannten „Wohnstraßen“ (Arbeitstitel gemäß Rahmenplanung) werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radverkehr“ festgesetzt. Sie dienen als Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr sowie dem Aufenthalt und der Erholung der Anwohnerschaft. Darüber hinaus dienen sie der Leitungsführung, um die Erschließung der angrenzenden Baugrundstücke sicherzustellen. In untergeordnetem Umfang können sie auch als Zufahrt zu den angrenzenden Baugrundstücken genutzt werden (z. B. für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr im Notfall oder Umzugsfahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung). Vom allgemeinen Pkw-Verkehr sollen diese Straßen jedoch freigehalten werden.

Die Verkehrsflächen U-1821 und U-1829 haben eine Breite zwischen 13 m und 18 m. Diese Breite ermöglicht einen Querschnitt mit zwei beidseitigen, 4 m breiten Geh-/Radwegen und einem zentralen Grünstreifen, in dem unter anderem Bäume gepflanzt werden und Aufenthaltsflächen angeboten werden sollen, der aber auch der Versickerung des Regenwassers dient.

„Parkpromenade“ (U-1830)

Entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze und südlich der Baugebiete (nördliche Grenze der öffentlichen Grünflächen ÖG 1 und ÖG 2) soll eine Promenade für den Fuß- und Radverkehr realisiert werden. Im Abschnitt der Parkpromenade nördlich des Autobahnzubringers, zwischen der Querstraße U-1824 und dem Autobahnzubringer, erfolgt hierfür die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Radverkehr“. Dieser Bereich dient als übergeordnete Wegeverbindung für den Radverkehr, der entlang des geplanten Landschaftsparks geführt werden soll. Der Weg wird in dem Nord-Süd-gerichteten Abschnitt nicht dem geplanten Park zugeschlagen, sondern als Verkehrsfläche mit einer Breite von 9,50 m festgesetzt. Dies ermöglicht die Anlage eines 4,0 m breiten Zweirichtungsradweges und eines 5,5 m breiten Baumstreifens. Für Fußgänger*innen steht hier parallel ein Fußweg im WA 4 zur Verfügung, der mit einem Gehrecht gesichert wird (vgl. Kapitel 4.9); zusätzlich werden weitere Wege im geplanten Landschaftspark entstehen. Im Süden endet der Radweg nicht direkt am geplanten Autobahnzubringer (U-1750), sondern dieser Radweg wird im Bereich der öffentlichen Grünfläche ÖG 3 nach Osten als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Radverkehr“ zur Kreuzung U-1750 / U-1824 weitergeführt. Von dort kann der Radverkehr über die Straße U-1750 weiter nach Osten fortgesetzt werden oder über die Straßen U-1822, U-1828 und U-1825 weiter in Richtung Sportpark geführt werden. Zusätzlich ist eine Verbindung für den Radverkehr über die geplanten Landschaftsbrücken im Landschaftspark vorgesehen; dies ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.

Der Abschnitt der Parkpromenade südlich des Autobahnzubringers, entlang der Gemeinbedarfsfläche Erziehung und der südlichen Baugebiete, dient aus den vorgenannten Gründen nicht dem Radverkehr, sondern nur den Fußgänger*innen. Da Fußwege auch innerhalb von Grünflächen zulässig sind, wird dieser Abschnitt nicht als Verkehrsfläche festgesetzt, sondern in die öffentliche Grünfläche ÖG 1 bzw. ÖG 2 einbezogen.

Quartiersboulevard, Quartiersplatz Süd und Bus-Trasse (U-1831, U-1828 und

U-1825)

Der „Quartiersboulevard“ dient als wichtige Nord-Süd-Achse für den Fußverkehr, den Radverkehr und den Busverkehr. Er soll eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten und verbindet mehrere Plätze und Grünflächen (im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans den Quartiersplatz Süd (U-1828) und die öffentliche Grünfläche ÖG 4).

In den Abschnitten, in denen der „Quartiersboulevard“ auch für den motorisierten Individualverkehr befahrbar sein soll, wird er als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt (siehe Kapitel 4.8.2). Die übrigen Abschnitte werden als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Dies betrifft im Norden den Abschnitt U-1831, der eine Breite von ca. 28,5 m bis 30,0 m aufweist. Wie im südlich angrenzenden Abschnitt (U-1824) sind hier eine 6,5 m breite Fahrbahn für den Bus- und Radverkehr, beidseitige Gehwege und ein breites Grünband auf der Straßenseite zwischen Fahrbahn und Gehweg vorgesehen.

Im Süden, auf Höhe des geplanten Schulzentrums und des WA 1 weitet sich der „Quartiersboulevard“ zum Quartiersplatz Süd auf (Platz U-1828). Über die Mitte dieses Platzes soll eine Fahrbahn für den Bus- und Radverkehr geführt werden, die übrigen Platzbereiche sollen vorrangig für Fußgänger*innen und als Aufenthaltsbereiche gestaltet werden.

Die beiden Verkehrsflächen U-1828 und U-1831 werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „ÖPNV-Bereich mit Fuß- und Radverkehr“ festgesetzt. Sie dienen als Wegeverbindungen dem öffentlichen Personennahverkehr, dem allgemeinen Fuß- und Radverkehr sowie der Begegnung der Anwohnerschaft. Darüber hinaus soll die Fahrbahn in untergeordnetem Umfang auch von der Feuerwehr genutzt werden können, um im Brandfall die Gebäude in den angrenzenden Wohngebieten zu erreichen. Die Platzfläche U-1828 soll hierfür überfahrbar gestaltet werden, damit die Feuerwehr die Gebäude im WA 1 erreichen kann. Schließlich dienen die beiden Verkehrsflächen auch der Erschließung der angrenzenden Baugebiete mit Versorgungsleitungen. Die Ausführungsplanung dieser Verkehrsflächen soll insbesondere gestalterisch (Fahrbahnbelag, -führung, Baumstellung) so eindeutig umgesetzt werden, dass die nicht erwünschte Einfahrt des MIV durch die Ausgestaltung der Verkehrsfläche und durch verkehrsordnende Regelungen verhindert wird.

Zusätzlich dient die im Plan festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1828 in untergeordnetem Umfang der Ver- und Entsorgung der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sowie der Zufahrt zur Pflege der Außenspielfläche der Kindertageseinrichtung im WA 1. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass erforderliche Ver- und Entsorgungsfahrten (z. B. Anlieferung, Müllentsorgung, Fettabscheidung) zum Schulcampus ermöglicht werden. Ein funktionierendes und gefahrungsfreies Verkehrs- und Anlieferkonzept muss daher in den nachfolgenden Planungen und in der Umsetzung erstellt werden.

Südlich des Quartiersplatzes Süd setzt sich die Bus- und Fahrradtrasse inklusive eines abgesetzten Fußweges als U-1825 fort. Sie quert hier den Grünfinger (öffentliche Grünfläche ÖG 1 / ÖG 2) und schließt im Süden an die Hans-Dietrich-Genscher-Straße des 1. Realisierungsabschnitts Freiham Nord an. In diesem Abschnitt wird die Verkehrsfläche (mit einer ca. 6,5 m breiten Fahrbahn für den Bus) als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „ÖPNV-Bereich mit Fuß- und Radverkehr“ festgesetzt. Ein parallel laufender Fußweg mit Grünstreifen und Baumreihe wird westlich der Fahrbahn geführt. Neben ihrer Funktion als

übergeordnete Wegeverbindung für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fuß- und Radverkehr dient die Verkehrsfläche U-1825 auch der Leitungsführung zum Anschluss an die Leitungsnetze im 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord. Die Ausführungsplanung dieser Verkehrsflächen soll insbesondere gestalterisch so eindeutig umgesetzt werden, dass die nicht erwünschte Einfahrt des MIV von Süden durch die Ausgestaltung der Verkehrsfläche und durch verkehrsordnende Regelungen verhindert wird.

4.8.4 Geplante U-Bahn

Die vorgeschlagene Trasse für die geplante U-Bahnlinie U5 nach Freiham wird hinweislich im Bebauungsplan dargestellt. Die Darstellung beinhaltet auch die Zugangsbauwerke und Aufzugsanlagen zum geplanten U-Bahnhof „Freiham Zentrum“, Ausbuchtungen für Düker, die notwendig werden, um das Grundwasser unter dem U-Bahntunnel hindurchzuführen, sowie oberirdische Lüftungsanlagen und sonstige technische Anlagen, die bei der Planung der Fahrbahnen, Fuß- und Radwege berücksichtigt werden müssen. Die Verkehrsflächen U-1750 und U-1826 sowie die öffentliche Grünfläche ÖG 3 sind ausreichend dimensioniert, damit diese Anlagen alle innerhalb dieser öffentlichen Bereiche unterkommen können. Punktuell werden beidseits des U-Bahnbauwerks bis zu 30 m lange Horizontaldrains für die Grundwasserkommunikation unter der angrenzenden Bebauung zu liegen kommen.

Die endgültige Lage der U-Bahnanlagen wird in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren festgelegt und ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Darstellung erfolgt im Bebauungsplan nur hinweislich, damit bei der Herstellung der Straßen die Planungen aufeinander abgestimmt werden. Eventuell notwendige Regelungen im Vorgriff auf die Planfeststellung (voraussichtlich im Jahr 2026) können in den städtebaulichen Vertrag und die Grundstücksvergabeverträge aufgenommen werden.

4.8.5 Stellplätze, Tiefgaragen, Ein- und Ausfahrtbereiche, Zu- und Ausfahrten

Gemäß § 13 Abs. 2 des Satzungstextes sind in den allgemeinen Wohngebieten (inkl. der dort vorgesehenen Kindertageseinrichtungen) Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Garagen nicht zulässig. Wie in den Kapiteln 3.2, 4.1.2 und 4.1.3 erläutert, sollen die Stellplätze für die künftigen Bewohner*innen in zwei Mobilitätshäusern und fünf weiteren Garagengebäuden konzentriert werden.

Durch den Verzicht auf Tiefgaragen auf den o. g. Baugrundstücken wird der Versiegelungsgrad in den Innenhöfen reduziert. Tiefgaragen sind außerdem wegen des hohen Grundwasserstandes schwer umsetzbar und hätten nicht nur nahezu flächendeckend, sondern auch mehrgeschossig ausgeführt werden müssen, um die gleiche Anzahl an Wohneinheiten mit dem hiermit zusammenhängenden angemessenen Stellplatzverhältnis realisieren zu können. Um die Strömungsverhältnisse des Grundwassers nicht zu beeinträchtigen, sollen mehrgeschossige Untergeschosse nur punktuell im Sondergebiet SO 2 ermöglicht werden (vgl. Kapitel 4.2.3). Die Entkoppelung zwischen Wohnen und Parken trägt darüber hinaus auch zur Stärkung des Umweltverbundes bei. Wenn die Entfernung von der Wohnung zur Parkgarage ähnlich weit, wie zur nächsten ÖPNV-Haltestelle ist, besteht ein Anreiz, bei jedem Weg individuell zu prüfen, welches Verkehrsmittel für die jeweilige Strecke am geeignetsten ist, zumal insbesondere in den Mobilitätshäusern, aber auch in den Garagengebäuden ebenso alternative Mobilitätsangebote bereitgestellt werden sollen. Bei herkömmlichen Tiefgaragen in direkter Nähe zur Wohnung würde hingegen häufig aus Gewohnheit der im eigenen Gebäude bereitstehende Pkw genutzt.

Die Planung berührt insoweit die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB, da zu den Wohnbedürfnissen gerade bei Neubauwohnungen auch gehören kann, über eigene Pkw-Stellplätze in unmittelbarer Wohnungsnähe zu verfügen. Die Einschränkung dieses Belangs erfolgte in Abwägung mit dem Ziel einer verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung. Im Rahmen des Rahmenplanungs- und Bebauungsplanverfahrens wurde ein Mobilitätskonzept entwickelt, das eine umfassende Mobilität der Bevölkerung gewährleistet und auch alternative, d. h. über den MIV hinausreichende, Mobilitätsangebote fördert. Zudem werden über die Grundstücksvergabeverträge bzw. den städtebaulichen Vertrag die Quartiersgaragen so über das Quartier zugeordnet und verteilt, dass nahezu jeder Baublock ein Garagengebäude bzw. ein Mobilitätshaus erhält. Für das WA 2 wird die Stellplatzversorgung im SO 1 Mobilitätshaus, für das WA 9 ist sie im Garagengebäude angrenzend an WA 6 vorgesehen. Von allen Wohnungen sind Stellplätze in den jeweilig zugeordneten Quartiersgaragen in angemessener Entfernung erreichbar (maximale Entfernung unter 300 m). Darüber hinaus besteht die Möglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, unter bestimmten Voraussetzungen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf Antrag zu erhalten. Im Übrigen kann bereits aus § 12 Abs. 6 BauNVO abgeleitet werden, dass Stellplätze auf den einzelnen Baugrundstücken von vornherein nicht unabdingbar für die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung sind.

Insgesamt überwiegen in der Abwägung die Belange der verkehrssarmen Siedlungsentwicklung.

Bei Bauvorhaben in den allgemeinen Wohngebieten ist es im vorliegenden Fall nicht nötig bzw. unzulässig, die normalerweise gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München notwendigen Stellplätze auf den Baugrundstücken nachzuweisen. Das Sondergebiet SO 1 Mobilitätshaus und das SO 2 Mobilitätshaus sowie die Garagengebäude dienen der Stellplatzversorgung. Die Mobilitätshäuser sollen voraussichtlich von der MRG Münchner Raumentwicklungsgesellschaft mbH als Tochterunternehmen der Landeshauptstadt München errichtet, bereitgestellt und von einem weiteren Tochterunternehmen der Landeshauptstadt München, der Park & Ride GmbH betrieben werden. Die Mobilitätshäuser sollen ebenso wie die zugehörigen Grundstücke im städtischen Eigentum (zumindest des Stadtkonzerns) verbleiben. Die Garagengebäude sollen voraussichtlich an die Wohnbauakteure in den jeweiligen Baublöcken mitgegeben werden.

Innerhalb der einzelnen Quartiersgaragen ist eine Zuordnung der Stellplätze zu einzelnen Wohn- oder zulässigen Nichtwohnnutzungen nicht vorgesehen, vielmehr sollen die Stellplätze flexibel genutzt werden können, um dadurch die Fahrwege innerhalb der Mobilitätshäuser zu verkleinern und die Zahl der Stellplätze auf das insgesamt erforderliche Maß zu reduzieren.

Um dieses genannte Konzept baurechtlich umzusetzen, wird in § 13 Abs. 1 des Satzungstextes geregelt, dass die Bauherr*innen bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen in den allgemeinen Wohngebieten keine notwendigen Stellplätze nachweisen müssen. Dies gilt somit auch für die Kindertageseinrichtungen in den allgemeinen Wohngebieten. Die Stellplatzherstellung wird vertraglich gesichert.

Um den Belangen des Verkehrs – dazu zählt auch der ruhende Verkehr – gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB gerecht zu werden, muss bauplanungsrechtlich gewährleistet sein, dass ausreichend Stellplätze geschaffen werden. Die Landeshauptstadt

München hätte es über ihre Tochtergesellschaft MRG Münchner Raumentwicklungsgesellschaft mbH selbst in der Hand, in den Mobilitätshäusern Stellplätze für die zugeordneten Baublöcke in ausreichender Zahl herzustellen. Über die Mitvergabe der Garagengebäude zusammen mit den Wohnbaugrundstücken an die Wohnbauakteure, ist es den Wohnbauakteuren möglich, Stellplätze in ausreichender Zahl im Bereich der Garagengebäude herzustellen. Hierzu wurden die Wohnbauakteure verpflichtet, und zwar mit dingrechtlicher Sicherung, sodass kein Wohnungsbau erfolgen kann, ohne dass auch Stellplätze errichtet werden. Durch die Festsetzung als Sondergebiete Mobilitätshaus bzw. Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude ist auch planungsrechtlich sichergestellt, dass auf den betreffenden Flächen entsprechende Stellplatznutzungen realisiert werden können. Die Verpflichtung zur Stellplatzversorgung und zu Mobilitätsangeboten in Garagengebäuden und Mobilitätshäusern wird im städtebaulichen Vertrag bzw. in den Grundstücksvergabeverträgen geregelt. Auch sollen sich die Wohnbauakteure an einer Mobilitätskoordination beteiligen. Das Zusammenspiel aus Baurechtsschaffung (mittels eines Bebauungsplans) und den Verpflichtungen zur baulichen Herstellung und zum langfristigen Vorhalten von Stellplätzen kann als „bauplanungsrechtliche Stellplatzsicherung“ begriffen werden. Dadurch ist es möglich, dass die bauordnungsrechtliche Stellplatzpflicht entfallen kann.

Die Mobilitätshäuser und Garagengebäude sind so dimensioniert, dass für die jeweiligen Nutzungen folgendes Stellplatzverhältnis ermöglicht wird:

- Wohnen: 0,5 Stellplätze je Wohneinheit, zusätzlich circa ein öffentlich zugänglicher Stellplatz pro 25 Wohneinheiten in den Mobilitätshäusern,
- Kitas: 1 Stellplatz / 30 Kinder (für Mitarbeiter*innen),
- Einzelhandel, Büro und Gewerbe, Gastronomie, kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke etc.: 0,5 Stellplatz je 40 m² Nutzfläche Nichtwohnnutzung.

Zusätzlich können im Sondergebiet SO 2 Mobilitätshaus Park-and-Ride-Stellplätze für Nutzer*innen des nahegelegenen künftigen U-Bahnhofs „Freiham Zentrum“ untergebracht werden. Die für bis zu 200 Park-and-Ride-Stellplätze angesetzte, zusätzliche Anzahl an Fahrten im Planungsgebiet wurde im Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) berücksichtigt.

Insgesamt soll im Planungsgebiet ein öffentlich zugänglicher Stellplatz pro 15 Wohneinheiten erreicht werden. Diese Quote setzt sich aus den o. g. Stellplätzen der Mobilitätshäuser und weiteren Stellplätzen im Umfang von 1 Stellplatz je 40 Wohneinheiten zusammen, die im öffentlichen Straßenraum angeordnet werden können und vor allem mobilitätseingeschränkten Personen und dem Kurzzeitparken dienen (Be- und Entladen, Lieferverkehr, Hol- und Bringverkehr). Im Einzelfall sind außerdem Sonderlösungen über verkehrsrechtliche Anordnungen möglich, z. B. kann bei Bedarf im öffentlichen Straßenraum ein Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen in unmittelbarer Nähe zur Wohnung beantragt, ausgewiesen und hierfür ein Parkausweis vergeben werden.

Abweichend von den Regelungen zu den Stellplätzen aus § 13 Abs. 2 und 3 des Satzungstextes und um dem inklusiven Gedanken Rechnung zu tragen, wird in § 13 Abs. 4 des Satzungstextes festgesetzt, dass in den allgemeinen Wohngebieten und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung im Falle eines abweichenden, zusätzlichen Bedarfs oberirdische Stellplätze für Menschen mit Behinderung ermöglicht werden. Die Regelung wurde u. a. auch für zum Zeitpunkt der Erstellung des Bebauungsplans noch nicht vorhersehbare Bedarfe (z. B. durch zusätzliche soziale Einrichtungen)

getroffen. Diese Festsetzung ermöglicht beispielsweise die Unterbringung eines erforderlichen oberirdischen Stellplatzes für Menschen mit Behinderung auf der eigenen Grundstücksfläche, dies gilt auch für die Gemeinbedarfsfläche Erziehung.

Unter Berücksichtigung des geplanten integrierten Mobilitätsmanagements für das vorliegende Planungsgebiet, das sämtliche für alternative Mobilität vorgesehene Flächen in den Quartiersgaragen (vgl. Kapitel 4.1.2) mit einbezieht, wird das vorgenannte Stellplatzverhältnis als ausreichend erachtet. Insbesondere bei der Wohnnutzung erfolgt gegenüber den Richtwerten der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München eine deutliche Reduzierung. Die damit verbundene Einsparung an Flächen für Kfz-Stellplätze soll zu 20 % für die Bereitstellung von Abstellflächen für alternative Mobilität genutzt werden (vgl. Kapitel 4.1.2). Bei der Kita-Nutzung entspricht der Ansatz von 1 Stellplatz / 30 Kinder der notwendigen Zahl an Stellplätzen gemäß Stellplatzsatzung.

Durch den Verzicht auf Tiefgaragen in den allgemeinen Wohngebieten und die Konzentration der Stellplätze in wenigen Mobilitätshäusern und Garagengebäuden ist es möglich, flexibler auf schwankende Stellplatzbedarfe einzugehen. Insbesondere besteht die Möglichkeit, diejenigen Gebäude (Mobilitätshäuser) künftig umzunutzen, die im städtischen Eigentum verbleiben, wenn die angestrebte Mobilitätswende gelingt und künftig weniger Stellplätze benötigt werden. In Abhängigkeit von den künftigen Nutzungen wäre hierfür allerdings ggf. eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich.

Im Bereich der Sondergebiete SO 1 und SO 2 Mobilitätshaus werden im Bebauungsplan jeweils Ein- und Ausfahrtbereiche festgesetzt, innerhalb derer die Zu- und Ausfahrten der Mobilitätshäuser angeordnet werden müssen. Es werden jeweils größere Bereiche festgesetzt, die noch Spielraum für die genaue Anordnung der Zu- und Ausfahrten lassen. Im Sondergebiet SO 1 muss die Zu- und Ausfahrt über die Straße U-1827 erfolgen und zwar aus verkehrlichen Gründen möglichst weit entfernt vom Kreuzungsbereich mit der Aubinger Allee. Entlang der Aubinger Allee und des Autobahnzubringers (U-1750) sind Zu- und Ausfahrten ausgeschlossen (vgl. § 13 Abs. 5 des Satzungstextes), zum einen aus verkehrlichen Gründen, weil sie den Verkehrsfluss auf diesen stark befahrenen Straßen beeinträchtigen würden, zum anderen aus städtebaulichen Gründen, weil entlang dieser Straßen zur Quartiersmitte hin in den Erdgeschossen möglichst öffentlichkeitswirksame Nutzungen untergebracht werden sollen und die Aufenthaltsqualität für Passanten auf dem Bürgersteig nicht durch Zu- und Ausfahrten beeinträchtigt werden soll. Erforderliche Zu- und Ausfahrten für die Feuerwehr in Einsatzfällen bleiben davon unberührt. Im SO 2 werden zwei Ein- und Ausfahrtbereiche entlang der Straße U-1824 an der östlichen Baugebietsgrenze festgesetzt. Hier sollten in der Umsetzungsplanung die Einfahrt und die Ausfahrt zur Erleichterung des Verkehrsflusses auf der Straße U-1824 voneinander getrennt werden. Sowohl Ein- als auch Ausfahrt sind an der Ostseite und nicht an der Nordseite des Gebäudes vorzusehen, um eine möglichst kurze Anbindung an das übergeordnete Straßennetz (Autobahnzubringer U-1750) herzustellen. Dennoch sind die Ein- und Ausfahrten aber weit genug entfernt von der Kreuzung zum Autobahnzubringer, um den Verkehr durch das Wohngebiet so weit wie möglich zu minimieren. Gleichzeitig ist es so möglich, für die geplante Kita im SO2 Mobilitätshaus sichere Zuwegungen zu schaffen, indem die Zugänge zur Kita am westlichen Abschnitt der U-1824 und damit in einiger Entfernung von den Pkw-Ein- und Ausfahrtbereichen angeordnet werden können.

Bei den im Plan festgesetzten Ein- und/oder Ausfahrtbereichen können geringfügige Abweichungen unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen

Belangen ausnahmsweise zugelassen werden, damit bei der Umsetzung und z. B. auch aus technischen Gründen noch etwas Spielraum in der Anordnung der Zu- und Ausfahrten besteht (§ 13 Abs. 6 des Satzungstextes).

In den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude wird auf die Festsetzung von Ein- und Ausfahrtbereichen verzichtet, weil sich durch die Stellung der Gebäude mit ihrer Schmalseite zu den Straßen bereits automatisch ein relativ kleiner Bereich ergibt, in dem die Ein- und Ausfahrten angeordnet werden können, und eine weitere Einschränkung nicht erforderlich ist. In der Umsetzung sollte zudem darauf geachtet werden, im Erdgeschossbereich der Garagengebäude Wartestellplätze für zufahrende Fahrzeuge bereitzustellen, um einen eventuellen Rückstau auf die Straße zu vermeiden.

In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung müssen die gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze auf dem Grundstück oder in dessen Nähe nachgewiesen werden. Gemäß § 13 Abs. 3 des Satzungstextes sind sie in der Gemeinbedarfsfläche nur in Tiefgaragen zulässig. Die Festsetzung § 13 Abs. 3 des Satzungstextes ermöglicht in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung gemäß den vorgezogenen Planungen beispielsweise die Unterbringung eines erforderlichen oberirdischen Stellplatzes für Menschen mit Behinderung auf der eigenen Grundstücksfläche. Zwischenzeitlich ist es im Rahmen der Baugenehmigung gelungen, Stellplätze für die Gemeinbedarfsflächen Erziehung in Wechselnutzung mit dem Sportpark auf dem Gelände des Sportparks nachzuweisen, sodass das Untergeschoss des Schulcampus für Fahrradabstellplätze genutzt werden kann. Oberirdische Stellplätze und damit auch Stellplätze im Erdgeschoss der Gebäude sind im Grundsatz ausgeschlossen, weil die Grundstücksfreiflächen für Spiel-, Sport- und Erholungsflächen für die Schul- und Kitanutzungen freigehalten werden sollen und die Aufenthaltsqualität dieser Freiflächen nicht durch angrenzende Stellplätze beeinträchtigt werden soll. Für die zulässige Tiefgarage in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung wird in der Planzeichnung ein Ein- und Ausfahrtbereich an der Straße U-1822 festgesetzt. Die Ein- und Ausfahrt soll in der Nordhälfte der Gemeinbedarfsfläche Erziehung erfolgen, um den Quartiersplatz U-1828 von Pkw-Verkehr freizuhalten. Entlang des Autobahnzubringers (U-1750) und in unmittelbarer Nähe der Kreuzung U-1822 / U-1750 sind Ein- und Ausfahrten aus verkehrlichen Gründen, insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit, allerdings nicht möglich. Damit verbleibt der festgesetzte Korridor, der noch Spielraum für die genaue Anordnung der Zu- und Ausfahrt belässt.

4.8.6 Fahrradabstellplätze

Gemäß Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München sind bei der Errichtung baulicher Anlagen, die einen Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern erwarten lassen, Fahrradabstellplätze auf dem Grundstück oder in unmittelbarer Nähe nachzuweisen. Anzahl, Größe und Beschaffenheit der Fahrradabstellplätze sind in der Satzung geregelt.

Abweichend von den Regelungen der Fahrradabstellplatzsatzung wird in § 14 Abs. 1 des Satzungstextes die Anzahl der Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen erhöht, und zwar auf einen Fahrradabstellplatz je 27 m² Wohnfläche statt einem je 40 m² Wohnfläche gemäß Satzung. Die übrigen Regelungen der Fahrradabstellplatzsatzung bleiben hiervon unberührt und sind weiterhin zu berücksichtigen.

Ein umfangreiches und attraktives Angebot an Fahrradstellplätzen ist wesentlich für den Erfolg des Mobilitätskonzeptes mit seinem Fokus auf Förderung der Nahmobilität.

Neben der Erhöhung der Zahl der Fahrradabstellplätze gehört hierzu auch, dass sie möglichst witterungsgeschützt und einfach erreichbar sein sollen.

In § 14 Abs. 2 des Satzungstextes wird festgesetzt, dass die notwendigen Fahrradabstellplätze innerhalb der Gebäude nachzuweisen sind. Durch die Unterbringung in den Gebäuden wird ein sicheres, wettergeschütztes Abstellen ermöglicht. Zudem werden so Flächenkonkurrenzen im Bereich der ohnehin knappen Freiflächen vermieden. Andererseits gibt es aber auch Nutzer*innengruppen, die es bevorzugen, ihre Fahrräder – ggf. nur zeitweise – außerhalb des Gebäudes abzustellen, um sie nicht durch die Haustür schieben zu müssen. Bis zu sechs notwendige Fahrradabstellplätze dürfen deswegen pro Hauseingang auch außerhalb der Gebäude nachgewiesen werden (vgl. § 14 Abs. 3 des Satzungstextes). Darüber hinaus können weitere Fahrradstellplätze, z. B. für Besucher*innen auch gemäß § 14 Abs. 4 des Satzungstextes im Bereich von Gebäudedurchgängen und Durchgängen zwischen der Blockrandbebauung zugelassen werden. In beiden Fällen (§ 14 Abs. 3 und 4) darf die Gestaltung und die Nutzbarkeit der angrenzenden zu begrünenden Freiflächen nicht beeinträchtigt werden, d. h., dass es nur zu einer untergeordneten Inanspruchnahme der Vorgärten und Zwischenräume zwischen den Gebäuden kommen darf und der begrünte Charakter der Freiflächen überwiegen muss. Wie viele Fahrradstellplätze im Bereich der Gebäudedurchgänge und Durchgänge zwischen der Blockrandbebauung zulässig sind, muss im jeweiligen Einzelfall anhand der konkreten Projektplanung geprüft werden. Um die Gestaltung der Vorgärten nicht zu beeinträchtigen, sind hier keine überdachten Fahrradstellplätze zulässig. Überdachungen können aber außerhalb der Vorgärten vorgesehen werden.

§ 14 Abs. 2 des Satzungstextes regelt im Weiteren, dass mindestens 50 % der notwendigen Fahrradabstellplätze im Erdgeschoss untergebracht werden müssen. Im Vergleich zu Abstellplätzen in den Untergeschossen, die nur über Treppen oder Aufzüge erreichbar wären, erleichtert dies die Zugänglichkeit erheblich, gerade auch für Familien mit mehreren Kinderfahrrädern oder Fahrradanhängern sowie für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen. Bei den geplanten Wohngebäuden mit höchstens acht Vollgeschossen stehen rechnerisch im Erdgeschoss ausreichend Flächen zur Verfügung, um 50 % der notwendigen Fahrradabstellplätze unterzubringen. Die vermietbare Fläche im Erdgeschoss wird dadurch allerdings eingeschränkt. Auch kann es zu Flächenkonkurrenzen mit anderen, städtebaulich erwünschten Erdgeschossnutzungen kommen (z. B. Läden zur Belebung des Straßenraums). Es sollte versucht werden, die Fahrradabstellplätze im Erdgeschoss möglich kompakt und so anzuordnen, dass zur öffentlichen Verkehrsfläche dennoch überwiegend attraktive, belebte Erdgeschosszonen möglich bleiben. Den Belangen des Verkehrs und der Förderung des Radverkehrs zur Vermeidung von Pkw-Verkehr wird hier jedoch in der Abwägung der Vorrang eingeräumt. Zudem wird die Möglichkeit eröffnet, die Anzahl der im Erdgeschoss nachzuweisenden Fahrradabstellplätze zu reduzieren, wenn der Zugang zu den übrigen notwendigen Fahrradabstellplätzen über barrierefreie befahrbare Rampen mit einer maximalen Neigung von 6 % erfolgt.

Da bei Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie Kindertageseinrichtungen und dergleichen Fahrradabstellplätze nahezu ausschließlich durch Besucher*innen genutzt werden, diese erfahrungsgemäß in Gebäude integrierte Fahrradabstellplätze aber nicht annehmen, trifft der Bebauungsplan für diese Nutzungen keine von der Fahrradabstellplatzsatzung abweichende Regelungen.

Wie in den allgemeinen Wohngebieten, sind gemäß § 14 Abs. 5 des Satzungstextes auch in den Sondergebieten Mobilitätshaus im Bereich der „Flächen als Vorgärten zu

begrünen und zu bepflanzen“ in untergeordnetem Umfang Fahrradabstellplätze zulässig, sodass diese in der Nähe der Gebäudezugänge realisiert werden können. Dadurch werden Abstellplätze für die in den Mobilitätshäusern zulässigen ergänzenden Nutzungen (z. B. Läden, Gastronomie) ermöglicht. Die Abstellplätze werden nur in untergeordnetem Umfang ermöglicht, damit der Charakter der begrünten Vorzonen erkennbar bleibt.

Ergänzend zu den auf den Baugrundstücken nachzuweisenden Fahrradabstellplätzen sollen auch in den öffentlichen Verkehrsflächen ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Dabei ist zu beachten, dass gemäß Stadtratsbeschluss „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München“ vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08684) mindestens 1 Fahrradabstellplatz je 1 Kfz-Stellplatz im öffentlichen Straßenraum herzustellen ist. Lt. Mobilitätsreferat soll die Anzahl der Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum außerdem einen Schlüssel von 1 Stellplatz je 10 Wohneinheiten nicht unterschreiten. Darüber hinaus sind weitere Angebote, z. B. für Leih- oder Lastenfahrräder oder Fahrräder innerhalb der Sondergebiete Mobilitätshaus und der Flächen mit besonderen Nutzungszweck Garagengebäude vorgesehen.

4.8.7 Feuerweherschließung

Mit dem vorliegenden städtebaulichen Konzept und den Festsetzungen des Bebauungsplans werden die Voraussetzungen geschaffen, dass den Belangen der Feuerwehr bei der Realisierung der Bauvorhaben ausreichend Rechnung getragen werden kann. Grundsätzlich trägt jede*r Bauherr*in die Verantwortung für die Belange des Brandschutzes selbst und muss die für die Feuerwehr notwendigen Rettungswege auf dem eigenen Grundstück vorsehen.

Auf Grundlage des Bebauungsplanentwurfs wurde anhand der Beispielbebauung aus der Rahmenplanung, die als hinweislich vorgeschlagene Form der Baukörper in den Bebauungsplan übernommen wurde, geprüft, wie die Feuerweherschließung (auch unter Berücksichtigung der Freiflächenplanung) gewährleistet werden könnte. Grundsätzlich ist eine Anfahrt zu allen Baugebieten über öffentliche Verkehrsflächen (einschließlich der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) möglich. In den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1821 und U-1829 muss wegen der geringen Breite der dort zur Befahrung möglichen Fläche und der Schleppkurven der Feuerwehrfahrzeuge jeweils der dem vom Feuerwehreinsatz betroffenen Baugebiet abgewandte „Fahrbahnbereich“ genutzt werden, um in das Gebiet hineinfahren zu können.

Die Vorgärten der Wohngebiete stehen für Feuerwehraufstellflächen nicht zur Verfügung. Teilweise ist ein Anleitern von der Fahrbahn aus (im Bereich der Erschließungsbügel) möglich, soweit keine Baumstreifen und Parkbuchten zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze angeordnet sind. Die Fahrbahnen sind jeweils ausreichend breit, sodass die Drehleiter unbehindert geschwenkt werden kann. Insbesondere sind keine Behinderungen durch auf der Fahrbahn parkende Fahrzeuge zu erwarten, da Parken nur in den ausgewiesenen Parkbuchten zulässig ist. Feuerwehraufstellflächen sind hier nur an den Fassaden der Straßenseiten vorgesehen, auf denen keine Parkbuchten bzw. Baumstreifen vorgesehen sind.

Ein Anleitern von der Verkehrsfläche aus ist auch bei den „Wohnstraßen“ (Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1821 und U-1829) vorgesehen. In diesen Verkehrsflächen sind beidseitig 4 m breite befestigte Streifen als Geh-/Radwege vorgesehen, die auch von Feuerwehrfahrzeugen befahren werden können.

Zusätzlich muss in der Bauausführung parallel hierzu im zentralen Grünstreifen beidseitig je ein 1,5 m breiter hindernisfreier Streifen berücksichtigt werden, der als Schwenkbereich für die Drehleiter benötigt wird. Bei Baumpflanzungen ist darauf zu achten, dass die Baumstämme diesen Streifen freihalten.

Im Westen des WA 1 ist ein Anleitern vom Quartiersplatz Süd (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1828) vorgesehen. Darauf ist bei der Gestaltung des Platzes zu achten, insbesondere müssen Stadtmöbel und Bäume so platziert werden, dass sie den Feuerwehraufstellflächen nicht entgegenstehen.

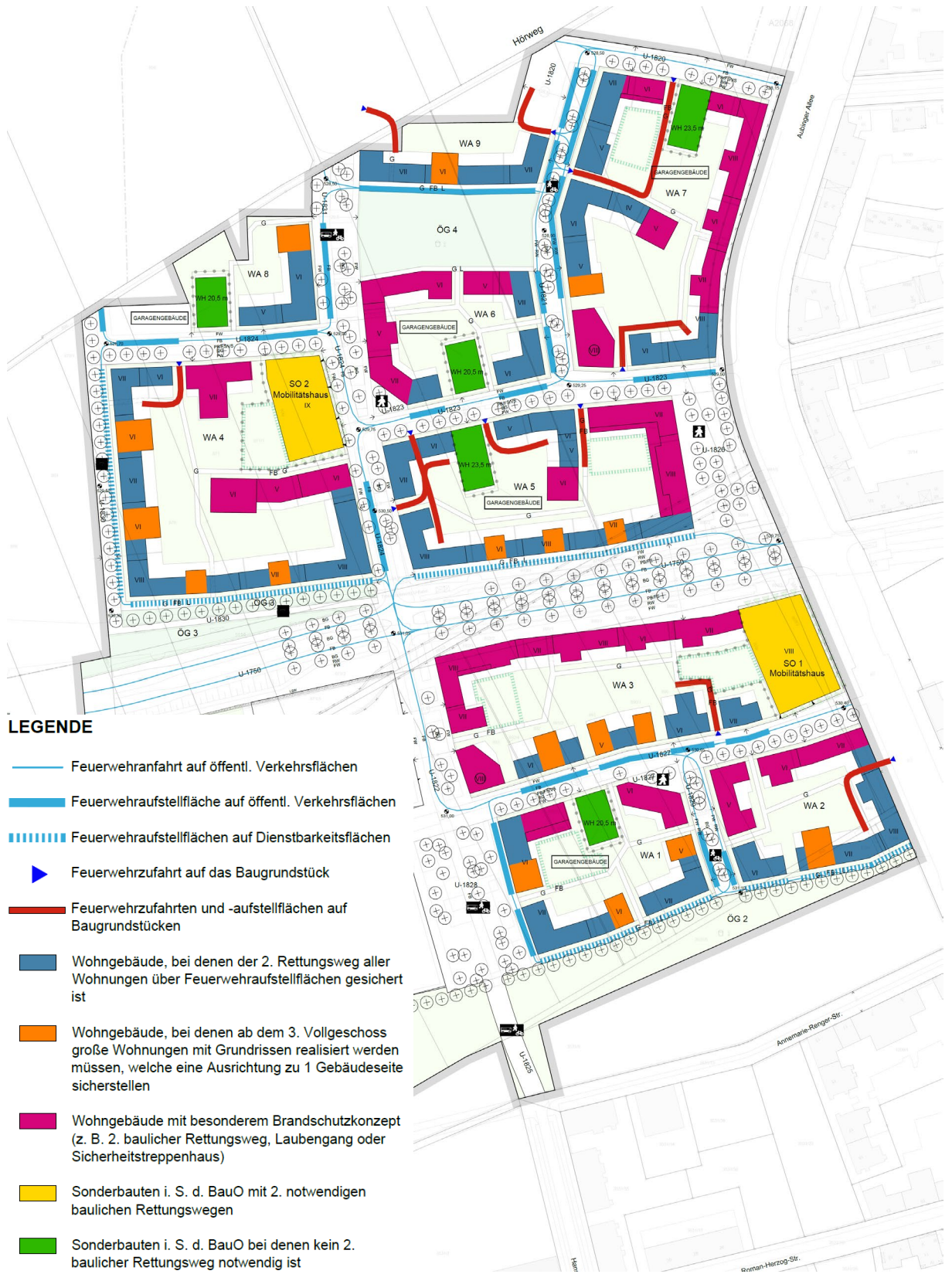


Abbildung 5: Darstellung des Feuerwehrschießungsplans (ohne Maßstab),
Quelle: © BSM, LHM

In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4, WA 5 und WA 9 verlaufen entlang einem oder mehrerer Blockränder innerhalb der Baugebiete Wege, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind und über die die Gebäude erschlossen werden. Die Wege, für die eine Breite von 3,50 m vorgesehen ist, können auch durch die Feuerwehr genutzt werden. Dabei ist bei der Gestaltung der angrenzenden Grünflächen (ÖG 2, ÖG 3, ÖG 4) bzw. der Verkehrsflächen (U-1750, U-1830) der hindernisfreie Streifen von 2,0 m im Bereich von Aufstellflächen für die Feuerwehr zu berücksichtigen, der über das Grundstück hinaus im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen muss. Hier muss bei Baumpflanzungen oder sonstigen Einbauten / Möblierungen genügend Abstand zu den Baugrundstücken eingehalten werden. Im Bauvollzug ist darauf zu achten, dass die betreffenden Wege in einer für ein Befahren mit Feuerwehrfahrzeugen ausreichenden Straßenbauklasse befestigt werden; diesbezüglich sollen Regelungen in den städtebaulichen Vertrag mit den Grundstückseigentümer*innen bzw. in die Kaufverträge / Erbbaurechtsverträge mit den künftigen Grundstückserwerber*innen aufgenommen werden.

Zusätzlich ist zum Teil eine Anfahrt über die Binnenbereiche der Baugebiete möglich. Dabei ist eine Kombination der Feuerwehrdurchfahrten und -aufstellflächen mit den ohnehin geplanten Blockdurchwegungen (vgl. Kapitel 4.9) anzustreben. Um den Erholungszwecken und der Begrünung Vorrang zu gewähren sowie die Versiegelung im Blockinneren so weit wie möglich zu reduzieren, soll von Feuerwehrdurchfahrten und -aufstellflächen in den Innenbereichen jedoch möglichst zurückhaltend Gebrauch gemacht werden. Statt der Möglichkeit einer Anleiterung an die Wohnungen kann in diesen Fällen ein zweiter baulicher Rettungsweg (z. B. Laubenganghäuser mit Anbindung an zwei Treppenhäuser) oder ein Sicherheitstreppehaus vorgesehen werden. Sofern weder dieser zweite bauliche Rettungsweg noch ein Sicherheitstreppehaus realisierbar ist, wird eine vertragliche Sicherung (Dienstbarkeiten) der Feuerweherschließung in den Binnenbereichen erfolgen (siehe auch die Ausführungen bei Ziffer 6.3, Dienstbarkeiten).

Sonderbauten, wie z. B. Schulen, Kindertagesstätten und die Mobilitätshäuser benötigen ohnehin einen zweiten baulichen Rettungsweg. Hiervon ausgenommen sind die Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude mit den vorgesehenen automatisierten Parksyste men, die über keine Aufenthaltsräume verfügen. Einen zweiten baulichen Rettungsweg benötigen auch beispielsweise ambulant betreute Wohnformen mit spezifischen Anforderungen an den Brandschutz.

Im Übrigen wird bei den Wohngebäuden davon ausgegangen, dass im Regelfall durchgesteckte Wohnungen entstehen, sodass eine Feuerwehrezufahrt auf einer Gebäudeseite ausreichend ist. Bei der gemäß Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) geplanten Kammstruktur der Blockrandbebauung ist dies für die ins Blockinnere ragenden Gebäudeteile nur bedingt möglich. Bei diesen Gebäuden ist es nur mit großem Aufwand realisierbar, dass alle Wohnungen über Feuerwehraufstellflächen erreicht werden können. Sofern hier kein zweiter baulicher Rettungsweg oder ein Sicherheitstreppehaus vorgesehen wird, müssen ab dem 3. Vollgeschoss besonders große Wohnungen realisiert werden, die von den Feuerwehraufstellflächen erreichbar sind. Bis zum dritten Vollgeschoss (bis zu einer Brüstungshöhe von 8 m über Gelände) kann mit Handleitern angeleitet werden, sodass eine direkte Zufahrt mit Hubrettungsfahrzeugen nicht erforderlich ist.

Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen auf Privatgrund sind nicht als Gärten oder hochwertige Grünflächen nutzbar. Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen sind mindestens entsprechend der Straßenbauklasse VI zu befestigen. Sofern durch

geeignete Unterhaltung der Neuaufbau von Humus vermieden wird, sind auch Pflasterrasendecken, Rasengittersteine oder Einfachbauweisen wie Schotterrasen mit entsprechender Tragfähigkeit erwünscht. Eine Gleichwertigkeit der Ausführung gemäß Technischer Baubestimmungen ist in Bezug auf die Ausführungsqualität immer nachzuweisen (Art. 81a BayBO i.V.m. A 2.2.1.1 der Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB)).

Neben der Anfahrbarkeit der Baugrundstücke ist auch eine Versorgung mit Löschwasser im Planungsgebiet zu sichern. Im Rahmen der Baudurchführung ist das Hydrantennetz im Rahmen der Umsetzung der Erschließung bedarfsgerecht zu ergänzen. Die Anforderungen der DVGW-Arbeits- bzw. Merkblätter W 400, W 405 und W 331 sowie die Münchener Standards für die Löschwasserversorgung sind dabei zu berücksichtigen.

Eine Löschwassergrundversorgung wird durch die Stadtwerke München hergestellt. Hydrantenstandorte dürfen nicht mehr als 80 m von den Haupt-Hauseingängen bzw. zugehörigen Feuerwehrebewegungsflächen liegen. Bei Gebäuden, bei denen dies aufgrund der Entfernung des Eingangs zur Straße nicht gewährleistet ist, muss ein Überflurhydrant auf Privatgrund installiert werden, mit einer Mindestleistung von 800 l/min über zwei Stunden, bei einem Fließdruck (statischer Druck unter Entnahmebedingungen) von mindestens 1,5 bar und höchstens 6 bar. Bei Bedarf wird dies im Grundstücksvergabevertrag berücksichtigt. Auch der städtebauliche Vertrag enthält hierzu Ausführungen.

4.9 Dienstbarkeitsflächen, Durchgänge

Ein wesentliches Element der städtebaulichen Konzeption ist die Öffnung der Innenhöfe und Schaffung von Blockdurchwegungen zur Vernetzung des Quartiers. Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 werden hierfür in allen Blöcken (mit Ausnahme des nur angeschnittenen Blocks WA 9) Flächen, die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten sind, festgesetzt (zeichnerische Festsetzungen und § 15 Abs. 2 des Satzungstextes). Diese ermöglichen in der Regel eine Querung der Blöcke sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung. Die Blockdurchwegungen erlauben möglichst kurze Verbindungen von der privaten Wohnung zum nächstgelegenen Mobilitätsangebot, zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs oder zu den öffentlichen Grünflächen und Plätzen. Sie tragen so zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege und Förderung des Fußverkehrs bei. Meist können die Wege zugleich als Feuerwehrezufahrt genutzt werden (vgl. Kapitel 4.8.7 zur Feuerweherschließung). Auch aufgrund dieser Überlagerung wird die Versiegelung in den Blockinnenbereichen so weit wie möglich reduziert.

Die Blockdurchwegungen werden in vielen Fällen durch Lücken zwischen zwei Bauräumen geführt. Vor allem dort, wo der Blockrand aus Lärmschutzgründen geschlossen bleibt, müssen die Wege hingegen durch Durchgänge im Erdgeschoss der Bebauung geführt werden. Die Durchgänge werden mit einer Breite von in der Regel 3,0 m zeichnerisch in den allgemeinen Wohngebieten (WA 2 – WA 7, WA 9) festgesetzt. Ergänzend wird in § 16 des Satzungstextes geregelt, dass sie in einer lichten Höhe von mindestens 3,50 m zu errichten sind. Geringfügige Abweichungen von der in der Planzeichnung festgesetzten Lage und Breite der Durchgänge sind zulässig, sofern gestalterische oder technische Gründe dies erfordern. Durch die Festsetzungen wird erreicht, dass die Durchgänge eine ausreichende Höhe und Breite aufweisen, um für die Öffentlichkeit attraktiv zu sein, und ggf. auch für die Durchfahrt von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen eine ausreichende Höhe aufweisen. Andererseits erfolgt aus gestalterischen und aus Lärmschutzgründen eine

Begrenzung der Durchgangsbreite. Zu weiteren Ausführungen mit Regelungen der Durchgänge aus Lärmschutzgründen (Begrenzung Durchgangsbreite und -höhe, Abstände der Durchgänge) wird auf § 18 Abs. 8 und 9 des Satzungstextes sowie auf das Kapitel 4.10.1.1 „Verkehrslärm“ verwiesen.

Zur fußläufigen Durchlässigkeit nach Westen und zur Anbindung des Planungsgebietes und des Stadtteils im Allgemeinen sowie insbesondere der Baugebiete WA 1 bis WA 3 an den geplanten Landschaftspark wird in Verlängerung der Straße U-1827 eine Gehrechtsfläche durch die Gemeinbedarfsfläche Erziehung hindurch festgesetzt. Hier soll ein mindestens 3 m breiter Weg mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit gesichert werden. Die genaue Gestaltung der Schulfreiflächen und damit des Wegeverlaufs steht noch nicht fest. Im Bebauungsplan wird deswegen ein 10 m breiter Korridor festgesetzt, innerhalb dessen gemäß § 15 Abs. 1 des Satzungstext ein mindestens 3,0 m breites durchgängiges Gehrecht zu begründen ist.

Wie bei allen Dienstbarkeitsflächen werden die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte durch den Bebauungsplan mit Grünordnung noch nicht begründet, sondern nur vorbereitet. Für das Gehrecht durch den Schulcampus ist vorgesehen, die Grunddienstbarkeit zeitlich so einzuschränken, dass das Gehrecht nur außerhalb der Schulzeiten bzw. der Schultage gilt. Während des Schulbetriebs kann das Gelände aus Sicherheitsgründen nicht geöffnet werden. Der Bedarf nach einer Fußwegeverbindung zwischen den Wohngebieten und dem geplanten Landschaftspark besteht vor allem am Wochenende, an Feiertagen und in den Schulferien, also in Zeiträumen, in denen kein Schulbetrieb herrscht. Die zeitliche Einschränkung des Gehrechts ist daher mit den Zielen des Bebauungsplans vereinbar.

Im Osten der Dienstbarkeitsfläche – im Anschluss an die Straße U-1822 – ermöglicht der Bebauungsplan eine Überbauung des Weges zur Verbindung des nördlichen und des südlichen Schulbaukörpers. Wenn von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird (abweichend vom Ergebnis des vom Baureferat durchgeführten VgV-Verfahrens und der im Bebauungsplan hinweislich dargestellten Beispielbebauung), muss an dieser Stelle ein Durchgang verbleiben. Dieser wird im Bebauungsplan zeichnerisch festgesetzt. Wie in den allgemeinen Wohngebieten gilt, dass dieser mit einer lichten Höhe von mindestens 3,5 m auszuführen ist.

Die allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 2, WA 4, WA 6 und WA 9 sind nicht allseitig von Straßen umgeben, sondern grenzen auf einer oder mehreren Seiten an öffentliche Grünflächen bzw. die Verkehrsfläche U-1830, die nur für den Fahrradverkehr nutzbar ist. Zur Erschließung der Blockrandbebauung an den betreffenden Seiten ist jeweils ein umlaufender Weg vorgesehen, der den Baugrundstücken zugeordnet ist und mit Geh- und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit belastet werden soll (§ 15 Abs. 2 und 5 des Satzungstextes). Diese Dienstbarkeitsflächen haben in der Regel eine Breite von 3,50 m (im Süden des WA 9 eine Breite von 6,50 m) und dienen gleichzeitig als Feuerwehraufstellfläche und Feuerwehrumfahrung um den Block. Sie sind daher gemäß § 15 Abs. 3 des Satzungstextes auch mit einem Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München für die Feuerwehranfahrt zu belasten. Hiervon ausgenommen ist nur der Weg auf der Nordseite des WA 6, der mit einer Breite von 3,0 m nur mit einem Geh- und Leitungsrecht zu belasten ist. Die Feuerweherschließung der angrenzenden Gebäude im WA 6 kann durch die Realisierung zweiter baulicher Rettungswege gelöst werden, alternativ sind auch Aufstellflächen im Blockinneren möglich.

Des Weiteren werden zur Pflege der öffentlichen Grünflächen ÖG 2 bzw. ÖG 4 Fahrrechte für einen beschränkten Personenkreis zugunsten der Landeshauptstadt München entlang der südlichen Baugebietsgrenzen in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sowie im WA 9 festgesetzt (§ 15 Abs. 5 des Satzungstextes).

Im Süden des WA 5 wird ein 6,5 m bis 7,5 m breiter Grundstücksstreifen zwischen der Blockrandbebauung und der Straße U-1750 (Autobahnzubringer) ebenfalls als Dienstbarkeitsfläche festgesetzt, die mit Gehrechten und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit und Fahrrechten zugunsten der Feuerwehr zu belasten ist. Dieser Grundstücksstreifen soll den Gehweg des Autobahnzubringers erweitern und sich gestalterisch diesem anpassen. Er wird nicht in das öffentliche Straßenland einbezogen, sondern dem Baugrundstück zugeordnet, damit er als Feuerwehraufstellfläche mitgenutzt werden kann. Auf dem Gehweg im öffentlichen Straßenland ist die Einrichtung von Feuerwehraufstellflächen nicht möglich, da eine dauerhafte Nutzung nicht sichergestellt werden kann. Durch den Gehweg im öffentlichen Straßenraum und die angrenzende Dienstbarkeitsfläche entsteht eine breite Vorzone vor den Gebäuden, die als Flanierzone in der Quartiersmitte dient.

Bei allen Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit ist auf sichere Ausgestaltung, Winterdienst und gute Beleuchtung zu achten.

Die Freiflächen der Kindertagesstätten müssen zu ihrer Pflege von Lkw angefahren werden können. Es werden mindestens 3,0 m breite Zufahrtsmöglichkeiten benötigt (insbesondere zum Sandaustausch), die bei jeder Witterung befahrbar sind. Hierfür werden im § 15 Abs. 4 des Satzungstextes Fahrrechte zugunsten der Landeshauptstadt München festgesetzt. Diese Zufahrten werden mit den Gehrechten für die Blockdurchwegung und Feuerwehruzufahrten kombiniert, um die Flächenversiegelung so weit wie möglich zu minimieren. Sie verlaufen immer im Bereich von Lücken zwischen den Bauräumen, sodass keine Durchfahrten durch Gebäude erforderlich werden. Die Belastbarkeit der Pflegezufahrten ist für ein Fahrzeug-Gesamtgewicht von 18 t auszulegen. Eine Unterbauung unter den Pflegezufahrten, die allesamt außerhalb der Bauräume liegen, ist nach den zeichnerischen Festsetzungen des Bebauungsplans zu den über- und unterbaubaren Grundstücksflächen nicht zulässig.

Alle Dienstbarkeitsflächen werden durch den Bebauungsplan zeichnerisch festgesetzt. Insbesondere bei den Blockdurchwegungen steht der genaue Verlauf jedoch nicht abschließend fest. In Abhängigkeit von der konkreten Freiflächenplanung können hier geringfügige Abweichungen erforderlich werden. Dies ist mit den Planungszielen vereinbar und wird durch § 15 Abs. 7 des Satzungstextes ermöglicht.

4.10 Immissionsschutz

4.10.1 Schallschutz

4.10.1.1 Verkehrslärm

Aufgrund der Lage des Planungsgebietes am westlichen Stadtrand befinden sich die Baugebiete im Einwirkungsbereich der Bundesautobahn A 99 sowie der angrenzenden und erschließenden Straßen- und Schienenverkehrswege. Dadurch treten insbesondere beidseits des Autobahnzubringers (U-1750), entlang der Aubinger Allee und entlang der westlichen Grenzen des Planungsgebietes hohe bis sehr hohe Verkehrslärmpegel auf. Das Planvorhaben reagiert auf diese Situation, indem an den lärmbelasteten Bereichen riegel- bzw. hofartige Bauungsstrukturen

vorgesehen werden, sodass im Inneren der Baugebiete lärmgeschützte Bereiche entstehen.

Die höchsten Verkehrslärmpegel (bis zu 71/62 dB(A) tags/nachts) treten entlang der Aubinger Allee und entlang des Autobahnzubringers auf. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärmimmissionen in allgemeinen Wohngebieten (55/45 dB(A) tags/nachts) werden tagsüber nur an der Westseite des WA 7 (U-1821) und teilweise an der Südseite des WA 1 und Süd-Westseite des WA 2 eingehalten. In den übrigen Bereichen des Planungsgebietes werden die Orientierungswerte im Wesentlichen überschritten. Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 um mehr als 4 dB(A), die sich hiernach ergebenden Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV, sind tagsüber in den allgemeinen Wohngebieten WA 2, WA 3, WA 4, WA 5, WA 6, WA 7 und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung und zusätzlich nachts in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 8 und WA 9 zu erwarten. Entlang der Hauptverkehrswege wurden weitergehende Überschreitungen prognostiziert, die entlang der Aubinger Allee sowie des Autobahnzubringers (U-1750) die Grenzwerte von 65 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts überschreiten. Auch schutzbedürftige Aufenthaltsräume in den allgemeinen Wohngebieten, den Sondergebieten und der Gemeinbedarfsflächen Erziehung sind von Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags betroffen.

Auf den schutzbedürftigen Freiflächen wird die höchste Verkehrslärmbelastung ebenfalls entlang der Hauptstraßen (Autobahnzubringer U-1750 und Aubinger Allee) auftreten. Auf der Freifläche östlich des WA 5 (Quartiersplatz U-1826) werden Beurteilungspegel > 65 dB(A) erreicht. Auf dem nördlichen Freibereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung – südlich des Autobahnzubringers – betragen die Beurteilungspegel bis zu 65 dB(A).

Durch die geplante Gebäudeanordnung werden ruhige Innenhofsituationen mit Beurteilungspegeln < 55 dB(A) tags geschaffen, sodass die Anordnung der geplanten Kitafreiflächen in diesen Bereichen ohne Einschränkungen möglich ist. In den Bereichen mit geringer Verkehrslärmbelastung ist auch die Anordnung von Gemeinschaftsdachgärten möglich. Aufgrund hoher Verkehrslärmbelastung (Belastungen von > 59 dB(A) tags) sind insbesondere entlang der Hauptverkehrswege Autobahnzubringer und der Aubinger Allee Außenwohnbereiche nur zulässig, wenn durch geeignete Schallschutzmaßnahmen gewährleistet wird, dass auf den Außenwohnbereichen ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59 dB(A) tags nicht überschritten wird.

Die schalltechnische Untersuchung (Stand: Januar 2025) bezieht sich für den Planfall beim Verkehrslärm auf ein Worst-Case-Szenario (aufbauend auf dem Planfall B des Verkehrsgutachtens unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand 06.07.2023, Revision 23.11.2023) mit Komplettausbau des 2. RA) mit Unterstellung des Prognosehorizonts 2035, ohne Ausbau der Bundesautobahn A 99 sowie ohne zusätzlichen Lärmschutz an der Autobahn (Planfall 1 – Untervariante zu Planfall B) und stellt somit den lärmtechnisch schlechteren Fall dar, um zu gewährleisten, dass die Auswirkungen von Lärm auf das vorliegende Planungsgebiet angemessen berücksichtigt sind und entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz ergriffen werden. Ein zusätzlicher Lärmschutz, wie er sich im Fall des geplanten Ausbaus der A 99 durch das Maßnahmenkonzept der Autobahn GmbH des Bundes ergeben wird (Planfall 2 – Untervariante zu Planfall B), würde sich positiv auf die Lärmbelastung der Westseite des Plangebietes auswirken. Da jedoch noch kein Planfeststellungsbeschluss für den Autobahnausbau vorliegt, bezieht sich das

betrachtete Schallschutzkonzept zum derzeitigen Stand des Bebauungsplanverfahrens nicht auf den Planfall 2, sondern den Planfall 1.

Seitens der Autobahn GmbH des Bundes hat sich die Planung insoweit verfestigt, dass im weiteren Verfahren der Autobahn GmbH des Bundes Lärmschutzmaßnahmen (zusätzliche 4 m hohe Lärmschutzwand auf bestehendem Lärmschutzwall) berücksichtigt werden und ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird. Ergibt sich hierdurch eine bessere Verkehrslärsituation für Gebäude des allgemeinen Wohngebiets WA 4 an der äußersten Westkante des Planungsgebiets, wird es den Bauherr*innen im Bauvollzug ermöglicht, von den ansonsten geltenden Lärmschutzfestsetzungen des § 18 Abs. 2 und 3 des Satzungstextes abzuweichen (§ 18 Abs. 11 des Satzungstextes). Auch in diesem Fall sind allerdings Lärmschutzanforderungen zu berücksichtigen. Ebenso falls bei einem ausbleibenden Ausbau der Bundesautobahn A 99 Lärmschutzmaßnahmen seitens der Landeshauptstadt München im Zuge der Realisierung des Landschaftsparks Freiham erfolgen sollten, können die künftigen Bauherr*innen im WA 4 von den Erleichterungen des § 18 Abs. 11 des Satzungstextes Gebrauch machen.

Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hilfsweise) herangezogen werden, deren Einhaltung i. d. R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass einer Abwägung keine grundsätzlichen schalltechnischen Gesichtspunkte entgegenstehen und (noch) gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Wohngebiete (WA) 59/49 dB(A) Tag/Nacht. Verkehrslärmpegel von 65/60 dB(A) Tag/Nacht werden seitens der Landeshauptstadt München als Obergrenze für den Abwägungsspielraum in der Stadtentwicklung bei Verkehrslärmimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen (Schlafzimmer, Kinderzimmer, Wohnzimmer u.Ä.) herangezogen (Lärmvorsorgewert der Landeshauptstadt München).

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) aus der DIN 4109-1:2018-01 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“ ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 BayBO und der Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB) ist der*die Bauherr*in verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach Abschnitt 7 der DIN 4109-1:2018-01 zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagenlärm zu bemessen und nachzuweisen. Ergänzend erfolgt hierzu mit § 17 Abs. 1 des Satzungstextes eine klarstellende Festsetzung.

In Bereichen des Planungsgebietes mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und/oder mit Überschreitungen der Grenzwerte sind weitergehende aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen zu treffen, die über die Mindestanforderungen zum Schallschutz von Außenbauteilen nach DIN 4109-1 hinausgehen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen sind entlang der Autobahn bereits vorhanden; im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum geplanten Autobahnausbau sind südlich des Germeringer Wegs, zum Schutz des vorliegenden Planungsgebietes, zusätzlich Lärmschutzwände auf dem Wall vorgesehen, wodurch sich die Schutzwirkung noch verbessert. Innerhalb des Umgriffs des Bebauungsplans

kommen hingegen Schallschutzwände oder -wälle zum Schutz der geplanten Gebäude vor Verkehrslärmimmissionen aufgrund der Höhe der vorgesehenen Bebauung, der künftigen urbanen Bebauungsstruktur und der Möglichkeit einer Grundrissorientierung bei noch verhältnismäßigem Aufwand nicht bzw. nur bedingt, z. B. für den ebenerdigen Freiraumschutz in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung, in Betracht.

Auf dem nordwestlichen Freibereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung südlich des Autobahnzubringers werden Beurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) erreicht. Zum Schutz der Freibereiche im Westen der Gemeinbedarfsfläche Erziehung (Schulhof / Sportfreiflächen) vor Verkehrslärm wird entlang des Autobahnzubringers (U-1750) eine 8 m hohe Lärmschutzwand und teilweise entlang der Westseite der Gemeinbedarfsfläche eine 4 m hohe Lärmschutzwand festgesetzt (zeichnerische Festsetzung in Verbindung mit § 18 Abs. 10 des Satzungstextes). Mit einer Lärmschutzwand in der festgesetzten Dimensionierung können die Schallimmissionen auf der Freifläche effektiv reduziert werden: Zwar kann der Zielwert der Landeshauptstadt München für pädagogische Freiflächen in Höhe von 55 dB(A) nicht erreicht werden, die Schwelle für eine Abwägung von 59 dB(A) tags wird mit den festgesetzten Lärmschutzwänden jedoch eingehalten. Von der Lage, der Höhe, dem Umfang und der Ausführung der festgesetzten Schallschutzanlage kann abgewichen werden, wenn eine entsprechende Schallschutzwirkung für die Freiflächen der Gemeinbedarfsfläche auf andere Weise gewährleistet wird und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind. Dies ermöglicht es insbesondere, im Bereich des geplanten Schulgebäudes auf die Lärmschutzwand zu verzichten, da dort das Schulgebäude die lärmabschirmende Wirkung für die Freiflächen übernimmt. Darüber hinaus ist beispielsweise auch die Errichtung eines Lärmschutzwalls statt einer Lärmschutzwand möglich.

In den übrigen Bereichen des Planungsgebiets kommen Lärmschutzwände oder -wälle nicht in Betracht, da sie den städtebaulichen Zielen für Freiham widersprechen würden. Vorgesehen ist die Entwicklung eines urbanen Stadtteils mit einer straßenbegleitenden Bebauung, um die Straßenräume zu beleben und diese auch für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen attraktiv zu gestalten. Die Realisierung von Lärmschutzwänden würde diesem Ziel widersprechen und die Baugebiete von den Straßenräumen abtrennen. Aufgrund der Höhe der geplanten Bebauung müssten die Lärmschutzwände außerdem unverhältnismäßige Höhen aufweisen.

In den Bereichen des Planungsgebietes mit Überschreitungen der Grenzwerte (65/60 dB(A) Tag/Nacht) sind gemäß § 18 Abs. 2 des Satzungstextes offenbare Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnnutzungen (wie z. B. Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) sowie von Kindertagesstätten durch Grundrissorientierung auf die lärmabgewandten Gebäudeseiten auszurichten. Ist dies beispielsweise aus Gründen der Grundrissgestaltung nicht möglich, so sind die entsprechenden Fenster durch Schallschutzkonstruktionen bzw. nicht schutzbedürftige Vorräume nach DIN 4109 (verglaste Loggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, Laubengangerschließungen o.Ä.) so zu schützen, dass vor den Fenstern die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von Wohngebieten (59/49 dB(A) Tag/Nacht) nicht überschritten werden. Die geeignete Grundrissgestaltung der Wohnungen ist aus stadtplanerischer Sicht gegenüber einer Ausstattung mit passivem Lärmschutz vorzuziehen. Es ist deswegen darauf zu achten, dass mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume je Wohnung über ein Fenster an einer dem Verkehrslärm lärmabgewandten Gebäudeseite natürlich belüftet werden kann. Erfahrungsgemäß sind solche Grundrisse jedoch nicht in allen Fällen möglich, z. B.

an Ecksituationen oder bei kleineren Wohnungen. Solche Wohnungen, bei denen alle bzw. die Mehrzahl der Aufenthaltsräume Schallschutzkonstruktionen erhalten müssen, können als Ausnahmen nur im Einzelfall zugelassen werden.

In den Bereichen des Planungsgebietes mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (59/49 dB(A) Tag/Nacht), jedoch unterhalb der Grenzwerte (65/60 dB(A) Tag/Nacht), ist der erforderliche Schallschutz für schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen (wie z. B. Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) und Kindertageseinrichtungen durch ein ausreichendes – gegenüber einem lärmunbelasteten Gebiet erhöhtes – Schalldämmmaß der Außenbauteile (Wände, Fenster usw.) nach DIN 4109 in Verbindung mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder gleichwertigen Maßnahmen herzustellen (§ 18 Abs. 3 des Satzungstextes). Fensterunabhängige Lüftungsmöglichkeiten werden notwendig, da die Schalldämmung der Außenbauteile nur wirksam ist, solange die Fenster geschlossen sind. Insbesondere während der Nacht, in der eine Stoßlüftung nicht möglich ist, muss eine Belüftung der Räume auch bei geschlossenen Fenstern möglich sein, wenn die Höhe des Außenlärmpegels auch ein zumindest teilweises Öffnen der Fenster unmöglich macht. Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen sind in diesen (und anderen) Fällen beim Nachweis des erforderlichen Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen. Abweichend hiervon können die betroffenen Räume über ein Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite ($\leq 59/49$ dB(A) Tag/Nacht) belüftet werden.

Die o.g. baulichen Schallschutzmaßnahmen zielen auf die Senkung der Lärminnenpegel von Aufenthaltsräumen in Gebäuden ab. Für den Schallschutz von (teils ebenerdigen) Frei- und Außenwohnbereichen mit Aufenthaltsqualität (beispielsweise Terrassen, Gemeinschaftsdachgärten, Balkone, Grünflächen mit Aufenthaltsqualität, Spielplätze usw.) sind ggf. weitere Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Dabei ist als Mindestanforderung für Frei- und Außenwohnbereiche ein Beurteilungspegel von 59 dB(A) tags einzuhalten. Nachts (22-6 Uhr) entsteht auf Freibereichen keine Betroffenheit.

Bauliche Außenwohnbereiche (wie z. B. Balkone, Loggien, Terrassen, Gemeinschaftsdachgärten) sind gemäß § 18 Abs. 6 des Satzungstextes nur zulässig, wenn ein ausreichender Schallschutz durch Schallschutzkonstruktionen, geeignete Gebäudeabschirmungen oder sonstige aktive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet wird. Bei Balkonen kann i. d. R. durch eine Verglasung (verglaste Loggien) reagiert werden, die auch offenbar gestaltet werden kann.

Für die Anlage ebenerdiger Frei- und Außenwohnbereiche (Terrassen, Kinderspielplätze etc.) eignen sich die Binnenbereiche der Baugebiete, die durch die straßenbegleitende Bebauung vor dem Verkehrslärm abgeschirmt werden. Um eine effektive Abschirmung der Außenwohnbereiche in den Binnenbereichen zu gewährleisten, wird durch § 18 Abs. 8 des Satzungstextes festgesetzt, dass entlang bestimmter Straßenabschnitte mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 59 dB(A) tags die Gebäude innerhalb der Bauräume durchgehend und ohne Zwischenräume zu errichten sind. Davon ausgenommen sind die in der Planzeichnung festgesetzten Durchgänge und Durchfahrten bis zu einer Höhe von zwei Geschossen (Regelmaß 7 m). Weitere nicht festgesetzte Durchgänge sind gemäß § 18 Abs. 9 des Satzungstextes zulässig. Durch die Begrenzung der Breite, Höhe und Anzahl dieser Durchgänge sowie die Regelung der Abstände der Durchgänge zueinander ist sichergestellt, dass der Schall nicht an zu vielen Stellen und nicht weit in die

Binnenbereiche der Baugebiete eindringen kann und die Funktion der schallabschirmenden Randbebauung gewahrt bleibt.

Der Schallschutz in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung wird durch die Regelungen in § 18 Abs. 4 und 5 des Satzungstextes sichergestellt. Grundsätzlich gilt, dass bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (noch) von gesunden Aufenthaltsbedingungen innerhalb des Gebäudes ausgegangen werden kann. Auf Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV kann durch ein ausreichend dimensioniertes (ggf. erhöhtes) Schalldämmmaß der Außenbauteile nach DIN 4109 in Verbindung mit einer fensterunabhängigen Lüftungseinrichtung reagiert werden, sofern noch keine gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen vorliegen. Unterstützend können die Fenster auch zum Stoßlüften herangezogen werden, wenn die Räume beispielsweise etwa in Pausenzeiten temporär nicht in Benutzung sind.

In Bereichen der Gemeinbedarfsfläche Erziehung mit Verkehrslärmpegeln über 65 dB(A) tags sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume (wie z. B. Klassen-, Gruppen-, Unterrichtsräume) mit offenbaren Fenstern unzulässig. Alternativ ist eine fensterunabhängige Belüftung vorzusehen, die allerdings einen erhöhten Luftwechsel erfordert, um gesunde Lern- und Arbeitsbedingungen sicherzustellen, da Fenster bei den hohen Außenlärmpegeln geschlossen bleiben sollten. Aufgrund der üblichen Nutzungszeiten ist bei Erziehungseinrichtungen wie Schulen und Kindertagesstätten nur der Tagzeitraum beurteilungsrelevant. Das Lüftungskonzept muss neben den Anforderungen an den Schallschutz auch den Anforderungen an die Lüfthygiene bzw. die Qualität der Innenraumluft (CO₂-Konzentration) genügen.

Bei Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags sind auch für schutzbedürftige Büroräume, Praxisräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume im Sinne der DIN 4109 Schutzmaßnahmen erforderlich. Gemäß § 18 Abs. 7 des Satzungstextes sind diese Räume mit schallgedämmten Lüftungsmöglichkeiten oder gleichwertigen Maßnahmen auszustatten, wenn sie nicht über ein Fenster an einer vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.

Aus Gründen des Lärmschutzes sollten die Gebäude entlang der Hauptverkehrswege (Autobahnzubringer U-1750 und Aubinger Allee) zeitlich vor den dahinter liegenden Gebäuden gebaut werden. Im Planungsgebiet stellt die geplante Bebauung entlang der Aubinger Allee und des Autobahnzubringers eine wesentliche Schallabschirmung für die jeweils dahinter liegende Planbebauung und für die Freibereiche dar. Berechnungen zeigen, dass eine fehlende Abschirmung zu keiner nennenswerten Veränderung der Verkehrslärmsituation hinsichtlich der Pegel > 65/60 dB(A) Tag/Nacht führen würde, jedoch infolge einer fehlenden Abschirmung ein erhöhter Aufwand an passiven Schallschutzmaßnahmen bei rückwärtigen Gebäuden erforderlich wäre. Zur Sicherstellung dieses erarbeiteten Schallschutzes mittels Gebäudeabschirmungen soll die Nutzungsaufnahme innerhalb der Bebauungen in den Bauräumen der allgemeinen Wohngebiete WA 2, WA 3, WA 4, WA 5 und WA 7 nur zulässig sein, sofern je Baugebiet die abschirmende Wirkung der Bebauung entlang der Aubinger Allee bzw. des Autobahnzubringers oder eine technisch gleichwertige aktive Schallschutzmaßnahme (z. B. temporäre Schallschutzwand) im notwendigen Maß vorhanden ist. Dies wird durch § 18 Abs. 1 des Satzungstextes geregelt. Eine Besonderheit stellt diesbezüglich das geplante Mobilitätshaus im Sondergebiet SO 1 dar, das das allgemeine Wohngebiet WA 3 vom Lärm der Aubinger Allee abschirmt. Das Mobilitätshaus kann beispielsweise durch die MRG Münchner Raumentwicklungsgesellschaft mbH errichtet und durch die P+R Park

&Ride GmbH als Töchter der Landeshauptstadt München betrieben werden. Dabei wird die Stadt München darauf achten, dass das Mobilitätshaus vor der Nutzungsaufnahme der Wohnungen im WA 3 fertiggestellt ist und seine Abschirmwirkung entfalten kann. Die Realisierungsreihenfolge bzw. Nutzungsaufnahme der Bebauung betreffend die allgemeinen Wohngebiete WA 2, WA, 3, WA 4, WA 5 und WA 7 wird bei der Grundstücksvergabe vertraglich berücksichtigt.

Durch Vereinbarung im städtebaulichen Vertrag und in Grundstücksverträgen ist gesichert, dass Teile der geplanten Blockrandbebauung nach erstmaliger Errichtung langfristig fortbestehen werden. Hierdurch wird die erforderliche lärmabschirmende Wirkung auch für die Zukunft erreicht.

Neubau und wesentliche Änderung von Straßen

Im Zuge des Planvorhabens ist der Neubau von Erschließungsstraßen mit direkter Anbindung an die Bundesautobahn A 99 vorgesehen. Zusätzlich erfolgt der Anschluss an das regionale Hauptnetz über die Aubinger Allee. Diese dient auch als Verkehrsachse für den öffentlichen Nahverkehr und bindet über mehrere Bushaltestellen die S-Bahnstationen sowie die neue U-Bahnhaltestelle an das Quartier an. Der Neubau von öffentlichen Straßen und die dadurch verursachten Geräuschimmissionen wurden nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ermittelt und beurteilt.

Durch den Neubau der Straße U-1750 (Autobahnzubringer) innerhalb des Bebauungsplangebiets kommt es zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Darüber hinaus kommt es an zwei Anwesen außerhalb des Planungsumgriffs ebenfalls zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, und zwar an den Gebäuden Aubinger Allee 80 und 82. Aktive Schallschutzmaßnahmen (Wände, Wälle) sind aufgrund der innerstädtischen Lage nicht effektiv möglich. Als Fahrbahnbelag wurde bereits ein lärmarter Asphalt vorgesehen, sodass keine weiteren Schallschutzmaßnahmen am Fahrweg möglich sind. Die Empfehlung der schalltechnischen Untersuchung, eine Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h auf den übergeordneten Straßen (Autobahnzubringer und Aubinger Allee) anzuordnen, um die Anwesen zu entlasten und die Betroffenheit zu reduzieren, kann aufgrund von verkehrsrechtlichen Regelungen gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 14.12.2016 und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) vom 29.05.2017 nicht in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Werden passive Schallschutzmaßnahmen ausgeführt, kann ein Anspruch auf Entschädigung dieser Schallschutzmaßnahmen (einschließlich derer an Außenwohnbereichen) fällig werden.

Verkehrliche Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Das Planvorhaben führt zu einem durch den Ziel-/Quellverkehr sowie zum anderen durch Fassaden- und Wandreflexionen und Gebäudeabschirmungen aufgrund der Planbebauung zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft. Die Auswirkungen des Planvorhabens wurden im Hinblick auf die Gesamtverkehrslärmsituation für die betroffene Nachbarschaft orientierend anhand der Kriterien der 16. BImSchV bewertet.

Die Auswertungen zeigen in der Nachbarschaft sieben Bereiche, die von relevanten Pegelzunahmen betroffen sind, bei denen daher in der Folge

Einzelpunktberechnungen an den maßgebenden Immissionsorten (IO-1 – IO-7) vorgenommen wurden:

- IO-1 Mooschwaiger Weg 6
- IO-2 Aubinger Allee 144 (im Geltungsbereich 1.RA)
- IO-3 Aubinger Allee 82 (im Geltungsbereich 1.RA)
- IO-4 Aubinger Allee 3, Fl.-Nr. 1209/6 (im Geltungsbereich 1.RA)
- IO-5 Rosa-Kempf-Straße 9, Fl.-Nr. 1211/20 (im Geltungsbereich 1.RA)
- IO-6 Hildegard-Hamm-Brücher-Straße 5 (im Geltungsbereich 1.RA)
- IO-7 Helmut-Schmidt-Allee 45, Grundschule (im Geltungsbereich 1.RA)

Die Bereiche erstrecken sich von dem nördlichen Ende der Aubinger Allee (IO-1 Mooschwaiger Weg) über die Kreuzungen der Aubinger Allee (IO-2 Aubinger Allee 144, IO-3 Aubinger Allee 82, IO-4 Aubinger Allee) in südlicher Richtung bis zur Mündung in die Bundesstraße 2 (IO-5 – IO-7). Den Einzelpunktberechnungen kann entnommen werden, dass es in Bereichen mit einem Gesamtlärmniveau von mehr als 70/60 dB(A) Tag/Nacht an fünf Immissionsorten (IO-3 – IO-7) zu Erhöhungen von mehr als 0,5 dB(A) kommt. In sechs Bereichen (IO-1 – IO-6) mit einem Gesamtlärmniveau von 59/49 dB(A) kommt es zudem auch zu wesentlichen Erhöhungen um mehr als 2,1 dB(A) Tag/Nacht.

Bei der Entwicklung eines neuen Stadtteils in dieser Größenordnung lassen sich Auswirkungen auf die Umgebung nicht gänzlich vermeiden. Die öffentlichen Belange, insbesondere der dringende Wohnraumbedarf der Bevölkerung, dem durch die Entwicklung von Freiham Nord entsprochen werden soll, werden in der Abwägung höher gewichtet.

4.10.1.2 Anlagenlärm

Vorbelastung durch Anlagen außerhalb des Planungsgebietes

Die nördlich angrenzenden Flächen sowie der Bereich westlich der Bundesautobahn A 99 werden aktuell landwirtschaftlich genutzt, sodass dadurch keine Lärmkonflikte zu erwarten sind. Relevante Gewerbelärmimmissionen sind im Wesentlichen von den nördlich des Mooschwaiger Wegs gelegenen Betrieben (Gemarkung Aubing F1StNr. 500 und 506 bzw. F1StNr. 497/9 und 498 und F1StNr. 806) zu erwarten. Dort befinden sich aktuell eine Geothermie-Reinjektions-Anlage sowie verschiedene Schüttgutlagerflächen.

Südwestlich des Planungsgebietes, westlich der Bundesautobahn A 99 befinden sich die temporär genehmigten Werke einer Sandaufbereitungsanlage sowie eines Fertigbetonanbieters.

Im näheren Umfeld der genannten Nutzungen sind Wohnnutzungen des 1. Realisierungsabschnitts gelegen, die eine geringere Entfernung zu den Gewerbenutzungen aufweisen als die geplanten Nutzungen im Planungsgebiet des 1. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts. Es ist demnach davon auszugehen, dass die Gewerbenutzungen aufgrund der weiteren Entfernung zum Planungsgebiet nicht zu Lärmkonflikten führen.

Das Planungsgebiet grenzt im Süden und Osten an den 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord. Dort sind im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 im Nahbereich zum 2. Realisierungsabschnitt im Wesentlichen allgemeine Wohngebiete sowie vereinzelte Kerngebiete festgesetzt. Die Wohngebiete werden das geplante Wohnen nicht stören. Hinsichtlich der Kerngebiete ist im Bebauungsplan mit Grünordnung

Nr. 2068 Vorsorge getroffen, dass die Nutzungen des aktuellen Planungsgebietes nicht beeinträchtigt werden.

Im Südosten des 1. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord ist ein Gewerbegebiet mit Emissionskontingenten festgesetzt, welches aufgrund der Höhe der Kontingente und der Entfernung zum 2. Realisierungsabschnitt aus schalltechnischer Sicht nicht relevant ist. Im südlichen Planungsgebiet (Gemeinbedarfsfläche Erziehung und allgemeine Wohngebiete WA 1 und WA 2) wurden Beurteilungspegel nach TA Lärm von bis zu 47 dB(A) tags und < 35 dB(A) nachts prognostiziert. Das Planungsgebiet des 2. Realisierungsabschnitts unterliegt demnach nur einer verhältnismäßig geringen Anlagenlärmvorbelastung durch bestehendes Gewerbe außerhalb des Planungsgebiets.

Zusatzbelastung durch Anlagen innerhalb des Planungsgebietes

Innerhalb des Planungsgebietes sind infrastrukturelle Angebote wie kleinere Läden, Büro- und Gastronomienutzungen geplant. Die erforderlichen Stellplätze sollen in zentral gelegenen Mobilitätshäusern und Garagengebäuden untergebracht werden. Zudem sind soziale und öffentliche Einrichtungen (Kindertagesstätten, Schulen mit Sportanlagen) sowie im SO 2 optional Park-and-Ride-Stellplätze vorgesehen, die zu einer relevanten Anlagenlärmwirkung auf die Planung und auf die bestehende Nachbarschaft führen können.

Die Planung schließt aufgrund der vorrangig angestrebten Schutzbedürftigkeit „allgemeines Wohngebiet“ die Errichtung von lärmintensiven Gewerbeanlagen weitestgehend aus. Mit einer relevanten Lärmentwicklung durch die vorgesehenen gewerblichen Nutzungen ist im Wesentlichen durch Warenanlieferungen mit Lkw, Pkw-Verkehr durch Kund*innen und Mitarbeiter*innen sowie die technische Gebäudeausrüstung zu rechnen. Bei Gastronomiebetrieben bergen Freischankflächen zusätzliches Potenzial für Lärmkonflikte, die allerdings nicht festgesetzt werden und im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren störungsfrei geplant werden können.

Um Lärmkonflikten vorzubeugen, die durch das Miteinander von kleinräumigen gewerblichen Nutzungen und Wohnen entstehen können, sollte in den Baugenehmigungsverfahren auf eine optimierte Anordnung lärmrelevanter Nutzungen geachtet werden. Grundsätzlich sollten lärmrelevante Einrichtungen möglichst von schutzwürdigen Nutzungen getrennt werden („Lärm zu Lärm“).

Gebäudeein- und ausfahrten zu Mobilitätshäusern in den Sondergebieten SO 1 und SO 2 und zu Garagengebäuden auf den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude sowie Tiefgaragenrampen in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind gemäß § 19 Abs. 2 des Satzungstextes eingehaust auszuführen bzw. in Gebäude zu integrieren. Bei der Anordnung ist auf möglichst kurze Fahrbeziehungen auf nicht öffentlichen Verkehrsflächen zu achten. Auch ist ein ausreichender Abstand zwischen einzelnen Zufahrten und Anlieferungen einzuhalten, um eine ungünstige Summationswirkung des Lärms zu vermeiden. Im Nahbereich zu schutzbedürftigen Nutzungen können zusätzlich organisatorische Maßnahmen, z. B. in Form von Nutzungszeitbeschränkungen für Anlieferungszonen oder Freischankflächen, erforderlich werden. Diese Maßnahmen gehen jedoch nicht über den üblichen Umfang von gewerblichen Nutzungen in Wohngebieten hinaus.

Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft der Garagengebäude / Mobilitätshäuser mit den allgemeinen Wohngebieten sind Nutzungskonflikte dieser beiden Interessen

(Ruhebedürfnis der Bewohner*innen und die zeitlich uneingeschränkte Nutzung der Kfz-Stellplätze) nicht auszuschließen, sodass hier eine genaue Betrachtung erfolgte. Eine orientierende Untersuchung der Mobilitätshäuser (Schalltechnische Untersuchung Stand: Januar 2025) zeigt durch die Mobilitätshäuser insbesondere im Nachtzeitraum ein erhöhtes Konfliktpotenzial durch den Anlagenlärm. Es wird daher für die Sondergebiete SO1 und SO 2 Mobilitätshaus und die Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude in § 19 Abs. 1 des Satzungstextes festgesetzt, dass die Garagenbereiche baulich geschlossen mit einer Mindestschalldämmung ausgeführt werden müssen. Zu berücksichtigen ist, dass bei einer geschlossenen Ausführung der Mobilitätshäuser andere Herstellungskosten und Kosten für dimensionsgerechte Lüftungsanlagen zum Tragen kommen. Die Festsetzung lässt Ausnahmen von der geschlossenen Ausführung der Außenbauteile zu, wenn die Einhaltung der Kriterien der TA Lärm und der lufthygienischen Anforderungen nachgewiesen werden können. Dadurch können einzelne Fassaden, die einen größeren Abstand zu den maßgeblichen Immissionsorten (Wohngebäude, Kitafreiflächen) aufweisen, unter Umständen offen ausgeführt werden, um eine natürliche Be- und Entlüftung der Garagengeschosse zu ermöglichen. Ob die Kriterien der TA Lärm und der lufthygienischen Anforderungen eingehalten werden, kann nur anhand der konkreten Projektplanung im Einzelfall beurteilt werden. So ist es zum Beispiel möglich, für Decken und Wände innenseitig schallabsorbierende Auskleidungen vorzusehen, um die Geräusentwicklung zusätzlich zu reduzieren. Darüber hinaus ist das Zusammenwirken mit anderen Anlagenlärmquellen (z. B. Anlieferungszonen, technische Gebäudeausrüstung, Freischankflächen) zu berücksichtigen. Wenn die Außenwände teilweise offen ausgeführt werden sollen, muss der Nachweis der Einhaltung der Kriterien der TA Lärm auf Ebene der Baugenehmigung geführt werden. Dabei sind die planungsrechtlich zulässigen Immissionsorte in den angrenzenden Wohngebieten zugrunde zu legen, auch für den Fall, dass die Wohngebäude erst nach den Mobilitätshäusern / Garagengebäuden errichtet werden.

In den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude ist bei Errichtung von automatisierten Parkregalen eine relevante Geräusentwicklung im Wesentlichen nur durch den Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten, der auf öffentlicher Verkehrsfläche entsteht. Da die Garagengebäude in diesen Flächen im Wesentlichen nur dem Anwohner*innenparkverkehr dienen sollen, werden die Verkehrsgerausche als sozialadäquat eingeschätzt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans schließen jedoch nicht aus, dass in diesen Flächen Parkhäuser mit klassischen befahrbaren Garagengeschossen entstehen. Die Festsetzung zur baulichen Schließung der Außenwände wird deswegen nicht nur für die Mobilitätshäuser in den Sondergebieten, sondern auch für die Garagengebäude in den Flächen mit besonderem Nutzungszweck getroffen.

4.10.1.3 Sport- und Freizeitlärm

Für Sportanlagen ist die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) einschlägig. Grundlage für die Beurteilung des von Jugendspieleinrichtungen ausgehenden Lärms ist gemäß Gesetz über Anforderungen an den Lärmschutz bei Kinder- und Jugendspieleinrichtungen (KJG) ebenfalls die 18. BImSchV, wobei nach KJG die besonderen Regelungen und Immissionsrichtwerte für Ruhezeiten keine Anwendung finden. Zudem dürfen Jugendspieleinrichtungen zwischen 22:00 und 07:00 Uhr nicht betrieben werden. Für außerschulische Nutzungen von Schulsportanlagen ist die 18. BImSchV verbindlich.

Geräusche von Kinderspielplätzen sind nach § 22 Abs. 1a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit Art. 2 KJG grundsätzlich als sozialadäquat hinzunehmen. Jedoch kann die Schallimmissionssituation im Rahmen des Vorsorgeprinzips optimiert werden. Gleiches gilt für Geräusche, die durch die Schulnutzung entstehen. Gemäß Merkblatt des Referates für Klima und Umweltschutz zur Berücksichtigung der Umweltbelange des RKU zur Münchener Schulbauoffensive (Stand: 25.02.2021) sind diese im Hinblick auf mögliche Lärmkonflikte dennoch zu untersuchen und dabei hilfsweise nach der 18. BImSchV zu beurteilen. Es wird daher im Folgenden zwischen schulischen und außerschulischen Nutzungen der Sport- und Freizeitanlagen unterschieden.

Schul- und Sportbetrieb (Gemeinbedarfsfläche Erziehung)

In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung ist ein Schulcampus mit einer Grund- und Mittelschule, einer Kindertageseinrichtung sowie einer Vielzahl an zugehörigen Sportanlagen und Freibereichen vorgesehen. Für die Objektplanung des Schulcampus wurde eine schalltechnische Untersuchung der vom Bauvorhaben ausgehenden Geräusche (Stand: 29. Dezember 2022) erstellt, wonach die schulische Nutzung uneingeschränkt möglich ist. In der Ruhezeit sowie der Nachtzeit sind in Bezug auf den Schulbetrieb ausschließlich technische Aggregate bzw. Anlagen auf den Dachflächen in Betrieb. Diese Sportanlagen und Freibereiche sind für die künftige Bauantragsstellung so zu planen, dass die zugehörigen Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV zuverlässig eingehalten werden, sofern die Anlagen vom Anwendungsbereich dieser Verordnung erfasst sind.

Nach derzeitiger Projektplanung werden die erforderlichen Stellplätze im Sportpark südlich des Geltungsbereichs für die Nutzer*innen der Gemeinbedarfsfläche Erziehung nachgewiesen. Planungsrechtlich ist aber auch die Errichtung einer Tiefgarage in der Gemeinbedarfsfläche zulässig. Sofern diese abweichend von der bereits erteilten Genehmigung doch für Tiefgaragenstellplätze errichtet werden sollte und auch den Stellplätzen für außerschulische Nutzung (Breitensportnutzung) dienen soll, sind im Bauantrag geeignete Maßnahmen vorzusehen, damit die geplante Breitensportnutzung sowie mögliche Fahrgeräusche der Pkw, die am Ende der Nutzung aus der Tiefgarage fahren (ungünstigste volle Nachtstunde), im Rahmen der zulässigen Lärmbelastungen für die Nachbarschaft bleiben. Maßnahmen wären hierfür z. B. eine zeitliche Begrenzung der außerschulischen Nutzung nur bis 21:30 Uhr unter Berücksichtigung einer zusätzlichen halben Stunde für das Verlassen des Geländes oder aber eine Reduzierung der Stellplatzzahl der Tiefgarage in der Nachtzeit.

Südlich des Planungsgebietes befindet sich im 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord der Sportpark Freiham, für den im Rahmen des Bauvollzugs ein Bericht Schallimmissionsschutz (Stand: 31.01.2017) erstellt wurde. Diese Untersuchung zeigt unter Berücksichtigung von verschiedenen Szenarien, dass die Anforderungen der 18. BImSchV für allgemeine Wohngebiete im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplangebietes (2. RA, 1. BA) sicher eingehalten werden. Insofern ist sichergestellt, dass der genehmigte Betrieb des Sportparks Freiham bereits die schutzbedürftige Bebauung des 2. Realisierungsabschnitts (Gemeinbedarfsfläche Erziehung und allgemeines Wohngebiet WA 1) berücksichtigt und keine Schallschutzmaßnahmen durch die heranrückende Schul- und Wohnbebauung notwendig sind.

Jugendspielanlagen und soziale Einrichtungen

In den öffentlichen Grünflächen ÖG 1 und ÖG 2 sind verschiedene öffentliche Kinder- und Jugendspieleinrichtungen vorgesehen und im Bebauungsplan festgesetzt. Die Geräusentwicklung öffentlicher Sport- und Freizeiteinrichtung hängt stark von der jeweiligen angestrebten Nutzung ab. Es wird empfohlen, diese im Rahmen der Bauausführung genauer zu untersuchen.

In den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sind auf den Dächern der Mobilitätshäuser Freizeit-/Sportnutzungen für die Öffentlichkeit zulässig. Bei der Worst-Case-Betrachtung (Bolzplatz auf den Dächern) kommt es bei beiden Mobilitätshäusern zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von bis zu 4 dB(A) außerhalb der Ruhezeiten, wobei angenommen wird, dass während der Ruhezeiten keinerlei Nutzung stattfindet. Um die Immissionsrichtwerte in der Nachbarschaft im Planungsgebiet einzuhalten, werden an den Mobilitätshäusern im SO 1 und SO 2 für diesen Fall Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) erforderlich. So ist je nach Nutzung und Planung dieser Dachflächen die Einhaltung der Immissionsrichtwerte ggf. mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten und im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen. Im Übrigen werden bei dieser Worst-Case-Betrachtung an maßgeblichen Immissionsorten im benachbarten 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für allgemeine Wohngebiete außerhalb und innerhalb der Ruhezeiten eingehalten. In der öffentlichen Grünfläche ÖG 1 ist eine Streetball-Anlage oder alternativ eine vergleichbare Freizeitanlage, deren Lärmauswirkungen geringer als bei einer Streetball-Anlage oder maximal gleich sind, gemäß § 20 des Satzungstextes zulässig und in der Planzeichnung festgesetzt. Weil noch nicht feststeht, ob in der öffentlichen Grünfläche ein Spielfeld, das nach der 18. BImSchV zu beurteilen ist, oder eine Jugendspieleinrichtung, die nach dem KJG zu würdigen ist, entstehen soll, wurden in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan beide Fälle betrachtet. Bei einer Betrachtung nach 18. BImSchV muss der Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft aller umliegenden Sportanlagen die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) außerhalb der Ruhezeit und 50 dB(A) in der morgendlichen Ruhezeit) um mindestens 6 dB(A) unterschreiten. Sollte es sich bei der geplanten Anlage um eine Jugendspieleinrichtung handeln, dann erfolgt eine Betrachtung nach KJG (Gesetz über die Anforderungen an den Lärmschutz für Kinder- und Jugendspieleinrichtungen). Es wird eine Summenbildung mit anderen Jugendsporteinrichtungen betrachtet. An der exemplarisch untersuchten Position ergibt sich für beide Betrachtungsweisen aus immissionsschutztechnischer Sicht die Planung der Streetball-Anlage als unkritisch. Um das Bauumfeld um die ÖG 1 möglichst vor hohen Lärmimmissionen zu schützen, soll auf diesem als Spielbereich festgesetzten Bereich weder ein Bolzplatz noch eine Skateranlage oder eine vergleichbar lärmintensive Anlage entstehen.

4.10.2 Erschütterungen

Als relevante Quellen für Erschütterungen und damit verbunden die Übertragung von sekundärem Luftschall kommen im Planungsgebiet die geplante U-Bahnstrecke und die in Aussicht genommene Trambahnstrecke auf der Aubinger Allee in Betracht.

Sowohl für die U-Bahn als auch die Trambahn werden eigenständige Planfeststellungsverfahren durchgeführt, in denen geeignete Maßnahmen an der Erschütterungsquelle vorgesehen werden können. So kann die Trambahnstrecke in

einem Rasengleis geführt werden, wodurch die Einleitung von Körperschall in den Untergrund verhindert bzw. minimiert werden kann. Aufgrund der großen Straßenbreite der Aubinger Allee und der damit verbundenen Abstände zur geplanten Wohnbebauung ist voraussichtlich nicht mit relevanten Belastungen zu rechnen. Die Prüfung der Erschütterungseinflüsse ist den durchzuführenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Für die U-Bahn-Strecke ist der Einbau eines Masse-Feder-Systems vorgesehen. Ein Masse-Feder-System ist eine spezielle Gleisführung bei Schienenbahnen wie einer U-Bahn, mit der die Übertragung von Erschütterungen, die von den Bahnfahrzeugen ausgehen, verringert werden. Dadurch werden im Betrieb (nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Anlage) negative Auswirkungen durch Erschütterungen vermieden und Grenzwerte eingehalten.

Während der Bauphase können allerdings bestimmte Tätigkeiten (z. B. Errichten des Verbaus für die Aufgangsbauwerke) Erschütterungen verursachen. Daher sollten die Gebäude auf den an die U-Bahn-Trasse angrenzenden Bauräumen in den Baufeldern WA 3, WA 4, WA 5 und GB Erziehung in Massivbauweise (insbesondere massive Geschossdecken) mit einer Deckenresonanz von mindestens 15 Hz errichtet werden. Die Massivbauweise ist mindestens im Bereich von 30 m ab der Außenkante um die U-Bahnanlagen herum vorzusehen. In die Nebenstraßen reichende Bauteile wie z. B. Aufgänge, Schächte und dergleichen sind hierbei ebenso zu berücksichtigen. Wird von einer üblichen Massivbauweise abgewichen, soll der*die Bauherr*in ein eigenes Gutachten bzgl. Erschütterungen und sekundären Luftschall erstellen lassen. Die an die geplante U-Bahnstrecke angrenzenden Grundstücke befinden sich weitestgehend im Eigentum der Landeshauptstadt München. Hierdurch ist es möglich, im Zuge der Grundstücksvergaben auf die später ggf. noch weiter konkretisierten Erschütterungsintensitäten einzugehen, ohne bereits heute Festsetzungen treffen zu müssen, die aufgrund von aktuell angestellten Prognosen womöglich über das verfolgte Schutzanliegen hinausgehen könnten. Betreffend allenfalls marginal betroffener Einzelgrundstücke, die auch zukünftig im Eigentum des Zweckverbands Freiham stehen werden, enthält der städtebauliche Vertrag Ausführungen.

Die Tragwerksplanung der im unmittelbaren Bereich des U-Bahnbauwerks geplanten Bebauung ist frühzeitig mit dem Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau, Abteilung U-Bahn und Tunnelbau abzustimmen.

4.10.3 Lufthygiene

Ein im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitetes Lufthygienegutachten (Stand 17.02.2021, redaktionell aktualisiert 08.12.2023) hat auf Basis einer Entwurfsfassung des Rahmenplans als Ersteinschätzung ergeben, dass entlang des Autobahnzubringers und der Aubinger Allee mit erhöhten Schadstoffimmissionen (in Bezug auf Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂)) zu rechnen ist, die derzeit geltenden Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV allerdings an allen Gebäudefassaden eingehalten werden können. Festsetzungen zum Schutz vor Luftschadstoffen waren auf dieser Ausgangsbasis einer lufthygienischen Bewertung im Bebauungsplan nicht zu treffen.

Aufbauend auf dem Lufthygienegutachten wurde zur detaillierteren Beurteilung eine luftschadstofftechnische Untersuchung (Stand: Januar 2025) erstellt. Dieses Gutachten legte bereits die Verkehrsmengen einer vollumfänglichen Realisierung des 2. Realisierungsabschnittes zu Grunde, die damit deutlich über der Verkehrsbelastung

liegt, die im Falle der Umsetzung des 1. BA des 2. RA ausgelöst wird. Die lufthygienische Untersuchung hatte zudem das Ziel, die verkehrlich lufthygienischen Auswirkungen der Umsetzung des Rahmenplans für den 2. Realisierungsabschnitt großräumig über das Planungsgebiet Freiham Nord zu untersuchen. Im Ergebnis kommt auch diese Untersuchung zu der Einschätzung, dass es für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 keiner Festsetzungen zum Schutz vor verkehrsbedingten Luftschadstoffen bedarf.

Bei einer baulich geschlossenen Ausführung der Mobilitätshäuser in den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus muss die Entlüftung der Garagenschosse voraussichtlich durch eine Entlüftung über Dach erfolgen. Auf den Dächern der Mobilitätshäuser sind jedoch auch öffentlich nutzbare Spiel- und Freizeitangebote zulässig. Generell müssen Garagen so wie alle Anlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) so betrieben werden, dass schädliche Umweltauswirkungen – soweit dies nach dem Stand der Technik möglich ist – verhindert werden. Ergänzend wird aus Vorsorgegründen in § 17 Abs. 2 des Satzungstextes geregelt, dass mechanische Lüftungsöffnungen von Garagen mit einem Mindestabstand von 4,5 m zu den möglichen Sport- und Freizeitnutzungen anzuordnen sind. Alle Lüftungsöffnungen sind dabei senkrecht über Dach nach oben in den freien Windstrom zu führen. Entlüftungsöffnungen müssen dabei eine Mindesthöhe von 2,5 m über Oberkante der Dachfläche haben, um Beeinträchtigungen für Aufenthaltsbereiche zu vermeiden.

4.11 Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern

Aufgrund des hohen Grundwasserstands im Planungsgebiet sind die Oberflächen der öffentlichen Verkehrsflächen nach § 21 Abs. 1 des Satzungstextes mindestens auf die im Plan jeweils nächstgelegene, festgesetzte Höhenkote anzuheben.

Dabei werden folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Für die Aubinger Allee und die Annemarie-Renger-Straße wurden bereits im Bebauungsplan Nr. 2068 Höhenkoten festgelegt, an die die Straßen im 2. Realisierungsabschnitt nun anschließen müssen.
- Für den Autobahnzubringer ergeben sich die Höhen einerseits aus der Straßenplanung mit der geplanten Unterführung (Grünbrücke) im künftigen Landschaftspark, zum anderen aus der U-Bahn-Planung, deren Höhenlage aufgrund der Grundwasserströme bereits feststeht.
- Für den Schulcampus (Gemeinbedarfsfläche Erziehung) und den künftigen Landschaftspark liegen bereits Höhenplanungen vor.

Die Höhenkoten im vorliegenden Bebauungsplan werden so festgesetzt, dass die Straßen zwischen diesen Zwangspunkten möglichst geringe Gefälle aufweisen. Vor allem nördlich des geplanten Autobahnzubringers (U-1750) werden Aufschüttungen an der Westkante zum Landschaftspark von rund 1,50 m vorgesehen. Im Norden des Planungsgebietes sind Aufschüttungen von teilweise bis zu 2,60 m gegenüber dem natürlichen Geländeniveau zum Ausgleich des Geländes erforderlich.

Gemäß Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) sollen die Innenhofbereiche um ca. 0,45 m gegenüber den angrenzenden Straßenräumen angehoben werden, um die Fläche einerseits von den öffentlichen und stark frequentierten umlaufenden Erschließungsräumen abzuheben und in ihrer Privatheit zu stärken und gleichzeitig eine barrierefreie Durchwegung auf gebäudetiefen Rampen zu ermöglichen. Auch die Vorgärten sollen durch eine ca. 0,45 m hohe Stützmauer vom angrenzenden

Straßenraum abgesetzt und auf dieses Niveau aufgeschüttet werden, um dem privaten Charakter der Vorgärten zu entsprechen. Durch § 21 Abs. 2 des Satzungstextes werden sowohl für die Binnenbereiche der Baugebiete (hier allgemeine Wohngebiete und Sondergebiete) als auch für die Vorgärten Aufschüttungen bzw. Stützmauern von bis zu 0,5 m ermöglicht, jeweils bezogen auf den dem jeweiligen Baugrundstück am nächstgelegenen, im Plan festgesetzten Höhenbezugspunkt. Gegenüber der Rahmenplanung räumt der Bebauungsplan also noch einen minimalen Spielraum ein. Die Vorgärten sind pro Baugrundstück auf ein flächig möglichst einheitliches Höhenniveau zu bringen, das auf den jeweils angrenzenden Straßenabschnitt abgestimmt ist. In den Binnenbereichen können hingegen Geländeanpassungen mittels Aufschüttungen und Abgrabungen notwendig werden, um die unterschiedlichen Höhen der angrenzenden Straßen und damit auch der Erdgeschosse der Gebäude auszugleichen (§ 21 Abs. 2 des Satzungstextes).

Darüberhinausgehend sollen gemäß § 21 Abs. 2 des Satzungstextes Aufschüttungen und Abgrabungen in den allgemeinen Wohngebieten und Sondergebieten jedoch soweit wie möglich vermieden werden. Ziel ist dabei insbesondere die Gewährleistung eines ruhigen Erscheinungsbilds sowie eines i. d. R. barrierefreien Zugangs zu an den Gebäuderückseiten gelegenen privaten Freiflächen. Weitere Aufschüttungen und Abgrabungen in den allgemeinen Wohngebieten und Sondergebieten sind zu folgenden Zwecken zulässig:

- zur Gestaltung der Außenspielflächen von Kindertageseinrichtungen,
- zur Gestaltung von Spielplätzen,
- zur Gestaltung der gemäß Plan zu begrünenden und zu bepflanzenden Flächen,
- zum barrierefreien Anschluss von Binnenbereichen der Baugebiete an die im Plan festgesetzten Vorgartenbereiche sowie
- zum Anschluss der Binnenbereiche der Baugebiete untereinander.

Aufgrund der o. g. Regelungen werden punktuelle Geländemodellierungen ermöglicht, um beispielsweise Spielplätze abwechslungsreich zu gestalten. Es sind jedoch nur Aufschüttungen und Abgrabungen in geringem Umfang zulässig, d. h. der Gesamteindruck eines möglichst einheitlichen Geländenniveaus pro Baugebiet darf nicht beeinträchtigt werden.

Stützmauern werden gemäß § 21 Abs. 3 des Satzungstextes auch außerhalb der Bauräume zugelassen. Insbesondere im Bereich der Vorgärten und der Durchgänge zu den Innenhofbereichen ist dies erforderlich, da die Vorgärten gegenüber dem Straßenniveau angehoben werden sollen und zur barrierefreien Erschließung der Innenhöfe Rampen erforderlich werden, die durch Stützmauern abgefangen werden müssen.

Die barrierefreie Zugänglichkeit der Gebäude von den Verkehrsflächen aus wird im Übrigen nicht durch die nur Umsetzungsmöglichkeiten zulassenden Festsetzungen des § 21 zu Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern verhindert. Beispielsweise können Zugangswege zu den Hauseingängen auf Straßenniveau geführt werden, während nur die Vorgartenbereiche angehoben oder mit Stützmauern eingefasst werden.

Für die Gemeinbedarfsfläche Erziehung werden keine Regelungen zur Einschränkung von Aufschüttungen und Abgrabungen getroffen. Für die Sportfreiflächen können Aufschüttungen oder Abgrabungen erforderlich werden, da diese ein ebenes Gelände benötigen. Auch können für die Herstellung attraktiver

Schulfreiflächen Aufschüttungen oder Abgrabungen gestalterisch sinnvoll sein, auch in Zusammenhang mit den festgesetzten Lärmschutzwänden.

4.12 Einfriedungen

Ziel des Freiraumkonzeptes ist es, ein Quartier mit offenem und weitläufigem Charakter und einer großen Durchlässigkeit zu sichern. Daher werden Einfriedungen in den allgemeinen Wohngebieten, Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude und den Sondergebieten (SO 1 Mobilitätshaus und SO2 Mobilitätshaus) gemäß § 22 Abs. 1 des Satzungstextes grundsätzlich ausgeschlossen und abweichend davon durch die Absätze 2 bis 4 nur für solche Bereiche zugelassen, in denen insbesondere Sicherheitsbelange oder gestalterische Gesichtspunkte dies erfordern. Für ein einheitliches Erscheinungsbild werden zudem Festsetzungen zur Art, Gestaltung und Eingrünung von Einfriedungen getroffen.

In den allgemeinen Wohngebieten, Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude und den Sondergebieten sind die bebauten Ränder der Baufelder in weiten Teilen um ca. 3 m von der Grundstücksgrenze des Privatgrundstückes zurückversetzt. Gemäß § 22 Abs. 2 des Satzungstextes sind in diesen im Plan festgesetzten Vorgärten ausschließlich Mauern bis zu einer Höhe von maximal 0,5 m zulässig. Dadurch entsteht zwischen der Fassade und dem anschließenden öffentlichen Straßen- oder Platzraum eine Vorzone auf Privatgrund, die zwischen den Erdgeschossnutzungen und dem öffentlichen Raum vermittelt und gleichzeitig Pufferraum darstellt. Im Bereich von Feuerwehzufahrten und Feuerwehrumfahrungen sind Mauern nicht zulässig, damit keine Behinderung für die Feuerwehr entsteht. Der Verlauf der Mauern ist hierauf entsprechend anzupassen, insbesondere sind hierbei auch die Kurvenbereiche der Feuerwehrumfahrungen zu berücksichtigen.

In weniger urbanen und eher nachbarschaftlich geprägten Bereichen kann die Mauer als Sitzmauer ausgebildet werden und so das Angebot an nachbarschaftlichen Kommunikationsräumen ergänzen.

Gemäß § 22 Abs. 3 des Satzungstextes sind für Spielflächen in den allgemeinen Wohngebieten geschnittene Laubholzhecken und offene Einfriedungen nur bis zu einer Höhe von 1,0 m erlaubt. Die Festsetzung erfolgt unter anderem auch um ihre Einsehbarkeit zu gewährleisten.

§ 22 Abs. 4 des Satzungstextes regelt, dass Schnitthecken und Einfriedungen (auch im Sinne von offenen Zäunen) aus Sicherheitsgründen für die Freispielflächen der Kindertageseinrichtungen in den allgemeinen Wohngebieten und den Sondergebieten zulässig sind. Sie sind bis zu einer Höhe von maximal 1,5 m und freiwachsende Hecken ohne Höhenbeschränkung zulässig. Mit dieser Höhe der Einfriedung kann ein einfaches Übersteigen ohne besonderen Aufwand auch für erwachsene Personen grundsätzlich ausgeschlossen werden. Die Einfriedungen sind zur Außenseite der Hecke, der Freispielfläche abgewandt, anzuordnen, um die Wirkung der Grünstruktur im Bereich der innenliegenden Spielfläche zu erhalten.

In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind die Einfriedungen höhenmäßig nicht beschränkt, da diese bedarfsmäßig, je nach Nutzung der Außenanlagen variabel gestaltet werden müssen. Zulässig sind ausschließlich offene Einfriedungen, die mit dauerhaften Kletterpflanzen begrünt werden müssen (§ 22 Abs. 5 des Satzungstextes).

Zulässige offene Einfriedungen sind nur ohne durchgehenden Sockel auszubilden. Dies sichert die Durchlässigkeit für Kleintiere.

4.13 Werbeanlagen und Hinweistafeln

Selbstständige Werbeanlagen können als sonstige nicht störende Gewerbebetriebe in den allgemeinen Wohngebieten gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO nur ausnahmsweise zugelassen werden. Ansonsten sind sie nur als Nebenanlagen zulässig, d. h. sie müssen in einem Zusammenhang mit den auf dem jeweiligen Grundstück zulässigen Hauptnutzungen bzw. dort erbrachten Leistungen stehen.

Damit der Umfang an Werbung wirkungsvoll geregelt und optische Beeinträchtigungen des Planungsgebiets und von dessen Umgebung minimiert werden können, ohne ein berechtigtes Interesse an Werbung zu unterbinden, werden in § 23 des Satzungstextes weiterführende Festsetzungen getroffen.

Für alle Baugebiete, die Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude und die Gemeinbedarfsfläche Erziehung gilt, dass Werbeanlagen im Wesentlichen hinweisenden Charakter haben sollen, um den Standort des Unternehmens kenntlich zu machen. Sie sollen in einem angemessenen Verhältnis zur städtebaulichen Situation stehen. Sie sollen keine beeinträchtigende Wirkung auf das städtebauliche Erscheinungsbild haben und sind daher in Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung und Materialauswahl der Architektur anzupassen. Eine störende Häufung von Werbung ordnet sich der Architektur nicht unter und fügt sich nicht in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild ein (§ 23 Abs. 1 des Satzungstextes).

Die Errichtung von Werbeanlagen über den realisierten Wandhöhen der Gebäude ist unzulässig, um ein ruhiges, von der Architektur bestimmtes Erscheinungsbild zu wahren und eine unangemessene Fernwirkung der Werbeanlagen zu vermeiden. Damit sind auch Werbeanlagen in Form von Aufbauten auf dem Dach unzulässig (§ 23 Abs. 1 des Satzungstextes).

Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen und sich bewegende Werbeanlagen sind wegen ihrer zu großen Dominanz im Straßenraum und der daraus resultierenden Unruhe unzulässig. Unter die sich bewegenden Werbeanlagen, die auch auf die weitere Umgebung des Planungsgebiets eine störende Wirkung haben können, fallen beispielsweise auch sogenannte Skybeamer (§ 23 Abs. 1 des Satzungstextes).

In den allgemeinen Wohngebieten prägen in der Regel Vorgärten den öffentlichen Raum. Zur Sicherung der freiräumlichen und städtebaulichen Qualität sind Werbeanlagen daher in den allgemeinen Wohngebieten nur an Gebäuden zulässig. Dabei sind Werbeanlagen nur bis zum Brüstungsbereich des ersten Obergeschosses zulässig, um ein der Wohnnutzung angemessenes stadträumliches Erscheinungsbild zu gewährleisten (§ 23 Abs. 2 des Satzungstextes). Zudem kann dadurch erreicht werden, dass keine Beeinträchtigung gesunder Wohnverhältnisse (z.B. durch Blendwirkung) erfolgt.

Die Fläche der einzelnen Werbeanlagen wird in den allgemeinen Wohngebieten auf eine Größe von max. 0,5 m² beschränkt, damit ein Missverhältnis von Werbung und hauptsächlicher Nutzungsart vermieden wird. Außerdem lassen die zulässigen Nutzungen gerade in Wohngebieten ein geringeres Bedürfnis nach Werbung als beispielsweise in Kern- und Gewerbegebieten erwarten, da sie sich insbesondere an den lokalen Bedarf richten. Für nach § 4 Absatz 2 Nr. 2 oder Absatz 3 BauNVO

zulässige Betriebe, wie z. B. Läden, Schank- und Speisewirtschaften oder für Handwerksbetriebe, können ausnahmsweise auch größere Werbeanlagen zugelassen werden. Diese Regelung trägt den zulässigen und wünschenswerten Nutzungen in allgemeinen Wohngebieten Rechnung. Insbesondere benötigen diese Betriebe neben einem Logo (für das die 0,5 m² ausreichen würden) regelmäßig auch einen Namensschriftzug (§ 23 Abs. 2 des Satzungstextes).

Hinweistafeln, die als Leitsystem dienen und beispielsweise zu Einrichtungen in den Innenbereichen weisen, können zur Orientierung innerhalb der allgemeinen Wohngebiete sinnvoll sein. Sie sind nicht als Werbeanlagen zu betrachten. Aus Sicht des Ortsbildes sollen diese eine Höhe von 2,0 m und eine Fläche von 0,5 m² nicht überschreiten. Sie können auch außerhalb der Bauräume errichtet werden (siehe § 23 Abs. 2 des Satzungstextes).

In den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus werden nur Werbeanlagen an der Stätte der Leistung zugelassen (§ 23 Abs. 3 des Satzungstextes), das heißt Fremdwerbung wird hier ausgeschlossen. Derartige Anlagen würden nicht dem beabsichtigten Nutzungsspektrum in den Mobilitätshäusern entsprechen. Die in den Sondergebieten zulässigen Gewerbebetriebe sollen jedoch die Möglichkeit erhalten, durch Werbeanlagen auf sich hinzuweisen, soweit diese den o. g. Vorgaben des § 23 Abs. 1 entsprechen. Für die allgemeinen Wohngebiete ist eine derartige Regelung nicht erforderlich, da hier sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, zu denen auch Anlagen der Fremdwerbung zählen, gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO ohnehin nur ausnahmsweise zulässig sind.

4.14 Grünplanung

Das vorliegende Grünordnungskonzept basiert auf einer intensiven Auseinandersetzung mit dem vorhandenen Landschaftsraum, dem städtebaulichen Kontext – insbesondere den direkt angrenzenden Siedlungsgebieten –, und den planerischen Erfordernissen, wie sie auch in der vorliegenden Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) formuliert sind. Vor allem der dringende Wohnungsbedarf in der Landeshauptstadt München und die Standortgunst durch die ausgezeichnete verkehrliche Infrastruktur mit je einer S-Bahn-Station im Norden und Süden und der Bundesautobahn A 99 sowie der geplanten U-Bahn sind hier zu nennen. Erklärtes Ziel ist vor allem auch der sparsame Umgang mit Grund und Boden und insgesamt eine ressourcenschonende Siedlungsentwicklung, aus der auch eine entsprechend verdichtete Bauweise resultiert. Gleichzeitig ist hier eine qualitätvolle Frei- und Grünflächenversorgung Voraussetzung für einen nachhaltigen Städtebau. Durch die Ausweisung und Realisierung von entsprechenden Grünflächen im Bebauungsplangebiet, ergänzt durch den Landschaftspark im direkten Anschluss im Westen des Planungsgebietes, werden ökologisch sensible Bereiche im Umfeld des Ökokontos Mooschwaige westlich der Bundesautobahn A 99 entlastet.

Das ökologische Konzept geht daher in einem ersten Schritt von einer größtmöglichen Eingriffsvermeidung aus und sieht zudem eine Optimierung im Sinne eines nachhaltigen Städtebaus vor. Dabei sind auch gemäß den städtischen Zielen die klimaökologischen Rahmenbedingungen und Parameter im Sinne der Klimaanpassung zu optimieren.

4.14.1 Grün- und freiraumplanerisches Konzept

Das Konzept für den geplanten Wohnstandort Freiham Nord basiert auf der Idee des Weiterbaus der Stadt in Form einer kompakten, von Freiräumen durchzogenen Siedlung. Im Westen soll ein großzügiger Landschaftspark den neuen Stadtrand prä-

gen. Der künftige Stadtteil Freiham schließt im Osten mit dem 1. RA an die bestehende Siedlungskante unter Einbeziehung der vorhandenen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünflächen mit Gehölzen, das sogenannte Grünband von Neuaubing, an. Dadurch werden künftig die beiden Wohnstandorte Neuaubing und Freiham vernetzt. Ost-West-gerichtete „Grünfinger“ verweben das „Grünband“ und die geplanten und bestehenden Wohngebiete mit dem künftigen Landschaftspark sowie der umgebenden Landschaft.

Der hier vorliegende 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts schließt westlich an den 1. Realisierungsabschnitt an.

Bezogen auf die Versorgung mit öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen wird hier ein vielfältiges Angebot geschaffen, das einen weiteren Baustein des Freiraumkonzeptes für die gesamte Siedlungsentwicklung Freiham Nord darstellt.

Der Anteil an Grün- und Freiflächen dient nicht allein der Erholungsnutzung, sondern erfüllt darüber hinaus zahlreiche ökologische Funktionen. So dienen die unversiegelten und begrünten Flächen mit ihrer Vielzahl an Bäumen der Retention und der Versickerung des anfallenden Regenwassers über den Boden und der Verdunstung über die Pflanzen. Die Freiflächen haben positive klimaökologische Effekte, u. a. kann hier kleinräumig Kalt- und Frischluft entstehen. Zudem stellen die städtischen Grün- und Freiflächen Lebensräume für Pflanzen und Tiere dar.

Ziel ist es, in den Baugebieten die Versiegelung so weit wie möglich zu begrenzen. Auf großflächige Tiefgaragen wird in den allgemeinen Wohngebieten verzichtet. Diese sind nur im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sowie den Sondergebieten geplant und werden hier zum einen durch die Bauräume begrenzt und sollen zum anderen möglichst nur unter bereits versiegelten Flächen angeordnet werden. Durch die Unterbringung der Stellplätze für die künftigen Bewohner*innen in zentralen Parksyste men (Mobilitätshäuser in den Sondergebieten und Garagengebäude auf den Flächen mit besonderem Nutzungszweck) und nicht in den Baugrundstücken zugeordneten Tiefgaragen entstehen nicht unterbaute Innenhöfe, die u. a. auch im Sinne des Schwammstadtprinzips funktionieren können. In den Freiflächen sind dadurch auch Pflanzungen von Großbäumen möglich, die sich langfristig entwickeln können. Der hohe Anteil der Dachflächen mit intensiver und extensiver Dachbegrünung über das gesamte Planungsgebiet sowie deren teilweise Ausstattung mit Biodiversitätsmodulen ist ein zusätzlicher Beitrag zur Durchgrünung von Freiham Nord.

Der durchgängige Besatz der Straßenräume mit Bäumen, u.a. mit bis zu vier Baumreihen entlang der Straße U-1750 (Autobahnzubringer), unterstützt die Durchgrünung der Baugebiete und hat ebenfalls einen positiven Einfluss auf das Kleinklima. Durch die Auswahl von verschiedenen Baumarten und -sorten wird die Artenvielfalt gefördert. Damit werden negative Auswirkungen wie verstärkter Schädlingsbefall vermieden.

Öffentliche Grün- und Freiflächen

Die öffentlichen Grünflächen stellen eine wesentliche Voraussetzung für eine hohe Wohn- und Lebensqualität dar. Neben ihrer stadtoökologischen Wirkung und der Funktion als Erholungsfläche tragen sie auch zur Orientierung und zur Identifikation mit dem neuen Stadtteil bei. Insgesamt entsteht in Freiham ein System unterschiedlich geprägter Freiräume vom Landschaftspark, über den Grünfinger bis hin zu urban geprägten Platzflächen, die mit viel Grün ausgestattet sind und ein vielfältiges Angebot an Erholungsräumen bieten.

So ergänzen die im vorliegenden Bebauungsplanumgriff ausgewiesenen öffentlichen Grünflächen die bereits im 1. Realisierungsabschnitt ausgewiesenen öffentlichen Grün- und Freiflächen. Die öffentlichen Grünflächen ÖG 1 und ÖG 2 bilden zusammen mit der angrenzenden Grünfläche des 1. Realisierungsabschnitts den südlichen Grünfinger. Hier soll ein vielfältiges Angebot an Spiel-, Freizeit- und Gemeinschaftsnutzungen entstehen.

Den westlichen Übergang der Stadt zum Landschaftspark bildet die Parkpromenade (U-1830 und Teilfläche ÖG 1 westlich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung).

An den zentralen nord-süd-gerichteten sogenannten „Quartiersboulevard“ (Arbeitstitel gemäß Rahmenplanung) schließen zwei nachbarschaftliche Quartiersplätze (ÖG 4 bzw. Quartiersplatz Mitte und Quartiersplatz Süd U-1828) an. Des Weiteren entsteht ein Platz im Zentrum an der Aubinger Allee (Freiham Zentrum U-1826) direkt an der künftigen U-Bahnhaltestelle. Quartiersplatz Süd (U-1828) und Freiham Zentrum (U-1826) sind urban geprägte Plätze und sollen mit Bäumen überstellt werden sowie über eine entsprechende Zonierung attraktive Aufenthaltsräume darstellen. Der als öffentliche Grünfläche ausgewiesene „Quartiersplatz Mitte“ (ÖG 4) soll als zentraler, grün gestalteter Freiraum Treffpunkt und Bewegungsraum sowohl für Erwachsene als auch für Kinder sein. Auch im Bereich des „Quartiersboulevards“ schafft ein hoher Grünanteil ein angenehmes Aufenthaltsklima.

Die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1821 und U-1829, in der Rahmenplanung als „Wohnstraßen“ bezeichnet, werden vom motorisierten Individualverkehr weitgehend freigehalten und ergänzen das städtische Freiraumsystem um eine nachbarschaftliche Begegnungszone.

Private Freiflächen

Die Freiflächen im Wohnumfeld sollen private Rückzugsorte ermöglichen. Hierzu zählen die Innenhöfe, die gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten, die Terrassen und die Balkone. Die geschlossene Bauweise entlang der großen Straßen reagiert auf die damit verbundene Lärmbelastung und schafft ruhige Aufenthaltsmöglichkeiten insbesondere in den Binnenbereichen. Durchwegungen sind über Lücken in den Blockstrukturen möglich. Abseits der großen Straßen werden über eine aufgelockerte Baustruktur Einblicke in das Innere der Höfe ermöglicht. Direkte Wege durch das Innere der Höfe erlauben möglichst kurze Verbindungen von der privaten Wohnung zum nächstgelegenen Mobilitätsangebot, zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs oder zu den umgebenden öffentlichen Grünflächen und Plätzen. Die Verzahnung von Wohnbebauung und Freiflächen trägt entscheidend zu einer guten Wohn- und Aufenthaltsqualität bei.

In den Innenhöfen sollen gemeinschaftlich nutzbare Flächen für Kinderspiel und andere Freiraumnutzungen entstehen. Dabei setzt eine entsprechende Nutzbarkeit der Wohnhöfe eine abgestimmte übergeordnete Gestaltung und Absprache zu den wichtigsten Eckdaten wie der Anordnung von beispielsweise Spielplätzen, von Großbäumen, von Erschließungsflächen usw. der jeweils beteiligten Anlieger*innen eines Wohnblockes voraus. Eine entsprechende vertragliche Regelung zur gemeinsamen Abstimmung und übergeordneten Planung der Freiflächenbereiche je Innenhof eines Baublocks mit den jeweils zugehörigen Bauherr*innen ist erforderlich.

Die bebauten Ränder der Baufelder sind in weiten Teilen um ca. 3 m von den Verkehrsflächen zurückversetzt. Diese begrünten Vorgärten bilden zwischen Fassade und anschließendem öffentlichem Raum einen Puffer. Zu den mit Verkehr belegten Erschließungsbügeln mit den Straßen U-1820, U-1823, U-1824 West und U-1827

(Arbeitstitel „Querstraßen“ gemäß Rahmenplanung) hin werden diese begrünten Vorzonen erhöht umgesetzt, um ausreichend Distanz und Privatsphäre zu schaffen. Vorzonen, die direkt an öffentliche Platzräume anschließen oder die zwischen Nichtwohnnutzungen im Erdgeschoss und dem anschließenden Straßenraum vermitteln, werden bodenbündig befestigt. Der Gehweg oder Platzraum wird hier bis zur Fassade fortgesetzt, um mögliche Nutzungen der Vorzone aus dem Erdgeschoss (Freischankfläche, Quartierstreff, etc.) heraus aktiv zu fördern. Ein besonderes Potenzial haben die Vorzonen in den „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ U-1821 und U 1829 (in der Rahmenplanung als „Wohnstraßen“ bezeichnet), wo sie Teil des Angebots an Kommunikationsräumen werden. In diesen nachbarschaftlich geprägten Räumen ist die begrünte Vorzone ebenfalls erhöht und soll von einer Mauer, die auch Sitzgelegenheiten beinhalten kann, umlaufend gefasst werden (vgl. § 22 Abs. 2 des Satzungstextes zu den Einfriedungen).

Eine eindeutige Zonierung bzw. Abgrenzung der privaten, gemeinschaftlichen und öffentlichen Bereiche ist von großer Bedeutung, da ansonsten ggf. Unklarheiten bezüglich der Nutzungsrechte entstehen und sich schlecht nutzbare Freiflächen im Sinne von „Abstandsgrün“ entwickeln können. Über die geplante Erhöhung der Vorzonen wird dies gewährleistet.

Dachflächenkonzept

Aufgrund der ressourcenschonenden und kompakten Bauweise mit hoher baulicher Dichte reduziert sich der Anteil an privaten, ebenerdigen Freiflächen. Gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten ergänzen daher das Angebot ebenerdiger Freiflächen, um für die Bewohner*innen ausreichend Aufenthalts- und Bewegungsflächen anzubieten. In diesen Bereichen trägt die intensive Begrünung zu einem qualitätvollem Aufenthalt bei. Es eignen sich vor allem wenig lärmbelastete Gebäudeabschnitte für eine vielfältige gemeinschaftliche Dachgartennutzung. Zu stark lärmbelasteten Fassadenseiten hin sind ggf. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, um eine Dachnutzung mit Aufenthaltsangeboten vorzusehen (siehe hierzu auch Kapitel 4.10 „Immissionsschutz“).

Ein besonderes Potenzial bieten die Dächer der geplanten Mobilitätshäuser in den Sondergebieten. Die Baukörpertiefe bietet sich für besondere Nutzungsangebote an, wie beispielweise Spiel- und Freizeitflächen, die der gesamten angrenzenden Nachbarschaft zur Verfügung stehen und öffentlich zugänglich gemacht werden können. Auch für die Schulbauten besteht die Möglichkeit, unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft Teile ihres Freianlagenbedarfes auf den jeweiligen Dächern umzusetzen. Bei den Kitabauten in den allgemeinen Wohngebieten besteht bei der Ausbildung von sogenannten „Schubladen“ mit tieferen Gebäudeteilen die Möglichkeit, nutzbare Dachlandschaften zu errichten.

Freiflächenversorgung

Bereits im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 (1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord) wurden entsprechend dem übergeordneten Freiflächensystem für „Gesamtfreiham“ öffentliche Grünflächen bestehend aus Nord-Süd gerichteten Grünbändern und Ost-West gerichteten Grünfingern nachgewiesen. Ergänzend werden für die Freiflächenversorgung der Bewohner*innen dieses 1. Realisierungsabschnitts Freiham Nord auch anteilig Flächen im Landschaftspark bereitgestellt.

Mit der Ausweisung von öffentlichen Grünflächen im Umgriff des vorliegenden Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154 und der Schaffung von öffentlichen Grünflächen im direkt angrenzenden Landschaftspark sowie mit den Festsetzungen

zu den privaten Freiflächen auf den Baugrundstücken sowie der Sicherung von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten werden die geltenden Orientierungswerte der Landeshauptstadt München von insgesamt 20 m² öffentlicher Grün- und privater Freifläche pro prognostiziertem*er Einwohner*in (für Bauvorhaben außerhalb des mittleren Rings) eingehalten.

Hinsichtlich der allgemeinen Wohngebiete WA 8 und WA 9, deren Häuserblöcke nur in Teilen im vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung enthalten sind, wurde für die Ermittlung der anteilmäßigen Freiflächenbedarfe bereits die in der Rahmenplanung dargestellte und in einem späteren Bauabschnitt noch zu vervollständigende Bebauung betrachtet.

Seit dem Wettbewerbsverfahren für den Landschaftspark von 2017 haben sich die Rahmenbedingungen und Planungsanforderungen geändert (Ausbau der U-Bahn und der Autobahn, geänderte Anforderungen der künftigen Nutzer*innen). Daher soll ein neues Strukturkonzept zum Landschaftspark erarbeitet werden. Da der südliche Bereich des 1. Bauabschnitts des Landschaftsparks nicht in direkter Abhängigkeit zum Autobahnausbau steht, kann hier vorab ein attraktives Angebot einer Interimsfläche für die Erholungsnutzung realisiert werden (Beschluss des Bauausschusses vom 3.12.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14487, Siedlungsschwerpunkt Freiham, Teil C Freihamer Park- Interimsmaßnahme)

Freiflächen-Orientierungswerte			
	Bedarfswert	Nachweis	
Private Freiflächen im B-Plan Gebiet 10 m²/EW	71.430 m²	private Freifläche inkl. anrechenbarer, nicht verlärmter Vorgärten	54.830 m ²
Davon ...m ² /EW auf dem Dach ...	2,6 m² /EW	gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten	18.556 m ²
		Summe	73386 m²
Öffentliche Grünflächen 10 m²/EW, 2 m²/Arbeitsplatz	73.152 m² (71.430 m² + 1.722 m²)	Öffentliche Grünflächen innerhalb des Bebauungsplangebietes (ohne verlärmten Südteil der ÖG 3)	34.306 m ²
		innerhalb des gepl. Landschaftsparks	38.846 m ²
		Summe	73.152 m²
Unterbauung			
Öffentliche Grünflächen	Keine Unterbauung zulässig.		
Private Freiflächen	Eine Unterbauung ist nur im sehr geringfügigen Umfang außerhalb der Bauräume durch Zisternen möglich.		

Aufgrund des vorliegenden Mobilitätskonzeptes und der Ausweisung der Stellplätze in zentralen Parksystemen (Mobilitätshäuser, Garagengebäude) kann weitgehend auf eine Unterbauung der Freiflächen in den Baugebieten verzichtet werden. Eine

Unterbauung ist für Keller- und Fahrradstellplätze ausschließlich in den Bauräumen möglich.

Leitbaumkonzept

Die Straßen- und Grünräume werden durch die Pflanzung von großen und mittelgroßen Gehölzen gegliedert und strukturiert. Dabei werden Leitthemen und Leitbaumarten aus dem 1. RA aufgegriffen und im 2. RA weitergeführt.

Für die Gestaltung werden nach dem vorliegenden Leitbaumkonzept der Rahmenplanung (gemäß Fachkonzepte, Kennwerte zur Rahmenplanung Stand 20.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) Baumarten empfohlen, die sowohl dem Standort als auch der angestrebten Gestaltung gerecht werden. Insgesamt soll durch die Verwendung verschiedener Baumarten und -sorten, darunter auch ein hoher Anteil an standortgerechten und heimischen Arten, eine hohe Biodiversität erreicht werden.

Spielraumkonzept

In den öffentlichen Freiflächen können Spielflächen für alle Altersgruppen generationenübergreifend nachgewiesen werden, wobei hier auch im Sinne „der beispielbaren Stadt“ alle Freiflächen als Spiel- und Erfahrungsräume definiert und genutzt werden können, wie es auch das in der Rahmenplanung (gemäß Fachkonzepte, Kennwerte zur Rahmenplanung (Stand 20.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582)) entwickelte Spielraumkonzept näher ausführt. Von großer Bedeutung ist deshalb hier auch die autofreie Vernetzung der öffentlichen Grün- und Platzflächen mit den privaten Freiflächen über ein differenziertes und attraktiv gestaltetes System von Fuß- und Radwegen. In den öffentlichen Grünflächen sollen Begegnungsmöglichkeiten geschaffen werden, die das Miteinander und die Teilhabe aller Menschen ermöglichen.

Flächen mit für Jugendliche attraktiven Spieleinrichtungen, die aufgrund der Lärmbelastung ein Störpotenzial für die Nachbarschaft aufweisen, werden im Bauvollzug so verortet, dass Beeinträchtigungen angrenzender schutzbedürftiger Nutzungen vermieden werden können. Solche Spieleinrichtungen sind vor allem für den Bereich des künftigen Landschaftsparks geplant. In bedarfsgerechten sowie auf den Schallschutz abgestimmten Abständen sind in den öffentlichen Freiflächen Spielangebote für Schulkinder vorgesehen. Im parkartig gestalteten Grünfinger werden punktuell Angebote für Jugendliche, wie z. B. ein Streetballfeld, vorgesehen. Diese werden so platziert, dass sie hinsichtlich der Lärmauswirkungen mit den angrenzenden Nutzungen vereinbar sind (vgl. hierzu auch Kapitel 4.10 „Immissionsschutz“).

Die Quartiersplätze sollen vielseitig genutzt und angeeignet werden. Dafür sind sie in ein übergeordnetes Mobilitäts- und Freiraumkonzept eingebunden, somit gut erreichbar und können auf informeller Ebene Schulkindern und Erwachsenen ein Treffpunkt und Bewegungsraum sein.

In den Bereichen der MIV-freien „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ U-1821 und U-1829 (in der Rahmenplanung als „Wohnstraßen“ bezeichnet), ist nachbarschaftliche Begegnung möglich. Hier sollen weitere punktuelle Spielangebote für Schulkinder und Erwachsene entstehen. Insbesondere die geplanten Grünflächen in der Straßenmitte mit einer Breite zwischen 6 bis 9 Metern können solche Spielangebote aufnehmen. Ein besonderes Potenzial für ein Spiel- und Bewegungsangebot liegt auch in den großen Dachflächen der Mobilitätshäuser der

Sondergebiete. Hier können generationenübergreifende, öffentlich zugängliche Angebote umgesetzt werden. Diese barrierefrei erschließbaren Dächer können das Spiel- und Bewegungsraumangebot auf der Bodenebene gezielt ergänzen.

Ergänzend zum öffentlichen Spielraumangebot entstehen auf den privaten Baufeldern der Wohnquartiere individuelle Spielflächen vorwiegend für Kleinkinder und Schulkinder. Aufgrund der von Straßen abgewandten Orientierung der Freiflächen in den Innenhöfen können ruhige, verkehrssichere Bereiche vorrangig für das Kleinkinderspiel wohnungsnah geschaffen werden. In den Innenhöfen soll ein vielfältiges Spielangebot aufgebaut werden, das Lern- und Bewegungsbedürfnisse von Kindern auf unterschiedlichen Ebenen anspricht. Aufenthaltsangebote für Erwachsene ergänzen das Freiraumangebot und schaffen generationenübergreifende Begegnungsräume. Zusätzlich wird ein Anteil der Dachflächen der Hausgemeinschaft zur gemeinschaftlichen Nutzung barrierefrei zugänglich gemacht. Dies wird vertraglich gesichert.

4.14.2 Dachbegrünung und Dachgärten

Die mindestens extensive Begrünung aller Flachdächer von Gebäuden unabhängig von ihrer Größe mit einer durchwurzelbaren Mindestsubstratschichtdicke von 20 cm ohne Dränschicht (§ 24 Abs. 1 und 3 des Satzungstextes) ist aus ökologischen Gründen erforderlich und stellt eine wesentliche Vermeidungsmaßnahme dar. Die Begrünung mindert u. a. den Aufheizeffekt von Dachflächen, reduziert die städtische Wärmeinsel durch Verdunstung (auch während länger anhaltender Trockenperioden), verzögert den Abfluss anfallender Niederschläge von Dächern und belebt das Erscheinungsbild einsehbarer Dachflächen in der Stadtlandschaft. Sie gilt auch für Dachflächen, die für Photovoltaikanlagen genutzt werden; hier sind extensive Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen flächenmäßig übereinander zu kombinieren (§ 24 Abs. 5 des Satzungstextes). Dies gilt zumindest insoweit, als diese Photovoltaikanlagen auf den Dächern eigene Flächen einnehmen. Kombinationen mit extensiver Dachbegrünung sind nicht verpflichtend, wenn Photovoltaikanlagen als Pergolen ausgestaltet werden. Jedoch gilt diese Festsetzung auch, sofern Photovoltaikanlagen auf Dächern von Einhausungen der technischen Dachaufbauten angebracht werden.

Gemäß § 24 Abs. 2 des Satzungstextes wird geregelt, dass zur Begrünung von Gemeinschaftsdachgärten, die aufgrund städtebauvertraglicher Pflichten herzustellen und zu unterhalten sind, auf den Dachflächen der Gebäude in den allgemeinen Wohngebieten anteilig entsprechend § 26 Abs. 8 eine intensive Dachbegrünung vorzusehen ist. Dachflächen bieten eine weitere Möglichkeit, einen erholungsrelevanten Freiraum und eine gärtnerische Nutzung in der Stadt zu ermöglichen. Des Weiteren wird durch eine möglichst durchgängige Dachbegrünung eine entsprechende positive Wirkung in Bezug auf das Kleinklima und das Regenwassermanagement erzeugt.

Die genauen Anforderungen, die eine intensive Dachbegrünung erfüllen muss, werden in § 24 Abs. 4 des Satzungstextes geregelt und sind in § 24 Abs. 2 in Bezug genommen. Durch die Festsetzung einer durchwurzelbaren Mindestsubstratschichtdicke von 40 cm ohne Dränschicht bei intensiver Dachbegrünung wird eine Begrünung mit Rasen, Stauden und Sträuchern sowie die Anlage von gemeinschaftlichen Nutzgärten ermöglicht. Auf den Dachgärten haben sich zum Anbau von Gemüse und Blumen z. B. auch Hochbeete bewährt. Durch die höhere Substratschichtdicke bei intensiver Dachbegrünung wird ein höherer Wasserrückhalt von Regenwasser ermöglicht und die Verdunstung gefördert.

Dadurch wird ein zusätzlicher Beitrag zu dem von der Landeshauptstadt München verfolgten Prinzip der Schwammstadt geleistet.

Für die als Aufenthaltsbereich nutzbaren Dachflächen wird die intensive Dachbegrünung mit einem zulässigen Anteil an Belagsflächen von 30 % festgesetzt, sodass auch eine teilweise Versiegelung in Form von Dachterrassen möglich ist. In den Bereichen mit intensiver Dachbegrünung kann mehr Niederschlagswasser gespeichert werden, als dies bei einer extensiven Begrünung der Fall ist. Die Belagsflächen auf den Dächern sind in die angrenzenden Pflanzflächen zu entwässern, um auch hier noch die Speicherkapazitäten der durchwurzelbaren Schicht und die Verdunstung zu nutzen. Die Begrünung dieser Dachflächen mit Rasen, Stauden und Sträuchern schafft stadtoökologisch wirksame Vegetationsflächen, trägt zu einem ausgeglichenen Wasserhaushalt bei und wirkt sich positiv auf das Stadtklima und die Stadtgestalt aus (§ 24 Abs. 4 des Satzungstextes). Um die Voraussetzungen für die erforderlichen gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen auf dem Dach zu schaffen, sind Dachausstiege gesondert geregelt (§ 8 Abs. 5 des Satzungstextes). Technische Dachaufbauten sind vollständig einzuhausen und, soweit es der technischen Zweckbestimmung nicht widerspricht, zu begrünen (§ 8 Abs. 4 des Satzungstextes), um die Nutzung als Freiraum nicht zu beeinträchtigen und eine ruhige Dachlandschaft auszubilden.

Die hier beschriebenen Festsetzungen zur intensiven Dachbegrünung dienen, wie es § 24 Abs. 2 des Satzungstextes bereits an prominenter Stelle des § 24 voranstellt, der Begrünung von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten (auch: Gemeinschaftsdachgärten), die verteilt über die allgemeinen Wohngebiete des Bebauungsplangebiets hergestellt werden müssen. Diese gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten dienen der privaten Freiflächenversorgung der künftigen Bewohner*Innen des Bebauungsplangebiets, weshalb die entsprechenden Flächenanteile auch zum Nachweis der im Stadtrat beschlossenen Orientierungswerte zur privaten Freiflächenversorgung (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.02.2023; Grün- und Freiflächenversorgung in der Bebauungsplanung – Orientierungswerte, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04273) herangezogen werden können. Sowohl im städtebaulichen Vertrag als auch in den Verträgen, die den Grundstücksvergaben folgen, werden die Flächen für die Gemeinschaftsdachgärten gesichert.

Nicht gegenüber anderen Flächen vergleichbar tauglich zur Nutzung als Gemeinschaftsdachgärten sind die Bereiche der allgemeinen Wohngebiete, auf denen achtgeschossige Gebäude errichtet werden dürfen und auf denen zugleich die in der Planzeichnung vorgeschlagenen Formen der Baukörper keine Darstellungen „Gemeinschaftsdachgärten oder sonstige gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen gemäß städtebaulichem Vertrag“, sondern Darstellungen „Photovoltaik auf Dachflächen“ aufweisen. Gemeinschaftsdachgärten wären in diesen Bereichen (unter prognostizierter Ausnutzung des Baurechts betreffend die Geschossigkeit) brandschutztechnisch nur über einen zweiten baulichen Rettungsweg erschließbar. Dachflächen in diesen Bereichen zählen deshalb nach § 26 Abs. 8 Satz 2 nicht zu den Gesamtdachflächen, die § 26 Abs. 8 Satz 1 des Satzungstextes zur Bemessungsgröße für den Anteil an intensiver Dachbegrünung macht. Wegen der verminderten Eignung zur Nutzung von Gemeinschaftsdachgärten in diesen Bereichen erhöht sich nach § 8 Abs. 6 Satz 3 allerdings die Pflicht, auf den dort gelegenen Dächern Photovoltaikanlagen zu errichten.

Auch Dachflächen von Nebenanlagen zählen nach § 26 Abs. 8 Satz 3 nicht zu den Gesamtdachflächen nach § 26 Abs. 8 Satz 1 des Satzungstextes. Anders als bei den

Regelungen zur Errichtung von Photovoltaikanlagen (§ 8 Abs. 6 Satz 6 des Satzungstextes) wird den Bauherr*Innen allerdings die Freiheit belassen, Gemeinschaftsdachgärten auf den Dachflächen von eingeschossigen Gebäudeteilen vorzusehen.

Im Übrigen gibt § 26 Abs. 8 Satz 1 prozentual die Flächenanteile für die intensive Dachbegrünung vor. Differenziert nach den verschiedenen allgemeinen Wohngebieten des Bebauungsplangebiets müssen die Bauherr*Innen auf ihren Baugrundstücken mindestens die prozentual angegebenen Flächenanteile der von ihnen auf den Baugrundstücken geschaffenen Gesamtdachflächen der intensiven Begrünung zuführen. Die unterschiedlichen Prozentsätze resultieren aus der unterschiedlichen Größe der Innenhöfe und aus der teilweisen Ausstattung dieser Höfe mit Freispielbereichen für die Kindertageseinrichtungen, die nicht von der gesamten Bewohner*Innenschaft benutzt werden dürfen. Auch in Abhängigkeit von der Dichte des jeweiligen Wohngebiets bzw. von der Anzahl an künftigen Bewohner*Innen erhöht sich der prozentuale Anteil an intensiver Dachbegrünung für die Gemeinschaftsdachgärten. Hierneben sind es zuletzt auch die o. g. Bereiche, auf denen achtgeschossige Gebäude realisiert werden dürfen, die sich nicht hinreichend zur Gemeinschaftsdachnutzung eignen, die zu einer entsprechenden Erhöhung der Prozentsätze auf den anderen Flächen des jeweiligen allgemeinen Wohngebiets führen.

Entsprechend den Regelungen zu Photovoltaikanlagen sind in der Planzeichnung Vorschläge für die Situierung von Gemeinschaftsdachgärten auf Dachflächen hinweislich dargestellt. Diese hinweisliche Darstellung erzeugt auch hier keine rechtliche Verbindlichkeit. Sie lässt künftige Grundstückszuschnitte noch unberücksichtigt und soll im Wesentlichen die Eignung von verkehrsflächenabgewandten Dachflächen für die gemeinschaftlich genutzten Dachgärten zum Ausdruck bringen. Weil sich die Maßgaben des § 26 Abs. 8 Satz 1 auf die Baugrundstücke beziehen, sich die Grundstückszuschnitte bis zum Satzungsbeschluss allerdings noch ändern werden (vgl. zur Bodenordnung Kapitel 6.5), erfolgt eine Änderung der hinweislichen Darstellung der Dachnutzung in der Planzeichnung noch zu gegebener Zeit im Laufe des Bebauungsplanverfahrens, wenn die Grundstückszuschnitte feststehen

Für die Dachflächen der Gebäude in den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude ist eine Dachbegrünung mit einer durchwurzelbaren Mindestsubstratschichtdicke von 25 cm ohne Dränschicht herzustellen, um hier eine Ansiedlung von Wildkräutern, Wildstauden und Gräsern zu ermöglichen. Zusätzlich sind die Flächen mit einem Anteil von 25 % mit Habitatmodulen auszustatten, wie Substratanhügelungen mit mindestens 40 cm Höhe aus Kies-/Sand-/Lehmgemischen mit untergeordnetem Humusanteil sowie unebenem Mikrorelief auf einer Fläche von mindestens 50 m², Mulden, kleine Wassertränken, Nisthilfen für Insekten, sodass sie einen Beitrag zur Steigerung der Biodiversität im Quartier darstellen und insbesondere Lebensraum für Tiere wie Insekten bieten (§ 24 Abs. 6 des Satzungstextes).

Auf den Dachflächen in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind schulische Nutzungen und auf den Dachflächen der Sondergebiete SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sind öffentlich nutzbare Sport- und Freizeitnutzungen unter Berücksichtigung des Gebots der Rücksichtnahme auf das angrenzende Wohnen zulässig. Für diese Fälle entfällt in den auf diese Weise genutzten Dachflächenbereichen die Verpflichtung zur Dachbegrünung (§ 24 Abs. 7 des

Satzungstextes) sowie zur Errichtung von Photovoltaikanlagen (§ 8 Abs. 6 des Satzungstextes).

4.14.3 Grünordnung allgemein

Zur Sicherstellung einer angemessenen Durchgrünung werden im Bebauungsplan Festsetzungen für die öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen sowie die Baugrundstücke getroffen. Um diese Durchgrünung dauerhaft zu sichern, sind Bäume, Sträucher und Kletterpflanzen, sofern diese zu einem späteren Zeitpunkt ausfallen sollten, entsprechend der festgesetzten Güteanforderungen nachzupflanzen. Notwendige Zugänge, Zu- und Ausfahrten sowie Aufstellflächen für Müllbehälter zur Bereitstellung am Abholtag sind gemäß § 25 Abs. 1 des Satzungstextes von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen, um eine funktionsgerechte Nutzung der Baugrundstücke sowie die Anfahrbarkeit durch Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge zu ermöglichen.

Zur Sicherstellung einer entsprechenden Durchgrünung und um eine durchgängige und ruhige Gestaltung zu erzielen, gelten die jeweils angrenzenden Festsetzungen der Grünordnung auch auf nicht bebauten Freiflächen innerhalb der Bauräume (§ 25 Abs. 2 des Satzungstextes).

Alle im Plan festgesetzten „Flächen zu begrünen und zu bepflanzen“ sind gemäß § 25 Abs. 3 des Satzungstextes als Rasen- oder Pflanzflächen mit Baumpflanzungen zu gestalten. Dies sichert eine gute Durchgrünung, welche je nach den gestalterischen Anforderungen durch entsprechende Festsetzungen weiter differenziert wird.

Für Bäume wird zusätzlich zu Mindeststandards bezüglich der Pflanzgröße auch die offene, durchwurzelbare, spartenfreie Pflanzfläche festgesetzt, um eine rasch wirksame Durchgrünung und eine nachhaltige Standortqualität für die Pflanzungen zu sichern (§ 25 Abs. 4 und 5 des Satzungstextes). Auf den öffentlichen Verkehrsflächen wird auf eine Festsetzung verzichtet, da eine Optimierung der Baumstandorte durch die Landeshauptstadt München verfolgt wird. Es wird in § 25 Abs. 5 des Satzungstextes aber geregelt, dass im „Quartiersboulevard“ auf der Straße U-1822 bzw. der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1824 im Abschnitt zwischen U-1831 und U-1750 überdeckte Pflanzflächen möglich sind, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist. Dies ist jeweils auf der Westseite der Verkehrsflächen vorgesehen, um weitere Baumpflanzungen zu ermöglichen.

Aufgrund des vorliegenden Mobilitätskonzeptes und der Ausweisung der Stellplätze in zentralen Parksyste men (Mobilitätshäuser, Garagengebäude) kann weitgehend auf eine Unterbauung der Freiflächen in den Baugebieten verzichtet werden.

Zur Sicherung einer dauerhaften und nutzungsgerechten Begrünung von Freiflächen, unter denen im untergeordneten Umfang und nur im Bauraum Unterbauungen (wie z. B. Fahrradgaragen, Kellergeschosse) unter der Geländeoberfläche möglich sind, wird außerhalb befestigter Flächen eine Überdeckung der Decken von Unterbauungen mit einem Mindestmaß an fachgerechtem Bodenaufbau von 80 cm festgesetzt. Dies ist erforderlich, um für eine Begrünung geeignete Wuchsbedingungen bereitzustellen (§ 25 Abs. 8 des Satzungstextes).

Die Veränderung der Wasserbilanz gegenüber dem unbebauten Zustand soll möglichst geringgehalten werden. Dazu dienen die Vermeidung unnötiger Versiegelung, der Rückhalt und die Versickerung sowie die Verdunstung über die Pflanzflächen. Befestigte Freiflächen sind daher nur dort zulässig, wo sie für eine funktionsgerechte Nutzung der Grundstücke erforderlich sind. Wenn funktional möglich, sind sie wasserdurchlässig herzustellen (§ 25 Abs. 6 und 7 des Satzungstextes). Unterirdische

Nebenanlagen zur Regenwasserspeicherung bzw. -beseitigung sind hierbei auch außerhalb der Bauräume zulässig (§ 11 Abs. 3 des Satzungstextes).

Um eine gewisse Flexibilität bei der Umsetzung der Festsetzungen zu ermöglichen, kann von diesen geringfügig abgewichen werden, soweit die Abweichung mit den Zielen der Grünordnung vereinbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist (§ 25 Abs. 9 des Satzungstextes).

4.14.4 Grünordnung in den Baugebieten

Grünordnung allgemeine Wohngebiete

Die Grünordnung der allgemeinen Wohngebiete ist in § 26 des Satzungstextes geregelt. Die privaten Freiflächen einschließlich der nutzbaren Freibereiche auf den Dächern in den allgemeinen Wohngebieten ergänzen das Angebot an öffentlich nutzbaren Grün- und Freiflächen für die künftigen Bewohner*innen und sichern insgesamt eine qualifizierte Versorgung mit Freiflächen. Sie sollen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden.

Um eine qualitätvolle und raumwirksame Durchgrünung sicherzustellen, gilt für alle allgemeinen Wohngebiete die Festsetzung, mindestens einen standortgerechten Baum pro 200 m² nicht überbauter Grundstücksfläche zu pflanzen, davon mindestens 25 % als Großbäume. Der Anteil von Kleinbäumen darf höchstens 25 % betragen (§ 26 Abs. 2 des Satzungstextes). Großbäume als wesentliches Element des Grüngerüstes sollen die einzelnen Wohnhöfe prägen und für einen angenehmen Aufenthalt sorgen. Da die Wohnhöfe nicht mit Tiefgaragen unterbaut sind, existieren hier sehr gute Standortbedingungen für den langfristigen Erhalt von Bäumen. Durch die Verschattungs- und Verdunstungswirkungen entstehen positive klimaökologische Effekte.

Die Festsetzung zur Verwendung heimischer Bäume dient der Sicherstellung ökologisch wirksamer Vegetationsstrukturen, die Nahrungs- und Rückzugsräume insbesondere für Vögel und Insekten innerhalb des Stadtraumes bieten (§ 26 Abs. 3 des Satzungstextes). Als weiterer Beitrag zur Biodiversität müssen zusätzlich mindestens 20 % der im Plan als „zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzten Flächen in den allgemeinen Wohngebieten naturnah gestaltet werden (z. B. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Sträucher, Vogelnährgehölze) (§ 26 Abs. 4 des Satzungstextes).

In den Innenhofräumen liegen die nachzuweisenden Kinderspielplätze und in einigen Wohngebieten auch die Kitafreiflächen. Für die hinweislich dargestellten Standorte von Kindertageseinrichtungen ist jeweils ein Freiflächenbedarf von 1.110 m² (im WA 1, WA 3, WA 5 und WA 7) berücksichtigt. Die Freiflächen müssen jeweils an die Kindertageseinrichtung angrenzen.

Die verbleibenden Freiflächen sollen auch vor dem Hintergrund einer relativ dichten Bebauung als nutzbare Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität für eine gemeinschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen. Sie reichen von Fassade zu Fassade und bilden so großzügige grüne Rückzugsräume. Auf das Angebot von privaten Wohnungsgärten in den Höfen wird zugunsten von gemeinschaftlich nutzbaren Flächen verzichtet. Wohnungsgärten sind daher sowohl im Bereich der Vorgärten als auch innerhalb der Wohnhöfe unzulässig. Terrassenflächen sind nur an den Innenseiten der Wohnblöcke mit Ausnahme der innenliegenden Vorgärten und jeweils nur unterhalb von Balkonen, maximal in der Größe des darüber liegenden

Balkons, zulässig. Ausgenommen hiervon sind die Freiflächen der Kindertagesstätten (§ 26 Abs. 5 des Satzungstextes).

Innerhalb der Wohnhöfe sind die nach Art. 7 Abs. 3 BayBO notwendigen lärmgeschützten Spielflächen nachzuweisen, um eine Lage in Sicht- und Rufweite der Wohnung sicherzustellen. Als nachzuweisende Fläche dieser Kinderspielplätze für Wohnnutzungen bis auf die Wohngebiete WA 3 und WA 5 wird je 25 m² Wohnfläche 1,0 m² Kinderspielplatzfläche festgesetzt, jedoch mindestens 60 m² (§ 26 Abs. 1 des Satzungstextes), um in den Innenhöfen für alle Altersgruppen ausreichend Aufenthaltsmöglichkeit zu bieten. Bei allen Wohngebieten bis auf WA 3 und WA 5 gibt es für die Kinder in der direkten Umgebung öffentliche Grünflächen mit einer guten Ausstattung mit Spielplätzen, die zudem gefahrlos erreicht werden können, sodass eine Reduzierung des Spielflächennachweises hier möglich ist und verbleibende Freiflächen in den Innenhöfen multifunktional genutzt werden können. Im Übrigen bleiben die Regelungen der Spielplatzsatzung der Landeshauptstadt München unberührt. Die Feuerweherschließung wird in den Innenhöfen zugunsten qualitätvoller Freiflächen auf ein Minimum reduziert und in weiten Teilen über einen zweiten baulichen Rettungsweg geregelt, der gemäß § 6 Abs. 9 des Satzungstextes durch Bonus-Geschossflächen begünstigt wird. Zudem wird auf eine Überlagerung mit anderen notwendigen Erschließungsflächen geachtet. Die Innenhöfe sind über die durch Gehrechte gesicherten Durchwegungen zu einem großen Teil zugänglich und miteinander vernetzt.

In den allgemeinen Wohngebieten sind entlang der Ränder Vorgärten mit einer Breite von in der Regel 3 m zwischen der Fassade und dem anschließenden Straßen- oder Platzraum vorgesehen. Je nach städtischer Situation wird die Vorzone unterschiedlich behandelt und schließt entweder erhöht oder ebenerdig an.

Die Vorgärten tragen wesentlich zum Erscheinungsbild des öffentlichen (Straßen-)Raums bei. Bauliche Anlagen sollen hier weitgehend ausgeschlossen sein, zum Beispiel durch die Beschränkung von Fahrradabstellplätzen und die Integration von Nebenanlagen in die Gebäude (siehe § 11 „Nebenanlagen“ und § 14 „Fahrradabstellplätze“ des Satzungstextes), sodass die Vorgartenzone als Freiraum gesichert wird und so auch in den Straßenraum hineinwirken kann. Die Vorgärten als öffentlichkeitswirksamer Raum sollen nicht dem individuellen Aufenthalt dienen. Sie stellen aber ein wichtiges gestalterisches Element zwischen öffentlichem und privatem Raum dar und fungieren als Pufferraum. Um ausreichend Distanz und Privatsphäre zu den mit Verkehr belegten „Querstraßen“ (Arbeitstitel gemäß Rahmenplanung) U-1820, U-1823, U-1824 West und U-1827 zu erhalten, ist in Teilbereichen eine Erhöhung und Abgrenzung der Vorzonen durch Mäuerchen geplant. (siehe auch „Einfriedungen“, § 22 Abs. 2 des Satzungstextes).

Die begrünten Vorzonen sind im Plan als „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzt und deren Begrünung wird über die Festsetzung einer Gestaltung als Rasen- oder Pflanzflächen mit Gehölzpflanzungen gewährleistet. Ausgenommen sind Bereiche vor Nichtwohnnutzung (§ 26 Abs. 6 des Satzungstextes).

Weiterhin sind von der Festsetzung, eine derartige Vorgarten-Begrünung herstellen zu müssen, Bereiche für Feuerwehrzu- und ausfahrten ausgenommen, da diese als Zu- und Ausfahrten gemäß § 25 Abs. 1 Satz 3 des Satzungstextes aufzufassen sind.

Zur Minimierung der Auswirkungen der dichten Bebauung auf das Kleinklima ist entlang der Fassaden in den als „zu begrünen und zu bepflanzen“ und als „Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzten Flächen auf einer Länge von mindestens 30 % der Fassadenlänge eine Fassadenbegrünung mit

bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen vorzusehen (§ 26 Abs. 7 des Satzungstextes). Dazu gehören im Planungsgebiet insbesondere Bereiche der Innenhofabwicklungen sowie die Fassaden an begrünten Vorzonen in den „Quer- und Wohnstraßen“ (Arbeitstitel gemäß Rahmenplanung) U-1820, U-1821, U-1823, U-1824 West, U-1827 und U-1829. Fassadenabschnitte mit einer städtischen Vorzone bzw. ohne Vorzone können aufgrund ihrer geringen Eignung für eine bodengebundene Begrünung nicht herangezogen werden. Eine Fassadenbegrünung hat positive lufthygienische und stadtoökologische Wirkungen. Sie trägt zur raschen Durchgrünung des Baugebietes bei und ist daher eine wirkungsvolle Maßnahme zur gestalterischen Aufwertung geschlossener Fassadenbereiche. Im Sommer kann eine Fassadenbegrünung die Aufheizung des Gebäudes reduzieren und somit die bioklimatische Situation, insbesondere während Hitzeperioden, verbessern. Als Biotopstruktur bietet sie zusätzlichen Lebensraum insbesondere für Vögel und Insekten.

In den Baugebieten reichen die ebenerdigen Freiflächen nicht vollständig zur Deckung der gewünschten Freiflächenversorgung aus (aktuell geltende Orientierungswerte der Landeshauptstadt München: insgesamt 20 m² öffentliche Grün- und private Freifläche pro prognostizierter*em Einwohner*in für Baugebiete außerhalb des Mittleren Rings). Daher übernehmen zusätzlich zu den Innenhöfen auch die Dachflächen mit intensiver Dachbegrünung eine wichtige Funktion als nutzbarer Freiraum.

Gemäß § 26 Abs. 8 des Satzungstextes wird daher je allgemeinem Wohngebiet ergänzend ein Mindestanteil an intensiv begrünter und damit als Freiraum nutzbarer Dachfläche festgesetzt. Die Anteile für Gemeinschaftsdachgärten sind im Plan hinweislich dargestellt. Durch eine gemeinschaftliche Nutzung und eine barrierefreie Zugänglichkeit der Dachflächen wird eine qualifizierte und ausreichende Ergänzung zur Nutzung ebenerdiger Freiräume geschaffen. Im Weiteren soll vertraglich geregelt werden, dass Freiflächen für eine gemeinschaftliche Gartennutzung und deren barrierefreie Zugänglichkeit auf dem Dach zur Verfügung gestellt werden.

Entsprechend dem Schwammstadtprinzip ist es vorgesehen, das Niederschlagswasser vor Ort zu bewirtschaften und somit die lokale Wasserbilanz durch Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser zu optimieren. Das in den allgemeinen Wohngebieten anfallende Niederschlagswasser muss zum einen oberflächlich versickert werden. Dies dient der Förderung der Grundwasserneubildung, da der Niederschlag über den Boden direkt ins Grundwasser geleitet wird. Zum anderen kann durch den Einbau von Zisternen zur Zwischenspeicherung des anfallenden Niederschlagswassers (und durch die Verwendung des Wassers zur Bewässerung, das wiederum einer oberflächigen Versickerung zugeführt wird) eine deutliche Erhöhung der Verdunstung erzielt werden. Die Speicherung des anfallenden Niederschlagswassers in Zisternen ist demnach zulässig, sofern das Wasser dann einer oberflächigen Versickerung zugeführt wird oder es der Bewässerung der als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen dient (§ 26 Abs. 9 des Satzungstextes).

Grünordnung Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude

Zur gestalterischen Einbindung in das Umfeld und im Sinne einer klimaökologischen Optimierung und Schaffung einer zusätzlichen Biotopstruktur insbesondere für Vögel und Insekten sind die Garagengebäude mit einer umlaufenden bodengebundenen Fassadenbegrünung aus hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen in Abstimmung auf die Architektur zu begrünen. Die Bepflanzungen sind dauerhaft zu erhalten. Die Garagengebäude fügen sich dadurch großflächig begrünt in die Wohnbebauung ein.

Die festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ bieten geeignete Pflanzstandorte für die Kletterpflanzen und sind zusätzlich als Rasen- oder Pflanzflächen mit Kletter- und Gehölzpflanzungen zu begrünen. Ist auf Grund befestigter Vorzonen eine bodengebundene Begrünung nur eingeschränkt möglich, ist ebenso eine wandgebundene Fassadenbegrünung zulässig. (§ 27 Abs. 1 und 2 des Satzungstextes).

Grünordnung Sondergebiete

In den Sondergebieten SO1 und SO2 Mobilitätshaus sind die im Plan mit der Festsetzung „Fassadenbegrünung herzustellen“ gekennzeichneten Fassaden flächig mit bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen in Abstimmung auf die Architektur zu bepflanzen und zu begrünen. Je nach Gestaltung der Fassade können unterschiedliche Formen der Fassadenbegrünung (z. B. mit selbsthaftenden oder mit rankenden Kletterpflanzen, die eine Kletterhilfe benötigen) umgesetzt werden. Die Bepflanzung ist im Bereich der ausgewiesenen grünen Vorzonen umsetzbar und dauerhaft zu erhalten. Ist auf Grund befestigter Vorzonen eine bodengebundene Begrünung nur eingeschränkt möglich, ist eine wandgebundene Fassadenbegrünung zulässig (§ 28 Abs. 1 und 2 des Satzungstextes).

Auch hier wirkt die Begrünung positiv in Bezug auf eine Verbesserung des lokalen Klimas sowie als zusätzliche Biotopstruktur insbesondere für Vögel und Insekten. Die festgesetzten „Flächen als Vorgärten zu begrünen und zu bepflanzen“ sind ebenfalls als Rasen- oder Pflanzflächen mit Kletter- und Gehölzpflanzungen zu begrünen (§ 28 Abs. 1 und 2 des Satzungstextes).

Die Sondergebiete SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sind als Teil der Innenhöfe zu betrachten und daher ist auf eine Abstimmung der Freiflächen mit den angrenzenden Wohnhöfen der allgemeinen Wohngebiete WA 3 bzw. WA 4 besonders zu achten. Auch in den Sondergebieten sind Kitafreiflächen vorgesehen. Für die hinweislich dargestellten Standorte von Kindertageseinrichtungen ist jeweils ein Freiflächenbedarf von 1.110 m² (im SO 1 und SO 2) berücksichtigt. Die Freiflächen müssen gemäß § 5 Satz 3 der Satzungsbestimmungen jeweils an die Kindertageseinrichtungen angrenzen.

Grünordnung Gemeinbedarfsfläche Erziehung

Die Grünordnung für die Gemeinbedarfsfläche Erziehung wird in § 29 des Satzungstextes geregelt.

Für die Gemeinbedarfsfläche soll lediglich ein Rahmen vorgegeben werden und dadurch für die Umsetzung des Wettbewerbssieger*innenentwurfs aus dem durch das Baureferat durchgeführten VgV-Verfahren zum zwischenzeitlich genehmigten Schulcampus ein möglichst großer Gestaltungsspielraum verbleiben. Mit der festgesetzten Anzahl zu pflanzender Bäume (pro 200 m² der nicht überbauten Grundstücksfläche mindestens ein großer oder mittelgroßer, standortgerechter Baum) wird ein Grundgerüst aus Bäumen, die gestalterische und ökologische Funktionen erfüllen, gesichert. Auf der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind Spiel- und Sportfelder vorgesehen, deren Nutzung Baumpflanzungen ausschließt. Die Festsetzung § 29 Abs. 1 des Satzungstextes regelt daher, dass diese Flächen von der Ermittlung der Anzahl der zu pflanzenden Bäume ausgenommen werden dürfen. Die Festsetzung zur Verwendung heimischer Bäume dient auch hier einer Förderung der Biodiversität mit ökologisch wirksamen Vegetationsstrukturen, die Nahrungs- und Rückzugsräume insbesondere für heimische Vögel und Insekten bieten (§ 29 Abs. 2 des Satzungstextes).

Da auf der Gemeinbedarfsfläche im Wesentlichen keine Wohnnutzung zulässig ist, ist eine intensive Dachbegrünung für die Freiraumnutzung in diesem Gebiet zum Nachweis der ausreichenden Freiflächenversorgung nicht erforderlich. Eine solche wird daher nicht festgesetzt. Jedoch sind auf diesen Dächern diverse Schulnutzungen zulässig und erwünscht. Beispielsweise können die Dachflächen als Leseterrassen, grüne Klassenzimmer oder Schulgärten genutzt werden. Um diese Nutzungen zu ermöglichen, entfällt bei ihrer Realisierung die Pflicht zur Herstellung auch einer extensiven Dachbegrünung in diesen Bereichen (gemäß § 24 Abs. 7 des Satzungstextes). Die Schutzbedürfnisse der nahegelegenen Wohnungen sollen bei diesen Dachnutzungen berücksichtigt werden.

Bei unterbauten Flächen sind für die Pflanzung der festgesetzten großen und mittelgroßen Bäume langfristig qualitätvolle Pflanzstandorte durch einen ausreichenden fachgerechten Bodenaufbau von 1,5 m bei großen Bäumen und 1,2 m bei mittelgroßen Bäumen auf einer Fläche von mindestens 10 m² herzustellen und die Decken der Tiefgaragen oder Keller gemäß § 29 Abs. 3 und 4 des Satzungstextes abzusenken, sodass die Freiflächen nicht durch Höhengsprünge optisch zerschnitten werden und eine Einschränkung der Nutzbarkeit vermieden wird.

In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind gemäß den Zielen der Landeshauptstadt München für städtische Gebäude Fassadenbegrünungen vorzusehen. Daher sind die Fassaden von Gebäuden auf mindestens 30 % ihrer Länge mit bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen. Außerdem sind die Lärmschutzwände in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung an geeigneten Stellen mit bodengebundenen, hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen. Geeignete Bereiche zur Bepflanzung ergeben sich überall dort, wo technische, funktionale oder sicherheitsrelevante Belange nicht im Widerspruch stehen. Die Bepflanzungen sind dauerhaft zu erhalten. Auch hier dient die Begrünung zum einen der gestalterischen Aufwertung der Gebäude zum anderen wirkt sie positiv in Bezug auf eine Verbesserung des lokalen Klimas sowie als zusätzliche Biotopstruktur insbesondere für Vögel und Insekten (§ 29 Abs. 5 des Satzungstextes).

4.14.5 Grünordnung öffentliche Verkehrsflächen

Bäume im Straßenraum haben vielfältige positive Auswirkungen: Sie sorgen für ein robustes Grüngerüst innerhalb des Gebiets, binden Staub, verbessern das Kleinklima und wirken sich positiv auf die Wasserbilanz aus. Die Pflanzung von einer oder mehreren Baumreihen aus jeweils einer Baumart verdeutlicht außerdem die Hierarchien der Straßenräume erheblich, fördert die Orientierung und wirkt identitätsbildend. Um möglichst gute Standortbedingungen zu schaffen, in denen die Bäume die gewünschten Funktionen auch erfüllen können, wird eine Regelbreite der Baumgräben von mindestens 3 m festgesetzt (§ 30 Abs. 1 des Satzungstextes). Alle Straßenverkehrsflächen mit einreihigen Baumpflanzungen werden im Regelabstand von 9 - 12 m mit je einem Straßenbaum begrünt (§ 30 Abs. 2 des Satzungstextes). In der öffentlichen Verkehrsfläche U-1824 im Abschnitt zwischen den Verkehrsflächen U-1831 und U-1750 sind auf der Westseite der Straße mindestens 6 Bäume aus einer Baumart zu pflanzen. Zusätzlich sind hier mindestens 18 weitere Bäume im Bereich von Pflanzinseln auf der Ostseite der Straße zu pflanzen (§ 30 Abs. 2 des Satzungstextes).

In der öffentlichen Verkehrsfläche U-1750 sind bis zu 4 Reihen Bäume zu pflanzen (§ 30 Abs. 3 des Satzungstextes).

Im Vorfeld der Schule sind in der öffentlichen Verkehrsfläche U-1822 auf der Westseite aufgrund des Schulbetriebes keine Baumstandorte möglich. Auf der

Ostseite sind dagegen 12 Bäume zu pflanzen (§ 30 Abs. 4 der Satzungsbestimmungen).

In Kreuzungsbereichen und im Bereich von Haltestellen für den ÖPNV können die festgesetzten Baumreihen unterbrochen werden (§ 30 Abs. 5 des Satzungstextes).

In den Straßenverkehrsflächen wird auf eine gesonderte Festsetzung zur oberflächlich offenen Versickerung und die Ausweisung von gesonderten Flächen für diese flächenintensiven technischen Anlagen im Straßenraum zu Gunsten von Baugebietsflächen verzichtet. Es ist geplant, zwischen den Stellplätzen in den „Querstraßen“ (Arbeitstitel gemäß Rahmenplanung) regelmäßig Versickerungsflächen anzuordnen, in die ein Teil des auf den Straßen anfallenden Niederschlagswassers eingeleitet werden soll. Größenmäßig umfassen sie jeweils die Fläche eines Pkw-Stellplatzes. Insgesamt sind mindestens 10 dieser Versickerungsflächen vorgesehen und hinweislich im Bebauungsplan mit Grünordnung dargestellt. Aus stadträumlichen, gestalterischen, kleinklimatischen und technischen Gründen wird der Ausweisung von durchgehenden Baumgräben mit regelmäßigen Baumreihen und der daraus resultierenden hohen Verdunstungsleistung, insbesondere durch Großbäume, der Vorzug gegenüber einer Kombination mit Versickerungseinrichtungen im Baumgraben gegeben. Die dezentrale, kleinräumige Versickerung erfolgt in den Straßen in Sickerschächten oder Rigolen bzw. den oben genannten Versickerungsflächen anstelle einzelner Parkplätze. Wesentliche Auswirkungen auf das Grundwasserniveau oder die Grundwasserqualität sind hierdurch nicht zu erwarten.

4.14.6 Grünordnung Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Die festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind mit Baumpflanzungen zu gestalten (§ 31 Abs. 1 bis 6 des Satzungstextes). Diese sind vom motorisierten Individualverkehr freigehalten (ÖPNV wird in Teilbereichen ausgewiesen), sie bieten Kommunikationsraum und können als Begegnungsflächen für die Nachbarschaft genutzt werden. Durch die schattenspendenden Bäume wird die Aufenthaltsqualität für die Nutzer*innen erhöht. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Begrünung werden konkrete Vorgaben zur Anzahl der Bäume festgesetzt.

Aus gestalterischen Gründen werden entsprechend dem urbanen Charakter des neuen Stadtteils Freiflächen in Form von Platzflächen (U-1826 und U-1828) ausgewiesen. Auch für diese Flächen wird eine Mindestanzahl von großen und mittelgroßen Bäumen festgesetzt, um eine gute Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Schattenspendende Bäume bewirken ausgeglichene Temperaturverhältnisse und können Aufheizeffekte von versiegelten Flächen mindern (§ 31 Abs.1 des Satzungstextes). Der Platz U-1828 schließt den Quartiersboulevard (U-1822) im Süden ab und steht u. a. als Begegnungsfläche für die Nachbarschaft zur Verfügung. Für den westlich angrenzenden Schulcampus übernimmt er die Funktion eines Vorplatzes, auf dem außerschulisches Treffen möglich ist. Eine Querung des Platzes für Busse des öffentlichen Nahverkehrs sowie Radfahrende wird ermöglicht. Der Platz „Freiham Zentrum“ (U-1826) liegt direkt am künftigen U-Bahnhof, angrenzend an die Aubinger Allee. Neben dem Fußverkehr wird auf dem Platz U-1826 nur im untergeordneten Umfang Radverkehr ermöglicht. Als zusammenhängende Platzfläche bildet er das Zentrum des neuen Stadtteils. Eine spezielle Belagsgestaltung soll die Platzfläche in ihren Dimensionen nachvollziehbar machen und sie vom normalen Stadtboden in Freiham abheben. Große, hoch aufgestete Bäume sollen auf dem Platz ein grünes Dach bilden. Er bietet, wie in der Rahmenplanung beschrieben, unter anderem Platz für einen Kiosk, für Wasserspiel,

freie Sitzmöblierung als zusätzliches Sitzangebot und für Bike+Ride-Anlagen in Nähe zur U-Bahn-Trasse. Die Platzfläche bietet aufgrund ihrer Ausdehnung auch die Möglichkeit für unterschiedlichste Nutzungen wie einen Wochenmarkt oder Stadtteilstadt.

Die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1821 und U-1829 sollen als „Wohnstraßen“ (Arbeitstitel gemäß Rahmenplanung) durchgehend vom motorisierten Individualverkehr freigehalten werden. Für eine ausreichende Begrünung und zur Nutzung als nachbarschaftsorientierter Freiraum wird auf mindestens 30 % der Fläche eine Begrünung und Bepflanzung mit Laubbäumen sowie Rasen- und Wiesenflächen festgesetzt. Die Festsetzung der Anzahl zu pflanzender Bäume sichert die Qualität dieser Flächen (§ 31 Abs. 2 des Satzungstextes).

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1831 ist als Teil des „Quartiersboulevards“ ebenfalls intensiv mit Laubbäumen sowie mit Rasen- und Pflanzflächen zu begrünen. Sie ist zusätzlich auch für eine Nutzung durch den ÖPNV vorgesehen (§ 31 Abs. 3 des Satzungstextes).

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1830 (für Radverkehr) ist im Nord-Süd-gerichteten Bereich Teil der „Parkpromenade“ im Übergang zum Landschaftspark und sieht hier eine Baumreihe vor. Diese Baumreihe sollte auch im Bereich der ÖG 1 und ÖG 2 fortgesetzt werden (§ 31 Abs. 4 bzw. § 32 Abs. 3 des Satzungstextes).

Die „Bereiche für Fußgängerinnen und Fußgänger“, die Teil der Straßen U-1823 und U-1827 sind, stellen ebenfalls Begegnungsorte dar und können wichtige niederschwellige Treffpunkte für die Nachbarschaft sein. Sie sollen zur Sicherung einer guten Aufenthaltsqualität auf mindestens 30 % der Fläche begrünt werden. Hierfür wird auch die Anzahl der zu pflanzenden Bäume festgesetzt (§ 31 Abs. 5 und 6 des Satzungstextes).

In der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung U-1825 angrenzende an die ÖG 1 ist zur Verdeutlichung der Straßen- bzw. Wegeführung zwischen der Bustrasse und dem Fußweg ein 3 Meter breiter Baumgraben mit einer Baumreihe vorzusehen.

4.14.7 Grünordnung öffentliche Grünflächen

Im vorliegenden Planungsgebiet werden ca. 3,7 ha Fläche planungsrechtlich als öffentliche Grünflächen gesichert, darunter:

- „Südlicher Grünfinger“ (ÖG 1 und ÖG 2), der sich in Ost-West-Richtung zum Landschaftspark hin erstreckt und dort nach Norden Teil der Parkpromenade wird
- ÖG 3, die nördlich der U-1750 und südlich des WA 4 liegt
- der „Quartiersplatz Mitte“ (ÖG 4), als grüner, wohnungsnaher Platz umgeben von Baugebieten

ÖG 1 und ÖG 2 sind der nördlich angrenzende Teilbereich des sogenannten „südlichen Grünfingers“ (Arbeitstitel gemäß Rahmenplanung), dessen südlicher Teilbereich bereits im Bebauungsplan des 1. RA als öffentliche Grünfläche gesetzt wurde. Für die Gestaltung dieser Grünfläche wird ein Gesamtkonzept erstellt. Dieser „südliche Grünfinger“ soll gemäß der Rahmenplanung einen eher landschaftlichen Charakter aufweisen mit in Gruppen zusammengefassten Großbaumpflanzungen, die punktuell hainartig verdichtet sind. Er soll die Gestaltungssprache des Landschaftsparks im Westen tief in das neue Quartier fortführen. Er soll sich als offener Landschaftsraum in den Stadtkörper hineinziehen, im Osten an den bestehenden Grünzug anschließen und eine grüne Fuge mit dem Landschaftspark im

Westen bilden. Als Beitrag zur Biodiversität sind mindestens 40 % der öffentlichen Grünflächen, die parkartig zu gestalten und zu begrünen sind, naturnah mit standortgerechter heimischer Vegetation zu gestalten (z. B. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Bäume und Sträucher, Vogelnährgehölze). So entstehen wertvolle Vegetationsstrukturen, die Nahrungs- und Lebensraum für die heimische Tier- und Pflanzenwelt bieten (§ 32 Abs. 2 des Satzungstextes). Aufgrund der Besonderheit der Lage des Grünfingers Süd als Verbindung zweier Realisierungsabschnitte (Anteil Grünfinger Süd im 1. RA Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 und Anteil Grünfinger Süd im 2. RA im hier vorliegendem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154) und der Mündung in den westlich gelegenen Landschaftspark ist es aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten, unabhängig davon, dass es sich hier nicht um „freie Natur“ im Sinne des § 40 Abs. 1 BNatSchG handelt, zu empfehlen, gebietseigenes Material zu verwenden, soweit dies möglich und verfügbar ist.

Dadurch wird die Artenvielfalt auch innerhalb bebauter Gebiete gefördert und gleichzeitig die Naturerfahrung vor allem für Kinder gefördert.

In den öffentlichen Grünflächen können vielfältige Nutzungen für alle Altersgruppen ermöglicht und generationenübergreifende Spiel- und Erfahrungsräume geschaffen werden. In bedarfsgerechten Abständen sind in den öffentlichen Freiflächen sowohl Spielplätze für Kinder als auch Erholungsbereiche für Erwachsene vorgesehen. Die parkartig gestalteten Grünräume mit offenen Wiesenflächen im Bereich des südlichen Grünfingers (ÖG 1 und ÖG 2) sind besonders zur Aneignung und multifunktionalen Nutzung geeignet. Im Bereich der ÖG 1 kann auch ein Streetballfeld lärmverträglich angeordnet werden.

Alle öffentlichen Grünflächen sind gemäß § 32 Abs. 1 des Satzungstextes als mit Wegen, Bäumen, Hecken und Rasenflächen durchzogene Grünanlagen zu gestalten und mit Spielflächen auszustatten.

Der unterschiedlichen gestalterischen Absicht wird durch die weiteren Festsetzungen Rechnung getragen: Die platzartige Grünfläche ÖG 4 soll einen urbaneren Charakter aufweisen und sich auch gestalterisch von den parkartigen, naturnahen Grünflächen mit der Signatur „Flächen parkartig zu gestalten und zu begrünen“ unterscheiden. ÖG 4 bildet die neue Mitte des gesamten 2. Realisierungsabschnitts (bestehend aus 1. BA im Süden mit B-Plan-Verfahren Nr. 2154 und künftigem 2. BA im Norden) und stellt als begrünt gestalteter Freiraum mit städtischem Charakter einen wichtigen Freiraumbaustein dar.

Im Bereich der sogenannten „Parkpromenade“ (Arbeitstitel gemäß Rahmenplanung) - am östlichen Rand des künftigen Landschaftsparks bzw. im westlichen Randbereich des Planungsgebietes (ÖG 1 westlich GB Erziehung und U-1830) ist eine Baumreihe im Übergang zum Landschaftspark als Bepflanzungsmotiv vorgesehen. Die Promenade bildet an dieser Stelle den Übergang zum Landschaftspark, rahmt den südlichen Rand des Baugebietes im Bereich der ÖG 1 und ÖG 2 ein und bildet so auch den Übergang von der Bebauung zum Grünfinger Süd (§ 32 Abs. 3 des Satzungstextes).

Im Übergang zur Wohnbebauung wird in der öffentlichen Grünfläche ÖG 3 eine Großbaumreihe bestehend aus einer Baumart im Regelabstand von 10 m gepflanzt (§ 32 Abs. 4 des Satzungstextes).

Um eine qualitätvolle und raumwirksame Durchgrünung sicherzustellen, gilt für alle öffentlichen Grünflächen die Festsetzung, mindestens einen standortgerechten Baum pro 200 m² Grundstücksfläche zu pflanzen (§ 32 Abs. 5 des Satzungstextes).

4.14.8 Artenschutz

Die vorliegende naturschutzfachliche Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP; Stand: 14. Oktober 2024) kommt zu dem Ergebnis, dass mit Ausnahme der Feldlerche und dem Flussregenpfeifer für keine europäische Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie sowie für keine Tier- oder Pflanzenart des Anhangs IV der FFH-Richtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Die Gewährung der artenschutzrechtlichen Ausnahme ist für die beiden genannten Arten – Feldlerche und Flussregenpfeifer - erforderlich. Durch die Regierung von Oberbayern wurde eine artenschutzrechtliche Ausnahme für die genannten Tierarten unter Auflagen mit Schreiben vom 12.12.2024 in Aussicht gestellt.

Unter Berücksichtigung der in den vorliegenden naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) aufgeführten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen findet keine weitere Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen beider Vogelarten statt.

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichs- bzw. CEF-Maßnahmen i.S.v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) sind aus der Sicht des Feldvogelschutzes vorgesehen. Entsprechende Maßnahmen wie die Anlage von dauerhaften Blühstreifen wurden für die Arten Feldlerche und Wachtel (Einstufung der Art als potenziell vorkommend) bereits im Zuge der Genehmigung für die archäologischen Untersuchungen für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes sowie der Genehmigung der U-Bahnvorhaltemaßnahme, welche das Planungsgebiet des 1. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts quert, berücksichtigt. Hierzu liegt jeweils eine naturschutzfachliche Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP; Stand: 30. November 2021) sowie eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung der Höheren Naturschutzbehörde vom 23.12.2021 (ROB-55.1-8691.NAT_02-12-41-11) und vom 04.02.2022 (ROB-55.1-8691.-NAT_02-12-42-6) vor.

Maßnahmen zur Sicherung der Erhaltungszustände der Populationen (FCS-Maßnahmen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG) sind aus der Sicht des Feldvogelschutzes erforderlich. Entsprechende Maßnahmen wurden bereits im Zuge früherer Genehmigungen im Baugebiet Freiam Nord festgelegt.

Die Gesamtbilanz der bislang durchgeführten Kompensationsmaßnahmen für die Feldlerche, wie Ackerflächen mit Feldlerchenfenstern, Buntbrachen und Blühstreifen aus den bereits genehmigten Vorhaben im Gebiet Freiam Nord (u. a. 1.

Realisierungsabschnitt Freiam Nord, vorläufiger Autobahnzubringer, endgültiger Autobahnzubringer, archäologische Untersuchungen im 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiam Nord), zeigt, dass für alle durch den geplanten 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts beeinträchtigten Feldlerchenreviere bereits Kompensationsmaßnahmen umgesetzt wurden. Dieser Sachverhalt ist nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen, dass zur Ermittlung der Betroffenheit der Feldlerchenreviere für jeden Eingriff auch die Kulissenwirkungen berücksichtigt wurden, welche großflächig in die Nachbarflächen ausstrahlen.

Ebenso wurde für den Flussregenpfeifer, der als potenziell vorkommend angenommen wurde (aktuell nicht im Gebiet nachgewiesen, es existieren aber in der näheren Umgebung Nachweise) bereits im Zuge einer artenschutzrechtlichen Ausnahme für das Gebiet Freiam eine geeignete Ersatzfläche vorgesehen.

Da Vögel Glas im Allgemeinen nicht als Hindernis wahrnehmen können, stellen großflächige Glaselemente wie z. B. durchgehende Fensterbänder oder großflächige

Verglasungen (z. B. freistehende Glaswände, transparente Durchgänge, Übereckverglasungen) sowie spiegelnde Fassadenelemente ein besonderes Gefahrenmoment dar. Die Gefahr besteht darin, dass ein Vogel, beeinflusst durch mögliche Sonnenreflexionen oder durch die von spiegelnden Fassaden ausgehende Wahrnehmung einer offenen Landschaft, mit hoher Geschwindigkeit gegen das Glas fliegt.

Als konfliktvermeidende Maßnahmen wird daher im Interesse des allgemeinen Vogelschutzes festgesetzt, dass bei zusammenhängenden Glasflächen bzw. spiegelnden Fassadenelementen ab einer Größe von 6 m², freistehenden Glaswänden, transparenten Durchgängen, Übereckverglasungen, Anlagen zur Solarenergienutzung (Photovoltaik) und Scheiben mit stark reflektierender Beschichtung (> 30 % Außenreflexionsgrad) zur Minimierung der Kollisionsgefahr den Belangen des Vogelschutzes Rechnung tragende wirksame Maßnahmen gegen Vogelschlag vorzusehen sind (wie z. B. halbtransparente Glasflächen, Verwendung von Glas mit hochwirksamer und flächiger Markierung, Vogelschutzglas usw.). Für zusammenhängende Glasflächen bzw. spiegelnde Fassadenelemente mit einer Flächengröße von 3 m² bis 6 m² sind als Mindestanforderung gegen Vogelschlag nur Gläser mit einem Außenreflexionsgrad von maximal 15 % zu verwenden, soweit keine sonstigen wirksameren Maßnahmen gegen Vogelschlag durchgeführt werden (siehe § 33 Abs. 1 des Satzungstextes).

Gemäß den naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP; Stand: 14. Oktober 2024) werden die Maßnahmen gemäß dem Leitfaden von M. Rössler, W. Doppler, R. Furrer, H. Haupt, H. Schmid, A. Schneider, K. Steiof, C. Wegworth (2022): Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht, Schweizerische Vogelwarte Sempach, empfohlen.

Zum Schutz der Insektenfauna wird festgesetzt, dass für die Außenbeleuchtung bestimmte Leuchtmittel zu verwenden sind. Bei dem Lampenaufbau und der Lampenform ist eine möglichst wenig insektenschädliche Konstruktionsweise vorzusehen. Insbesondere ist der Abstrahlwinkel so zu wählen, dass lediglich eine Beleuchtung der erforderlichen Flächen erfolgt (§ 33 Abs. 2 des Satzungstextes).

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen und Störungen der hier artenschutzrechtlich relevanten Tierarten sind umsetzungsvorbereitend bzw. -begleitend entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Deren Durchführung ist (betreffend die Maßnahme oder die Finanzierung) im Rahmen des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr.2154 bzw. des städtebaulichen Vertrags gesichert bzw. in die Wege geleitet:

- Zeitliche Vorgabe zur Ertüchtigung der freigemachten Baufelder
- Vergrämungsmaßnahmen für Feldvögel im Rahmen der Untersuchung zu den Bodendenkmälern (Aufschüttung von Vergrämungswällen).
- Vergrämungsmaßnahmen für den Flussregenpfeifer (Aufstellen künstlicher Störelemente z.B. Flatterbänder).
- Vermeidung der Entstehung von Pfützen im gesamten Planungsgebiet.
- Vermeidung des Vogelschlagrisikos an Glasfassaden.
- Durchführung einer Umweltbaubegleitung speziell in kritischen Projektphasen sowie bei der Umsetzung der Schutz- und Vergrämungsmaßnahmen.

Durch die vorgesehene Bebauung ändert sich der ehemals landwirtschaftlich genutzte Lebensraum für die Vogelwelt. Durch die Bebauung und vor allem durch eine entsprechende naturnahe Durchgrünung können neue Lebensräume mit gutem Nahrungsangebot für Vögel und Fledermäuse entstehen und die Biodiversität im Gebiet erhöht werden.

Insbesondere können an Wohngebäuden und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung durch ein ausreichendes Angebot an Quartieren für gebäudebrütende Vögel und Fledermäuse neue Lebensräume angeboten werden. Durch den benachbarten Landschaftspark, der als parkartige halboffene Landschaft mit extensiven Wiesen gestaltet wird, entsteht ein hoher Insektenreichtum und damit ein gutes Nahrungsangebot für die Vogelwelt. Des Weiteren wird im Bebauungsplangebiet durch geeignete Festsetzungen sowie eine naturnahe Gestaltung mit entsprechenden Durchgrünungsmaßnahmen wie Pflanzung von heimischen Gehölzen insbesondere Vogelnährgehölze im Kontext mit dem Landschaftspark ein entsprechendes Nahrungsangebot geschaffen.

Zur Ansiedlung und zum Schutz von Gebäudebrütern (Mauersegler, Haussperling, Hausrotschwanz) und Fledermausarten wird daher festgesetzt, dass für diese bei allen Wohngebäuden mit mehr als 2 Geschossen bzw. ab 6 m Wandhöhe sowie in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung Quartiere zu schaffen sind. Je laufendem Meter Fassadenlänge sind mindestens 0,2 Quartiere anzubringen (§ 33 Abs. 3 des Satzungstextes). Ergibt die Berechnung der Quartiere nach dieser Formel keine ganze Zahl an anzubringenden Quartieren, ist auf die nächsthöhere ganze Zahl aufzurunden.

4.14.9 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung / Baumbilanz

Trotz vorgesehener umfangreicher Minimierungsmaßnahmen im Planungsgebiet verbleibt ein Eingriff in Natur und Landschaft. Die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs erfolgt auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003 (Ergänzte Fassung)

https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffe/doc/leitf_oe.pdf. Im Umgriff des Planungsgebiets werden keine Ausgleichsflächen nachgewiesen. Zwar werden umfangreiche öffentliche Grünflächen gesichert, jedoch ist aufgrund des zu erwartenden Nutzungsdruckes durch Erholungssuchende hier kein Potenzial für die Ausweisung von Ausgleichsflächen vorhanden. Die erforderlichen Ausgleichsflächen (ca. 15,8 Hektar) werden außerhalb des Planungsgebiets im Ökokonto Mooschwaige der Stadt München zur Verfügung gestellt.

Baumbestand ist aktuell nicht vorhanden. In den öffentlichen und privaten Grünflächen erfolgen umfangreiche Neupflanzungen. Es ist hierbei von einer Anzahl von ca. 900 Bäumen auszugehen, die neu gepflanzt werden.

5 Wesentliche Auswirkungen und Folgen der Planung

Die Inhalte des Bebauungsplans zielen auf eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung ab. Mit der Umsetzung der Planung wird ein bisher überwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet als ein weiterer Bauabschnitt eines neuen Stadtteils baulich entwickelt und in das Stadtgefüge integriert. Die erwarteten Auswirkungen bei der Umsetzung der Planung sind im Umweltbericht dargestellt.

5.1 Wesentliche Auswirkungen in Bezug auf Städtebau und Grünordnung

Das Planungsgebiet umfasst rund 26,1 ha bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen, die erstmals als Siedlungsfläche in Anspruch genommen werden. Darunter werden rund 11,5 ha Baugrundstücke als allgemeine Wohngebiete festgesetzt, auf denen Gebäude mit einem Umfang von insgesamt rund 284.000 m² Geschossfläche errichtet werden können. Unter der Annahme, dass im allgemeinen Wohngebiet 90 % der Geschossfläche für Wohnen verwendet werden, entspricht dies ca. 2.800 Wohnungen für ca. 7.200 neue Einwohner*innen. Hinzu kommen in die Erdgeschosse integrierte Läden zur Nahversorgung, soziale Einrichtungen oder andere Nichtwohnnutzungen.

Zur Deckung der Bildungsbedarfe werden bei Umsetzung der Planung eine 5-zügige Grundschule und eine 5-zügige Mittelschule (3 Züge Mittelschule und 2 Züge Sonderpädagogisches Förderzentrum) sowie sieben Kindertagesstätten realisiert.

Insgesamt werden rund 26,1 ha bisher vorwiegend als Ackerflächen genutzte Bereiche der freien Landschaft überplant. Versiegelte Flächen sind mit einem Umfang von ca. 0,3 ha enthalten. Zur Kompensation von (verbleibenden) Eingriffen sind rund 15,8 ha an Ausgleichsflächen erforderlich. Im Umgriff des Bebauungsplanes können keine Flächen als Ausgleichsflächen entwickelt werden. Die erforderliche Fläche wird vom Ökokonto Mooschwaige der Landeshauptstadt München abgebucht.

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sowie Maßnahmen zur Sicherung der Erhaltungszustände von Populationen sind aus der Sicht des Feldvogelschutzes erforderlich. Entsprechende Maßnahmen wurden bereits im Zuge der Genehmigung der U-Bahnvorhaltemaßnahme bzw. im Zuge früherer Genehmigungen berücksichtigt (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068, 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord).

Im Sinne einer qualifizierten Erholungsvorsorge wird ein differenziertes Freiflächensystem aus öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen erforderlich. Hierfür werden im Planungsgebiet rund 3,7 ha öffentliche Grünflächen geschaffen, die mit den benachbarten Grünflächen des 1. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord und dem geplanten Landschaftspark Freiham vernetzt werden. Im Weiteren dient der künftige Landschaftspark teilweise zur Deckung der Bedarfe der Bewohner*innen von Freiham. In den Blockinnenbereichen entstehen attraktive und gut nutzbare private Freiflächen mit Potenzialen u. a. für Großbaumpflanzung und Bauwerksbegrünung sowie gemeinschaftlich nutzbare Freiflächen auf den Dächern.

5.2 Wesentliche Auswirkungen in Bezug auf Verkehr und Immissionsschutz

Bei Realisierung des neuen Stadtteils Freiham werden Neuverkehre in allen Verkehrsarten in größerem Umfang entstehen.

Für den 2. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord geht das Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) von einem Modal Split aus, bei dem 27 % der Wege mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV), 28 % mit dem ÖPNV, 22 % zu Fuß und 23 % mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Insgesamt ergibt sich für den 2. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord ein Neuverkehrsaufkommen im MIV von insgesamt rund 13.300 Kfz-Fahrten pro Werktag, davon entfallen ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Werktag auf den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts. Im o. g. Verkehrsgutachten wurde nachgewiesen, dass diese Neuverkehre über das Straßennetz im Umfeld verträglich abgewickelt werden können.

Durch die Festsetzung der Straße U-1750 ermöglicht der Bebauungsplan die Herstellung des östlichen Teils des Autobahnzubringers in seiner endgültigen Lage und Breite und schafft damit eine wichtige Voraussetzung für die (künftig endausgebaute) Anbindung des gesamten Stadtteils Freiham Nord im motorisierten Individualverkehr an die Bundesautobahn A 99.

In der Nachbarschaft des Planungsgebiets kommt es durch den zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr sowie durch Fassadenreflexionen und veränderte Gebäudeabschirmungen zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation. Die Erheblichkeit der Auswirkungen wurde hilfsweise anhand der Kriterien der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) untersucht. In Anlehnung an die 16. BImSchV gelten Änderungen des Verkehrslärms von weniger als 2,1 dB(A) als nicht wesentlich, sofern (mit Ausnahme von Gewerbegebieten) Werte von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten werden. Als weiteres Kriterium für die Einschätzung der Gesamtlärmeinwirkung auf die Nachbarschaft in Bereichen mit Werten über 70/60 dB (A) wurden zudem wesentliche Pegelerhöhungen ab 0,5 dB(A) untersucht. Die schalltechnische Untersuchung hat sieben Bereiche (vgl. auch Kapitel 4.10.1 Schallschutz) aufgezeigt, die nach diesen Kriterien von relevanten Pegelzunahmen betroffen sind.

Überwiegend sind Immissionsorte im 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord betroffen. Dort ist von keiner unzumutbaren Beeinträchtigung auszugehen. Die Bauherr*innen bzw. Bewohner*innen der entsprechenden Gebäude mussten bereits mit der Entwicklung des 2. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord und den entsprechenden Auswirkungen rechnen. Die vom 2. Realisierungsabschnitt zu erwartenden Immissionen wurden grundsätzlich auch schon bei den Immissionsschutzfestsetzungen für die Gebäude im 1. Realisierungsabschnitt berücksichtigt.

Darüber hinaus gibt es relevante Auswirkungen auf die Bestandsgebäude am Mooschwaiger Weg. Im Rahmen der Planung von Freiham Nord wurden bereits verkehrsplanerische Maßnahmen geprüft und ergriffen, um die Belastungen in der weiteren Nachbarschaft so weit wie möglich zu minimieren. Bei der Entwicklung eines neuen Stadtteils in dieser Größenordnung lassen sich Auswirkungen auf die Umgebung jedoch nicht gänzlich vermeiden. Die öffentlichen Belange, insbesondere der dringende Wohnraumbedarf der Bevölkerung, dem durch die Entwicklung von Freiham Nord entsprochen werden soll, werden in der Abwägung höher gewichtet. In die Abwägung ist dabei auch einzustellen, dass die Entwicklung von Freiham Nord bereits seit mehreren Jahrzehnten beabsichtigt ist (Ausweisung als Baufläche im Flächennutzungsplan seit 1981) und die Entwicklung daher für die Bewohner*innen in der Nachbarschaft zu erwarten war.

5.3 Wesentliche Auswirkungen in Bezug auf Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Landeshauptstadt München hat sich mit mehreren Stadtratsbeschlüssen (zuletzt mit dem Beschluss „Klimaneutrales München bis 2035“ vom 20.10.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) für die Bauleitplanung das Ziel gesetzt, alle Möglichkeiten zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung zu nutzen. Diesem Belang wird im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 durch folgende Maßnahmen entsprochen:

- **Wärmeversorgung:**
Der 2. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord soll an das Niedertemperatur-Wärmenetz des Geothermie-Heizkraftwerks Freiham Nord angeschlossen werden. Bei der Auslegung dieses Netzes durch die

Stadtwerke München wurde der 2. Realisierungsabschnitt bereits berücksichtigt. Bei der Tiefengeothermie handelt es sich um eine weitgehend treibhausgasfreie Form der Energieerzeugung. Somit kann auf ein lokal verfügbares, schadstoffarmes Energienetz zur Deckung des Wärmebedarfs der Gebäude zurückgegriffen werden.

- **Energetische Qualität von Gebäuden:**
Durch Stadtratsbeschlüsse ist vorgegeben, dass die von den städtischen Wohnungsbaugesellschaften errichteten Gebäude sowie alle Gebäude auf städtischen Flächen mit dem Standard Effizienzhaus 40 errichtet werden müssen. Bei einer Veräußerung der Grundstücke an private Bauherr*innen wird dies über Regelungen in den Kaufverträgen / Erbbaurechtsverträgen sichergestellt. Im Planungsgebiet werden sich nach dem Billigungsbeschluss ca. 91,3 % der Grundstücksflächen im Eigentum der Stadt und 8,7 % im Eigentum des Zweckverbands Freiham befinden. Dadurch ist für einen Großteil der Gebäude ein hoher energetischer Gebäudestandard gesichert.
- **Regenerative Stromerzeugung:**
Durch den Bebauungsplan wird geregelt, dass auf zumeist 50 % der geeigneten Gesamtdachflächen (gem. § 8 Abs. 6 des Satzungstextes) Photovoltaikanlagen zu errichten sind. In den Bereichen, auf denen achtgeschossige Gebäude zulässig sind, auf denen keine Gemeinschaftsdachgärten vorgesehen sind, müssen auf mindestens 85 % der Dachflächen Photovoltaikanlagen errichtet werden. Der Anteil der o.g. 50 % greift die Empfehlungen des Forschungsprojekts „Energiegerechte Stadtentwicklung in München Chancen für den Bestand durch energetische innovative Neubaugebiete in Freiham und Neuaubing“ (Hochschule für Technik Stuttgart, 2013; siehe auch folgenden Link im Internet: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:12c8d8da-4b52-4471-b1e3-be4a3dc892e6/2014_Energiegerechte_Stadtentwicklung_in_Muenchen.pdf) auf und entspricht auch den Zielen des Stadtratsbeschlusses „Masterplan solares München“ vom 20.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09135) (vgl. Kapitel 2.4.6).
- **Holz- bzw. Holzhybridbauweise:**
Entsprechend dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.01.2020 „Wohnungsbau in Holzbauweise“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16515) soll vertraglich geregelt werden, dass 50 % der städtischen Gebäude in Holzbau- bzw. Holzhybridbauweise erstellt werden (vgl. Kapitel 2.4.5). Die Holzbaustoffe dienen als Kohlenstoffspeicher, zudem werden so Materialien substituiert, die bei der Herstellung hohe CO₂-Emissionen verursachen.
- **Flächensparendes Bauen:**
Die Festsetzungen des Bebauungsplans zum Maß der baulichen Nutzungen und zu den überbaubaren Grundstücksflächen sichern eine kompakte Blockrandbebauung mit relativ hoher baulicher Dichte. Die hohe Nutzungsdichte ist Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb des Niedrigtemperatur-Wärmenetzes. Die kompakte Bebauung mit in der Regel fünf bis acht Vollgeschossen hat ein günstiges A/V-Verhältnis (Verhältnis Oberfläche zu Volumen) zur Folge, wodurch der Heizenergiebedarf sinkt.
- **Mobilitätskonzept (Minimierung MIV, Stellplatzkonzept, Stärkung Fuß- und Radverkehr und ÖPNV):**
Für den 2. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord wurde ein multimodales

Mobilitätskonzept mit einem flächendeckenden Angebot alternativer Verkehrsmittel und einem äußerst platzsparenden Konzept für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen (Mobilitätshäuser und Garagengebäude) mit reduziertem Stellplatzverhältnis entwickelt (vgl. Kapitel 2.4.7 „Mobilitätskonzept Freiham Nord“ und 4.8.1 „Verkehrskonzept“). Zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs sind eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz und Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs vorgesehen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans zur Art der baulichen Nutzungen (neben Wohnungen auch verschiedene ergänzende Nutzungen, Infrastruktureinrichtungen und Arbeitsplätze) schaffen die Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege, durch die das Verkehrsaufkommen insgesamt verringert werden kann.

- Maßnahmen zur Klimaanpassung:
Der Bebauungsplan sieht großzügige Innenhofbereiche vor, die nicht unterbaut werden dürfen und die vielfältig begrünt und auch mit Großbäumen zu bepflanzen sind. Weitere Großbaumpflanzungen sind auf den städtischen Plätzen, auf den öffentlichen Grün- und Freiflächen und in den öffentlichen Straßen vorgesehen und tragen somit zu einer günstigen bioklimatischen Situation bei. Sie leisten auch hinsichtlich der Verschattung, CO₂-Bindung und Verdunstungsleistung einen klimatisch wertvollen Beitrag.

Die Festsetzung von Dachbegrünungen mit erhöhtem Substrataufbau und die hindernisfreie Versickerung des Niederschlagswassers in den Innenhöfen entspricht dem Schwammstadt-Prinzip, verbessert das Mikroklima und durch die relativ hohe Substratschichtdicke kann die Verdunstungskühlung, auch während länger anhaltender Trockenperioden, erhalten bleiben. Das in den Straßen anfallende Regenwasser soll ebenfalls versickert werden.

Als kleinräumige Maßnahme zur Klimaanpassung wird Fassadenbegrünung an den Garagen- und Wohngebäuden und in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung festgesetzt, wodurch die bioklimatische Situation verbessert wird (insbesondere während Hitzeperioden).

Die in West-Ost-Richtung ausgerichteten öffentlichen Grünflächen ÖG 1 und ÖG 2 („Grünfinger“) dienen als Kaltluftleitbahn, über die die Kaltluft vom Landschaftspark in den neuen Stadtteil strömen kann, wodurch lokal die Hitzebelastung reduziert wird. Ebenfalls übernimmt die Zäsur des Autobahnzubringers die Funktion einer Luftleitbahn in den Siedlungskörper. Relevante lufthygienische Nachteile wegen eines Einstroms von Abgasen der Autobahn und des Autobahnzubringers sind nicht zu erwarten.

Dennoch wird durch die Bebauung die Kaltluftschichtdicke im Plangebiet selbst und der östlich angrenzenden Siedlungsbereiche um mehr als 10 % reduziert. Durch die hohe Durchgrünung kann in diesen Bereichen dennoch eine bioklimatisch günstige Situation geschaffen werden bzw. erhalten bleiben.

5.4 Soziale Auswirkungen

In der Planung sollen die verschiedenen Anforderungen und Ansprüche von Menschen – insbesondere zu den Themen soziale und kulturelle Infrastruktur, Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen, Barrierefreiheit, Inklusion, Gender Mainstreaming – in den ihnen jeweils eigenen Lebenssituationen berücksichtigt werden. Dies umfasst dabei neben der Beachtung der spezifischen Lebenssituation von Frauen und Männern die besonderen Belange

von Kindern, Jugendlichen und älteren Mitmenschen, aber auch von Menschen mit individuellen Beeinträchtigungen. Ebenfalls soll durch die Planung die Verwirklichung von entsprechenden Maßnahmen im – dem Bebauungsplanverfahren nachgelagerten – Bauvollzug gefördert werden.

Folgende Punkte wurden u. a. im Rahmen der Planung vorab berücksichtigt:

Geförderter Wohnungsbau

Mit dem Bau von ca. 2.800 Wohnungen leistet die Planung einen entscheidenden Beitrag zur Wohnungsversorgung in München.

Vergibt die Landeshauptstadt München (etwa bei Neuplanungen wie in Freiham) städtische Grundstücke, werden grundsätzlich auf 60 % der neugeschaffenen Wohnbaugeschossfläche geförderte Mietwohnungen errichtet (davon ca. zwei Drittel im Rahmen der „Einkommensorientierten Förderung“ und ein Drittel im Rahmen des sogenannten „München Modell Miete“). Die übrigen 40 % der neugeschaffenen Wohnbaugeschossfläche werden für den „Konzeptionellen Mietwohnungsbau“ (KMB) vergeben.

Kommen die Verfahrensgrundsätze der SoBoN 2017 zur Anwendung, sind weiterhin auf den privaten Wohnbaugrundstücken grundsätzlich 30 % der neugeschaffenen Wohnbaugeschossfläche als geförderte Mietwohnungen zu errichten (davon ebenfalls ca. zwei Drittel im Rahmen der „Einkommensorientierten Förderung“ und ein Drittel im Rahmen des „München Modell Miete“). Weitere 10 % der neugeschaffenen Wohnbaugeschossfläche sind für den „preisgedämpften Mietwohnungsbau“ (PMB) vorzusehen. Die übrigen 60 % verbleiben für freifinanzierte Wohnungen.

Aufgrund vorangehender Grundstücksgeschäfte seitens der Landeshauptstadt München erfolgt auf den Flächen des vorliegenden Bebauungsplangebiets eine Erhöhung des Anteils an gefördertem und preisgedämpftem Wohnraum gegenüber dem Anteil, der sich hätte erzielen lassen, hätte die Landeshauptstadt München vorab keine Grundstücke hinzuerworben. Das prozentuale Mindestverhältnis an gefördertem und preisgedämpftem Wohnraum gemäß den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN 2017 kann somit, angewendet auf das gesamte Bebauungsplangebiet, sogar noch überschritten werden. In Freiham wird damit weiterhin auch ein Wohnraumangebot für jene Bürger*innen geschaffen, die sich auf dem Münchener Wohnungsmarkt nur schwer mit ausreichend Wohnraum versorgen können.

Der geförderte Wohnungsbau muss den Anforderungen der DIN 18040-2 (barrierefreies Bauen) entsprechen.

Im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus ist ein Standort mit ca. 2.500 m² Geschossfläche für das kommunale Wohnungsbauprogramm (Münchner Wohnungsbau) – Fördermodell EOF bW (besondere Wohnformen) vorgesehen. Dies entspricht ca. 40-45 Wohneinheiten. Damit wird Wohnraum für Benachteiligte am Wohnungsmarkt geschaffen (insbesondere Wohnungslose).

Soziale Infrastrukturversorgung

Der durch die Planung verursachte Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen wird durch sieben Kindertageseinrichtungen mit je drei Krippen- und drei Kindergartengruppen gedeckt. Diese können als Anlagen für soziale Zwecke in allen Baugebieten zugelassen werden und sind integriert in anderweitig genutzte Gebäude zu errichten. Vorgesehen sind ein Standort in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung, je ein Standort in den beiden Sondergebieten SO 1 und SO 2 Mobilitätshaus und vier Standorte integriert in den allgemeinen Wohngebieten.

Die Versorgung mit Schulplätzen wird durch die geplanten Schulen auf der Gemeinbedarfsfläche Erziehung und die bereits vorhandenen Schulen im 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord gesichert.

Der aus der Planung resultierende Bedarf an Jugendfreizeiteinrichtungen (Einrichtungen der Offenen Kinder- und Jugendarbeit) soll künftig durch eine weitere Einrichtung im geplanten Landschaftspark – außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans – gesichert werden. Die geplante Einrichtung bietet Angebote zur Freizeitgestaltung nach § 11 SGB VIII an und erreicht mit ihren mobilen, aufsuchenden Angeboten junge Menschen im gesamten Sozialraum. Die Freizeitstätte wird am Übergang zum Landschaftspark verortet und aufgrund der Lärmemission nicht in die Wohnbebauung integriert. Für lärmintensive Aktivitäten im Außenbereich wird eine ausreichend große Freifläche mit eingeplant. Es wird geprüft, inwiefern der Bedarf an Jugendangeboten (aufgrund der zeitlich unterschiedlichen Realisierung des Landschaftsparks, und damit auch der hier anvisierten Jugendfreizeiteinrichtung) vorübergehend durch mobile Kinder- und Jugendarbeit, z. B. im Zusammenspiel mit der angedachten Öffnung der Schulhöfe, aufgefangen werden kann.

Darüber hinaus verursacht die Planung des gesamten 2. Realisierungsabschnitt einen Bedarf für ein Familienzentrum mit integrierter Erziehungsberatungsstelle. Eine solche Einrichtung ist im 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts vorgesehen. Des Weiteren entsteht im 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts eine offene Einrichtung für Kinder im Alter von fünf bis elf Jahren, in Form eines Abenteuerspielplatzes mit einem Festbau. Die Situierung ist dabei an einer Stelle vorgesehen, an der die Lärmproblematik mit benachbarten Wohngebäuden ausgeschlossen werden kann. Als geeignet wird die Lage im nordwestlichen Bereich von Freiham Nord, im Übergang zum Landschaftspark westlich des 2. Realisierungsabschnittes betrachtet.

Für die künftigen Bewohner*innen des Planungsgebiets sollen des Weiteren Nachbarschaftstreffe eingerichtet werden. Hierdurch soll u. a. das Miteinander der neuen Bewohner*innen gefördert werden. Nachbarschaftstreffe werden in Abhängigkeit von den Standorten der Wohnanlagen des geförderten Mietwohnungsbaus in die Wohnbebauung von Freiham Nord integriert. Die genaue Zahl und die Standorte der Nachbarschaftstreffe werden im Rahmen der Vermarktung der Grundstücke festgelegt. Gemäß Rahmenplanung (Stand 04.04.2023; vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582) ist für den hier vorliegenden Bebauungsplan (1. Bauabschnitt im Süden des 2. RA) ein Standort vorgesehen, und zwar im Bereich des WA 8.

Durch den im 1. Realisierungsabschnitt bereits umgesetzten Sportpark sowie die Mitnutzung der Schulsporthallen und -freiflächen in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung ist eine ausreichende Versorgung mit ungedeckten und gedeckten Sportflächen für den Breiten- und Vereinssport gewährleistet.

Bei der Gestaltung der o. g. Einrichtungen und Anlagen der sozialen und kulturellen Infrastruktur sind die Anforderungen an die Inklusion (vgl. Kapitel 3.3 Nachhaltigkeit, Ökologie, Gender Mainstreaming und Inklusion) zu berücksichtigen. Dies wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans grundsätzlich ermöglicht und obliegt der Landeshauptstadt München als Bauherrin.

Freiraum, Spielflächen

Klare und in der Hierarchie aufeinander abgestimmte Freiräume schaffen in Freiham Nord ein robustes Freiraumgerüst und ein breites Nutzungsangebot für die Vielfalt der zukünftigen Freihamer Stadtbewohner*innen. In den Höfen der privaten Baugrundstücke entstehen wohnungsnaher Kinderspielplätze, die sich vor allem an die besonders schutzbedürftige Nutzung der Kleinkinder richten.

Im öffentlichen Raum sind vielfältige Nutzungs- und Spielangebote für alle Altersgruppen vorgesehen. Dem Grundgedanken der „bespielbaren Stadt“ folgend, kann ein Großteil des städtischen Freiraums als Spielraum von allen Menschen angeeignet werden. In den öffentlichen Grünflächen sind Mehrgenerationenangebote mit Spielplätzen für Kinder, ein Streetballfeld für Jugendliche und Erholungsbereiche für Erwachsene geplant. In den Verkehrsflächen (z. B. im „Quartiersboulevard“ U-1831, U-1824 Ost und U-1822, in den „Wohnstraßen“ U-1821 und U-1829 und auf den Quartiersplätzen U-1826 und U-1828) können punktuell ergänzende Spiel- und Sportangebote (z. B. für Fitnessstraining wie Calisthenics) geschaffen werden.

Weitere Angebote sind im künftigen Landschaftspark vorgesehen. Hierzu gehören auch Freizeitangebote für Jugendliche (z. B. Bolzplätze), von denen Lärmemissionen ausgehen können und die daher in größerem Abstand zur Wohnbebauung angeordnet werden sollen.

Angebote für ältere Menschen und Pflegebedürftige sowie Menschen mit Behinderungen und weitere besondere Wohnformen

Im 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord ist im Bereich der Quartiersmitte eine vollstationäre Pflegeeinrichtung in Kombination mit Betreutem Wohnen für ältere Menschen geplant. Diese Einrichtung kann auch die Bedarfe aus dem 2. Realisierungsabschnitt decken und ermöglicht es den künftigen Bewohner*innen von Freiham, auch im Alter oder bei Pflegebedürftigkeit in ihrer vertrauten Umwelt weiter wohnen zu können.

Das Sozialreferat hat im Rahmenplanungsprozess die Bedarfe für besondere Wohnformen im 2. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord angemeldet. Die Nutzungen sind grundsätzlich in allen Baugebieten zulässig, in denen Wohnungen zulässig sind. Die Bedarfe können daher im Planungsgebiet abgedeckt werden. Nach derzeitigem Stand sollen voraussichtlich folgende Wohnformen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans (1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts) untergebracht werden:

- eine ambulant betreute Wohngemeinschaft für Menschen mit Pflegebedarf (für 8 bis 10 Bewohner*innen, Geschossfläche ca. 360 bis 450 m²),
- eine Wohngruppe für Menschen mit (und ohne) Behinderungen (für 8 bis 10 Bewohner*innen, Geschossfläche ca. 360 bis 500 m²),
- ein Mehrgenerationen-Wohnprojekt für ältere Menschen ab 55 Jahren und Familien (60 bis 90 Wohneinheiten bis 6.500 m² Geschossfläche),
- eine Wohnform StarterWohnen mit der Zielgruppe: Eigenständiges Wohnen für junge Menschen über 18 Jahren, im Anschluss an die Ausbildung, Berufsanfänger*innen, junge Beschäftigte in Mangelberufen der Daseinsvorsorge (15 Wohneinheiten, Geschosswohnungsbau, Typ möbliertes Apartmenthaus, ca. 750 m² Geschossfläche, ca. 2% rollstuhlgerecht (nach DIN 18040-2), Single-Haushalt und junge Familien, 1- und 2-Personen-Haushalte vorgesehen im WA 4)

- ein sozial betreutes Wohnhaus für Singles und Paare ab 50 Jahren aus dem Sofortunterbringungssystem oder von Wohnungslosigkeit Bedrohte (40 bis 45 Wohneinheiten mit insgesamt 2.500 m² Geschossfläche)

Die übrigen Bedarfe (eine sorgende Hausgemeinschaft für ältere Menschen ab 55 Jahren, eine weitere ambulant betreute Wohngemeinschaft für Menschen mit Pflegebedarf) sollen gemäß Rahmenplanung im 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts gedeckt werden.

Wohnungsnah Infrastruktur- und Nahversorgung

Im Rahmen der Planung wurde auf räumliche, insbesondere fußläufige Nähe von sich ergänzenden Nutzungen (beispielsweise Wohnung, soziale Infrastruktureinrichtungen, Nahversorgung) Wert gelegt. Zur Versorgung des Gebietes soll östlich der Aubinger Allee im 1. Realisierungsabschnitt eine Quartiersmitte mit Einzelhandelsflächen betrieben und ergänzenden Dienstleistungsangebote entstehen. Außerdem wird und wurde bereits ein umfassendes Angebot an sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie an Grün- und Freiflächen als auch an Sport und Spielplätzen geschaffen. Zu erwähnen sind in diesem Kontext insbesondere der Sportpark Freiham sowie das Stadtteilkulturzentrum. Diese Angebote sind aus dem gesamten Planungsgebiet fußläufig gut erreichbar und sollen durch weitere Angebote westlich der Aubinger Allee ergänzt werden. Durch ein engmaschiges Fußwegenetz werden kurze Wege und eine fußläufige Erreichbarkeit der Versorgungsangebote sichergestellt.

Mobilität, Barrierefreiheit

Das Planungsgebiet wird durch mehrere Buslinien an die S-Bahnhöfe Freiham und Aubing angebunden. Hinzu wird die geplante U-Bahnlinie mit dem U-Bahnhof „Freiham Zentrum“ kommen. Darüber hinaus sieht das Mobilitätskonzept die Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote (u. a. Carsharing, Bikesharing) vor. Im Stadtteil wird ein attraktives Fuß- und Radwegenetz sowie eine Anbindung an übergeordnete Radrouten vorgesehen. Die Planung bietet somit auch für Bewohner*innen ohne motorisierte Verkehrsmittel ein hohes Maß an Mobilität. Am Bahnhof Freiham ist ein barrierefreier Umstieg zur S-Bahn möglich, ergänzend ist eine barrierefreie Anbindung an das Schnellbahnnetz auch über die Bahnhöfe Westkreuz und Pasing möglich.

Bei der Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen einschließlich der Stadtmöblierung muss den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprochen werden. Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen dem nicht entgegen, die Umsetzung obliegt der Landeshauptstadt München selbst.

Die Möglichkeit der barrierefreien Erreichbarkeit von Gebäuden und Wohnungen (beispielsweise ebenerdiger Zugang zum Erdgeschoss, Aufzug im Gebäude, Fahrradräume im Erdgeschoss) wurde im städtebaulichen Entwurf der Rahmenplanung, die dem Bebauungsplan zugrunde liegt, beachtet und schlägt sich im Bebauungsplan insbesondere in den Festsetzungen zu Aufschüttungen und Abgrabungen nieder. Die in § 21 Abs. 2, Abs. 3 des Satzungstextes getroffenen Festsetzungen lassen verschiedene Bauausführungen zu, mit denen Gebäude barrierefrei erreicht werden können.

Bei der Errichtung von Gebäuden ist grundsätzlich Art. 48 BayBO umzusetzen. In Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen müssen demnach die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein; diese Verpflichtung kann auch durch barrierefrei erreichbare Wohnungen in mehreren Geschossen erfüllt werden. Zudem

müssen nach Art. 48 Abs. 1 Satz 2 BayBO die Wohnungen in Gebäuden, die mehr als zwei Wohnungen haben und die nach Art. 37 Abs. 4 BayBO Aufzüge aufweisen müssen, zu einem Drittel barrierefrei erreichbar sein. Im städtebaulichen Vertrag werden über die Anforderungen der BayBO hinausgehende Regelungen zur Barrierefreiheit von Wohnungen im Planungsgebiet getroffen. Bei öffentlich zugänglichen Gebäuden muss im Sinne einer umfassenden, barrierefreien Gestaltung die DIN 18040-1 nach Maßgabe der geltenden technischen Baubestimmungen (BayTB) Anwendung finden.

6 Maßnahmen

6.1 Maßnahmen im Bauvollzug

Für die Umsetzung des Planungskonzepts werden über die Festsetzungen des Bebauungsplans hinaus im Bauvollzug insbesondere folgende Maßnahmen erforderlich:

- Planung und Ausführung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen,
- Grundbuchliche Sicherung von Dienstbarkeiten,
- Bodenarchäologische Grabungen,
- Sicherstellung der Altlasten- und Kampfmittelfreiheit,
- Maßnahmen der Bodenordnung, vertragliche Regelungen im Rahmen der Grundstücksveräußerungen bzw. Erbbaurechtsbestellungen,
- Regelungen zur Qualitätssicherung.

6.2 Naturschutzrechtlicher Ausgleich

Der Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft des Bebauungsplanes mit Grünordnung wurde auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003 (Ergänzte Fassung)

https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffe/doc/leitf_oe.pdf, ermittelt.

Die Berechnung und der Nachweis der Ausgleichsflächen sind im Kapitel 4.14.9 sowie im Umweltbericht, Kapitel 8.3 „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“ erläutert. Insgesamt löst der durch die Planung verursachte Eingriff in den Naturhaushalt einen Bedarf von ca. 15,8 ha Ausgleichsflächen aus. Die Ausgleichsmaßnahmen werden vollständig außerhalb des Planungsgebietes im Bereich des Ökokontos Moosswaige durch die Landeshauptstadt München durchgeführt. Hierfür liegt ein naturschutzfachliches und landschaftsplanerisches Konzept zum stadt-eigenen Ökokonto Moosswaige vor als Grundlage für die qualifizierte Aufwertung des betreffenden Gebietes.

Artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen sind in Kapitel 4.14.8 beschrieben.

6.3 Dienstbarkeiten

In den Baugebieten und der Gemeinbedarfsfläche Erziehung werden zahlreiche Flächen festgesetzt, die mit Geh-, Fahr- und/oder Leitungsrechten zu belasten sind. Im Rahmen der Veräußerung der Grundstücke an die künftigen Bauherr*innen ist sicherzustellen, dass die entsprechenden Grunddienstbarkeiten in das Grundbuch eingetragen werden.

Bei Grundstücken, die im Eigentum der Landeshauptstadt München verbleiben, wird sie selbst die Durchgängigkeit sicherstellen bzw. dafür Sorge tragen, dass die entsprechenden Dienstbarkeiten (wie z. B. zeitbeschränktes Gehrecht in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung) ins Grundbuch eingetragen werden.

In den Baublöcken, in denen zur Sicherung der Feuerweherschließung eine durchgängige oder bereichsweise Feuerwehrdurchfahrt im Blockinnenbereich erwünscht ist, kann bei einer Aufteilung des Baugebietes auf mehrere Baugrundstücke die Sicherung von Fahrrechten zugunsten der Feuerwehr erforderlich werden. Da auf der Ebene des Bebauungsplans die künftige Grundstücksaufteilung noch nicht feststeht, steht somit auch noch nicht fest, wo derartige Rechte benötigt werden. Sie werden daher im Bebauungsplan noch nicht vorbereitet. Bei der Veräußerung der Grundstücke ist sicherzustellen, dass an den Stellen, wo dies zum Erreichen von Nachbargrundstücken erforderlich ist, Fahrrechte für die Feuerwehr eingeräumt werden.

6.4 Bodenarchäologie

Bei Baumaßnahmen im Bereich von Bodendenkmalen sind vor Beginn der Baumaßnahmen archäologische Untersuchungen durchzuführen und Fundstätten ggf. zu archivieren. Aufgrund der Bodendenkmaldichte im Planungsgebiet ist für Bodeneingriffe aller Art eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (BayDSchG) erforderlich und liegt derzeit für Teilflächen vor. Die weitere Erlaubnis wird sukzessive mit der Untersuchung weiterer Flächen eingeholt. Archäologische Untersuchungen werden flächendeckend durch das Kommunalreferat durchgeführt. Für Teilflächen im Bereich des Schulcampus (Gemeinbedarfsfläche Erziehung) und des künftigen Autobahnzubringers (U-1750) wurden diese bereits durchgeführt. Für die übrigen Flächen innerhalb des Planungsumgriffs erfolgen weitere Grabungen abschnittsweise bis voraussichtlich ins 2. Quartal 2025.

6.5 Bodenordnung, Verträge, Charta zu Klimaschutz und -anpassung

Fast alle Grundstücke im Planungsgebiet befinden sich im Eigentum des Zweckverbands, die übrigen im Eigentum der Landeshauptstadt München. Nach dem Billigungsbeschluss wird sich allerdings das Verhältnis umkehren. Ca. 91,3 % der Flächen werden sich im Eigentum der Landeshauptstadt und ca. 8,7% der Fläche im Eigentum des Zweckverbands Freiham (ca. 8,7 % der Flächen) befinden. Im Planvollzug sind neue Grundstücke zu bilden, die sich an den Baugebieten und Bauräumen gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans orientieren. Die für öffentliche Nutzungen benötigten Flächen bleiben im Eigentum der Landeshauptstadt München oder gehen in ihr Eigentum über. Die übrigen Grundstücke sollen überwiegend über Erbbaurechte vergeben bzw. im Einzelfall veräußert werden.

Durch die Vermarktung sowohl der städtischen Grundstücke als auch der Grundstücke des Zweckverbands Freiham wird sichergestellt, dass insgesamt mindestens 30 % geförderter Wohnungsbau und darüber hinaus weitere 10 % für den preisgedämpften Mietwohnungsbau verwendet werden, was den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN, Fassung vom 26. Juli 2017) entspricht. Aufgrund des hohen Anteils an städtischen Baugrundstücken im Bebauungsplangebiet und der Grundstücksvergabemaßgaben der Landeshauptstadt München wird allerdings ein höherer Anteil an gefördertem Wohnraum entstehen (siehe hierzu bereits Kapitel 5.4).

Im Rahmen der Grundstückskaufverträge bzw. Erbbaurechtsverträge sollen ergänzend zu den Festsetzungen des Bebauungsplans insbesondere folgende Regelungen getroffen werden:

- **Qualitätssicherung**
Um die Entwurfsqualitäten der Gesamtplanung zu sichern, wurde ergänzend zur Rahmenplanung ein „Regelwerk“ mit Gestaltungsleitlinien für den Städtebau, die Architektur und die Freiraumgestaltung erarbeitet (2. RA Freiham Nord, Stand 20.04.2023/2024), das ergänzend zu den Festsetzungen des Bebauungsplans als zusätzliche Planungshilfe dienen soll. Als zusätzliches Instrument der Qualitätssicherung ist die Einrichtung eines Beratungsgremiums vorgesehen, das die jeweiligen Bauherr*innen bei der Entwurfsplanung beratend unterstützen soll. Darüber hinaus hat die Landeshauptstadt München einen ökologischen Kriterienkatalog (2021; siehe <https://stadt.muenchen.de/infos/oekologische-bauweise.html>) entwickelt, der allgemein gültige Kriterien zum nachhaltigen Bauen, insbesondere in Bezug auf die zu verwendenden Baustoffe, enthält. In den Kaufverträgen bzw. Erbbaurechtsverträgen soll vereinbart werden, dass die Grundstückserwerber*innen bzw. Erbbaurechtsnehmer*innen bei der Entwurfsplanung das Beratungsgremium einbeziehen oder einen architektonischen Wettbewerb durchführen und dass das Regelwerk sowie der ökologische Kriterienkatalog Berücksichtigung finden.
- **Errichtung der Gebäude auf städtischen Flächen gemäß dem Effizienzhaus-40-Standard und von 50% der Gebäude in Holzbau- bzw. Holzhybridbauweise.** Überdies soll gemäß der Rahmenplanung angestrebt werden, dass auch auf den nichtstädtischen Flächen ein Anteil von 50 % der Gebäude in Holzbau- bzw. Holzhybridbauweise erstellt wird. Dasselbe gilt auch für die Schaffung hoher energetischer Qualitäten bei den Gebäuden.
- **Integration von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (insbesondere Kindertageseinrichtungen) und zielgruppenspezifische Wohnformen in die allgemeinen Wohngebiete und Sondergebiete Mobilitätshaus:**
Soweit öffentliche Einrichtungen wie ein Nachbarschaftstreff oder besondere Wohnformen (z. B. Hausgemeinschaft für Ältere, Wohnformen für Pflegebedürftige, Mehrgenerationen-Wohnprojekt, Unterbringung für junge Menschen) in sonst anderweitig genutzten Gebäuden realisiert werden sollen, ist bei der Veräußerung der betreffenden Grundstücke sicherzustellen, dass für die benötigten Flächen ein Nutzungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt München oder des*der Betreibers*in dieser Einrichtungen eingeräumt und grundbuchlich gesichert oder Teileigentum gebildet wird. Bei Kindertagesstätten ist für die benötigten Gebäudeflächen Teileigentum nach Wohnungseigentumsgesetz (WEG) verbunden mit einem Sondernutzungsrecht an den Freispielflächen zu bilden.
- **Realisierungsreihenfolge der Bebauung**
Um die Binnenbereiche der Baugebiete vom Straßenverkehrslärm abzusichern, soll zunächst die Straßenrandbebauung realisiert werden, bevor rückwärtige Gebäude errichtet werden.
- **Begrenzung der Verkaufsfläche von Einzelhandelsnutzungen im allgemeinen Wohngebiet**
- **Mitbenutzungsrechte für Kinderspielplätze**
Die an sich für alle größeren Wohnbauvorhaben bauordnungsrechtlich notwendigen Kinderspielplätze sind für alle Kinder im jeweiligen Baugebiet gemeinsam als zentrale, große Spielplätze auszugestalten. Es ist ein

Mitbenutzungsrecht für die Grundstücke im jeweiligen Baugebiet einzuräumen und grundbuchlich abzusichern.

- **Aufstellflächen für Müllbehälter am Abholtag**
Diese sollen in der Regel als Gemeinschaftsanlagen für alle oder mehrere Grundstücke im jeweiligen Baugebiet in der Nähe der öffentlichen Straßenverkehrsflächen gebündelt werden. Die Lage der Aufstellflächen am Tag der Abholung und die Nutzung als Gemeinschaftsanlage soll in Abhängigkeit von der konkreten Projektplanung und Situation im jeweiligen Bereich festgelegt werden.
- **Sicherung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten**
Bei Veräußerung von Grundstücken, auf denen der Bebauungsplan die Eintragung dinglich zu sichernder Flächen zugunsten der Allgemeinheit bzw. zugunsten der Landeshauptstadt München vorsieht, ist vertraglich sicherzustellen, dass entsprechende Dienstbarkeiten eingetragen werden. Dabei ist beim Gehrecht durch die Gemeinbedarfsfläche Erziehung zu beachten, dass die Dienstbarkeit auf die Zeiten beschränkt wird, in denen kein Schulbetrieb stattfindet (Wochenende, Feiertage und Schulferien). Zusätzlich ist sicherzustellen, dass Fahrrechte zugunsten der Feuerwehr eingetragen werden, wenn dies zur feuerwehrtechnischen Erschließung von Nachbargrundstücken erforderlich ist. Für alle Fahrrechte zugunsten der Feuerwehr ist zu regeln, dass die Wege in einer Straßenbauklasse hergestellt werden, die ein Befahren durch Feuerwehrfahrzeuge ermöglicht. Bei den Fahrrechten, die auch als Pflegezufahrt zu den Kindertageseinrichtungen benötigt werden, ist zusätzlich zu regeln, dass die Wege in einer Straßenbauklasse hergestellt werden, die ein Befahren durch Fahrzeuge für die Pflege ermöglicht. Bei den Dienstbarkeitsflächen auf den Außenseiten der Blöcke WA 1, WA 2, WA 4, WA 6 und WA 9 ist zu regeln, dass die Wege unabhängig von den Grundstücksgrenzen jeweils durchgängig einheitlich gestaltet werden. Außerdem ist bei den Gehrechten zugunsten der Öffentlichkeit eine sichere Ausgestaltung, Winterdienst und gute Beleuchtung in den Verträgen zu regeln.
- **Sicherung einer einheitlichen Gestaltung und Zugänglichkeit der gemeinsamen Innenhöfe je Baufeld, insbesondere durch die Entwicklung eines einheitlich abgestimmten Freiflächenrahmenplans.**
- **Sicherung der Gestaltung der befestigten Vorzonen vor Gebäuden.**
Die befestigten Vorzonen vor Nichtwohnnutzungen im Erdgeschoss der Gebäude sollen sich in ihrer Gestaltung an den angrenzenden Gehweg anpassen. Es ist insbesondere die Verwendung eines einheitlichen Gehwegbelags zu regeln.
- **Hinweis zu Vorsorgemaßnahmen gegen Erschütterungen durch den Bau der geplanten U-Bahn**
Bestimmte Bautätigkeiten beim Bau der U-Bahn (z. B. Errichten des Verbaus für die Aufgangsbauwerke) könnten Erschütterungen verursachen. Für die an das U-Bahnbauwerk angrenzende Bauräume der betroffenen Baufelder ist vertraglich festzulegen, dass dort nur Gebäude in Massivbauweise (insbesondere massive Geschossdecken) mit einer Deckenresonanz von mindestens 15 Hz zu errichtet werden dürfen. Die Massivbauweise ist mindestens im Bereich von 30 m ab der Außenkante um die U-Bahnanlagen herum vorzusehen. Wird für ein Gebäude von der geforderten

Massivbauweise abgewichen, muss der/die Bauträger*in ein eigenes Gutachten bzgl. Erschütterungen und sekundären Luftschall erstellen lassen.

- In den allgemeinen Wohngebieten sind die gemäß § 26 Abs. 8 des Satzungstextes intensiv zu begründen Dachflächen als gemeinschaftlich nutzbare Freibereiche herzustellen und für die jeweiligen Bewohner*innen barrierefrei zugänglich zu machen, um ein zusätzliches Freiflächenangebot in diesen Bereichen sicherzustellen.
- Errichtung, Nutzung und Betrieb von Photovoltaikanlagen auf Dachflächen

Durch die Planungsbegünstigten wurden Klima-Chartas im Sinne des Klimafahrplans (Stadtratsbeschluss „Klimaneutrales München bis 2035“ vom 20.10.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) erstellt (Anlage 6 und 7). In diesen Chartas werden Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele formuliert und festgehalten, die über den rechtlichen Rahmen der Bebauungsplanung und getroffene städtebauvertragliche Regelungen hinausgehen. Auch eine Zusammenfassung von Bebauungsplanfestsetzungen und Regelungen des städtebaulichen Vertrags, die denselben Zielen dienen, ist aber in der Klima-Charta enthalten. Darüber hinaus sind in der Charta weitere Ausführungen zur Umsetzung eines lebendigen, sozialen und nachhaltigen Stadtquartiers getroffen.

7 Sozialgerechte Bodennutzung / Finanzielle Auswirkungen

Durch die Realisierung des Bebauungsplans entstehen insbesondere folgende Kosten und Lasten:

- Finanzierung der sozialen und kulturellen Infrastruktur, insbesondere der Kindertagesstätten, der Schulen sowie eines Nachbarschaftstreffs,
- Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen und der öffentlichen Grünflächen einschließlich der notwendigen Leitungen,
- Finanzierung der Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebiets für Eingriffe in Natur und Landschaft.

Für den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 finden die Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) in der Fassung vom 26. Juli 2017 Anwendung. Die Arbeitsgruppe SoBoN (AG SoBoN) hat sich mit dem Bauleitplanverfahren bereits befasst und dieses billigend zur Kenntnis genommen. Insbesondere erfolgte die Zustimmung, den Aufstellungsbeschluss für den 1. BA 2. RA Freiham Nord dem Stadtrat vorzulegen, was im Jahr 2020 erfolgt ist. Die Grundeigentümer*innen des Planungsgebiets haben sich zur Mitwirkung nach den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN in der Fassung vom 26. Juli 2017 bereit erklärt. Hiernach werden diverse ursächliche Kosten und Lasten übernommen, was auch für etwaige Entschädigungsansprüche gilt. Dies wird in Verträgen zwischen der Landeshauptstadt München und dem Zweckverband Freiham, als dem einzigen künftig noch verbleibenden Planungsbegünstigten, geregelt.

Insgesamt werden auf den künftigen Baugrundstücken nach den anzuwendenden Verfahrensgrundsätzen der SoBoN 2017 mindestens 30 % geförderter Wohnungsbau realisiert. Darüber hinaus sind mindestens 10 % für den preisgedämpften Mietwohnungsbau zu verwenden. Aufgrund der Realisierung vieler Wohnbauvorhaben auf städtischen Grundstücken werden diese Anteile an gefördertem Wohnungsbau im Planungsgebiet allerdings deutlich darüber liegen.

Der Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 wird erst dann gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt, wenn alle zur Wahrung der SoBoN-Verfahrensgrundsätze notwendigen Verträge geschlossen und die vereinbarten Sicherheiten gestellt sind.

Weil die SoBoN-Verfahrensgrundsätze in ihrer Fassung vom 26. Juli 2017 keine vollumfängliche, sondern nur eine anteilige Kostentragung vorsehen, entstehen auch Kosten und Lasten, die die Landeshauptstadt München selbst zu tragen hat. Dies betrifft beispielsweise nichtursächliche Anteile der Herstellungskosten der technischen Infrastruktur.

Durch die Vergabe der künftigen Baugrundstücke entstehen der Landeshauptstadt München Einnahmen in noch nicht näher ermittelter Höhe.

Abhängig vom gewählten Realisierungskonzept hinsichtlich der Herstellung und des Betriebs der Mobilitätshäuser im Bebauungsplangebiet wird sich die Landeshauptstadt München als Stadtkonzern auch mit der Kostentragung bezüglich der Mobilitätshäuser befassen. Es soll hierbei ein solches Konzept gewählt werden, das für die Landeshauptstadt München möglichst kostenneutral ausfällt.

Der Landschaftspark dient zur Grünflächenversorgung von ganz Freiham, darunter dem 1. RA, dem 1. BA des 2. RA und auch künftigen Bebauungsplänen. Die Planungsbegünstigten des vorliegenden Bebauungsplans werden im städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Kostenbeteiligung verpflichtet. Der Planungsbegünstigte späterer Bebauungsplanverfahren kann aufgrund der Einordnung des Landschaftsparks Freiham als städtebauliche Maßnahme, die mehreren Bebauungsplänen zugutekommt, auch noch an der Kostenbeteiligung mitwirken.

Zur Neuordnung der Grundstücke war die Durchführung eines Umlegungsverfahrens (U-86, Anordnung der Umlegung durch Bestätigung des Beschlusses des Kommunalausschusses vom 07. Oktober 2021 durch den Beschluss des Stadtrats vom 20. Oktober 2021; Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04326) vorgesehen. Weil Veränderungen in der Eigentümerstruktur des Planungsgebiets die Notwendigkeit einer Umlegung überholten, wird die Grundstücksparzellierung nun aber auf rein einvernehmlicher Weise erfolgen.

8 Umweltbericht

8.1 Einleitung

8.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes

Das Planungsgebiet liegt im Stadtbezirk 22 (Aubing-Lochhausen-Langwied) am westlichen Stadtrand von München. Grundlage für die Gesamtplanung des Wohnstandortes Freiham Nord ist ein vom Stadtrat im Jahr 2007 beschlossenes Strukturkonzept, das im wesentlichen Wohnbaulandflächen sowie entlang der Autobahn einen Landschaftspark vorsieht. Nach Realisierung des Gewerbegebietes Freiham-Süd wird mit Umsetzung des Standorts Freiham Nord der Schwerpunkt Wohnen entwickelt. Hierbei wurden im Rahmen des 1. Realisierungsabschnitts nördlich der Bodenseestraße und der S-Bahnstation Freiham ein Stadtteilzentrum mit überörtlichen Versorgungseinrichtungen, ein Bildungscampus mit Sportpark und Wohnquartiere mit erforderlicher Infrastruktur einschließlich Quartiersmitte geplant. Dieser 1. Realisierungsabschnitt ist derzeit in der Umsetzung.

Der 2. Realisierungsabschnitt soll in zwei Bauabschnitten erfolgen. Im vorliegenden Bebauungsplan wird die Umsetzung des südlichen Teils (1. Bauabschnitt) geregelt. Es entstehen Wohngebiete (WA 1 bis WA 9), Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude sowie eine Gemeinbedarfsfläche Erziehung. Die Bereiche der Sondergebietsflächen (SO 1 und SO 2) sind für Standorte von sogenannten Mobilitätshäusern vorgesehen.

Die Wohngebiete werden über die geplanten öffentlichen Grünflächen (ÖG 1 bis ÖG 4) gegliedert und hierüber auch mit dem 1. Realisierungsabschnitt verknüpft. Die öffentlichen Grünflächen ÖG 1 und ÖG 2 sind Teil einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Grünverbindung Richtung Landschaftspark. Das Planungsgebiet wird von der Autobahnanbindung an die Bundesautobahn A 99 gequert.

Detaillierte Angaben zur Planung sind der Planzeichnung sowie der Satzung und Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 zu entnehmen.

8.1.2 Umfang des Vorhabens und Bedarf an Grund und Boden

Die Größe des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans umfasst ca. 26,6 ha. Im Osten und im Süden grenzen die Flächen des bestehenden Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2068 (1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord) an, der am 20.01.2016 in Kraft getreten ist.

Die geplanten öffentlichen Grünflächen (ÖG 1 bis ÖG 4) haben einen Anteil von insgesamt ca. 3,7 ha. Des Weiteren sind versiegelte Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung mit ca. 6,9 ha, Wohnbauflächen (WA 1 bis WA 9 inkl. Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude) mit ca. 11,5 ha, Sonderbauflächen (SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus) mit 0,8 ha sowie eine Gemeinbedarfsfläche (GB Erziehung) mit 3,7 ha geplant.

8.1.3 Darstellung der für den Bauleitplan in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen/-programmen festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Die zu berücksichtigenden Fachgesetze werden jeweils bei der Behandlung der einzelnen Schutzgüter genannt.

Regionalplan (2011)

Nach dem Regionalplan für die Region München (<https://www.region-muenchen.com/regionalplan>) liegt das Planungsgebiet innerhalb eines Bereichs, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt. Die westlich der Bundesautobahn A 99 angrenzenden Flächen sind Teil eines regionalen Grünzuges, zudem ist zwischen Germering und Freiham das Trenngrün Nr. 46 dargestellt. Zusätzlich sind die nordwestlich gelegenen Flächen mit den Waldgebieten der Aubinger Lohe und Mooschwaige als landschaftliches Vorbehaltsgebiet, die Waldgebiete als Bannwald ausgewiesen.

Flächennutzungsplan

Der aktuell geltende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) (siehe Anlage 5) stellt das Planungsgebiet als Wohnbaufläche (W) sowie allgemeine Grünfläche (AG) mit örtlichen Grünverbindungen dar. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.5 der Begründung verwiesen.

Arten- und Biotopschutzprogramm Stadt München (ABSP)

Laut ABSP für die Stadt München liegt das Planungsgebiet in einem Bereich mit dem Ziel Erhalt und ökologische Verbesserung von landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Durch die geplante bauliche Entwicklung wird Konfliktpotenzial in den Bereichen der Grundwassergefährdung, des Verlusts und der Gefährdung von Biotopen und des Verlusts und der Gefährdung von Böden mit hohem Standortpotenzial gesehen.

Für das Planungsgebiet sind folgende Zielaussagen relevant:

Die freie Feldflur soll durch Nutzungsextensivierung und Strukturanreicherung verbessert, der Lebensraum von Feldhase, Rebhuhn oder Wachtel optimiert werden.

Bei den Böden handelt es sich um Böden mit geringer und mittlerer bis hoher Ertrags- und Filterfunktion. Das Grundwasser besitzt ein hohes, Richtung Norden ein sehr hohes Kontaminationsrisiko.

Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 18.12.2019 u. a. zur Ausrufung des Klimanotstandes und zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität für das Stadtgebiet München im Jahr 2035 („Bayerisches Versöhnungsgesetz II / Grundsatzbeschluss zur „Klimaneutralen Stadtverwaltung 2030“ und weitere Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität München 2050“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16525)

Für das Planungsgebiet sind diesem Stadtratsbeschluss folgende relevante Ziele zu entnehmen:

- Bestrebung der Landeshauptstadt München, den stadt eigenen Gebäudebestand sowie den Gebäudebestand der Eigen- und Regiebetriebe auf Grundlage eines für die Landeshauptstadt München definierten Niedrigstenergiestandards, der Berücksichtigung der Klimarelevanz der Baustoffe sowie des Einsatzes von erneuerbaren Energieträgern und der Fernwärme, möglichst klimaneutral zu gestalten und zu betreiben.
- Erarbeitung eines Konzeptes zur Erreichung eines möglichst klimaneutralen stadt eigenen Gebäudebestandes im Bereich des Energiemanagements bei stadt eigenen Gebäuden und der elektrischen Verkehrsinfrastruktur.
- Pflicht zur Errichtung von Solaranlagen für alle stadt eigenen Liegenschaften, soweit möglich, und Nutzung der Solarenergie.
- Begrünungsmaßnahmen (Dach- und Fassadenbegrünung, Erhöhung der Substratschicht bei extensiver Dachbegrünung auf 15 – 25 cm, Erhalt des Baumbestands, Schaffung weiterer Großbaumstandorte) bei stadt eigenen Liegenschaften.

Klimaneutrales München bis 2035, Ziele und Umsetzungsstrategie des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 20.10.2021

Maßnahmen in der Stadtentwicklungsplanung, Bebauungsplanung, Wohnbauförderung und Stadtsanierung

Klimafahrplan in der Stadtplanung (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873)

Für das Planungsgebiet sind aus diesem Stadtratsbeschluss folgende Ziele und Umsetzungsstrategien relevant:

- Behandlung, Einbringung und Berücksichtigung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung für das Erreichen der Klimaneutralität bis 2035.
- Anwendung des sog. „Klimafahrplans“ bei allen städtebaulichen Planungen und im Bebauungsplanverfahren (verpflichtend: Energie-, Mobilitäts- sowie Stadtklima-Konzepte).
- Festsetzungen im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie Darlegung der entgegenstehenden Gründe.

- Festsetzung von bestimmten baulichen und sonstigen Maßnahmen für den Einsatz von erneuerbaren Energien und der Kraft-Wärme-Kopplung sowie Darlegung der entgegenstehenden Gründe.
- Festsetzung von Photovoltaikanlagen.
- Aufnahme der Ergebnisse der Planungen und Konzepte (u. a. Energiekonzept, Mobilitätskonzept, Stadtklima-Konzept) in einer Charta für ein lebendiges, soziales und nachhaltiges Stadtquartier und Einwirkung auf Umsetzung der Charta
- Verpflichtende Aufnahme bei konzeptorientierter Vergabe von städtischen Flächen des Effizienzhaus (EH) 40 Standards als Mindestnorm und die Errichtung von PV-Anlagen bei den Auswahlkriterien mit entsprechender Gewichtung, soweit möglich und noch nicht nach der Bebauungsplanfestsetzung als PV-Pflicht festgesetzt.
- Anpassung des Ökologischen Kriterienkatalogs in Bezug auf das neue Gebäude-Energie-Gesetz (für Wohngebäude Effizienzhaus (EH) 40 Standard und für Nichtwohngebäude der Effizienzgebäude (EG) 40 Standard).

Sonstige umweltrelevante Ziele in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen sind nicht bekannt.

Bezüglich der Art, wie diese o.g. Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung des Bauleitplans berücksichtigt wurden, wird auf die untenstehenden Auflistungen v.a. zu Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind, verwiesen.

8.1.4 Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Im Rahmen des Umweltberichts werden die Umweltauswirkungen auf einzelne Schutzgüter und Umweltbelange sowie deren vielfältige Wirkungsbereiche beschrieben und bewertet. Die Angaben zu den einzelnen Schutzgütern erfolgen gemäß nachfolgender Systematik:

- **Bestandsaufnahme** der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden)
- **Prognose** über Entwicklung des Umweltzustandes **bei Durchführung der Planung**
- **Prognose** über Entwicklung des Umweltzustandes **bei Nichtdurchführung der Planung**
- **Geplante Maßnahmen** zur Vermeidung, zur Verhinderung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen
- **Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Zur übersichtlichen Darstellung und besseren Lesbarkeit wird im Bericht jeweils nur der fettgedruckte Begriff zur Textgliederung verwendet.

Die Erstellung des Umweltberichtes erfolgte gemäß dem Leitfaden „Der Umweltbericht in der Praxis – Leitfaden zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung“ (Oberste Baubehörde 2005, ergänzte Fassung 2007, [https://www.bestellen.bayern.de/application/applstarter?APPL=eshop&DIR=eshop&ACTIONxSETVAL\(artdtl.htm,APGxNODENR:352254,AARTxNR:03500005,AARTxNODENR:352262,USERxBODYURL:artdtl.htm,KATALOG:StMB,AKATxNAME:StMB,ALLE:x\)=X](https://www.bestellen.bayern.de/application/applstarter?APPL=eshop&DIR=eshop&ACTIONxSETVAL(artdtl.htm,APGxNODENR:352254,AARTxNR:03500005,AARTxNODENR:352262,USERxBODYURL:artdtl.htm,KATALOG:StMB,AKATxNAME:StMB,ALLE:x)=X)). Zur Festlegung des Inhalts und Umfangs der Umweltprüfung wurde durch die Landeshauptstadt München am 12.01.2021 eine Besprechung mit den beteiligten Fachdienststellen bzw. -behörden durchgeführt (Scoping-Termin).

Herangezogen wurden als Informationsquellen darüber hinaus das geoportal.bayern.de, das Bayerische Fachinformationssystem Naturschutz (FIN-Web), der Umweltatlas des Bayerischen Landesamtes für Umwelt sowie der Bayerische Denkmaltatlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege. Zu einzelnen Schutzgütern lagen Fachgutachten vor, deren Ergebnisse in den Umweltbericht eingearbeitet wurden. Die für die Erstellung des Umweltberichtes herangezogenen Gutachten sind in Kapitel 8.7.1 aufgeführt.

Die Erstellung eines externen, energetischen Fachgutachtens ist in Absprache mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) nicht erforderlich, da für den Bebauungsplan bereits ausreichend Aussagen zum Energiekonzept über die Rahmenplanung, die Festsetzungen des Bebauungsplanes sowie des Schriftstücks des RKU zum Energiekonzept des Planungsgebietes vorliegen.

Der erforderliche Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft (gemäß den §§ 14, 15 BNatSchG, § 1a Abs. 3 BauGB) wird auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003 (Ergänzte Fassung; https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffe/doc/leitf_oe.), ermittelt.

8.2 Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustands mit voraussichtlicher Entwicklung ohne Durchführung der Planung sowie Prognose des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

8.2.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch / seine Gesundheit / Bevölkerung

8.2.1.1 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Lärm

Bestandsaufnahme

Verkehrslärmeinwirkungen

Die Lärmsituation ist aktuell durch den Straßenverkehr des angrenzenden und übergeordneten Verkehrsweges, der Bundesautobahn A 99, geprägt. Entlang der Autobahn verläuft ein Lärmschutzwall. Sonstige Verkehrslärmimmissionen gehen von den bereits umgesetzten Straßenverkehrswegen des 1. Realisierungsabschnitts aus (v. a. Aubinger Allee, vorläufiger Autobahnzubringer).

Weitere Lärmeinwirkungen gehen von der Bodenseestraße, der Bahnstrecke München – Buchloe mit S-Bahn-, Güter- und Fernverkehr und der Bahnstrecke München Westkreuz – Herrsching mit S-Bahnverkehr aus.

Gewerbelärmeinwirkungen

Aktuell sind relevante Gewerbelärmimmissionen im Wesentlichen von den nördlich des Mooschwaiger Wegs gelegenen Betrieben (Gemarkung Aubing Flurstücke 500 und 506 bzw. Flurstücke 497/9 und 498 und Flurstück 806) zu erwarten. Dort befinden sich aktuell eine Geothermie-Reinjektions-Anlage sowie verschiedene Schüttgutlagerflächen. Südwestlich des Planungsgebiets, westlich der Bundesautobahn A 99 befinden sich die temporär genehmigten Anlagen eines Transportbetonwerkes sowie eines Kieswerkes.

Sport- und Freizeitlärmeinwirkungen

Vorbelastungen aus Sport- und Freizeitlärm ergeben sich durch den südlich gelegenen Sportpark Freiham an der Hans-Dietrich-Genscher-Straße. Im Rahmen

des Bauvollzugs des Sportparks wurde ein Bericht Schallimmissionsschutz (Stand: 31.01.2017) erstellt, mit dem Ergebnis, dass die Anforderungen der 18. BImSchV für allgemeine Wohngebiete im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplangebietes eingehalten werden. Immissionsseitige Schallschutzmaßnahmen durch die heranrückende Schul- und Wohnbebauung sind nicht notwendig.

Im Zuge des 1. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord entstehen in der näheren Umgebung des Planungsgebietes nach und nach verschiedene Infrastruktureinrichtungen (Schulstandorte mit Sportanlagen auch für die außerschulische Nutzung), die ebenso das Planungsgebiet betreffen können.

Sonstige Lärmeinwirkungen

In etwa 10 km Entfernung zum Planungsgebiet befindet sich der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen.

Von der aktuell noch durchgeführten landwirtschaftlichen Nutzung sind bis zur Umsetzung des Landschaftsparks sowie des 2. Bauabschnitts insbesondere in der Erntezeit an wenigen Tagen im Jahr Schallbelastungen zu erwarten.

Prognose bei Durchführung der Planung

Verkehrslärm

Für den Straßenverkehr wurde ein Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) erstellt, das die gesamtumfängliche Verkehrsmehrung auch im erweiterten Umfeld auf der Basis des Prognosehorizonts 2035 betrachtet (Planfall B mit Komplettausbau Freiham Nord).

Auf das Planungsgebiet wirken weiterhin die Verkehrslärmimmissionen der angrenzenden und übergeordneten Verkehrswege ein. Insbesondere die Bundesautobahn A 99 sowie die Bahnlinien München – Buchloe und München – Herrsching stellen dabei relevante Lärmquellen dar. Aufbauend auf dem Planfall B des o. g. Verkehrsgutachtens wurden bei den Untersuchungen zum Lärm für den Prognosehorizont sowohl der Planfall 1 mit Verkehrsmehrung jedoch ohne Autobahnausbau und ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen als auch der Planfall 2 mit dem geplanten Ausbau der Bundesautobahn A 99 auf sechs Fahrstreifen und Berücksichtigung von notwendigen Schallschutzmaßnahmen entlang der Autobahn ermittelt. Verkehrsmengen für die Autobahn mit und ohne Ausbau bezogen sich auf den Prognosehorizont 2035 und wurden von der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern zur Verfügung gestellt. Für die Beurteilung der Verkehrslärmsituation im Planungsgebiet wurde die Umsetzung der geplanten Autobahnanbindung sowie die künftige Anbindung Aubing nach Norden unterstellt. Als Grundlage für die Verkehrslärmeinwirkungen resultierend aus Bahnlärm wurden die Zugzahlen der Bahnstrecken bei der DB AG eingeholt (Verkehrsdatenprognose 2030).

Aufgrund der Größe und Nutzung des Gebiets erhöht sich der Erschließungsverkehr sowohl innerhalb und als auch außerhalb des Planungsgebietes.

Die Schallimmissionen wurden für die beiden Prognosefälle ohne (Planfall 1) und mit (Planfall 2) Autobahnausbau berechnet. Der Planfall 1 führt hierbei zu höheren Beurteilungspegeln des Verkehrslärms im Planungsgebiet. Mit dem sechs-streifigen Ausbau der Autobahn, die auch Lärmschutzmaßnahmen beinhaltet, kommt es

tendenziell zu geringeren Lärmpegeln. Da dieser geplante Ausbau derzeit noch nicht rechtsverbindlich ist, wird für das Bebauungsplanverfahren von Planfall 1 als ungünstigeres Szenario ausgegangen. Im Zuge des Bauvollzugs (Objektplanung) kann bei Realisierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses der Autobahn GmbH des Bundes für die Hochbauten an der Westseite des Planungsgebiets der Planfall 2 zugrunde gelegt werden.

Entlang der Hauptverkehrswege (Autobahnzubringer U-1750, Aubinger Allee) werden sehr hohe Verkehrslärmpegel ($> 65/60$ dB(A) Tag/Nacht) prognostiziert, bei denen Gesundheitsgefährdungen für Aufenthaltsräume in den Gebäuden nicht ausgeschlossen werden können. Für die Beurteilung der Freibereiche gilt ähnliches. Auch hier sind die Verkehrslärmbelastungen entlang der Hauptstraßen erhöht (> 59 dB(A)). Durch die geplante Gebäudeanordnung werden jedoch auch ruhige Innenhofsituationen mit Beurteilungspegeln < 55 dB(A) tags geschaffen.

Aufgrund der zu erwartenden hohen bis sehr hohen Verkehrslärmpegel sind Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung erforderlich. Der erforderliche Lärmschutz an den Gebäudeseiten mit Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegel ist durch eine geeignete Grundrissorientierung schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) und Kindertageseinrichtungen an die dem Lärm abgewandten Gebäudefassaden zu gewährleisten. An betroffenen Fassaden dürfen keine offenbaren Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume bzw. Räume von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen entstehen. Alternativ sind Schallschutzkonstruktionen vorzusehen (z. B. verglaste Loggien, vorgehängte Fassaden, Prallscheiben, Schallschutzerker, Laubengangerschließung).

Die straßennahe Bebauung an den Rändern der Baugebiete erfüllt Lärmschutzfunktion für die Bebauung und die Freiflächen des dahinter liegenden Quartiers. Daher ist auch festgesetzt, dass eine Bebauungsreihenfolge für die Baugebiete an der Aubinger Allee und am Autobahnzubringer (U-1750) einzuhalten ist. Die Bauräume entlang der Straßen werden daher auch möglichst durchgängig und ohne Zwischenräume errichtet und erforderliche Durchgänge schallabsorbierend ausgekleidet. Durch die geplante Gebäudeanordnung werden lärmgeschützte ruhige Innenhofbereiche geschaffen.

Im übrigen Planungsgebiet kann durch passive Schallschutzmaßnahmen effektiv auf die Verkehrslärmbelastung reagiert werden. Im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung ist in kritischen Bereichen auf eine geeignete Grundrissorientierung für Räume der Schulnutzung wie z. B. Unterrichtsräume zu achten, da andernfalls eine mechanische Be- und Entlüftung sowie ein erheblicher baulicher Schallschutz erforderlich werden.

Für den Schallschutz der geplanten Freibereiche mit dauerhafter Aufenthaltsqualität (z. B. Grün- und Freiflächen mit Erholungsfunktion, Gemeinschaftsdachgärten, Spielflächen, offene Balkone) sind weitere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Der erforderliche Schallschutz muss in den betroffenen Bereichen i. d. R. durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwand, -wall, Verglasung) hergestellt werden (Wände, Geländeanpassungen).

Auch auf den schutzwürdigen Freiflächen der GB Erziehung werden im ebenerdigen Freiraum erhöhte Verkehrslärmpegel von deutlich über 55 dB(A) tags erreicht, sodass aktive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt werden.

Die Anordnung der Spielflächen ist in ausreichend lärmgeschützten Bereichen der Freiflächen umsetzbar.

Die geplante Anordnung von Kitas in ruhigen Innenhofbereichen wird aus schalltechnischer Sicht günstig bewertet.

Für den Schutz von Gemeinschaftsdachgärten und Balkonen sind in großen Teilen des Planungsgebietes, insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen, ebenfalls Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) erforderlich.

Durch den Neubau des Autobahnzubringers kommt es zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der direkten, bereits realisierten östlichen Nachbarschaft an der Ecke der Aubinger Allee und des Autobahnzubringers (Aubinger Allee 80 und 82). Aufgrund der innerstädtischen Lage sind hier keine aktiven Schallschutzmaßnahmen möglich. Werden passive Schallschutzmaßnahmen ausgeführt, kann deshalb ein Anspruch auf Entschädigung dieser Schallschutzmaßnahmen (einschließlich derer an Außenwohnbereichen) fällig werden.

Zusätzlich zur bereits vorgesehenen lärmarmen Asphaltdecke der Straße würde sich eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straßen auf 30 km/h lärmindernd auswirken, sodass lediglich ein betroffenes Gebäude verbleiben würde. Jedoch kann gemäß den Regelungen zur Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) derzeit von einer Tempo-30-Regelung auf übergeordneten Straßen nicht ohne Weiteres ausgegangen werden. Darüber hinaus kann eine Regelung zur Fahrgeschwindigkeit ohnehin nicht in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

Das Planvorhaben führt durch den zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr sowie durch Fassadenreflexionen und veränderte Gebäudeabschirmungen zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft. Es kommt teilweise zu einer signifikanten Erhöhung der Lärmbelastung, die sich allerdings im Wesentlichen auf den 1. RA und die damals unterstellten Planungen des 2. RA beziehen. Die Immissionsbereiche im Geltungsbereich des 1. RA mussten bereits mit der Entwicklung des 2. RA und deren Auswirkungen rechnen, sodass hier von keiner unzumutbaren Beeinträchtigung auszugehen ist.

In der übrigen Nachbarschaft werden die Kriterien für eine relevante vorhabenbedingte Lärmauswirkung nicht erfüllt.

Anlagenlärm (Gewerbe)

Lärmkonflikte durch bestehende gewerbliche Anlagen sind voraussichtlich nicht zu erwarten. Die nördlich angrenzenden Flächen sowie der Bereich westlich der Bundesautobahn A 99 werden aktuell landwirtschaftlich genutzt, sodass dadurch keine Lärmkonflikte zu erwarten sind. Auch aus dem Bereich westlich zwischen Planungsgebiet und der A 99 sind keine Lärmkonflikte zu erwarten, da diese Flächen derzeit noch landwirtschaftlich genutzt werden und künftig als Landschaftspark Freiham vorgesehen werden sollen. Relevante Gewerbelärmimmissionen sind im Wesentlichen von den nördlich des Mooschwaiger Wegs gelegenen Betrieben (Gemarkung Aubing Flurstücke 500 und 506 bzw. Flurstücke 497/9 und 498 und Flurstück 806) zu erwarten. Im näheren Umfeld dieser Betriebe mit Gewerbelärmimmissionen sind Wohnnutzungen gelegen, die eine geringere Entfernung zu den Gewerbenutzungen aufweisen als die geplanten Nutzungen im Planungsgebiet. Es ist davon auszugehen, dass die Gewerbenutzungen keine unzulässigen Anlagenlärmimmissionen an der bestehenden Wohnbebauung verursachen. Aufgrund der Entfernung zum Planungsgebiet sind daher auch keine Lärmkonflikte mit den geplanten Nutzungen im Umgriff des vorliegenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 zu erwarten.

Der angrenzende Bebauungsplan 1. RA Freiham Nord (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068) setzt bereits Maßnahmen zum Schutz vor Anlagenlärm im geplanten MK fest, sodass bei deren Einhaltung voraussichtlich keine Lärmkonflikte zu erwarten sind. Für das im Südosten des Geltungsbereichs des 1. RA Freiham Nord (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068) geplante Gewerbegebiet ist ein Emissionskontingent festgesetzt. Aufgrund des Kontingents und der Entfernung zum 2. RA ist dieses GE aus schalltechnischer Sicht nicht relevant.

Innerhalb des Planungsgebietes sind lärmintensive Gewerbeanlagen weitestgehend ausgeschlossen. Relevante Anlagenlärmwirkungen entstehen durch die geplanten infrastrukturellen Angebote wie kleinere Läden, Büro- und Gastronomienutzungen sowie durch die geplanten sozialen Einrichtungen (Kindertagesstätten, Schulen und Sportanlagen), unter anderem auch durch die erforderliche Warenanlieferung sowie durch die optionale Park-and-Ride-Anlage im SO 2. Lärmkonflikte kann innerhalb der Baugenehmigungsverfahren vorgebeugt werden, indem auf eine optimierte Anordnung lärmrelevanter Nutzungen geachtet wird. So kann bei der Anordnung der Ein- und Ausfahrten auf einen ausreichenden Abstand zu den umliegenden Wohnnutzungen geachtet werden. Da aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft der Garagengebäude / Mobilitätshäuser zu den allgemeinen Wohngebieten Nutzungskonflikte nicht auszuschließen sind, wird für die Sondergebiete SO 1 und SO 2 Mobilitätshaus und die Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude festgesetzt, dass die Garagenbereiche baulich geschlossen mit einer Mindestschalldämmung ausgeführt werden müssen (§ 19 Abs. 1 des Satzungstextes). Es wird außerdem festgesetzt, dass Ein- und Ausfahrten zu den Mobilitätshäusern und Garagengebäuden sowie Tiefgaragenrampen einzuhausen oder in die Gebäude zu integrieren sind sowie dass die Wände und Decken der Zufahrten innen schallabsorbierend ausgekleidet werden müssen (§ 19 Abs. 2 des Satzungstextes). Darüber hinaus ist auf das Zusammenwirken mit anderen Anlagenlärmquellen (z. B. Anlieferungszonen, technische Gebäudeausrüstung, Freischankflächen) zu achten. Ggf. kann über Nutzungszeitbeschränkungen für erforderliche Anlieferungen oder Freischankflächen für ausreichend Lärmschutz gesorgt werden.

Es ist geplant, den Großteil der erforderlichen Stellplätze in zentralen Quartiersgaragen unterzubringen. Neben den fünf Garagengebäuden (Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude) mit automatisierten Parksyste men, die insbesondere als Anwohner*innenstellplätze genutzt werden sollen, sind zwei große Mobilitätshäuser in den Sondergebieten SO 1 und SO 2 vorgesehen, die neben den Anwohner*innenstellplätzen u. a. auch den größten Teil des Stellplatzbedarfs der Nichtwohnnutzungen bzw. der gewerblichen Nutzungen decken sollen.

Die Berechnungen im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung (Stand: Januar 2025) ergeben, dass durch die Mobilitätshäuser in den Sondergebieten SO 1 und SO 2 insbesondere im Nachtzeitraum ein erhöhtes Konfliktpotenzial durch den Anlagenlärm ausgeht. Hierauf muss über entsprechende Maßnahmen im Rahmen der Gebäudeplanung bzw. im Baugenehmigungsverfahren reagiert werden (u. a. an Wohnbebauung angrenzende Gebäudeseiten der Mobilitätshäuser möglichst geschlossen auszuführen, schallabsorbierende Auskleidungen von Decken und Wänden). Da die genaue Ausgestaltung und Nutzung der Mobilitätshäuser im Rahmen der Bauleitplanung noch nicht festgelegt ist, muss der Nachweis der Einhaltung der TA Lärm im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geführt werden. Eine Verlagerung der konkreten Fragen zur Lärmschutzertüchtigung ins Genehmigungsverfahren ist hier möglich, weil die

Mobilitätshäuser laut der schalltechnischen Untersuchung mit einer schallabsorbierenden Ausführung errichtet werden können, die den Anforderungen der TA Lärm entspricht.

Anlagenlärm (Schulen)

Relevante Schallemissionen durch schulische Nutzungen in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind im Wesentlichen durch die Nutzung der Freiflächen (Sportanlagen, Pausenhöfe) zu erwarten sowie durch außerschulische Nutzungen vorrangig durch die Nutzungen der Freisportflächen für den Vereins- und Breitensport, aber auch durch eine planungsrechtlich zulässige Tiefgaragennutzung.

Der Schulbetrieb ist aus schalltechnischer Sicht in der Tageszeit verträglich, der zulässige Richtwert der 18. BImSchV (55 dB(A) für allgemeine Wohngebiete) wird eingehalten. In der Ruhezeit sowie der Nachtzeit sind in Bezug auf den Schulbetrieb ausschließlich die technischen Aggregate bzw. Anlagen auf den Dachflächen in Betrieb. Diese können so geplant werden, dass die zugehörigen Immissionsrichtwerte zuverlässig eingehalten werden.

Für den Fall einer Tiefgaragenplanung in der GB Erziehung würden für eine außerschulische Nutzung die erforderlichen Kfz-Stellplätze nur im Wechsel mit der schulischen Nutzung zur Verfügung gestellt. Hierbei wären die zulässigen Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für allgemeine Wohngebiete am Tag unter Berücksichtigung der angesetzten Schallemissionen in der Nachbarschaft für die Nutzung des Breitensports eingehalten. Auch in der übrigen Ruhezeit sowie im Tagzeitraum wäre die Nutzung der Sportanlage aus schalltechnischer Sicht für die Nachbarschaft verträglich. An den Tiefgaragen zugewandten (West-)Fassaden der gegenüberliegenden Gebäude würden auf Grundlage einer kompletten Entleerung der Tiefgarage Überschreitungen des Immissionsrichtwerts um max. 3 dB(A) resultieren. Eine Reaktion der angrenzenden Wohnnutzung, d. h. eine Einschränkung von Wohnnutzungen in den allgemeinen Wohngebieten ist nicht geplant. Insofern wären entsprechende organisatorische Maßnahmen durch die außerschulische Nutzung in der GB Erziehung zu veranlassen (z. B. in Form einer zeitlichen Begrenzung der TG-Nutzung). Zwischenzeitlich ist die Genehmigung lediglich mit einer Fahrradgarage erteilt, da die Stellplätze im südlichen Sportcampus nachgewiesen werden konnten.

Bei den Freisportflächen werden aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. als Lärmschutzwand oder vergleichbare Lärmschutzanlage) im nördlichen Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung entlang der Nordgrenze sowie teilweise an der Westgrenze des Grundstücks festgesetzt (siehe Kapitel 4.10.1.1 „Verkehrslärm“).

Südlich des Planungsgebietes befindet sich der Sportpark Freiham, der im Rahmen des 1. Realisierungsabschnitts umgesetzt wurde. Für das Bauvorhaben wurde im Bauvollzug ein Bericht Schallimmissionsschutz (Stand: 31.01.2017) erstellt, der zeigt, dass an den Wohngebieten des 1. Realisierungsabschnitts die höchsten Beurteilungspegel zu erwarten sind und dabei die Anforderungen der 18. BImSchV für allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Für den 2. Realisierungsabschnitt und damit auch für das vorliegende Bebauungsplangebiet sind aufgrund der berücksichtigten Gebäudeabstände keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Sonstiger Lärm

Lärmintensives Jugendspiel wie z.B. ein Bolzplatz ist im Bereich der öffentlichen Grünflächen nicht vorgesehen oder festgesetzt, jedoch ein Streetballfeld in der öffentlichen Grünfläche ÖG 1, das hier lärmschutztechnisch möglich ist.

Im Planungsgebiet sollen auf den Dächern der Mobilitätshäuser in den Sondergebieten SO 1 und SO 2 Freizeit-/Sportnutzungen für die Öffentlichkeit ermöglicht werden. Die genaue Dachnutzung und ihre Lärmauswirkungen stehen noch nicht fest und müssen daher im Bauvollzug untersucht werden. Bei einer lärmintensiven Sportnutzung (wie z. B. einem Bolzplatz) werden jedoch, um die Immissionsrichtwerte in der Nachbarschaft im Planungsgebiet einzuhalten, auf den Dächern der Mobilitätshäuser im SO 1 und SO 2 Schallschutzmaßnahmen (z. B. in Form von Lärmschutzwänden) erforderlich.

Südlich der S-Bahnlinie S8 (Bahnstrecke München- Westkreuz – Herrsching) befindet sich ein bestehendes Werkgleis, von dem keine negativen Auswirkungen auf das Planungsgebiet zu erwarten sind.

Durch den ca. 10 km entfernt liegenden Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist für das Planungsgebiet nicht mit Belastungen zu rechnen, die über das allgemeine Maß im städtischen Umfeld hinausgehen. Das Planungsgebiet liegt allerdings innerhalb des Bauschutzbereiches des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen nach § 12 LuftVG. Damit sind Höhenbeschränkungen verbunden, die zu beachten sind. Im Planungsgebiet liegt die Bemessungsgrenze des Bauschutzbereiches bei 683 m NN. Die durch den Bebauungsplan ermöglichten Gebäude unterschreiten diese Höhe deutlich.

Am nördlichen und westlichen Rand des Planungsgebietes sind, solange der 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord sowie der Landschaftspark nicht realisiert sind, Schallbelastungen durch landwirtschaftliche Nutzungen – insbesondere in der Erntezeit – nicht zur Gänze auszuschließen.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen durch Lärm sind nur temporär und von vorübergehender Wirkung und wirken sich daher nicht langfristig negativ aus.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die bereits vorhandenen Lärmeinwirkungen würden sich auf den Geltungsbereich und die Umgebung in ihrem heutigen Zustand weiterhin auswirken. Weitere Schallquellen würden durch die Ausnutzung des bestehenden Baurechts des angrenzenden Bebauungsplans Nr. 2068 entstehen.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Schaffung von schallgeschützten Binnenräumen, insbesondere durch die Festsetzung durchgehender Bauräume entlang der wesentlichen schallbelasteten Straßen; dies gilt nicht für im Plan festgesetzte Durchgänge und Durchfahrten mit einer Höhe von maximal 2 Geschossen (Regelmaß 7 m). Diese sind schallabsorbierend auszukleiden.
- Ausschluss von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen mit offenbaren Fenstern an belasteten Fassadenabschnitten.
- Festsetzung zur Zulässigkeit der Anordnung von Balkonen, Loggien, Terrassen oder vergleichbaren Außenwohnbereichen. Diese sind nur zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen, geeignete Gebäudeeigenabschirmungen oder sonstige aktive Schallschutzmaßnahmen

gewährleistet wird, dass auf den Außenwohnbereichen der festgesetzte Beurteilungspegel durch Verkehrslärm nicht überschritten wird.

- Festsetzung von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen sowie von Lüftungsanlagen für schutzbedürftige Räume in den Baugebieten und der Gemeinbedarfsfläche.
- Festsetzung einer Lärmschutzwand (oder alternativer Schallschutzkonstruktion oder -maßnahmen) entlang der Straße U-1750, alternativ Errichtung von Gebäudestrukturen mindestens gleicher Wirkung zum Schutz von Freiflächen vor Verkehrslärm.
- Regelungen zu Ein- und Ausfahrten von Mobilitätshäusern, Garagengebäuden und Tiefgaragen (u. a. schallabsorbierende Auskleidung, Einhausung oder Integration in die Gebäude, Verwendung lärmarmer Entwässerungsrinnen sowie Garagentore, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen).
- Festsetzung, dass bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagenlärm technische Vorkehrungen nach Nr. 7 der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Ausgabe Januar 2018, vorzusehen sind.
- Festsetzung, dass Garagengeschosse in den Sondergebieten SO 1 Mobilitätshaus und SO 2 Mobilitätshaus sowie in den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude baulich geschlossen auszuführen sind. Wandflächen der Kfz-Parkplätze sind mit einer Schalldämmung von mindestens 25 dB auszuführen. Abweichungen hiervon sind unter Berücksichtigung der TA Lärm möglich.
- Festsetzung zur Bebauungsreihenfolge bzw. Nutzungsaufnahme der Baugebiete am Autobahnzubringer und an der Aubinger Allee.

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- Abfolge der Errichtung von Gebäuden innerhalb eines Baugebietes, mit dem Ziel, den baulichen Schallschutz entlang der wesentlichen Verkehrswege vorab zu errichten.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Anwendung der Regelungen der DIN 4109 bei der Planung und Errichtung von Schallschutzmaßnahmen im gesamten Planungsgebiet.
- Anwendung der Regelungen der 24. BImSchV für Gebäude im Bestand, sofern im Einzelfall geltend gemacht wird, dass es zu einer wesentlichen Erhöhung der Beurteilungspegel im Sinne der 16. BImSchV kommt.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Orientierung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen, insbesondere Schlaf- und Kinderzimmern, zu den schallgeschützten Binnenflächen der Baugebiete.
- Bei der Planung von Freiflächen von Gemeinbedarfseinrichtungen (insbesondere schulischen Pausenhöfen) ist die Optimierung der Lage und Größe der Flächen in Bezug auf die Nachbarschaft zu beachten.
- Anwendung der ZTV-Lsw 06 bei der Planung und Errichtung von Schallschutzwänden.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die schalltechnische Untersuchung (Stand: Januar 2025) zur Beurteilung des Verkehrs-, Anlagen- und Sportlärms erfolgte auf der Grundlage der aktuell gültigen Normen (u. a. 16. und 18. BImSchV, KJG) und technischen Regelwerke und Richtlinien (u. a. TA Lärm, DIN 4109, DIN 18005, DIN 45691, VDI 3770, FLR).

8.2.1.2 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erschütterungen

Bedeutung haben Erschütterungsquellen vor allem für Gebäude in deren Nahbereich, da sie diese zu Schwingungen anregen. Diese Schwingungen breiten sich aus und führen in Decken und Wänden zu Erschütterungsimmissionen und zur Abstrahlung von tieffrequentem Schall, dem sogenannten sekundären Luftschall.

Bestandsaufnahme

Relevante Erschütterungen wirken auf das Planungsgebiet in geringem Umfang durch die Bahnstrecke München Westkreuz – Herrsching mit S-Bahnverkehr sowie durch die Bahnstrecke München – Buchloe mit S-Bahn-, Güter- und Fernverkehr ein. Eine weitere Erschütterungsquelle stellt die Bodenseestraße als Bundesstraße, insbesondere mit den dort verkehrenden Schwerlastverkehren, dar.

Prognose bei Durchführung der Planung

In Bezug auf den Betrieb der geplanten U-Bahn entstehen keine erheblich belästigenden Einwirkungen durch Erschütterungen. Durch das Verbauen der Masse-Feder-Systeme werden negative Auswirkungen vermieden und Grenzwerte eingehalten.

Für die Bauphasen ist vor allem von Baulärm auszugehen. Bestimmte Bautätigkeiten (z. B. Errichten des Verbaus für die Aufgangsbauwerke) können Erschütterungen verursachen. Daher wird für die Bebauung auf den angrenzenden Bauräumen der Baufelder WA 3, WA 4 sowie WA 5 und der GB Erziehung von Gebäuden in Massivbauweise (insbesondere massive Geschossdecken) mit einer Deckenresonanz von mindestens 15 Hz ausgegangen. Die Massivbauweise ist mindestens im Bereich von 30 m ab der Außenkante um die U-Bahnanlagen herum vorzusehen. In die Nebenstraßen reichende Bauteile wie z. B. Aufgänge, Schächte und dergleichen sind hierbei zu berücksichtigen. Wird von einer üblichen Massivbauweise abgewichen, ist durch den*die Bauträger*in ein eigenes Gutachten bzgl. Erschütterungen und sekundären Luftschall erstellen zu lassen. Die Begründung enthält unter Ziffer 4.10.2 „Erschütterungen“ einen entsprechenden Hinweis.

Entlang der Bahnlinie München – Herrsching und München – Buchloe können in Bezug auf Erschütterungen die Anhaltswerte nach DIN 4150, Teil 2 für Gewerbegebiete ab einem Abstand von ca. 13 m vom nächstgelegenen Gleis im Beurteilungszeitraum Tag herangezogen und eingehalten werden. Das Planungsgebiet befindet sich jedoch in einer erheblich weiteren Distanz zu den Bahnlinien, sodass die Werte in jedem Fall eingehalten werden können.

Bei der Beurteilung des sekundären Luftschalls nach der TA Lärm können die Immissionsrichtwerte ab einem Abstand von ca. 13 m für den Zeitraum Tag eingehalten werden. Ebenso werden die Anforderungen bezüglich der mittleren Geräuschspitzen erfüllt. Die Immissionsrichtwerte für den Nachtzeitraum werden erst ab einem Abstand von ca. 50 m eingehalten.

Für den Straßenverkehr der Bodenseestraße ergibt sich gemäß einem Fachgutachten im Rahmen des 1. RA (Erschütterungstechnische Untersuchung; Stand: 10.10.2002), dass ab einem Abstand von ca. 8 m die Einhaltung sämtlicher Richtwerte gegeben ist.

Das Planungsgebiet ist von diesen Erschütterungsquellen (Bahnlinie, Bodenseestraße) ausreichend entfernt.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die bestehenden Quellen für Erschütterungen bleiben bestehen.

Geplante Maßnahmen

Im Bebauungsplan kann auf die Festsetzung von Maßnahmen verzichtet werden. Dem Umstand, dass gewisse Bautätigkeiten beim U-Bahnbau zu Erschütterungen führen können, wird auf vertraglicher Ebene Rechnung getragen. Betroffene Baugrundstücke liegen künftig fast ausschließlich im Eigentum der Landeshauptstadt München. Hierdurch ist es möglich, im Zuge der Grundstücksvergaben auf die später ggf. noch weiter konkretisierten Erschütterungsintensitäten einzugehen, ohne bereits heute Festsetzungen zu treffen, die aufgrund von aktuell angestellten Prognosen womöglich über das verfolgte Schutzanliegen hinausgehen könnten. Betreffend höchstens marginal betroffener Einzelgrundstücke, die im Eigentum des Zweckverbands Freiham stehen werden, enthält der städtebauliche Vertrag Ausführungen.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Bei der Planung und Errichtung der geplanten U-Bahn sind technische Vorkehrungen zu treffen, um die angrenzenden Gebäude vor relevanten Immissionen zu schützen.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Die Tragwerksplanung der im unmittelbaren Bereich des U-Bahnbauwerks geplanten Bebauung ist frühzeitig mit dem Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau, Abteilung U-Bahn- und Tunnelbau abzustimmen.

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- In den an die geplante U-Bahn angrenzenden Bauräumen der Baufelder WA 3, WA 4, WA 5 und der GB Erziehung sind Gebäudekonstruktionen in Massivbauweise (insbesondere massive Geschossdecken) mit einer Deckenresonanz von mindestens 15 Hz zu wählen. Die Massivbauweise ist mindestens im Bereich von 30 m ab der Außenkante um die U-Bahnanlagen herum vorzusehen. Bei Abweichungen von der Massivbauweise sind entsprechende Gutachten zur Erschütterung / sekundärem Luftschall erstellen zu lassen.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Es wurden Erschütterungsimmissionen gemäß DIN 4150 wie auch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. der DIN 45680 für sekundären Luftschall geprüft.

8.2.1.3 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich elektromagnetische Felder

Bestandsaufnahme

Elektromagnetische Felder entstehen im Planungsgebiet bzw. dessen Umfeld durch Bahnstromanlagen der Bahnlinien München – Herrsching und München – Buchloe. Die gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV können im Regelfall schon in wenigen Metern Abstand zum Leiterseil, also bereits im Gleiskörper oder im Böschungsbereich, eingehalten werden.

Prognose bei Durchführung der Planung

Bei der Projektierung der elektrischen Anlagen des U-Bahnhofs werden die gängigen Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV-Richtlinien) berücksichtigt. Des Weiteren wird darauf geachtet, dass die eingesetzten Betriebsmittel den EMV-Produktstandard erfüllen und EMV-gerecht installiert werden.

Elektromagnetische Störungen durch Abstrahlungen an der Oberfläche sind nicht zu erwarten, da die Bewehrung des U-Bahn-Bauwerks wie ein Faraday'scher Käfig vor abgestrahlten Emissionen schützt. Messungen an bestehenden U-Bahnhöfen haben gezeigt, dass in der Nachbarschaft durch den U-Bahnbetrieb keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder auftreten.

Bei schutzbedürftigen Einrichtungen (Kitas, Schulen) ist auf entstehende elektromagnetische Felder durch Hochfrequenzanlagen (Mobilfunk, BOS-Funk der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben) und bei Bedarf auf eine ausreichende Entfernung zu achten.

Aufgrund der Abstände der geplanten Bebauung zu den Bahnanlagen sind keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV zu erwarten.

Ein Regelungsbedarf im Bebauungsplan ist nicht gegeben.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die bestehenden Quellen für elektromagnetische Felder (Bahnlinien) würden bestehen bleiben. Inwiefern neue relevante Quellen entstehen würden, ist nicht absehbar.

Geplante Maßnahmen

Im Bebauungsplan kann auf die Festsetzung von Maßnahmen verzichtet werden. Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind, sind ebenfalls nicht geben.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Maßgebend für elektrische und magnetische Felder ist die im Mai 2013 beschlossene Novelle der 26. BImSchV. Zudem wurde der Vorsorgewert von 0,4 Mikrottesla gemäß der Empfehlung der Strahlenschutzkommission berücksichtigt.

8.2.1.4 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung **Bestandsaufnahme**

Bei der für die Bebauung vorgesehenen Fläche handelt es sich aktuell, abgesehen vom Bereich des bestehenden vorläufigen Autobahnzubringers, überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen ohne künstliche Belichtung.

Mögliche Verschattungen sind bisher nicht gegeben.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die Gebäude weisen Bauhöhen auf, die i. d. R. zwischen 5 und 8 Geschossen liegen. In der geplanten Gemeinbedarfsfläche Erziehung liegt ein Gebäudekomplex bei nur 4 Geschossen. Entsprechend ist im Planungsgebiet mit Schattenbildung zu rechnen, die gerade auch in den Wintermonaten auf angrenzende Gebäude fällt. Es wird insbesondere auf das Kapitel 4.6 „Abstandsflächen“ der Begründung verwiesen.

Es ist – mit Ausnahme der Gemeinbedarfsfläche Erziehung - eine Verkürzung der Abstandsflächen auf 0,4 H, mindestens jedoch 3 m, vorgesehen sowie in Lücken der Gebäude bzw. zwischen den Bauräumen innerhalb eines Baufeldes eine Herabsetzung für Teilbereiche auf 0,2 H, jedoch mindestens auf 3 m.

Die vorliegende Besonnungs- und Verschattungsstudie (Stand: Januar 2025) weist der städtebaulichen Ausformung des neuen Stadtquartiers unter dem Aspekt der Verschattung eine weitgehende Rücksichtnahme der umgebenden Bebauung zu. Die Untersuchung zeigt im Wesentlichen auf, dass die geplanten Abstandsflächen keine wesentlich kritische Auswirkung von großflächigen Verschattungen erzeugen. Vielmehr sind es Bereiche, die durch die gewählte Baustruktur der Blockrandbebauung bedingt, über größere Fassadenflächen verschattete Bereiche in den Innenecken der Blockrandtypologie der Südost- und Südwestflanken der Bebauung aufweisen. Diese Verschattung wird zudem begünstigt durch die leichte Drehung der Baublöcke nach Nordwesten. Aufgrund der angemessenen Höhenentwicklung und der Abstände zwischen den einzelnen Blöcken gibt es kaum kritische Fassadenbereiche zu öffentlichen Räumen, die dauerhaft verschattet sein werden. Nordfassaden wurden nicht betrachtet, es wurde allerdings geprüft, ob bei den dazugehörigen Südfassaden, kritische Bereiche auftreten. Hierbei konnten keine Fassadenflächen auf den Südseiten der Nordriegel der einzelnen Blöcke festgestellt werden, die als kritische Bereiche eingestuft werden müssen.

Die o. g. Besonnungs- und Verschattungsstudie (Stand: Januar 2025) zeigt auf, dass im Wesentlichen zu allen Jahreszeiten zu den Betrachtungszeiträumen von Dezember bis September die südwestlichen und südöstlichen Fassadenecken im Innenhof der einzelnen Blockquartiere weitgehend verschattet sein werden. Über das Jahr gesehen werden die Fassaden daher als „kritische Fassaden“ eingestuft, weil der Zeitabschnitt der Verschattung dauerhaft besteht und sich nicht über den

Jahresverlauf betrachtet bei Überlagerung aller verschatteten Bereiche unter Berücksichtigung der tageszeitlichen Verhältnisse relativiert.

Der überwiegende Anteil der Fassadenflächen der geplanten Bebauungsstruktur erfährt aber über weite Zeitabschnitte des Jahreslaufs eine ausreichende Belichtung und Besonnung.

Grundsätzlich ist es in allen Wohngebieten möglich, eine hinreichende Besonnung von Wohnungen im Bauvollzug durch geeignete Maßnahmen zu erreichen. Neben einer Grundrissoptimierung der Wohnungen (u. a. durchgesteckte Grundrisse, Befensterung von mehreren Seiten, größere Wohnungen) kommt auch eine geschickte Anordnung von Nutzungen in Betracht. So können kritische Fassaden mit Nichtwohnnutzungen (z. B. Müll- und Fahrradabstellräumen, Büronutzungen, Gemeinschaftsräumen, verträglichen gewerblichen Nutzungen) belegt werden.

Für die Freiräume der Wohngebiete (insbesondere die Binnenhöfe) und die sonstigen Freiräume ergeben sich in den meisten Fällen zusammenhängende Besonnungsflächen. Es ist davon auszugehen, dass die privaten Innenhöfe im Winter annähernd vollständig verschattet sind. Auch die Bereiche der Süd-West-Innenecken der Freiflächen in den Innenhöfen werden das ganze Jahr über verschattet sein. Im sonstigen Jahresverlauf sind klein- bis großflächige Besonnungssituationen fast ganztägig gegeben.

Die durch den Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen gewährleisten zusammen mit den zu berücksichtigenden Maßnahmen im Bauvollzug ausreichende Belichtungs- und Belüftungsmöglichkeiten bei der Umsetzung der Bauvorhaben.

Die getroffenen Festsetzungen zur Außenbeleuchtung und zu hinterleuchteten Werbeanlagen mit einem Abstrahlwinkel, der nur die erforderlichen Flächen beleuchtet, gewährleisten einen ausreichenden Schutz der menschlichen Gesundheit sowie der betroffenen Fauna.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die vorhandene landwirtschaftliche Nutzung mit weitgehend verschattungsfreien Flächen bliebe voraussichtlich bestehen.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Ausformulierung von großzügigen Straßenräumen zwischen den jeweiligen Wohnbaugebieten z. T. mit Vorgärten.
- Ausreichender Mindestabstand jeweils zwischen den jeweiligen Bauräumen; Ausformung von Bauräumen, sodass die zulässigen Gebäude möglichst über mehrere Seiten belichtet werden können oder die Gebäude innerhalb des Bauraums hinreichend variabel errichtet werden können.
- Regelungen zur jeweiligen Höhenentwicklung der Gebäude.
- Gewährleistung eines Mindestabstands für Gebäude im jeweiligen Bauraum durch die planzeichnerische Festsetzung überbaubarer Grundstücksflächen.

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- Regelung von Gemeinschaftsdachgärten auf den Dächern der Gebäude in den allgemeinen Wohngebieten, wobei diese Gemeinschaftsdachgärten so ausgerichtet werden können, dass Sonne auf sie scheint.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Optimierung der Gebäude innerhalb der Bauräume, um eine möglichst gute Besonnung von Fassaden zu erzielen.
- Optimierung der Nutzungsstruktur von Gebäuden (einschließlich eines Anteils an Nichtwohnnutzungen), insbesondere in Bereichen hoher baulicher Dichte.
- Orientierung von Wohnungen, insbesondere in den unteren Geschossen, zu mehreren Gebäudeseiten (z. B. jeweils zur Straßen- und zur Hofseite) sowie Errichtung von Wohnungen ggf. über mehrere Geschosse.
- Anordnung von Nichtwohnnutzungen im Einzelfall in schlecht belichteten Bereichen (z. B. Erdgeschoss, insbesondere Eckbereiche).
- Ausstattung von Aufenthaltsräumen mit hinreichend großen Fensterflächen.
- Erstellung und Umsetzung eines Beleuchtungskonzepts für Straßen und öffentliche Räume.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Es wurden die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO anhand der Bauräume mit der jeweilig höchstzulässigen Geschossigkeit geprüft.

8.2.1.5 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erholung

Bestandsaufnahme

Die weitgehend ebenen Flächen des Planungsgebietes werden momentan intensiv landwirtschaftlich genutzt und weisen nutzungsbedingt eine nur geringe strukturelle Vielfalt auf. Die Flächen werden vom vorläufigen Autobahnzubringer gequert. Im Bereich des geplanten endgültigen Autobahnzubringers sowie der Gemeinbedarfsfläche Erziehung wurde bauvorbereitend bereits der Oberboden entfernt und es findet in diesem Bereich keine landwirtschaftliche Nutzung mehr statt. Öffentliche Freizeiteinrichtungen oder sonstige erholungswirksame Freiflächen sind nicht vorhanden. Die Flächen im Planungsgebiet und in dessen Umfeld eignen sich aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung nur bedingt für die Erholungsnutzung. Die vorhandenen Feldwege können für Spaziergänge und zum Radfahren genutzt werden und dienen vor allem auch als Vernetzungselemente in die angrenzende Landschaft. Die Nutzung der Flächen als landschaftliche Erholungsfläche ist vor allem durch die Barrierewirkung der in nordsüdlicher Richtung verlaufenden Bundesautobahn A 99 eingeschränkt. Die jenseits der Autobahn im Westen liegenden Waldgebiete der Aubinger Lohe und Mooschwaige stellen für die Naherholung wertvolle Landschaftsbereiche dar. Sie sind durch Fuß- und Radwegbrücken über die Autobahn für die Erholungssuchenden erreichbar. Richtung Norden befindet sich in ca. 3 km Entfernung das Erholungsgebiet Langwieder See.

Aktuell stellt das noch unbebaute Gebiet zwischen dem 1. Realisierungsabschnitt und der Autobahn für die neuen Bewohner*innen des sich entwickelnden Stadtteils Freiham Nord und die Bevölkerung Neuaubings einen wohngebietsnahen gut erreichbaren Freiraum dar. Im Planungsgebiet selbst befinden sich allerdings keine nutzbaren Feldwege. Die Nutzung ist in den Sommermonaten durch den Mangel an geeigneten Aufenthaltsflächen, insbesondere an schattigen Bereichen, eingeschränkt.

Im Süden grenzt eine geplante öffentliche Grünfläche des 1. Realisierungsabschnitts an das Planungsgebiet an und bildet künftig zusammen mit dem ergänzenden Teilbereich der öffentlichen Grünfläche des aktuellen Bebauungsplanes (Teilflächen ÖG 1 und ÖG 2) einen zusammenhängenden Grünzug, den sogenannten „Grünfinger Süd“, zwischen Neuaubing und dem künftigen Landschaftspark.

Nördlich des Planungsgebietes liegt zwischen der Aubinger Allee und dem Germeringer Weg ein temporärer Jugend-Spielplatz mit Dirtbike-Anlage inklusive zweier Fußballplätze (ein Beton- und ein Rasenplatz) sowie einem Basketballfeld. Jenseits der Aubinger Allee befinden sich bereits fertiggestellte öffentliche Grünanlagen des 1. Realisierungsabschnitts mit mehreren Spielplätzen sowie der Freihamer Freiluftgarten des Kinderschutz München e.V., welcher als Gemeinschaftsgarten als ein Ort für Partizipation und aktives soziales Miteinander konzipiert ist. Der südlich gelegene Sportcampus Freiham verfügt über mehrere Fußball- und Basketballfelder sowie einen Skatepark.

Eine ausgeschilderte Fahrradverbindung besteht derzeit nur in Ost-West-Richtung entlang der Bodenseestraße. Eine weitere als Radweg geeignete Ost-West-Verbindung stellt der Weg in Verlängerung der Annemarie-Renger-Straße dar, der über die Bundesautobahn A 99 verläuft und an den Birnbaumsteigweg in Germering anschließt. Vorbelastungen sind durch die Lärmemissionen entlang der westlich vorbeiführenden Bundesautobahn A 99 gegeben, die durch den vorhandenen Lärmschutzwall entlang der Autobahn reduziert werden.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans entsteht ein neues Stadtviertel mit attraktiven Park- und Freiflächen, sodass die Fläche bezüglich der Erholungsnutzung eine große Aufwertung erfährt. Von dieser Aufwertung profitieren auch die Bewohner*innen des 1. RA Freiham Nord und des angrenzenden Stadtteils Neuaubing. Gleichzeitig führt die Planung dazu, dass sich für diese Bewohner*innen der Weg in die freie Landschaft künftig verlängert, allerdings neue Wegeverbindungen innerhalb öffentlicher Grünflächen genutzt werden können. Der Nutzungsdruck auf die einzelnen Flächen wird sich voraussichtlich vergrößern.

Im Planungsgebiet selbst sowie im angrenzend geplanten Landschaftspark entstehen großzügige öffentliche Grünflächen. Im Landschaftspark werden Defizite an öffentlichen Grünflächen, die im 1. und 2. RA entstehen, nachgewiesen.

Innerhalb des Planungsgebietes werden ca. 3,7 ha öffentliche Grünflächen ausgewiesen: Der sogenannte „Grünfinger Süd“ (Teilfläche, ÖG 1 und ÖG 2), der eine Verbindung zwischen Neuaubing und dem geplanten Landschaftspark herstellt, die ÖG 3 als Teil der „Parkpromenade“ sowie der Quartiersplatz Mitte (ÖG 4). Es entstehen attraktive Park- und Freiflächen mit einem vielfältigen Angebot an Spielplätzen, Sport- und Platzbereichen für alle Altersgruppen sowie naturnahe Bereiche mit insgesamt hoher Aufenthaltsqualität.

Im Süden stehen der Quartiersplatz Süd (U-1828) und im Osten der Quartiersplatz „Freiham Zentrum“ (U-1826) als zusätzliche städtisch durchgrünte Freiräume zur Verfügung, die umfangreiche Baumpflanzungen und zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten bieten.

Innerhalb der Wohngebietsbebauung sichern die als sogenannte „Wohnstraßen“ (Arbeitstitel gemäß Rahmenplanung) ausgebildeten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung U-1821 und U-1829 (Nutzung nur durch Fußgänger, Radfahrer) sowie die U-1831 („Quartiersboulevard“ mit Nutzung zusätzlich durch ÖPNV) mit einem hohen Grünanteil das Angebot an wohnungsnahen Aufenthaltsflächen. Diese verkehrsfreien bzw. verkehrsarmen Straßen bieten nachbarschaftlichen Begegnungsraum sowie die Möglichkeit von generationsübergreifenden Spiel- und Aufenthaltsangeboten.

Ergänzend zu diesen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit Nutzung auch für Radfahrer verlaufen entlang des geplanten Autobahnzubringers zwei weitere Ost-West gerichtete Haupttrouten des Radverkehrs. Westlich vom WA 4 entlang des Landschaftsparks wird eine weitere Nord-Süd gerichtete Radwegeverbindung (U-1830) ausgewiesen. Zusätzlich sind innerhalb der öffentlichen Grünflächen Ergänzungsrouten für den Fußverkehr und innerhalb der Wohngebietsbebauung Ergänzungsrouten für den Fuß- und Radverkehr geplant. Das geplante Fuß- und Radwegenetz wird an das bestehende sowie geplante Netz, auch im künftigen Landschaftspark, angebunden, sodass die Voraussetzungen für gute und sichere Vernetzung und Erreichbarkeit gegeben sind.

Mit den geplanten öffentlichen Grünflächen kann der Freiraumbedarf innerhalb des Planungsgebietes nur zu einem Teil gedeckt werden.

Mit der sukzessiven Realisierung des rund 55 ha großen Landschaftsparks wird den Bewohner*innen von Freiham und Neuaubing in der Zukunft ein großflächiger Park zur Verfügung stehen. Der Park wird sich zwischen Autobahn und künftiger Bebauungsgrenze erstrecken. Zwischenzeitlich stehen die verbleibenden Flächen der landwirtschaftlichen Flur zur extensiven Erholungsnutzung zur Verfügung (Spazieren, Radeln etc.). Es ist geplant, den Landschaftspark in zwei Realisierungsabschnitten umzusetzen, wobei sich der 1. RA des Landschaftsparks von der Bodenseestraße im Süden bis zum Hörweg im Norden erstreckt.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 03.12.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14487) sollen mittels eines Strukturkonzeptes zum einen die geänderten Rahmenbedingungen überprüft und zum anderen die geänderten Bedarfe konkretisiert und räumlich verortet werden. Im zukünftigen Landschaftspark wird bis zur endgültigen Realisierung der öffentlichen Grünflächen eine Interimsfläche mit Erholungs-/ Freizeitflächen insbesondere für Jugendliche vom Baureferat hergestellt werden.

Unweit des Planungsgebietes wird westlich der Bundesautobahn A 99, nördlich der Bodenseestraße, die Anlage eines Badesees über eine Machbarkeitsstudie geprüft. Über Fuß- und Radwege durch den Landschaftspark und Brücken über die Autobahn ist dieser künftig gut erreichbar.

Die flächenmäßig und qualitativ gute Ausstattung an öffentlichen Grünflächen dient dazu, dass ein attraktives Erholungsangebot im Wohnquartier möglich ist. Hierdurch werden auch ökologisch sensiblere Bereiche westlich der A 99 im Bereich des Ökokontos Mooschwaige entlastet. Zudem wird für diesen Bereich ein Erholungslenkungskonzept erarbeitet, das für die Erholungssuchenden Möglichkeiten einer ökologisch verträglichen Erholungsnutzung aufzeigt.

Der Bedarf an privaten Freiflächen kann auf den Baugrundstücken erfüllt werden. Den Bewohner*innen stehen in den lärmgeschützten Innenhöfen, die frei von motorisiertem Individualverkehr sind, vielfältig nutzbare Freiflächen zur Verfügung. In den Innenhöfen wird die Feuerweherschließung zugunsten von mehr Grün auf ein Minimum reduziert und in vielen Fällen über einen zweiten baulichen Rettungsweg im Gebäude geregelt. Auf das Angebot von privaten Wohnungsgärten wird verzichtet, sodass die Innenhöfe möglichst großzügige grüne Rückzugsräume darstellen. Hier sind Flächen für Gemeinschaftseinrichtungen wie Kleinkinderspielplätze und nachbarschaftliches Treffen möglich. Die nachzuweisende Fläche für Kinderspielplätze in den allgemeinen Wohngebieten wird so festgesetzt, dass die Innenhöfe darüber hinaus für alle Altersgruppen ausreichend Aufenthaltsmöglichkeit bieten. Jedoch bieten auch die nicht als Kleinkinderspielplatz ausgewiesenen und gestalteten Flächen ein interessantes Freiraumangebot. Hier stehen informelle Freiräume, sogenannte Streifräume, für Kinder jeden Alters zur Verfügung.

Da die Innenhöfe nicht vollständig für die jeweilige Freiflächenversorgung ausreichen, müssen zusätzlich gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen als Erholungsflächen zur Verfügung gestellt werden. Dafür sind Dachflächen mit intensiver Begrünung vorgesehen, wobei der Umfang dieser Begrünung durch textliche Festsetzungen sichergestellt ist. Hier kann unter anderem auch die Möglichkeit für eine gemeinschaftliche Gartennutzung zur Verfügung stehen.

Ein punktuell angebotenes lärmintensives Jugendspiel in Form eines Streetballfeldes ist innerhalb der geplanten öffentlichen Grünfläche ÖG 1 in ausreichendem Abstand zur Wohnbebauung vorgesehen. Zusätzliche Bereiche für lärmintensive Aktivitäten sind aufgrund der Lärmproblematik grundsätzlich nur außerhalb des Planungsgebietes im späteren Landschaftspark vorgesehen.

Ein zusätzliches Potenzial böten allerdings noch die Dachflächen der geplanten Mobilitätshäuser (SO 1 und SO 2). Deren zulässige Baukörperhöhe erlaubt besondere Nutzungsangebote, wie beispielweise Sport- und Freizeitflächen, die öffentlich zugänglich gemacht werden können. Die Lärmverträglichkeit mit der Umgebung muss bei Bedarf durch entsprechende Lärmvorkehrungen abgesichert werden.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich weitergeführt. Die Erholungsnutzung bliebe auf die nutzbaren Feldwege und die damit verbundenen Nutzungsmöglichkeiten beschränkt.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Festsetzung von gut nutzbaren, fußläufig gut erreichbaren öffentlichen Grünflächen, Quartiersplätzen, Grünverbindungen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, die sich attraktiv für den Aufenthalt eignen.
- Sicherung ausreichender privater Freiflächen, die gemeinschaftlich nutzbar sind.
- Festsetzung, dass bei Kinderspielplätzen für Wohnnutzungen je 25 m² Wohnfläche 1,0 m² Kinderspielplatzfläche nachzuweisen ist, jedoch mindestens 60 m², um für alle Altersgruppen in den Innenhöfen Platz zu schaffen. Die

Regelung soll für Kinderspielplätze in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4, WA 6, WA 7, WA 8 und WA 9 gelten.

- Festsetzung von Kinderspielplätzen und Spielbereichen für Jugendliche (insbesondere lärmintensive Spielbereiche) an geeigneten Stellen innerhalb öffentlicher Grünflächen.
- Festsetzung, dass – mit Ausnahme der Gemeinbedarfsfläche Erziehung – Kfz-Stellplätze grundsätzlich nur in Quartiersgaragen (Sondergebiete SO 1 / SO 2 und in den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude) zulässig sind. Somit werden die Freiflächen in den Innenhöfen nicht unterbaut und es werden langfristige Standorte für Großbäume geschaffen, wodurch die Innenhöfe optimal für die Erholung genutzt werden können.
- Verzicht auf Wohnungsgärten, damit ausreichend gemeinschaftliche Flächen auch für Bewohner*innen der oberen Geschosse zur Verfügung stehen.
- Ausweisung eines auch für den Fuß- und Radverkehr attraktiven Straßen- und Wegenetzes, insbesondere Führung des kleinräumigen Fuß- und Radverkehrs der Bewohner*innen abseits der Kfz-Straßen, auch in den Baugebietsinnenbereichen bzw. zwischen den Baugebieten.
- Ausweisung von zu begrünenden und zu bepflanzenden Vorgartenflächen, die in Teilbereichen wesentlich zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beitragen.
- Anbindung des Gebietes zur freien Landschaft hin (in Richtung geplantem Landschaftspark) über eine durchgängige öffentliche Grünfläche („Grünfinger Süd“) mit Wegeverbindungen sowie Spiel- und Aufenthaltsflächen.
- Anteile intensiver Dachbegrünung.
- Grünordnerische Festsetzungen zur Bepflanzung im Bereich der öffentlichen und privaten Grünflächen sowie innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen.

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- Regelung zur gemeinschaftlichen Gestaltung und Nutzung der Freibereiche in den Höfen inkl. Spielbereiche und ggf. Nebenanlagen (z. B. Pavillon).
- Errichtung von gemeinsamen Spielplätzen auf den Baugrundstücken.
- Beachtung einer Überlagerung von Wegen mit erforderlichen Feuerwehrezufahrten.
- Regelungen zu gemeinschaftlich nutzbaren Dachflächen.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Dingliche Sicherung von Wegerechten durch Baugebiete.
- Berücksichtigung der städtischen Regelungen zur Freiraumgestaltung. (insbesondere Kinderspielplatzsatzung)

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Widmung von Straßen und Wegen, die exklusiv dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten bleiben.
- Anbindung von Freizeitanlagen an das stadtweite Fuß- und Radwegenetz.
- Führung von Feuerwehrezufahrten auf schon aus anderen Gründen befestigten Flächen, damit zusammenhängende Grün- und Freiflächen verbleiben.
- Attraktive Gestaltung der öffentlichen und privaten Grünflächen, der Quartiersplätze sowie der Grünflächen innerhalb der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und entsprechende Ausstattung für Aufenthalt und Spiel.
- Ausreichende Begrünung und ansprechende Gestaltung der geplanten Fuß- und Radwege.
- Die gemeinschaftlich genutzten Dachflächen können ggf. die Planung und Herstellung eines zweiten Rettungsweges erforderlich machen. Gleiches gilt für die Sport- und Freizeitflächen auf den geplanten Mobilitätshäusern.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Als Prüfungskriterium wurden die bei Neuplanungen stadtweit anzuwendenden städtischen Freiflächenrichtwerte für öffentliche und private Grün- und Freiflächen herangezogen.

8.2.1.6 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Sicherheit

Wesentliche Sicherheitsaspekte in der Planung sind die Schaffung von angstfreien Räumen (vor allem in der Nacht) sowie die verkehrssichere Abwicklung des gesamten Verkehrs. Hierbei sind insbesondere Kinder und ältere Menschen sowie Menschen mit besonderen Schutzbedürfnissen zu berücksichtigen.

Bestandsaufnahme

Derzeit sind die Straßen bzw. Feldwege in der landwirtschaftlichen Flur nicht beleuchtet, da dies aufgrund der aktuellen Nutzung weder notwendig noch aus naturschutzfachlichen Gründen erwünscht ist. Im Zuge der schrittweisen Umsetzung des 1. Realisierungsabschnitts entstehen beleuchtete Bereiche, die sich bezüglich der gefühlten Sicherheit positiv auswirken können.

Prognose bei Durchführung der Planung

Mit Realisierung der Planung entstehen neue öffentliche Freiräume und Plätze. Diese sollen übersichtlich gestaltet werden, sodass die Möglichkeit der sozialen Kontrolle gegeben ist und keine Angsträume innerhalb der Flächen und entlang von Wegebeziehungen entstehen. Entsprechend werden alle wesentlichen Wege in den Verkehrsflächen in der Nacht beleuchtet und im Winter verkehrssicher geräumt. Auch grenzen an alle öffentlichen Räume möglichst Wohnnutzungen an, durch die auch in der Nacht eine soziale Kontrolle der Flächen ermöglicht wird. Im Bereich der ÖG 1, die an die Gemeinbedarfsfläche Erziehung angrenzt, ist bei der Ausgestaltung der Flächen ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit, insbesondere in der Nacht, zu legen, weil hier in Teilbereichen keine Wohnungen an den öffentlichen Raum angrenzen werden.

Das beabsichtigte Leitbaumkonzept, das in den Straßenräumen je nach Hierarchie und Funktion der Straßen die Verwendung unterschiedlicher Baumarten vorsieht, erleichtert die Orientierung und Übersichtlichkeit im öffentlichen Raum.

Durch den Bau des neuen Wohnstandortes für ca. 7.200 Einwohner*innen wird sich das Verkehrsaufkommen im Umfeld zwangsläufig erhöhen. Das vorliegende Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023) kommt zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen 2035 inklusive Vollausbau Freiham Nord 2. RA der Verkehr abgewickelt werden kann. U. a. sind entlang der Straße U-1750 (Autobahnzubringer) an der Kreuzung mit der Straße U-1822 / U-1824 sowie an weiteren Kreuzungsbereichen an der Aubinger Allee Lichtsignalanlagen vorgesehen. Weitere Lichtzeichenanlagen können im Vollzug bei Bedarf errichtet werden. Für die gebietsinternen Straßen soll die Geschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt werden, lediglich auf dem Autobahnzubringer sowie der angrenzenden Aubinger Allee wird voraussichtlich Tempo 50 erlaubt sein.

Für den Rad- und Fußverkehr verläuft in Nord-Süd-Richtung eine Verbindung der Wohnquartiere (U-1831, U-1824 Ost, U-1822, U-1828), die im Bereich der Flächen mit besonderer Zweckbestimmung (U-1831, U-1828) weitgehend frei vom Autoverkehr ist.

Im Bereich des Autobahnzubringers und am Westrand des Planungsgebietes entlang des künftigen Landschaftsparks wird der Rad- wie auch Fußverkehr auf eigenen Radverkehrseinrichtungen sowie separaten Gehwegen geführt. Ergänzend sind auch alternative Wegeverbindungen abseits der Straßen durch öffentliche Grünflächen sowie für Fußgänger*innen durch die Binnenbereiche oder Randbereiche der Baugebiete möglich. Bei den Gehrechten auf den privaten Baufeldern zugunsten der Öffentlichkeit ist insbesondere auch auf sichere Ausgestaltung, Winterdienst und gute Beleuchtung zu achten.

Im Weiteren stellt auch die barrierefreie oder zumindest barrierearme Ausführung von Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit der Anlagen und Gebäude dar.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die landwirtschaftliche Nutzung bliebe voraussichtlich bestehen, einschließlich nicht beleuchteter Feldwege.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Festsetzung eines Systems von Straßen, Wegen und Plätzen, das hinreichend große, angstraumfreie öffentliche Räume bietet sowie für den Fuß- und Radverkehr ein attraktives Wegenetz auch abseits der Kfz-Straßen ermöglicht.
- Anordnung von Nutzungen entlang öffentlicher Wege und Aufenthaltsbereiche, die auch eine soziale Kontrolle am Wochenende oder in der Nacht ermöglichen.
- Die klare, überschaubare Zonierung in öffentliche und private Freiflächen unterstützt das Sicherheitsempfinden, insbesondere von Frauen, Kindern und Jugendlichen.

- Unterschiedliche Flächen zum Erleben und zur Begegnung, von ruhiger Wohnnachbarschaft bis zu urbanen öffentlichen Räumen und wohnungsnah nutzbaren, privaten Freiräumen, z. B. in den Wohnhöfen und auf gemeinschaftlich nutzbaren, geschützten Dachgärten, schaffen eine Vielfalt für unterschiedliche Nutzungsgruppen und ihre Bedürfnisse.
- Festsetzung von Dienstbarkeiten mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit, um ein erweitertes Wegenetz abseits der Straßen anzubieten.

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- Sichere Ausgestaltung, Beleuchtung und Winterdienst von (dinglich gesicherten) Wegen in den Binnen- und Randbereichen von Baugebieten.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Anwendung der einschlägigen Regelungen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.
- Einrichtung von Querungshilfen für Fuß- und Radverkehr an vielbefahrenen Straßen.
- Vollzug der bayerischen Bauordnung sowie Beachtung der einschlägigen Normen zur Barrierefreiheit bei der Errichtung von Gebäuden und baulichen Anlagen.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Widmung von Plätzen und Wegen, die frei von Kfz-Verkehren sind.
- Vorrangregelungen für den Fuß- und Radverkehr.
- Beleuchtung und winterliche Räumung von Wegen, auch für den Fuß- und Radverkehr.
- Erstellung eines Beleuchtungskonzeptes für den öffentlichen Raum zur Vermeidung von Angsträumen durch das Baureferat.
- Hierarchische Ausgestaltung des Systems von Straßen und Wegen insbesondere durch ein Leitbaumkonzept.
- Anordnung von besonders sensiblen Nutzungen und Flächen wie Kinderspielplätzen in Sichtweite zu Wohnungen.
- Verfolgung von inklusiven Ansätzen auch in der Umsetzungsphase.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Es wurden u. a. die Vorschriften und Regelwerke zum Bau und Betrieb von Straßen, Wegen, Lichtsignalanlagen und öffentlichen Transportmitteln sowie zur Barrierefreiheit insoweit berücksichtigt, als deren Einhaltung und Umsetzung im Bauvollzug ermöglicht wird. Die Schaffung von gut nutzbaren öffentlichen Freiflächen und Grünverbindungen hat ebenfalls eine positive Auswirkung.

8.2.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen

8.2.2.1 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand

Bestandsaufnahme

Das Planungsgebiet wird aktuell bis auf den vorläufigen Autobahnzubringer sowie den Bereich des geplanten Schulcampus (Gemeinbedarfsfläche Erziehung) größtenteils intensiv landwirtschaftlich, überwiegend als Acker genutzt. Baum- oder Gehölzbestände kommen nicht vor. Im Bereich des geplanten endgültigen Autobahnzubringers wurde bereits der Oberboden entfernt und es wurden archäologische Untersuchungen durchgeführt. Zuletzt wurde für den Bereich des geplanten Schulcampus in 2023 die Entfernung des Oberbodens zur Durchführung archäologischer Untersuchungen vollzogen.

Geschützte Biotope, Landschaftsbestandteile, Schutzgebiete oder Naturdenkmäler sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

In den öffentlichen Grünflächen, Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und Wohngebieten wird über die Festsetzungen die Pflanzung von Bäumen geregelt. In den Verkehrsflächen werden über ausreichend große, mindestens 3 m breite Baumgräben sichere und langfristige Baumstandorte gesichert. Da auf Tiefgaragen weitestgehend verzichtet wird, können optimale Standortbedingungen für Großbäume auch in den Innenhöfen der Wohngebiete geschaffen werden. Zudem ist die Begrünung der Dachflächen geplant.

Innerhalb der geplanten Gemeinbedarfsfläche Erziehung stehen künftig ebenfalls Flächen zur Begrünung und zur Bepflanzung mit der Festsetzung von Baumpflanzungen zur Verfügung. Auch hier wird über die Festsetzungen die Begrünung sichergestellt. Im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung ist eine Unterbauung mit einer Tiefgarage oder anderweitigen Unterbauungen zulässig, so kann es hier voraussichtlich zu unterbauten Flächen außerhalb bereits befestigter Flächen kommen. Über die festgesetzte Mindestüberdeckung von 0,80 m sowie die Absenkung in Bereichen mit Baumpflanzung wird die Voraussetzung für eine gute Durchgrünung und Entwicklung der Baumpflanzungen geschaffen. Falls es auch in den anderen Baugebieten in untergeordnetem Umfang zu unterbauten Flächen innerhalb der Bauräume kommen sollte, ist auch hierfür eine Mindestüberdeckung von 0,80 m geregelt.

Insgesamt gesehen wird über die getroffenen Festsetzungen eine große Anzahl von voraussichtlich ca. 900 Bäumen gepflanzt.

Diese umfangreichen Baumpflanzungen sind entscheidend für die Verbesserung des künftigen Stadtklimas. Sie spenden Schatten und sind ein wichtiger Lebensraum für viele Insekten und Vögel. Es ist geplant, vorwiegend heimische, stadtklimafeste und krankheitstolerante Baumarten zu verwenden.

Der Anteil von heimischen Bäumen (50 %) ist bei den allgemeinen Wohngebieten über eine Festsetzung geregelt. Heimische Gehölze eignen sich im Allgemeinen besser als Nahrungsgrundlage für Vögel und Insekten und haben somit einen höheren ökologischen Wert. Als Beitrag zur Biodiversität und als Grundlage für eine Erhöhung der Artenvielfalt werden die öffentlichen Grünflächen in Teilbereichen naturnah gestaltet. Dies kann über die Anlage artenreicher Blumenwiesen, Krautsäume sowie die Verwendung heimischer Baum- und Straucharten erfolgen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die intensive landwirtschaftliche Nutzung ohne Gehölzstrukturen bliebe voraussichtlich bestehen.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind:

- Ausweisung großzügiger öffentlicher Grünflächen und privater Freiflächen.
- Umfangreiche Neupflanzung von Bäumen durch entsprechende Festsetzungen sowohl für die öffentlichen als auch für die privaten Freiflächen, Pflanzung von Großbäumen entlang von Straßen und im Bereich von Plätzen.
- Festsetzung von Mindestpflanzqualitäten und ausreichend großen Wurzelräumen, um Standortbedingungen für eine dauerhaft günstige Entwicklung zu schaffen. Damit können die Bäume zumindest mittelfristig wertvolle ökologische und klimatische Funktionen übernehmen.
- Festsetzung eines ausreichenden Bodenaufbaus (mit Mindestüberdeckung und Absenkung von Flächen im Bereich von Baumpflanzungen) im Bereich unterbauter Flächen in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung.
- Festsetzung eines ausreichenden Bodenaufbaus (mit Mindestüberdeckung) im Bereich unterbauter Flächen auch in allen Baugebieten.
- Nachpflanzung ausgefallener Gehölze mit den festgesetzten Güteanforderungen.
- Festsetzung, dass mindestens 40 % der parkartig zu gestaltenden und zu begrünenden öffentlichen Grünflächen (ÖG 1 und ÖG 2) als naturnahe Landschaftselemente wie artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Bäume und Sträucher oder Vogelnährgehölze herzustellen sind.
- Festsetzung eines Anteils an standortgerechten, heimischen Baumarten im Bereich der allgemeinen Wohngebiete von mindestens 50 %.
- Festsetzung einer Fassadenbegrünung.
- Mindestens extensive Begrünung aller Flachdächer von Gebäuden (auch bei Kombination mit Photovoltaikanlagen), sofern diese nicht für technische Anlagen oder Gemeinschaftsdachgärten benötigt werden.
- Intensive Begrünung der Dachflächen, die für eine gemeinschaftliche Nutzung vorgesehen sind.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Beachtung gesetzlich geregelter Grenzabstände bei angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken gemäß Art. 48 AGBGB.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die sich insbesondere aus dem BauGB, der BayBO, den Naturschutzgesetzen sowie den städtischen Satzungen (z. B. Baumschutzverordnung, Kinderspielplatzsatzung) ergebenden Ziele und Belange wurden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

8.2.2.2 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität

Bestandsaufnahme

Amtlich kartierte Biotope sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Nach dem Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München (amtliches, handlungsorientiertes Fachkonzept des Naturschutzes auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte) handelt es sich um einen Bereich mit Nutzungsextensivierung und Strukturanreicherung in strukturarmen, überwiegend ackerbaulich genutzten Gebieten.

Artenschutzkartierung:

Auf der landwirtschaftlichen Flur westlich des Freihamer Weges ist im Rahmen der Artenschutzkartierung u. a. ein Vorkommen von Kiebitz (Rote Liste Bayern Status 2, stark gefährdet), Feldlerche (Rote Liste Bayern Status 3, gefährdet), Feldsperling, Goldammer, Wachtel und der Wiesenschafstelze (alle Rote Liste Bayern, Vorwarnliste) erfasst (Datum 1997/98).

Durchgeführte Kartierungen:

Die Ergebnisse für die europarechtlich geschützten Arten sind ausführlich unter Kapitel 8.4 „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ aufgeführt. Wesentlich ist hier das Vorkommen von Feldvögeln. Hierzu fanden in den Jahren 2020, 2021 und 2022 umfassende Kartierungen statt. Die offenen Feldfluren werden von der Feldlerche als Brutlebensraum genutzt. Aktuell nicht nachgewiesene Arten wie der Flussregenpfeifer und die Wachtel, für die frühere Nachweise oder Nachweise aus der näheren Umgebung bekannt sind, wurden als potenziell vorkommend angenommen.

Im Zuge der Erstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wurden Kartierungen und Habitatstrukturanalysen durchgeführt. Hierbei konnten keine Nachweise von Zauneidechsen und Wechselkröten erbracht werden.

Die Vegetationsausstattung des Untersuchungsgebietes umfasst am Südrand sehr kleinflächig ruderalen Säume mit geringem Vorkommen von Pflanzenarten, welche den Raupen des Nachtkerzenschwärmers als Nahrungspflanzen dienen können (Weidenröschen). Raupen konnten trotz Nachsuche im Juni und Juli 2020, 2021 und 2022 nicht festgestellt werden.

Weitere artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten kommen im Planungsgebiet nicht vor.

Die geplante Siedlungsflächenentwicklung Freiham weist Abstände von ca. 5,6 km zum FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) 7834-301 „Nymphenburger Park“ und ca. 6 km zum FFH-Gebiet 7734-302 „Allacher Forst und Angerlohe“ auf. Im Rahmen der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsabschätzung wurde geprüft, ob die FFH-Gebiete im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegen und ob die Möglichkeit von erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgebiete in ihren für die Erhaltungsziele

oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen besteht. Aufgrund der großen räumlichen Distanz zwischen dem Vorhaben und den jeweiligen FFH-Gebieten können für die anlage- und baubedingten Wirkfaktoren erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erhaltungsziele ausgeschlossen werden. Erhaltungsziele mit einem inhaltlichen Bezug zu Schallimmissionen liegen nicht vor. Damit verbleibt als relevanter betriebsbedingter Wirkfaktor 'vorhabensbedingte Stoffeinträge'.

Im Bereich der FFH-Gebiete liegen bereits die Stickstoff-(N)-Immissionen der Hintergrundbelastung über oder im Bereich der für die betroffenen Lebensraumtypen spezifischen kritischen Belastungswerte (Critical Loads). Um eine Beeinträchtigung der jeweiligen Erhaltungsziele verneinen zu können, dürfen die vorhabensspezifischen Stickstoff-(N)-Immissionen bestimmte Werte nicht überschreiten bzw. muss die vorhabensbedingte Zusatzbelastung unter einem gewissen Wert liegen.

Die Verträglichkeitsabschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass auch bei summarischer Betrachtung nicht von relevanten Stoffeinträgen in die benachbarten FFH-Gebiete auszugehen ist, die eine Beeinträchtigung der jeweiligen Erhaltungsziele auslösen könnten.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die Planung kommt es zu einer Überbauung überwiegend landwirtschaftlich genutzter Flächen und es entstehen dadurch Eingriffe in Lebensbereiche der europarechtlich geschützten Art Feldlerche. Bei den Erfassungen in den Jahren 2020 bis 2022 konnte im durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts lediglich diese in Bayern gefährdete Vogelart als Brutvogel nachgewiesen werden. Alle weiteren, dort festgestellten Vogelarten nutzten die künftigen Baufelder nur sporadisch bzw. zur Nahrungssuche. In der näheren Umgebung des Planungsgebietes wurden fünf weitere Brutvogelarten mit Bezug zur offenen Feldflur einschließlich deren Saumstrukturen festgestellt. Es handelt sich um die Arten Dorngrasmücke, Feldsperling, Goldammer, Stieglitz und Wiesenschafstelze, von denen drei Arten den Vorwarnstatus der aktuellen Roten Liste Bayern besitzen.

Bei der im Gebiet vorkommenden Tierart Feldlerche werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch planrealisierende Vorhaben erfüllt, sodass Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichs- bzw. CEF-Maßnahmen i.S.v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) sowie Maßnahmen zur Sicherung der Erhaltungszustände der Populationen (FCS-Maßnahmen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG) durchgeführt werden. Der Flussregenpfeifer kommt zwar aktuell im Planungsgebiet nicht vor, jedoch können insbesondere in Folge der Humusbeseitigung im Vorfeld der archäologischen Grabungen geeignete Habitate für den Flussregenpfeifer entstehen. Für eine vorhabensbedingte Schädigung, Störung oder Tötung einzelner Individuen des Flussregenpfeifers, insbesondere seiner Gelege oder Jungtiere, besteht daher ein geringes Restrisiko.

Eventuelle Eingriffe in Lebensbereiche anderer geschützter Tierarten wie z. B. Dorngrasmücke, Goldammer können über konfliktvermeidende Maßnahmen kompensiert werden.

Die Ergebnisse für die europarechtlich geschützten Arten sind ausführlich unter Kapitel 8.4 „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ beschrieben.

Durch die geplante Bebauung erfolgt der Flächenverlust überwiegend landwirtschaftlich genutzter Flächen, die als Lebensbereich verloren gehen. Es erfolgt keine Zerschneidung bedeutender Verbundachsen.

Die künftige Wohnbebauung und der damit verbundene Anstieg der Bevölkerungszahl bewirkt eine dauerhafte Störung der verbleibenden Freiflächen durch Naherholung und zunehmenden Erholungsdruck. Durch den zu erwartenden Ziel- und Quellverkehr der künftigen Anwohner*innen entstehen verkehrsbedingte Immissionen.

Durch entstehende Glasfassaden oder Glaselemente ist von einer Vogelschlaggefahr auszugehen. Es werden Maßnahmen zum Vogelschutz in den Satzungsbestimmungen festgesetzt, welche Vögel vor Kollision mit Glasflächen schützen sollen.

Grundsätzlich entsteht durch das Planvorhaben eine Störwirkung durch visuelle Beeinträchtigung und Kulissenwirkung der geplanten Gebäude, die sich auf die angrenzenden Lebensräume auswirkt. Dies wird im Rahmen des artenschutzrechtlichen Ausgleichs berücksichtigt.

Baubedingt wird sich eine Belastung durch den Baustellenverkehr und -betrieb und dessen Auswirkungen wie Lärmemissionen, Erschütterungen, optische Reize sowie Einträgen von Fremdstoffen (z. B. Staub) ergeben. Für vorkommende Brutvögel gibt es ausreichende Möglichkeiten, während dieser Störungsphase auf angrenzende Gebiete auszuweichen. Für die Feldlerche werden spezielle Maßnahmen durchgeführt (siehe Kapitel 8.4 „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“).

Mit der geplanten Durchgrünung und Pflanzung von Bäumen innerhalb der Wohnbauflächen werden zusätzliche neue Habitatstrukturen und allgemeine Lebensraumangebote für verschiedenste Arten geschaffen. Der im südlichen Randbereich geplante Grünzug stellt eine Vernetzungsstruktur zum Landschaftspark und zur umgebenden Landschaft dar. Über die Festsetzungen im ÖG 1 und ÖG 2 entsteht hier ein Anteil von mindestens 40 % an naturnah gestalteten Bereichen (u. a. artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume). Des Weiteren sind für diesen Anteil heimische Bäume und Sträucher zu verwenden, wobei auf die Verwendung von Vogelnährgehölzen besonders geachtet werden soll. Es können neue, wertvolle Biotopstrukturen entstehen, die Nahrungsgrundlage und Lebensräume für die heimische Tierwelt darstellen.

Als weiterer Beitrag zur Biodiversität muss auch in den allgemeinen Wohngebieten ein Mindestanteil von 20 % der Freiflächen naturnah gestaltet werden. Des Weiteren wird auf den Dachflächen der Gebäude auf den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude eine artenreiche und naturnahe Dachbegrünung umgesetzt (Mindestsubstratschichtdicke von 25 cm), die auf 25 % der Fläche mit Habitatmodulen (Substratanhügelungen, Nisthilfen für Insekten etc.) ausgestattet wird. Diese leisten einen zusätzlichen Beitrag zum Erhalt der biologischen Vielfalt.

Für nachtaktive Insekten geht von künstlichen Lichtquellen eine Gefährdung aus, da sie in hohem Maße bedingt durch eine vom Licht ausgelöste Fehlorientierung von diesen angezogen werden. Unnötige Lichtemissionen auf umliegende Vegetationsbestände mit Lebensräumen wildlebender Tiere (z. B. Insekten, Vögel, Fledermäuse) sollten daher möglichst vermieden werden. Über die getroffene Festsetzung für die zu verwendenden Leuchtmittel sowie deren Aufbau können solche negativen Auswirkungen minimiert werden.

Für die Freisportflächen der Schule ist eine außerschulische Nutzung voraussichtlich von April bis Oktober bis in die Abendstunden sowie an Sonn- und Feiertagen bis in den frühen Abend geplant. Es ist davon auszugehen, dass auch für diese Flächen zeitweise eine Beleuchtung erforderlich wird, wobei auch hier die getroffenen Festsetzungen zur Leuchtmittelverwendung beachtet werden müssen. Durch die Lage der Freisportflächen westlich der Gebäude der Gemeinbedarfsfläche Erziehung mit deren abschirmender Wirkung ist eine Störung des Wohnens angrenzend an die Gemeinbedarfsfläche Erziehung durch Beleuchtung nicht zu erwarten.

Durch die Bebauung entstehen grundsätzlich zusätzliche Habitate für Tauben an den Gebäuden. Insbesondere während der Bauphase ergeben sich geeignete Nischen für die Brutaktivität. Um eine quartiersweite Regulierung der Taubenpopulation im Planungsgebiet zu ermöglichen, sind in den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude Taubenhäuser als Dachaufbauten zulässig. Für das Planungsgebiet selbst sind voraussichtlich drei Taubenhäuser auf diesen Flächen mit besonderem Nutzungszwecke Garagengebäude ausreichend. Durch die Lage derselben können diese auch noch einen Teil des 1. RA „mitversorgen“.

Voraussetzung, dass die Taubenhäuser von der örtlichen Taubenpopulation angenommen werden, ist die Installation einer geeigneten Taubenabwehrmaßnahme, sodass dort potenzielle Nistplätze für Tauben nicht mehr zur Verfügung stehen. Eine Verwendung von Taubenabwehrnetzen ist aufgrund der Verletzungs- und Tötungsgefahr durch Verfangen von kleinen Vögeln in den Netzen nicht geeignet. Stattdessen ist die Verwendung eines tierschutzkonformen, stabilen Taubenabwehrgitters mit einer Maschen- bzw. Stabweite von 50 mm (kleinere Maschenweiten sind aufgrund der Fallenwirkung und des Verletzungsrisikos für kleine Vögel nicht zulässig) geplant. Die Installation der Taubenabwehr soll zeitgleich mit der Errichtung der Dachaufbauten erfolgen und nur in begründeten Ausnahmefällen nachträglich ausgeführt werden dürfen. Voraussetzung ist dann, dass eine Fachkraft des Vogelschutzes im Vorfeld der Installation die Anlage eingehend untersucht, um vorhandene Brutaktivitäten von Vögeln sicher ausschließen zu können.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die vorhandene intensive landwirtschaftliche Nutzung würde voraussichtlich fortgeführt. Je nach Anbau und Fruchtfolge auf den Feldern, könnte vor allem die betroffene Feldlerche weiterhin im Gebiet Lebens- und Brutraum vorfinden.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Umfangreiche Baumpflanzungen innerhalb der öffentlichen Grünflächen, im Straßenbereich und in den Wohngebieten.
- Festsetzung, dass mindestens 40 % der parkartig zu gestaltenden und zu begrünenden öffentlichen Grünflächen (ÖG 1 und ÖG 2) als naturnahe Landschaftselemente wie artenreiche Blumenwiesen, Krautsäume, heimische Bäume und Sträucher, Vogelnährgehölze herzustellen sind.
- Festsetzung eines Anteils an standortgerechten, heimischen Baumarten im Bereich der allgemeinen Wohngebiete von mindestens 50 %.

- Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung mit einer Mindestsubstratschichtdicke von 20 cm und einer intensiven Dachbegrünung mit einer Mindestsubstratschichtdicke von 40 cm.
- Festsetzung einer Dachbegrünung (Mindestsubstratschichtdicke 25 cm) mit Biodiversitätsmodulen im Bereich der Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude.
- Festsetzung von Fassadenbegrünung.
- Festsetzung von Maßnahmen gegen Vogelschlag für Glasflächen.
- Festsetzung von insektenfreundlicher Beleuchtung.
- Festsetzung der Zulässigkeit von Taubenhäusern auf den Dachflächen der Mobilitätsregale

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Weitere Maßnahmen, die aufgrund der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Kapitel 8.4) vorzunehmen sind (z. B. Feldlerchenfenster).

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Bei der Beleuchtungsplanung in den öffentlichen Grünflächen ist zum Schutz der Insektenfauna zu prüfen, in welchen Bereichen die nächtliche Ausleuchtung zeitlich begrenzt bzw. auf eine Beleuchtung ganz verzichtet werden kann. Dabei ist jedoch auch der Aspekt Sicherheit / Angsträume zu berücksichtigen.
- Als Beitrag zur Verbesserung der Biodiversität sind in den öffentlichen Grünflächen und privaten Freiflächen ggf. über den festgelegten Anteil hinaus Teilbereiche als arten- und blütenreiche extensive Wiesen anzulegen, bei der Pflanzung von Bäumen und Sträuchern überwiegend heimische Gehölze zu verwenden und für die Dachbegrünung möglichst arten- und blütenreiche Ansaaten zu wählen.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zum Arten- und Biotopschutz und zur Biodiversität wurden berücksichtigt. Bereits im Vorfeld wurden Untersuchungen und Maßnahmen zum Schutz der betroffenen Arten durchgeführt. Die Anforderungen des gesetzlichen Artenschutzes müssen auch künftig berücksichtigt werden.

8.2.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche

8.2.3.1 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen

Bestandsaufnahme

Altlasten

Innerhalb des Planungsgebiets befinden sich gemäß den Aussagen des Referates für Klima- und Umweltschutz (RKU) keine Altlasten- oder Altlastenverdachtsflächen.

Kampfmittel

Es fand eine Kampfmittelvorerkundung (Stand: 18.08.2017) statt, die den Bereich des vorliegenden Bebauungsplanes sowie den Bereich des geplanten Landschaftsparks (Südteil) umfasst. In deren Rahmen konnte eine potenzielle Kampfmittelbelastung festgestellt werden. Innerhalb einer zu beachtenden Sicherheitszone ist mit Bombenblindgängern zu rechnen. Dies betrifft weniger als 1% des Gebietes. Für diese Bereiche besteht lt. Untersuchung weiterer Erkundungsbedarf. Für die übrigen Flächen besteht kein Handlungsbedarf. Die betroffene Fläche im Bebauungsplangebiet liegt im Bereich der ÖG 3 und wurde im Auftrag des Kommunalreferates bereits untersucht. Es ist kein begründeter Kampfmittelverdacht mehr vorhanden.

Sonstige Belastungen

Die im Bebauungsplanumgriff stattfindende landwirtschaftliche Nutzung bedingt derzeit über die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln und Dünger einen regelmäßigen Schadstoffeintrag in den Boden.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die durchgeführte Kampfmitteluntersuchung im Bereich der Fläche mit weiterem Erkundungsbedarf wird die Verkehrssicherheit für das gesamte Planungsgebiet umfänglich hergestellt. Im Interesse einer vertieften Aufklärung der Bodensituation wird das Kommunalreferat bereichsweise vor den archäologischen Untersuchungen / Grabungen noch geomagnetische Untersuchungen durchführen.

Schadstoffeinträge, die über eine landwirtschaftliche Nutzung bedingt sein können, finden mit Umsetzung der Planung nicht mehr statt.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei einer Fortführung der landwirtschaftlichen Nutzung würde eine Untersuchung auf Kampfmittel voraussichtlich unterbleiben.

Geplante Maßnahmen

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten und vertraglich zu regeln sind

Sollten bei Bodeneingriffen Auffälligkeiten sichtbar werden, die auf Kampfmittel oder Kampfmittelreste hindeuten könnten, sind alle Arbeiten sofort einzustellen und es ist, die Ordnungsbehörde bzw. die Polizei unmittelbar davon zu informieren.

Wird im Zuge der Baumaßnahme nach Farbe, Geruch oder Konsistenz auffälliges Bodenmaterial angetroffen, so ist der Aushub unverzüglich einzustellen und das Referat für Klima- und Umweltschutz, Sachgebiet Altlasten, zu verständigen.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die Vorgaben des Bundes-Bodenschutzgesetzes bzw. der Bundes-Bodenschutzverordnung wurden bei der Planung und werden auch im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt. Die gültigen technischen Regelwerke wurden bei der Beurteilung zugrunde gelegt.

8.2.3.2 Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Bodenfunktionen

Bestandsaufnahme

Das Schutzgut Boden lässt sich anhand der Speicher- und Reglerfunktion, der biotischen Lebensraumfunktion und der natürlichen Ertragsfunktion sowie der Natürlichkeit und Seltenheit einstufen. Potenzielle Beeinträchtigungen entstehen durch Entwässerung, Schadstoffeintrag, Verdichtung und Flächenverlust durch Bodenversiegelung sowie Überbauung.

Das Planungsgebiet liegt im Bereich der Münchener Schotterebene, die aus kalkigen Kiessanden gebildet wird. Bei den natürlich vorkommenden Böden handelt es sich überwiegend um (Acker-)Pararendzinen aus Carbonatsandkies bis -schluffkies (Schotter) sowie in Teilbereichen im Osten um Braunerden und Parabraunerden aus flachem kiesführendem Lehm.

Die Böden sind überwiegend von der landwirtschaftlichen Nutzung geprägt. Der natürliche Bodenaufbau ist im Bereich vorhandener Straßen und Wege sowie im Bereich der bereits durchgeführten oder laufenden archäologischen Untersuchungen gestört.

Im Gebiet ist der Boden aktuell nur in geringem Umfang versiegelt (Straßenverkehrsfläche des vorläufigen Autobahnzubringers).

Ein Vorkommen seltener und damit aus Sicht des Bodenschutzes wertvoller Böden ist nicht gegeben.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die geplante Bebauung wird über die festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) eine maximale Versiegelung von ca. 11,9 ha ermöglicht. Die Erschließung (Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) umfasst eine Fläche von ca. 6,9 ha. Bei diesen sind allerdings auch unversiegelte Teilflächen wie straßenbegleitende Baumgräben (Mindestbreite 3 m) und Pflanzinseln enthalten. Dieser Verlust an Boden stellt eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung dieses Schutzgutes dar, da sämtliche natürlichen Bodenfunktionen wie Biotopfunktion, Klimafunktion, Lebensraumfunktion sowie Regler- und Speicherfunktion in diesen Bereichen verloren gehen. Insgesamt gehen im Bereich des Planungsgebietes fruchtbare Ackerböden (die Acker- bzw. Grünlandzahlen der überplanten Flächen liegen über den Durchschnittswerten der Acker- und Grünlandschätzung der Stadt München) und somit die Möglichkeit der landwirtschaftlichen Produktion verloren.

Innerhalb des Planungsumgriffs gibt es Hinweise auf Bodendenkmäler (siehe auch Kapitel 8.2.8 „Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter“). Die erforderlichen archäologischen Untersuchungen sind im Bereich des Autobahnzubringers abgeschlossen. Letzte Untersuchungen fanden im Auftrag des Kommunalreferates in 2023 unter anderem im Bereich des geplanten Schulcampus in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung statt. Weitere archäologische Untersuchungen sind sukzessive für das gesamte Planungsgebiet vorgesehen. Durch den Baueingriff geht zwar die Archivfunktion des Bodens bzgl. Zeit- und Naturgeschichte verloren, die archäologischen Funde werden allerdings dokumentiert und gesichert. Der im Rahmen der Untersuchungen abgetragene Oberboden wird, soweit möglich und sinnvoll, zwischengelagert und wiederverwendet. Im gesamten Planungsgebiet

kommt es nicht nur aufgrund der erforderlichen archäologischen Untersuchungen, sondern auch aufgrund der geplanten Geländeanhebungen zu Veränderungen des natürlichen Bodenaufbaus.

Durch die notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen kann es zu zusätzlichen vorübergehenden Störungen der natürlichen Bodenfunktionen und zu Verdichtungen kommen.

Festgesetzte öffentliche Grünflächen, bei denen die natürlichen Bodenfunktionen mittelfristig wiederhergestellt werden können, sind auf einer Fläche von ca. 3,7 ha vorgesehen. Hinzu kommen etwa 6,7 ha private Freiflächen im Umfeld der Gebäude. Da in den Wohngebieten auf die Anlage von Tiefgaragen verzichtet wird, sind die privaten Freiflächen ohne Unterbauung vorgesehen.

Tiefgaragen oder Kellergeschosse außerhalb überbauter Flächen sind insbesondere im Bereich des geplanten Schulcampus (Gemeinbedarfsfläche Erziehung) möglich.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich weitergeführt und somit die damit verbundenen Bodenfunktionen erhalten bleiben.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Kompakte und flächensparende Bauweise in hoher Baudichte und dadurch sparsamer Umgang mit Boden, insbesondere mit Festsetzung von GR-Obergrenzen (einschließlich Anlagen nach § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO).
- Bepflanzung und Begrünung aller nicht bebauten Flächen.
- Ausweisung öffentlicher Grünflächen und privater Freiflächen.
- Verzicht auf die Unterbauung von Freiflächen mit Tiefgaragen oder Kellergeschossen im Bereich der Wohnbauflächen.
- Überdeckung von unterbauten Flächen außerhalb befestigter Flächen in allen Baugebieten sowie insbesondere in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung und somit Reaktivierung eines Teils der natürlichen Bodenfunktionen.
- Begrenzung von befestigten Freiflächen und Festsetzung von wasserdurchlässigen Belägen, soweit funktional möglich. Nutzung der unversiegelten, begrünten Flächen für die Speicherung und Versickerung des anfallenden Regenwassers.

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- Mehrfachnutzung von Belagsflächen (Weg / Feuerwehrezufahrt)

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Trennung von humushaltigem Oberboden und Unterboden bei Abtrag, Lagerung, Abfuhr und Wiedereinbau

- Sorgfältiger Umgang mit dem anfallenden Oberboden und sachgerechte Lagerung und Wiederverwendung.
- Platzierung von Tiefgaragen und Kellergeschossen, soweit zulässig und notwendig, unter bereits durch Bebauung versiegelten Flächen.
- Beschränkung der baubedingten Arbeitsflächen auf ein technisch unbedingt notwendiges Maß.
- Vollständige Beseitigung der Baustelleneinrichtung.
- Bündelung von Versorgungsleitungen in Straßen und Wegen.
- Wiederverwendung von abgetragenen Bodenmaterialien möglichst in räumlicher Nähe.
- Bei Wiederauftrag von Bodenmaterialien sind auch naturschutzfachliche Aspekte wie das Brutgeschehen von Bodenbrütern zu beachten. Insbesondere sind hier die artenschutzfachlichen Restriktionen auf den Kompensationsflächen für die Feldlerchen beim Gut Streiflach zu beachten (siehe auch Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, 14. Oktober 2024).

Die Verwertung von überschüssigem Bodenmaterial sollte zur Vermeidung von Bauverzögerungen und Mehrkosten mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf vor Baubeginn geplant werden. Es wird empfohlen, hierfür von einem qualifizierten Fachbüro bereits im Vorfeld ein Bodenmanagementkonzept mit Massenbilanz (in Anlehnung an § 6 Abs. 1 KrWG in Verb. mit Art. 1 und 2 BayAbfG) erstellen zu lassen. Aus Umweltschutzgründen ist auch eine Wiederverwendung des Bodenmaterials im Planungsgebiet bzw. auf den Bauflächen sinnvoll, sofern dies möglich ist und das Material altlastenfrei ist. Die materiellen Anforderungen im Falle von Altlastenverdachtsfällen richten sich nach dem jeweiligen Entsorgungsweg.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Der im Bundesbodenschutzgesetz und BauGB verankerte Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wurde soweit möglich berücksichtigt.

8.2.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

8.2.4.1 Oberflächenwasser

Bestandsaufnahme

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keine Oberflächengewässer. Nächstgelegene Fließgewässer (ca. 1 km Entfernung) sind der Langwieder Bach (nordöstlich), der Lohwiesgraben (nordwestlich) und der Erlbach (westlich). Das Planungsgebiet liegt nicht innerhalb eines Überschwemmungsgebietes.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die nächstgelegenen Oberflächengewässer werden durch die Planung nicht berührt. Ebenfalls ist eine Schaffung von neuen Oberflächengewässern im Planungsgebiet nicht beabsichtigt. Die Anlage eines Badesees außerhalb des Planungsgebietes westlich der Bundesautobahn A 99 wird über eine Machbarkeitsstudie geprüft. Entsprechend hat das Vorhaben keine Auswirkungen auf Oberflächengewässer.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Da im Planungsgebiet keine Oberflächengewässer vorkommen und das Planvorhaben keine Auswirkungen auf Oberflächengewässer hat, ist in dieser Hinsicht kein Unterschied zwischen der Durchführung und der Nichtdurchführung der Planung gegeben.

Geplante Maßnahmen

Da das Planvorhaben keine Auswirkungen auf Oberflächengewässer hat, sind keine Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen erforderlich.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Da im Planungsgebiet keine Oberflächengewässer vorkommen, waren in diesem Zusammenhang auch keine der in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele oder Umweltbelange zu berücksichtigen.

8.2.4.2 Grundwasser

Bestandsaufnahme

Für das Schutzgut Wasser ist das Grundwasser von übergeordneter Bedeutung. Da das Gefälle der Geländeoberfläche größer als das des Grundwassers ist, nimmt der Grundwasserflurabstand in Freiham Nord nach Nord-Westen ab. Die mittleren Grundwasserflurabstände liegen im Planungsgebiet zwischen ca. 6-8 m im Süden und ca. 4-8 m im Norden des Planungsgebietes. Bei hohen Grundwasserständen können sich die Flurabstände bis auf ca. 2 m verringern.

Die generelle Grundwasserströmungsrichtung folgt der Topographie und ist nach Nordosten gerichtet.

Die oberflächennahen quartären Kiesschichten (Schotter) und die bereichsweise unterlagernden tertiären Sande bilden zusammen das ungespannte obere Grundwasserstockwerk. Die im Liegenden folgenden Tone und Schluffe der oberen Süßwassermolasse sind dagegen geringleitend und stellen den Grundwasserstauer dar.

Die Versickerungseigenschaften des Bodens sind als günstig einzustufen, wobei der Oberboden eine geringere Durchlässigkeit aufweist als der Quartärschotter mit seiner hohen bis sehr hohen Durchlässigkeit.

Insgesamt lässt sich aufgrund des geringen Flurabstandes, der hohen Durchlässigkeit und der damit verbundenen geringen Sorptions- und Filterfähigkeit der Böden eine hohe Empfindlichkeit des Grundwassers vor allem im Nordteil des Planungsgebietes feststellen.

Mit dem hohen Skelettanteil bzw. der hohen Durchlässigkeit und dem geringen Wasserspeichervermögen bewirken die vorkommenden unversiegelten Böden eine hohe Grundwasserneubildung.

Eine Vorbelastung stellt die intensive landwirtschaftliche Nutzung dar.

Prognose bei Durchführung der Planung

Für die vorgeschlagene Trasse der geplanten U-Bahnlinie 5 nach Freiham ist der Bau von Dükern notwendig, um das Grundwasser unter dem U-Bahntunnel hindurchzuführen. Punktuell werden beidseits des U-Bahnbauwerks bis zu 30 m lange Horizontaldrains für die Grundwasserkommunikation unter der angrenzenden Bebauung zu liegen kommen. Da für das geplante U-Bahnbauwerk bereits ein wasserrechtlicher Antrag beim RKU gestellt wurde, hat die U-Bahnmaßnahme Vorrang. Daher muss bei der Planung angrenzender Tiefgaragen oder geplanter Kellergeschosse darauf geachtet werden, dass diese keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der U-Bahndüker haben. Der Grundwasserstau im Bereich der Mobilitätshäuser (SO 1 und SO 2) muss so niedrig wie möglich gehalten werden.

Auf die hohen Grundwasserstände muss mit Umsetzung der Planung insbesondere bei unterirdischen Einbauten wie den Kellergeschossen oder den vereinzelt möglichen Tiefgaragen entsprechend reagiert werden. Tiefgaragen sind überwiegend eingeschossig und nur im Bereich unter den Sondergebieten und Garagengebäuden zulässig. Nur für das Sondergebiet SO 2 sind maximal drei Untergeschosse und für die Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind tiefergreifende Keller- bzw. Tiefgaragengeschosse (gemäß § 7 Abs. 4 des Satzungstextes) zulässig. Kellergeschosse sind ansonsten maximal eingeschossig vorgesehen.

Um negative Auswirkungen auf das Grundwasser zu vermeiden, ist außerdem geplant, die Geländehöhen im Osten und Süden an die angehobenen Geländehöhen des 1. Realisierungsabschnitts anzupassen sowie entlang der westlichen Grenze Aufschüttungen bis max. rund 1,5 m über Bestand vorzusehen. Somit wird das gesamte Planungsgebiet angehoben. Im Bebauungsplan sind zu den geplanten Geländehöhen festgesetzte Höhenbezugspunkte planlich dargestellt.

Auf den mit Gebäuden überbauten Flächen wird künftig die Grundwasserneubildung unterbunden. Dem soll unter anderem durch begrünte Dachflächen, Reduzierung versiegelter Flächen und eine möglichst flächige Versickerung des Niederschlagswassers bzw. der Zwischenspeicherung in Zisternen zur späteren Verwendung zur Bewässerung entgegengewirkt werden. Bei den Straßen und Plätzen ist von einer Teilversiegelung auszugehen. Des Weiteren sollen bei den Verkehrsflächen im Quartier nach Möglichkeit Versickerungsflächen berücksichtigt werden. Ziel ist es, mit der Neuplanung eine möglichst geringe Veränderung der Grundwasserverhältnisse gegenüber dem unbebauten Zustand zu erreichen.

Die vorliegende Aktualisierung des Mathematischen Grundwassermodells (Stand: 14.07.2023, aktualisiert 09.12.2024) wurde unter Einbeziehung der zuvor genannten Vorgaben berechnet. Die Auswertungen zeigen, dass die hydraulischen Auswirkungen der geplanten unterirdischen Bebauung auf die Grundwasserstände sehr gering und für das Umfeld weitestgehend vernachlässigbar sind, wobei dies auch für die z. T. tief ins Grundwasser ragenden Mobilitätshäuser in den Sondergebieten gilt. Ein Mindestflurabstand von 4 m zur Geländeoberkante (Untergeschoss mit Regeltiefe 3,5 m unter Geländeoberkante und Kapillarsaum 0,5 m) kann in der Regel allerdings nicht eingehalten werden. Die Auswirkungen der Bauvorhaben auf den Wasserhaushalt im Planungsgebiet sind bei Versickerung der Drain- und Oberflächenabflüsse vernachlässigbar. Durch das Grundwassermodell konnte gezeigt werden, dass die ortsnahen Versickerungen des verbleibenden

Oberflächenabflusses und der Drainabflüsse für die Grundwasserstände unschädlich sind.

Die Bebauung des 1. und 2. Realisierungsabschnitts führt bei mittleren Grundwasserständen insgesamt in Bezug auf das Planungsgebiet zu einer maximalen Erhöhung des Grundwassers um ca. 0,1 m im Nahbereich südlich der U-Bahn und zu einer maximalen Absenkung des Grundwassers von ca. 0,1 m im Nahbereich nördlich der U-Bahn. Im Umfeld des Schulcampus (Gemeinbedarfsfläche Erziehung) werden aufgrund der lokalen Änderungen der Grundwasserneubildung aufgrund der Bebauung geringfügige Grundwasserabsenkungen von 0,1 m berechnet. Auch wurden im Mathematischen Grundwassermodell (Stand: 14.07.2023, aktualisiert 09.12.2024) Starkregenereignisse (mit einer Jährlichkeit von 30 bzw. 100 Jahren) simuliert, die zum Ergebnis haben, dass keine negativen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt im Planungsgebiet sowie im Umfeld von Freiham Nord zu erwarten sind.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die intensive landwirtschaftliche Nutzung mit den damit verbundenen Stoffeinträgen aufgrund von Dünger- und Pestizideinsatz würde fortgeführt. Negative Auswirkungen auf das Grundwasser könnten sich je nach vorliegendem Flurabstand in unterschiedlicher Schwere ergeben.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Zur Vermeidung von Grundwasserstau: Festsetzung einer nicht zu unterschreitenden Tiefe für die unterirdischen Geschosse in den allgemeinen Wohngebieten, in den Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude, in den Sondergebieten SO 1 und 2 (Mobilitätshäuser) sowie in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung.
- Festsetzung von Geländehöhen (Anhebung des Geländeniveaus der Baugebiete).
- Vermeidung von zusätzlicher Versiegelung durch Errichtung von Garagengebäuden und Mobilitätshäusern.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Bei Eingriffen in das Grundwasser ist ein wasserrechtliches Verfahren erforderlich.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Eigenverantwortliche Prüfung in jedem Einzelfall inwieweit der jeweils relevante Grundwasserstand (u. a. Bauphase, langfristige Entwicklung) Auswirkungen auf das Bauvorhaben sowie den dauerhaften Betrieb von Anlagen und Gebäuden haben könnte.
- Anhebung des Geländeniveaus im gesamten Planungsgebiet, um die Untergeschosse möglichst außerhalb des Grundwasserhorizonts zu errichten.
- Berücksichtigung und Erhaltung der vorhandenen, für das Monitoring des Grundwassers benötigten Grundwassermessstellen im Planungsgebiet.

Die Grundwassermessstellen dürfen nicht beschädigt oder verunreinigt werden. Im Beschädigungsfall ist die Grundwassermessstelle auf Kosten des Verursachers zu sanieren oder zu ersetzen. Die Grundwassermessstellen müssen auch während der Bauzeit für die wöchentlichen händischen Messungen funktionstüchtig und zugänglich sein.

Ist die durchgehende Zugänglichkeit der Messstelle nicht möglich, ist mit dem Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau Kontakt zur Abstimmung über Abhilfemaßnahmen aufzunehmen. Dies würde beinhalten, die Messstelle mit einem fachtechnisch geeigneten Datenlogger zur dauerhaften elektronischen Aufzeichnung der Grundwasserstände auszustatten.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Es wurden Eingriffe in das Grundwasser gemäß den Zielen des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Vorgaben der Landeshauptstadt München, mit der Intention Eingriffe in das Grundwasser möglichst zu vermeiden, berücksichtigt.

8.2.4.3 Niederschlagswasser

Im Kapitel Niederschlagswasser werden nachfolgend alle Aspekte zum Niederschlagswasser sowie zum Regenwassermanagement einschließlich der klimarelevanten Bezüge dargestellt.

Bestandsaufnahme

Anfallendes Niederschlagswasser wird aktuell verdunstet, nicht verdunstetes Niederschlagswasser wird weitgehend versickert. Hierbei weisen die vorkommenden Böden (Ackerpararendzina, Acker-Braunerde) einen hohen Skelettanteil und ein geringes Wasserspeichervermögen bei hoher Leitfähigkeit auf, wodurch eine hohe Grundwasserneubildung bewirkt wird.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die Planung werden große Flächenanteile bebaut und versiegelt, sodass Niederschlagswasser nicht mehr großflächig verdunstet oder versickert werden kann. Die Planung sieht eine ortsnahe Versickerung von Niederschlagswasser auf den Wohnbaugrundstücken vor bzw. ermöglicht die Zwischenspeicherung in Zisternen zur Verwendung für die Bewässerung oder einer verzögerten Zuführung für eine oberflächige Versickerung. In beengten Situationen ist ausnahmsweise die Versickerung über Rigolen zulässig.

Für das Planungsgebiet wurde ein integriertes Regenwassermanagementkonzept (Stand: Januar 2025) erarbeitet, welches eine Entwässerung über Versickerungsanlagen vorsieht und dabei Elemente des Schwammstadt-Prinzips (Muldenversickerung, Zisternen, Baumrigolen) integriert, um eine möglichst weitgehende Angleichung der Wasserhaushaltsbilanz im Planungsfall an den unbebauten Referenz-Zustand herzustellen. Hierbei wurden insgesamt vier Varianten untersucht.

Gemäß den technischen Vorgaben der Stadt München entsprechen die Varianten 1 und 2 den Standard-Varianten, die eine Reduzierung der Mulden und Mulden-Rigolen im Straßenbegleitgrün zugunsten von Baumstandorten vorsehen. Entsprechend erfolgt die Versickerung überwiegend über Sickerschächte.

Die Varianten 3 und 4 weichen von den Standardvarianten ab und streben eine möglichst günstige Wasserhaushaltsbilanz und eine möglichst hohe Verdunstung im Sinne des Schwammstadtprinzips an. Im Hinblick auf die Vitalität der Vegetation und auf stadtklimatische Aspekte ist für den öffentlichen Raum aus Sicht des o. g. Gutachtens der Einbezug von Bewirtschaftungsmaßnahmen der Variante 3 sinnvoll, die die Entwässerung über Mulden-Rigolen im Bereich der Baumstandorte vorsieht, sodass versickerndes Wasser den Bäumen zur Verfügung steht. Auf Sickerschächte wird weitgehend verzichtet zugunsten weiterer Muldenflächen.

Für die allgemeinen Wohngebiete ist diese Variante je nach Flächenverfügbarkeit bevorzugt zu wählen. Allerdings ist die Planung so konzipiert, dass auch eine Kombination der Standardvarianten 1 und 2 mit den grünen Varianten 3 und 4 in einzelnen Teilbereichen möglich ist. Wesentlich ist für die allgemeinen Wohngebiete die Zwischenspeicherung und Nutzbarmachung von Teilen des Wassers der Dachflächen für die Bewässerung.

Auf den Baugebietsflächen kann der Situation insofern Rechnung getragen werden, als dass die Dächer der bebauten Flächen mindestens extensiv sowie auf großen Teilflächen intensiv begrünt werden. Dies ermöglicht eine weitgehende Speicherung und Verdunstung der anfallenden Niederschläge, sodass nur geringe Anteile versickert werden müssen. Über die Festsetzung einer extensiven und intensiven Dachbegrünung, für die Mindestsubstratschichtdicken festgelegt werden, ergibt sich eine hohe Speicherkapazität für anfallendes Niederschlagswasser. Für den Rückhalt von Regenwasser ergibt sich erst ab einer Substratschichtdicke von 15 – 25 cm ein deutlich verbesserter Abflussbeiwert gegenüber einem Kiesschüttdach, weswegen für die extensive Dachbegrünung eine Mindestsubstratschichtdicke von 20 cm festgesetzt wurde. Eine intensive Dachbegrünung (Festsetzung mit 40 cm Mindestsubstratschichtdicke) mit guter Wuchsleistung der Vegetation wirkt sich ebenfalls positiv auf die Wasserbilanz aus.

Im Bereich der öffentlichen Grünflächen ist eine breitflächige Versickerung möglich. Im Weiteren sichern die Minimierung von versiegelten Flächen sowie die Ableitung von Belagsflächen in angrenzende Grünflächen eine günstige Wasserbilanzierung.

In den privaten Grünflächen in den Innenhöfen, die alle nicht mit Tiefgaragen unterbaut sind, sowie in den öffentlichen Grünflächen kann die Pflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Grünstrukturen den Wasserhaushalt günstig beeinflussen. Im Vergleich zur bisherigen Ackernutzung der Flächen fällt die Verdunstungsleistung einer ganzjährigen Begrünung im Bereich dieser Flächen höher aus. Trotz der Zunahme der Bodenversiegelung kann eine nahe an der Ausgangssituation orientierte Verdunstung erreicht werden, welche durch den permanenten Bewuchs im Bereich der Grünflächen und der begrünter Dächer im Vergleich zu den Brache-Zeiträumen bei der bisherigen Ackernutzung begründet ist. Hinzu kommt die zusätzliche Wirkung des hohen Baumanteils auf den Grünflächen.

In den Straßenverkehrsflächen ist eine Sammlung der anfallenden Niederschläge sowie deren direkte Versickerung im Straßenraum vorgesehen. Günstig für die Wasserbilanz wirkt sich insbesondere die Pflanzung von durchgehenden Baumreihen in mindestens 3 m breiten Baumgräben aus. Ausschließlich die Gehwegflächen entwässern in die Baumgräben. Sonstige Versickerungseinrichtungen sind in den Baumgräben aufgrund potenzieller Salz- und Stoffeinträge aus dem Straßenraum nicht erwünscht. Zusätzliche Versickerungsflächen sind anstelle einzelner Stellplätze in den Erschließungsbügeln (sog. „Querstraßen“ in der U-1820, U-1823, U-1824 West, U-1827) vorgesehen.

Eines der Planungsziele des Vorhabens ist es, durch Berücksichtigung eines nachhaltigen Regenwassermanagements in den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen sowie allen Baugebieten z. B. durch begrünte Dachflächen, Reduzierung versiegelter Flächen und möglichst flächige Versickerung des Niederschlagswassers eine möglichst geringe Veränderung gegenüber dem unbebauten Zustand zu erzielen und eine Annäherung an einen natürlichen Wasserhaushalt zu erreichen.

Die vorliegende Simulation der Versickerung, Verdunstung und Grundwasserneubildung (Stand: 01.02.2023, aktualisiert 09.12.2024) kommt zum Ergebnis, dass trotz der völligen Nutzungsänderung vom Ackerstandort zum Wohngebiet durch die geplanten Maßnahmen eine Kontinuität des Wasserhaushaltes gegeben ist. Durch das Mathematischen Grundwassermodell (Stand: 14.07.2023, aktualisiert 09.12.2024) konnte ergänzend gezeigt werden, dass die ortsnahen Versickerungen des verbleibenden Oberflächenabflusses und der Drainabflüsse für die Grundwasserstände unschädlich sind. Die Simulation von Starkregenereignissen (mit einer Jährlichkeit von 30 bzw. 100 Jahren) wurden in den Wassergutachten zusätzlich untersucht.

Die Landeshauptstadt München hat 2021 die Einbindung des sogenannten „Schwammstadt-Prinzips“ in Prozesse der Stadtplanung beschlossen (Beschluss des Stadtrates vom 15.09.2021, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 02590). Hierzu gehören unter anderem die Herstellung von zentralen und dezentralen Versickerungsflächen zur Zwischenspeicherung von Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen, die Herstellung teilversiegelter Flächen mit wasserdurchlässigen Belägen und extensive und intensive Dachbegrünungen mit möglichst hohem Wasserspeichervermögen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes tragen dazu bei, diese Ziele im Bauvollzug umzusetzen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde voraussichtlich die landwirtschaftliche Nutzung fortgeführt. Anfallende Niederschläge würden weiterhin überwiegend verdunsten sowie im Boden versickern.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- In den allgemeinen Wohngebieten oberflächige Versickerung des auf den Baugrundstücken nach Rückhalt und Verdunstung anfallenden Niederschlagswassers von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen unter Nutzung der Filterwirkung des Bodens bzw. der Zwischenspeicherung in Zisternen zur Verwendung für die Bewässerung oder einer verzögerten Zuführung für eine oberflächige Versickerung. Behandlung von Niederschlagswasser im jeweiligen Baugebiet selbst.
- Rückhalt von Niederschlagswasser durch Festsetzungen zur Begrünung von Dächern einschließlich Art, Umfang und Aufbau.
- Verwendung durchlässiger Bodenbeläge bei der Herstellung befestigter Freiflächen, wo dies funktional möglich ist.
- Umfangreiche Festsetzungen zur Begrünung.

- Festsetzungen zur Pflanzung von zahlreichen Bäumen in den öffentlichen Grünflächen, den Baugebieten, der Gemeinbedarfsfläche Erziehung und in den Straßenräumen.
- Festsetzung zur Ermöglichung von unterirdischen Nebenanlagen zur Regenwasserspeicherung bzw. -beseitigung auch außerhalb der Bauräume.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Einhaltung der Vorschriften zur Behandlung und Versickerung von Regenwasser im Straßenraum.
- Behandlung von Niederschlagswasser gemäß der Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Erstellung eines Überflutungsnachweises nach DIN 1986-100 für Baugrundstücke.
- Nach Möglichkeit oberflächige Versickerungsflächen im Bereich von Straßenverkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (insb. Versickerungsflächen im Bereich von Erschließungsbügeln anstelle einzelner Parkplätze).
- Nutzung von Niederschlagswasser für die Bewässerung der öffentlichen Grünflächen sowie der schulischen Sport- und Freiflächen.
- Die Gebäudeentwässerung ist im Rahmen der Baugenehmigung in enger Abstimmung mit der Abteilung MSE-4/Anwesenentwässerung zu planen.
- Grundsätzlich ist für eine gezielte Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser eine wasserrechtliche Erlaubnis durch das Referat für Klima- und Umweltschutz bzw. die Münchner Stadtentwässerung erforderlich. Hierauf kann verzichtet werden, wenn bei Einleitung in das Grundwasser (Versickerung) die Voraussetzungen der erlaubnisfreien Benutzung im Sinne der NWFreiV (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung) mit TRENGW (Technische Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser) erfüllt sind.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die Versickerung des Niederschlagswassers in den bebauten Bereichen wird durch die Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München geregelt. Im Weiteren wird der Vollzug der einschlägigen Fachgesetze (WHG) und darauf aufbauender bzw. ergänzender Regelungen (z. B. Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser, DIN 1986-100 „Entwässerungsanlagen für Gebäude und Grundstücke“) umgesetzt.

8.2.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

Bestandsaufnahme

Die aktuelle Immissionssituation ist vor allem geprägt durch die hohen Schadstoffemissionen der Bundesautobahn A 99. Weitere Vorbelastungen stellen die noch vorläufige Autobahnanbindung, die östlich an das Planungsgebiet angrenzende Aubinger Allee sowie die südlich des Planungsgebietes gelegene Bodenseestraße dar. Hohe Konzentrationen von Luftschadstoffen findet man im Verlauf der Fahrstreifen. Mit zunehmendem Abstand von den Fahrstreifen sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung nehmen die Luftschadstoffbelastungen ab. Im Bereich der Autobahn befindet sich aktuell keine straßennahe Randbebauung.

Südlich des Planungsgebietes befindet sich die Geothermieranlage Freiham, von der Emissionen aus dem Betrieb erdgasbefuerter Kessel ausgehen. Dazu liegt ein Gutachten (Heizkraftwerk Freiham; Stand: 03.05.2010) vor, dass die lufthygienische Situation für den 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord untersucht hat. Die erhöhten Hintergrundbelastungswerte treten im unmittelbaren Nahbereich des Kreuzungsbereichs Bodenseestraße, Wiesentfeller Straße, Anton-Böck-Straße auf.

Es kann zu unvermeidbaren Lärm-, Staub- und Geruchsemissionen durch die Landwirtschaft kommen, die auch am Wochenende, Sonn- und Feiertagen auftreten können.

Luftaustausch sowie Kaltluftentstehung ist im heutigen Zustand ohne Einschränkung gegeben.

Im Umkreis / Einwirkungsbereich (500 m) des Bebauungsplangebietes befinden sich keine nach BImSchG genehmigungspflichtigen oder nach 12. BImSchV (Störfallverordnung) relevanten Anlagen. Südwestlich des Planungsgebietes wird auf der Westseite der Bundesautobahn A 99 ein temporär genehmigtes Kieslager mit Kiesaufbereitungsanlage sowie ein angegliedertes ebenfalls temporär genehmigtes Betonmischwerk betrieben. Die immissionsschutzrechtliche Genehmigung für das Kieslager und die Erweiterung um eine temporäre Brecheranlage wurde im Februar 2022 durch das Referat für Klima und Umweltschutz erteilt. Es ergeben sich durch die Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf das Planungsgebiet.

Prognose bei Durchführung der Planung

Luftschadstoffe durch Verkehr

Grundlage für die durchgeführte Luftschadstofftechnische Untersuchung (Stand: Januar 2025) waren die Verkehrsdaten mit Prognosehorizont 2035. Als Nullfall wurde ein realisierter Autobahnzubringer sowie der 6-spurige Ausbau der Bundesautobahn A 99 mit in die Betrachtung einbezogen.

Die von der Bundesautobahn A 99 ausgehenden prognostizierten Schadstoffemissionen unterschreiten für das ca. 300 m entfernte Planungsgebiet die Grenzwerte nach der 39. BImSchV.

Bei Durchführung der Planung erhöht sich aufgrund des zusätzlichen Quell- und Zielverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen im Planungsgebiet das Verkehrsaufkommen. Dadurch sind die für den Planfall ermittelten Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand straßennah am Autobahnzubringer und in der Aubinger Allee deutlich erhöht. Der derzeit gemäß

39. BImSchV geltende Grenzwert für Stickstoffdioxid in Höhe von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird allerdings auch an den hoch belasteten Gebäudefassaden eingehalten. Um auf der sicheren Seite hinsichtlich der ermittelten Werte zu stehen, wurden bei den Betrachtungen zur Lufthygiene im Planfall der Vollausbau von Freiham Nord und die damit einhergehenden Verkehrsmengenzuwächse angenommen.

Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft durch die geplante Entwicklung des 2. Realisierungsabschnitts in Freiham Nord ergeben sich durch den verursachten Mehrverkehr als auch durch die zukünftige Planbebauung, die in der Nachbarschaft zu Erhöhungen der Luftschadstoffbelastungen führen. Die höchsten Zunahmen werden an der Aubinger Allee prognostiziert. Die derzeit gemäß 39. BImSchV einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte werden auch nach Umsetzung der Bebauung des vorliegenden Bebauungsplans eingehalten, sodass bei Luftschadstoffbelastungen in vorliegender Höhe keine Gesundheitsgefährdung für die Bewohner*innen der Gebäude in der erweiterten Nachbarschaft zu erwarten ist.

Im Bereich der Feinstaubbelastung erhöhen sich die PM10-Konzentrationen im straßennahen Bereich. Die PM10-Jahresmittelwerte liegen an den höchstbelasteten straßennahen Gebäudefassaden allerdings unterhalb der derzeit gemäß 39. BImSchV geltenden Grenzwerte, womit diese eingehalten werden. Auch der Jahresmittelgrenzwert für Feinstaub der Partikelgröße PM_{2,5} wird unterschritten und somit eingehalten.

Die allgemeinen Belastungswerte werden aufgrund der sich kontinuierlich erneuernden Fahrzeugflotte (u. a. Nutzung von E-Autos) im Laufe der kommenden Jahre abnehmen und geringer ausfallen.

Aufgrund der geplanten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, die gute Erschließung mit Anschluss an das Fuß- und Radwegenetz und emissionsarme Heizungskonzepte (Geothermie, siehe Umweltbelang Energie) sind zusätzliche Belastungen grundsätzlich nicht zu erwarten.

Luftschadstoffe aus Anlagen

Durch die Abluft des Geothermie-Heizwerks treten Immissionen in Form von Luftschadstoffen auf. Diese Belastungen wurden bei den zu ermittelnden Immissionsprognosen bzgl. Verkehrsaufkommen berücksichtigt.

Aus dem temporär genehmigten, südwestlich des Planungsgebietes gelegenen Transportbetonwerk, dem Kieslager sowie deren Erweiterung um eine temporär genehmigte Brecheranlage ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf das Planungsgebiet. Langfristig werden diese Anlagen wieder abgebaut werden und werden daher keine weiteren Auswirkungen haben.

Gerüche

Geruchsbelästigungen, die durch die landwirtschaftliche Nutzung entstehen können, sind als geringfügig anzusehen und für die künftige angrenzende Bevölkerung zumutbar. Mit Umsetzung des Landschaftsparks (westlich des Bebauungsplangebiets) und Umsetzung des gesamten 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord (nördlich des Bebauungsplangebiets) kommt diesen keine Bedeutung mehr zu.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die aktuelle Nutzung mit den damit verbundenen Luftbelastungen fortgeführt.

Aufgrund einer prognostizierten Abnahme der spezifischen Fahrzeugemissionen (u. a. Nutzung von E-Autos) ist davon auszugehen, dass die Immissionsbelastung für den Prognose-Nullfall gegenüber dem Istzustand leicht zurückgeht.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind:

- Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen abseits von emissionsträchtigen Straßen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und zur Reduzierung von Kfz-Fahrten. Erreichbarkeit aller wesentlichen Infrastruktureinrichtungen im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“.
- Schaffung von ausreichenden Grün- und Freiflächen mit Naherholungsfunktion im Planungsgebiet bzw. unmittelbar angrenzend (Landschaftspark) zur Reduzierung des Verkehrs durch Erholungssuchende.
- Festsetzungen zu umfangreichen Begrünungen und Baumpflanzungen auf den privaten Freiflächen der Baugebiete und den öffentlichen Grünflächen sowie entlang der Straßen

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- Reduzierung des lokal emissionsbehafteten Heiz- und Kühlbedarfs durch hohe energetische Gebäudestandards.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Fortschreitende Verbesserung bei der energetischen Qualität von Gebäuden durch zunehmende Standards in Bezug auf Gebäudehülle und Energieverbrauch zur Reduktion des lokal emissionsbehafteten Energiebedarfs.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Anschluss an das Niedertemperatur-Wärmenetz des Geothermie-Heizkraftwerks Freiham zur Reduktion des lokal emissionsbehafteten Energiebedarfs.
- Günstige Verteilung der Infrastruktur zur Reduktion zurückzulegender Wege.
- Energetische Optimierung von Gebäuden zur Reduktion des lokal emissionsbehafteten Energiebedarfs.
- Guter Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr.
- Umsetzung des Mobilitätskonzeptes mit der Schaffung alternativer Mobilitätsangebote.
- Erschließung und Anschluss an das übergeordnete Fuß- und Radwegenetz.
- Schaffung von Anreizen, über die gesetzlichen und vertraglichen Anforderungen hinauszuweisen (z. B. Passivhausbauweise).

- Während der Bauphase Einsatz emissionsarmer Baumaschinen, Sauberhalten der Fahrwege, Reifenwaschanlagen, um Verschleppungen von staubendem Material auf öffentliche Straßen zu vermeiden.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Es wurden insbesondere die Vorgaben der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) und der TA Luft berücksichtigt. Des Weiteren wurde der Luftreinhalteplanung der Landeshauptstadt München sowie den Zielen der Perspektive München zum Klimaschutz, dem Stadtentwicklungsplan 2040 und dem Handlungsraumansatz Rechnung getragen.

8.2.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima

Bestandsaufnahme

Das Untersuchungsgebiet liegt klimatisch im Übergangsbereich zwischen dem niederbayerischen Hügelland und dem oberbayerischen Alpenvorland in einer Höhe von ca. 529 m über NHN. Die klimatischen Verhältnisse im Münchner Raum werden vorwiegend von atlantischen Luftmassen aus westlichen und südwestlichen Richtungen geprägt. Daneben spielen auch kontinentale Luftmassen aus östlichen Richtungen sowie der westöstlich verlaufende Querriegel der Alpen mit seiner Stau- und Föhnwirkung eine Rolle. Hinsichtlich der jährlichen Niederschlagssumme ist die Stadt Teil eines niederschlagbegünstigten Raums nahe der Alpen und kann pro Jahr mit mehr als 950 mm rechnen.

Bei der Häufigkeitsverteilung der Windrichtung tritt ein Maximum bei Winden aus südsüdwestlicher Richtung auf. Ein weiteres Maximum stellen Ostwinde dar, bei denen in der Regel höher temperierte Luft aus dem angrenzenden Siedlungsgebiet in das Gebiet gelangt.

Das Planungsgebiet befindet sich laut Stadtklimaanalyse Landeshauptstadt München (Klimafunktionskarten) (Stand: Juli 2014, <https://stadt.muenchen.de/infos/stadtklima-klimaanpassung.html>) auf einer Grün- und Freifläche mit hoher bzw. sehr hoher Bedeutung für die Kaltluftentstehung. Dadurch ist eine gute Durchlüftung von Westen bzw. Südwesten in die östlich angrenzenden Wohngebiete gewährleistet.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die Grünkorridore des 1. RA haben zusammen mit dem Ost-West gerichteten Autobahnzubringer eine hohe Bedeutung für das Planungsgebiet als Kaltluftschneisen in West-Ost- Richtung. Diese Korridore werden im Rahmen der vorliegenden Bebauungsplanung fortgeführt. Eine angemessene Grünausstattung erfolgt über die grünordnerischen Festsetzungen, sodass ihre Funktion durch Freihaltung von Bebauung weiterhin erfüllt wird.

Es ist zu erwarten, dass sich die laut Stadtklimaanalyse (Stand: Juli 2014, <https://stadt.muenchen.de/infos/stadtklima-klimaanpassung.html>) festgestellte Bedeutung mit hoher bzw. sehr hoher Bedeutung für die Kaltluftentstehung verändern wird.

Durch die mit der Umnutzung einhergehende Änderung der Oberflächeneigenschaften (Versiegelung, Bebauung usw.) ergeben sich Auswirkungen auf das lokale Klima. So ändert sich u. a. der Wärme- und Feuchtehaushalt der überplanten Fläche. Durch die geplante hohe Flächenversiegelung geht die temperatenausgleichende Wirkung der ehemals offenen Feldfluren verloren. Die Gebäude beeinflussen die Durchlüftung des Planungsgebietes und der angrenzenden Bereiche (siehe Schutzgut Luft).

Die Klimavielfalt, d. h. das Vorhandensein möglichst vieler unterschiedlicher Klimate in fußläufiger Entfernung, ist durch die Planung gegeben. Der Aufenthalt im Freien kann, je nach Jahreszeit und persönlichem Empfinden, sowohl innerhalb sonniger wie auch schattiger Aufenthaltsbereiche erfolgen. Dies wird durch die variable Bauweise und den hohen Grünanteil gewährleistet. Auch in den Nachtstunden ist mit verträglichen Bedingungen zu rechnen. Hierzu können Baumaterialien mit geringer Speicherwirkung und der hohe Grünanteil beitragen. Die geplanten Grünflächen wirken ausgleichend, da sie zur Entstehung von Kaltluft beitragen. Ebenso leisten die zahlreichen geplanten Baumpflanzungen einen positiven Beitrag bzgl. einer Regulierung des lokalen Klimas durch Frischluftentstehung und Reduzierung der Aufheizung in den Sommermonaten durch Schattenwurf. Die vorteilhafte Wirkung ergibt sich jedoch erst nach mehreren Jahren, wenn die Bäume eine gewisse Größe erreicht haben. Mindestpflanzgrößen werden über die Festsetzungen geregelt. Hohe thermische Belastungen treten vorzugsweise in den nicht verschatteten Straßenräumen auf. Ein besonderes Augenmerk ist auch auf die Planung, Ausgestaltung und Grünausstattung von Teilflächen der Innenhöfe ohne Schattenwurf und wenig Luftaustausch in der Nähe zu Gebäuden zu legen. Insgesamt zeigen die Ergebnisse zu den Untersuchungen zum lokalen Klima (Klimagutachten, Stand: 21.12.2023), dass der Planfall tagsüber keine flächendeckende erhebliche Beeinträchtigung der durch Menschen empfundenen thermischen Bedingungen mit sich bringt. Dies ist insbesondere auf den hohen Vegetationsanteil und die damit verbundene Verdunstungskühlung und Verschattung zurückzuführen.

Über das im Planungsgebiet vorgesehene Mobilitätskonzept, das einen Stadtteil der kurzen Wege zum Ziel hat, und über die Bereitstellung von attraktiven Fuß-, Radwege- und ÖPNV-Verbindungen wird es den künftigen Bewohner*innen ermöglicht, auf ein Auto zu verzichten. In den allgemeinen Wohngebieten entstehen im Bereich der Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude und in den Sondergebieten Mobilitätshäuser mit Angeboten zum Car- und Fahrrad-Sharing. Insgesamt gesehen bewirkt das einen Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutz. Die Innenhöfe im Bereich der Wohnbebauung werden nicht unterbaut und können somit im Sinne des „Schwammstadtprinzips“ zur Verfügung gestellt werden. Anders als bei herkömmlichen Wohngebieten mit Tiefgaragen, wo nach Jahrzehnten i. d. R. der Baumbestand im Rahmen einer Sanierung abgeräumt werden muss, entstehen hier langfristig haltbare Baumstandorte.

Luftaustausch und Windkomfort:

Im Rahmen eines Gutachtens zur Analyse der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung (Klimagutachten; Stand: September 2024) wurden die Aspekte der nächtlichen Kaltluftproduktion sowie des Kaltlufttransports, die Durchlüftung des Siedlungsraums bei regionaltypischer Anströmung aus Westsüdwest und die Veränderungen der bodennahen Lufttemperatur in der Nacht während eines heißen austauscharmen Sommertages untersucht.

Trotz einer flächenhaften prozentualen Verringerung der Kaltluftschichtdicke, die sich auf die Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen in bebauten Siedlungsraum zurückführen lässt, kann nicht von einer klimatisch planungsrelevanten

Verschlechterung der lokalen Situation ausgegangen werden. Bedeutung für die klimatische Anbindung des Außenraums an das Siedlungsinnere haben hierbei die geplanten öffentlichen Grünflächen ÖG 1 und ÖG 2 sowie ein hoher Grünflächenanteil, wodurch eine Kompensation der negativen Beeinflussung der Kaltluftversorgung ermöglicht wird.

Eine gute Durchströmung und Durchlüftung des Gebietes sind auch weiterhin gegeben. Hierbei haben die Ausrichtung, Höhe und Verteilung der Gebäude, die Lage und Ausrichtung des Autobahnzubringers (U-1750) einschließlich der öffentlichen Grünfläche ÖG 3 sowie die Anordnung und Ausprägung der öffentlichen Grünflächen ÖG 1 und ÖG 2 einen positiven Einfluss auf das Durchströmungsbild. In den dicht bebauten Bereichen kommt es im Vergleich zum unbebauten Zustand zu geringeren Windgeschwindigkeiten, wobei sich die Effekte der Reduktion vor allem für die geplanten Innenhofbereiche ergeben.

Trotz des geplanten Gebäudevolumens sind lediglich moderate Veränderungen der Lufttemperatur in der Nacht zu verzeichnen. Positiv wirken sich hierbei vorhandene und geplante Grünflächen aus. Eine weitere Verschlechterung von Bereichen mit Überwärmungstendenzen außerhalb des Planungsgebietes (u. a. nordwestlich der S-Bahnstation Freiham, nördlich der Bodenseestraße) ist nicht zu erwarten. Der größte Effekt in der Veränderung der bodennahen Luftschicht ist im eigentlichen Planungsgebiet zu beobachten. Die Auswirkungen auf die östlich anschließende Bestandsbebauung der Stadtteile „Neuaubing“ und „Aubing“ fallen gering aus.

Planerisch bedeutsame Veränderungen im Windfeld hervorgerufen durch die neue Bebauung auf Höhe des mittleren Dachniveaus sind in der umgebenden Bestandsbebauung der Siedlungsbereiche „Neuaubing“ und „Aubing“ und / oder darüber hinaus, nicht zu erwarten bzw. konnten simulationsbedingt auch nicht abgeleitet werden.

Negative Auswirkungen auf das Klima der Innenstadt sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Niederschlagswasser / Regenwassermanagement:

Bezüglich der klimarelevanten Aspekte zum Niederschlagswasser bzw. Regenwassermanagement wird auf den Umweltbericht Kapitel 8.2.4.3 „Niederschlagswasser“ einschließlich der dort aufgeführten geplanten Maßnahmen verwiesen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die landwirtschaftliche Nutzung würde voraussichtlich fortgesetzt. Die temperatúrausgleichende Wirkung der offenen Feldfluren bliebe bestehen.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung im Hinblick auf kompakte Bauformen und einer Minimierung der Versiegelung.
- Gute Durchströmbarkeit des Quartiers für Luftströmungen durch Grünkorridore und Zäsuren.

- Ausweisung ausreichender öffentlicher Grünflächen und privater Freiflächen sowie von begrünten Dachflächen.
- Umfangreiche Neupflanzung von Bäumen durch entsprechende Festsetzungen für die öffentlichen Grünflächen, die privaten Freiflächen und die Verkehrsflächen.
- Sicherung langfristig haltbarer Baumstandorte mit optimalen Wuchsbedingungen durch Verzicht auf Tiefgaragen in den allgemeinen Wohngebieten.
- Reduzierung der thermischen Belastung entlang von Straßen durch geeignete Maßnahmen, insbesondere durch die Pflanzung von Baumreihen entlang der Straßenräume.
- Keine einzelne Konzentration von Grünflächen, sondern Verteilung auf das gesamte Gebiet.
- Festsetzung von Mindestpflanzqualitäten und ausreichend großen Wurzelräumen, um Standortbedingungen für eine dauerhaft günstige Entwicklung zu schaffen.
- Überdeckung von den wenigen verbleibenden Tiefgaragen und den sonstigen unterbauten Flächen mit fachgerechtem Bodenaufbau von mindestens 80 cm sowie in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung zusätzliche Regelung für Bereiche mit Baumpflanzungen (150 cm Überdeckung bei der Pflanzung von großen Bäumen, 120 cm bei mittelgroßen Bäumen).
- Mindestens extensive Begrünung aller Flachdächer, sofern diese nicht für technische Anlagen bzw. Gemeinschaftsdachgärten benötigt werden.
- Festsetzungen zu Mindestsubstratschichtdicken bei extensiver Dachbegrünung von 20 cm, bei intensiver Dachbegrünung von 40 cm und Festsetzung von Flächenanteilen auf den Dachflächen.
- Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie (Photovoltaikanlagen) sind mit einer extensiven Dachbegrünung zu kombinieren.
- Festsetzung von Fassadenbegrünungen zur Reduzierung der thermischen Belastung und für einen Vegetationsbestand mit klimaregulierender Verdunstung.
- Festsetzung einer Dachbegrünung mit Habitatmodulen auf 25 % der Dachflächen der Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude (mit Mindestsubstratschichtdicke von 25 cm)
- Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen abseits von emissionsträchtigen Straßen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und zur Reduzierung von Kfz-Fahrten. Erreichbarkeit aller wesentlichen Infrastruktureinrichtungen im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“.
- Schaffung von ausreichenden Grün- und Freiflächen mit Naherholungsfunktion im Planungsgebiet bzw. unmittelbar angrenzend (Landschaftspark) zur Reduzierung des Verkehrs durch Erholungssuchende.
- Gute Durchströmbarkeit des Planungsgebietes für Luftströmungen durch Lücken in den Baugebietsstrukturen.
- Schaffung von durchgehenden Grünstrukturen in Ost-West-Richtung zur Sicherung der Kaltluftzufuhr.

- Ost-West-gerichteter Verlauf des Autobahnzubringers zur Förderung der Durchlüftungsfunktion.
- In den allgemeinen Wohngebieten oberflächige Versickerung des auf den Baugrundstücken nach Rückhalt und Verdunstung anfallenden Niederschlagswassers von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen unter Nutzung der Filterwirkung des Bodens. Ebenso eine Zwischenspeicherung in Zisternen zur Verwendung für die Bewässerung oder zur verzögerten Zuführung für eine oberflächige Versickerung ist denkbar. Hierdurch erfolgt eine Behandlung von Niederschlagswasser im jeweiligen Baugebiet selbst.
- Rückhalt von Niederschlagswasser durch Festsetzungen zur Begrünung von Dächern einschließlich Art, Umfang und Aufbau.
- Verwendung durchlässiger Bodenbeläge bei der Herstellung befestigter Freiflächen, wo dies funktional möglich ist.
- Festsetzung zur Ermöglichung von unterirdischen Nebenanlagen zur Regenwasserspeicherung bzw. -beseitigung auch außerhalb der Bauräume.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Frühzeitige Pflanzung von Bäumen mit geregelter Pflanzqualität. Bis zur Entwicklung eines ausreichenden Kronenraumes Verschattung durch Anlagen zum Sonnenschutz.
- Gestaltung von Grünflächen mit hoher bioklimatischer Aufenthaltsqualität und mikroklimatischer Vielfalt. Insbesondere in Innenhofflächen ist eine abwechslungsreiche Gestaltung von verschatteten und besonnten Bereichen wichtig für eine gute Aufenthaltsqualität.
- Intensive Begrünung und geringe Versiegelung insbesondere im Bereich von Innenhöfen und auf Plätzen.
- Nach Möglichkeit Verwendung von Bodenbelägen mit geringer Aufheizung (helle Oberflächen) und geringer Wärmespeicherung (Holz, porige Steinplatten).
- Nach Möglichkeit Verwendung von wasserdurchlässigen Belägen bei untergeordneten Geh- und Radwegen.
- Nach Möglichkeit Verwendung von wasserdurchlässigen Belägen (Rasenpflaster) im Bereich von Besucherstellplätzen im Straßenraum.
- Schaffung verschatteter Aufenthaltsbereiche an den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Es wurden u. a. die Ziele der Perspektive München zum Klimaschutz, der Stadtentwicklungsplan 2040 und der Handlungsraumansatz (vgl. auch Kapitel 2.3.4) sowie die Vorgaben des BauGB zum Klimaschutz berücksichtigt.

Globales Klima

Bei den Auswirkungen auf das globale Klima sind vor allem Veränderungen von Böden und Vegetation zu betrachten. Eine besondere Relevanz haben dabei Flächen mit einer hohen Klimaschutzfunktion, also Wälder, extensiv bewirtschaftete Standorte sowie generell Moorböden und feuchte bis nasse Mineralböden (Böden mit gleichzeitig hohem Grundwasserstand, typischerweise Gleye oder Pseudogleye). Im Planungsgebiet kommen keine Böden mit besonders hochwertigen Funktionsausprägungen und klimaschutzrelevanter Bodenfunktion vor. Ebenfalls kommen keine besonders hochwertigen Funktionsausprägungen von Vegetationskomplexen oder Biotopen (z. B. Wälder, Gehölzbestände, extensiv genutztes Grünland, Feucht- und Nassgrünland) vor. Das Gebiet wird intensiv landwirtschaftlich als Acker genutzt.

In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass mit der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen, die sich über die naturschutzrechtliche Eingriffsermittlung ergeben, positive Effekte auch im Sinne des Klimaschutzes entstehen. Außerdem wirken sich die mit der Umsetzung der Planung entstehenden Grünflächen und Dachflächenbegrünungen sowie die umfangreichen Baumpflanzungen positiv aus. In der Summe entstehen Auswirkungen, die sich positiv auf die Klimabilanz des Vorhabens auswirken.

Verkehrsbedingte Emissionen entstehen durch den zusätzlichen Verkehr der geplanten Straßen. Unvermeidbar ist nach aktuellem Stand der Technik der Ausstoß des klimawirksamen Gases Kohlen(stoff)dioxid (CO₂) sowie in geringen Mengen Lachgas (N₂O) und Methan (CH₄). Die geplanten Quartiersgaragen strukturieren den Verkehr neu und stellen ein umfassendes Mobilitätsangebot für Anwohner*innen und Besucher*innen bereit. Durch den Einsatz moderner und energieeffizienter Verbrennungstechnik bei Fahrzeugen und durch die Förderung von E-Mobilität bestehen bereits wirksame Lenkungsmechanismen, welche die betriebsbedingten Auswirkungen auf das Klima durch Freisetzung von Treibhausgasen bei der Benutzung der Straße in den kommenden Jahren weiter reduzieren werden. Damit wird der CO₂-Ausstoß durch den Verkehr sukzessive entsprechend der zukünftigen technischen Entwicklung weiter sinken.

Klimaschädliche Emissionen entstehen bei der Herstellung von Baustoffen für die künftigen Gebäude in der Bauwirtschaft. Hierbei wirken sich die Planungsvorgaben der Landeshauptstadt München (Ökologischer Kriterienkatalog, Nachhaltiges Freiham; <https://www.google.com/search?client=firefox-b-e&q=nachhaltiges+freiham>) positiv auf die Klimabilanz aus.

8.2.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild)

Bestandsaufnahme

Das weitgehend ebene Planungsgebiet wird aktuell intensiv landwirtschaftlich genutzt. In Teilbereichen wurden bereits archäologische Untersuchungen durchgeführt. Im Osten grenzen die Aubinger Allee sowie die neu entstandenen bzw. entstehenden Bauflächen und Gebäude des ersten Realisierungsabschnitts des neuen Stadtteils Freiham Nord an. Im Süden liegt eine geplante öffentliche Grünfläche.

Im Westen wird im verbleibenden Bereich der freien Landschaft der zukünftige Landschaftspark Freiham anschließen, für den der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083 besteht. Der Bereich jenseits der Autobahn ist bis zur Stadtgrenze (Richtung Germering) als Trenngrün ausgewiesen.

Das aktuell verbleibende ebene Landschaftsbild wird im Westen durch die Lärmschutzwälle der Bundesautobahn A 99 unterbrochen, hinter denen die Autobahn visuell verschwindet. Dahinter bildet die Aubinger Lohe als bewaldeter Höhenrücken in der ansonsten flachen Münchner Schotterebene die Kulisse.

Der momentane Stadtrand wird von den Bautätigkeiten des ersten Realisierungsabschnitts geprägt. Die neuen Baustrukturen des 1. RA befinden sich im Entstehen. Es werden künftig 5 - 7 geschossige Gebäude entstehen sowie drei profilüberragende Hochpunkte (ca. 33 m, ca. 58 m und ca. 62 m hoch). Die dahinter liegende Stadtsilhouette von Neuaubing zeigt ein wenig markantes und differenziertes Erscheinungsbild. Punktuelle Wirkungen ergeben sich durch die vereinzelt baulichen Hochpunkte, die jedoch im stadträumlichen Umfeld nicht besonders stark in Erscheinung treten. Der Aubinger Wasserturm als gemäßiger Hochpunkt ist nur aus wenigen Blicksituationen wirksam für das Landschaftsbild, ebenso der Turm der Kirche des Guts Freiham, der südlich der Bodenseestraße gelegen ist. Bis zur Umsetzung des 2. Realisierungsabschnitts bildet im Westen die neue Erschließungsstraße (Aubinger Allee) mit mehrreihigen Baumreihen den neuen Stadtrand.

Als weithin sichtbares markantes Gebäude wirkt im Süden die Geothermianlage Freiham. Ebenfalls landschaftsbildprägend ist das südlich der Bodenseestraße gelegene Gut Freiham mit seinen Altbaumbeständen.

Prognose bei Durchführung der Planung

Mit Umsetzung der Planung geht im Münchner Westen ein Teil landwirtschaftlich genutzter Kulturlandschaft verloren. Das ursprüngliche Landschaftsbild wird sukzessive ersetzt durch ein von Bebauung geprägtes Orts- und Landschaftsbild. Durch die geplanten Bauflächen verschiebt sich der Stadtrand erneut weiter nach Westen. Die früher den westlichen Stadtrand prägenden Baum- und Gehölzbestände im Randbereich von Neuaubing treten weiter in den Hintergrund und übernehmen künftig Bedeutung für das Ortsbild des neuen Stadtteils.

Bei der geplanten Bebauung der Wohnquartiere entstehen Gebäude mit 5 bis 8 Geschossen. Durch die sich abwechselnden Gebäudehöhen entstehen abwechslungsreiche Wohnquartiere, die durch Grünzüge mit begleitenden umfangreichen Großbaumpflanzungen und durch Straßenräume gliedert werden.

Im Rahmen einer Untersuchung (Fachgutachten zur Stadtbildverträglichkeit, Stand: 21. April 2023) wurden mehrere Sichtachsen untersucht. Die zu Grunde gelegten Höhenstufen zwischen 5 und 8 Geschossen (17,50 m bis 26,50 m Wandhöhe) ergeben hierbei keine Überschneidungen mit dem bestehenden Profil im Umfeld der geplanten Bebauung und es entsteht keine Konkurrenz zu bereits bestehenden Gebäuden. Durch den Stadtteil Freiham wird ein neuer Rand der Landeshauptstadt München nach Westen gebildet. Es entstehen mit einer kompakten Bauweise sowie mit einem maßvollen Höhenprofil neue urbane Stadtstrukturen, die sich in das vorhandene Profil einfügen.

Aus der offenen Landschaft ist das Stadtquartier Freiham Nord erlebbar. Die Grenze der gebauten Stadt zur freien Landschaft ist klar ausformuliert. Lt. dem o. g. Fachgutachten zur Stadtbildverträglichkeit (Sichtfeldanalyse; Stand: 21. April 2023) für eine höherprofiliertere Bebauung ist festzuhalten, dass ein in sich kompakter neuer Stadtteil mit Grüngürtel heranwächst mit einem abgestimmten Höhenprofil, das dem

Anspruch an die Ränder und Übergänge gerecht wird. Veränderungen bzw. Auswirkungen auf das Gesamtstadtbild - Vordergrund und Hintergrund - sind aufgrund der neuen maßvoll höherprofilierter Bebauung im Untersuchungsbereich „Freiham Nord“ in Verbindung mit der großen Distanz selbst von Aussichtspunkten in der Stadtmitte kaum wahrnehmbar.

Negative Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet Aubinger Lohe sowie das ausgewiesene Trenngrün zwischen Autobahn und Germering sind nicht zu erwarten. Vom Schutzgebiet aus betrachtet, kommt es zu einer Veränderung des westlichen Stadtrands durch die neu entstehenden Baukörper. Nach wie vor bildet die Autobahn einen Querriegel von dessen begrünten Wällen der neue Stadtrand teilweise verdeckt wird.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde voraussichtlich die intensive landwirtschaftliche Nutzung fortgeführt und somit die strukturarme Landschaft bestehen bleiben. Stadtrandprägend wäre die Aubinger Allee mit ihren begleitenden Baumreihen sowie die dahinterliegende Bebauung des ersten Realisierungsabschnitts.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Pflanzung von Baumreihen entlang des westlichen Stadtrandes.
- Schaffung umfangreicher öffentlicher Grünflächen und privater Freiflächen sowie Anlage von begrünten Dächern.
- Umfangreiche Neupflanzungen von Bäumen durch entsprechende Festsetzungen sowohl für die öffentlichen Grünflächen als auch für die privaten Freiflächen.
- Pflanzung von Großbäumen entlang der Straßen und im Bereich von Plätzen.
- Festsetzung von Fassadenbegrünungen.
- Festsetzung der Höhenprofilierung innerhalb der Bauräume zur Ausbildung einer eindeutigen Stadtkante.

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- Realisierung der Wohnbebauung, bei der sich selbst bei großen Bauräumen einzelne Gebäude ablesen lassen, mit dem Ziel einer vielfältigen architektonischen Gestaltung.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Gestaltung attraktiver Grün- und Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Einbindung der Außenanlagen der Gemeinbedarfsfläche Erziehung in die Stadtlandschaft mittels Baumpflanzungen.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft wurden entsprechend dem abgestimmten Umfang- und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung erläutert und bewertet. Eine Untersuchung zur Stadtbildverträglichkeit (Fachgutachten zur Stadtbildverträglichkeit (Sichtfeldanalyse); Stand: 21. April 2023) für eine höherprofilierte Bebauung wurde erstellt.

8.2.8 Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter **Bestandsaufnahme**

Innerhalb des Planungsgebietes liegen folgende bekannte Bodendenkmäler, die im Bayerischen Denkmalatlas (<https://geoportal.bayern.de/denkmalatlas>) dargestellt sind:

- D-1-7834-0056 Siedlung der früheren Bronzezeit und römischen Kaiserzeit, Bestattungsplatz mit Kreisgräben und Körpergräbern des Endneolithikums (Glockenbecherkultur und Schnurkeramik) und der frühen Bronzezeit sowie Bestattungsplatz mit Kreisgräben und Brandbestattungen der Urnenfelderzeit
- D-1-7834-0058 Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung
- D-1-7834-0061 Siedlung der späten Urnenfelderzeit und der Hallstattzeit, Körpergräber und Siedlung der späteren Kaiserzeit sowie Brandschüttungsgräber vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung

Für Bodeneingriffe ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 BayDSchG erforderlich.

Im Bereich des 1. Realisierungsabschnitts haben unmittelbar südlich und östlich angrenzend seit 2009 in enger Kooperation mit der Landeshauptstadt München flächendeckend archäologisch qualifizierte Voruntersuchungen und Ausgrabungen stattgefunden.

Baudenkmale befinden sich außerhalb des Planungsgebietes, südöstlich gelegen bei der Ehrenbürgstraße 9 (Ensemble des ehemaligen Zwangsarbeiterlagers Neuaubing) sowie südlich der Bodenseestraße (Einzelbaudenkmale Freihamer Allee 21, 22, 23, 24 und 31 mit Gartenanlage).

Prognose bei Durchführung der Planung

Für das Planungsgebiet werden schrittweise die erforderlichen denkmalrechtlichen Erlaubnisse gemäß Art. 7 BayDSchG eingeholt. Die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung aufgrund des Vorkommens geschützter Arten für die archäologischen Voruntersuchungen liegt vor. Es sollen flächendeckend für das gesamte Planungsgebiet (öffentliche Flächen und Baufelder) archäologische Untersuchungen stattfinden. Die Untersuchungen sind im Bereich des Autobahnzubringers abgeschlossen und fanden 2023 unter anderem im Bereich des geplanten Schulcampus in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung statt. Als nächstes werden weitere Untersuchungen im Zusammenhang mit den öffentlichen Verkehrsflächen stattfinden.

Durch die geplante Überbauung geht im Münchner Westen ein Teil landwirtschaftlich genutzter Kulturlandschaft verloren. Der denkmalgeschützte Bereich des Guts Freiham tritt je nach Standort in seiner visuellen Erscheinung mehr oder weniger in den Hintergrund, der neue Stadtteil wird künftig den Stadtrand prägen.

Durch die Bodenarbeiten im Rahmen der Baumaßnahmen werden archäologische Stätten freigelegt und sind von unwiederbringlicher Zerstörung bedroht. Durch die bereits durchgeführten und geplanten sogenannten Rettungsgrabungen werden die archäologischen Befunde in ihrem Zusammenhang erfasst und dokumentiert. Ziel ist, die momentan noch im Boden erhaltenen Informationen in einer veränderten Form (über Bilder, Zeichnungen, Pläne, Beschreibungen) für die Nachwelt zu erhalten. Es ergeben sich dadurch Erkenntnisse zur Siedlungsgeschichte von Freiham.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die aktuelle landwirtschaftliche Nutzung fortgeführt und die Archivfunktion des Bodens bzgl. der Zeit- und Naturgeschichte bestehen bleiben.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Durchführung archäologischer Untersuchungen und Archivierung der Fundstätten im Vorfeld von Baumaßnahmen auf den jeweiligen Baugrundstücken und auf den öffentlichen Flächen.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Erfassung der archäologischen Befunde in ihrem Zusammenhang und Dokumentation.
- Erhalt von Informationen in einer veränderten Form (über Bilder, Zeichnungen, Pläne, Beschreibungen) für die Nachwelt.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden gemäß o. g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt und werden im weiteren Bauablauf weiter beachtet.

8.2.9 Auswirkungen auf das Schutzgut Klimaschutz (Energie)

Bestandsaufnahme

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich aktuell überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Prognose bei Durchführung der Planung

Ein Grundsatzbeschluss aus dem Jahr 2008 gibt Vorgaben zur energetischen Versorgung des neuen Stadtteils (vgl. Kapitel 2.4.4 Energetischer

Grundsatzbeschluss Freiham). Hierbei sollen erneuerbare Energien einen größtmöglichen Anteil an der Energieversorgung haben. Die Wärmeversorgung im Planungsgebiet wird über das Niedertemperaturnetz der Fernwärme aus dem in Freiham gelegenen Geothermie-Heizwerk erfolgen. Durch die nachhaltige Reduzierung des Temperaturniveaus kann Wärme aus dem Rücklauf des Hochtemperaturnetzes im Bestandsgebiet Neuaubing und den Bereichen südlich der Bodenseestraße eingebunden werden, die sonst nicht genutzt werden könnte. Der Wärmegehalt des Thermalwassers wird dadurch wesentlich effizienter eingesetzt. Aus dem Tiefen Grundwasser kann so eine thermische Leistung von 6 bis 15 MW gewonnen werden. Damit kann in Freiham im Endausbau ein Deckungsgrad über Geothermie von ca. 80 % erreicht werden. Als Reserve und zur Spitzenlastabdeckung sind aktuell noch Heizkessel auf Erdgasbasis im Einsatz. Mit dem vorgesehenen Versorgungskonzept über ein Niedertemperaturnetz mit Geothermie können im 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord ca. 75 % der CO₂-Emissionen im Vergleich mit einer Wärmeversorgung rein über Erdgas bzw. ca. 3000 t CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Für die Gebäude auf städtischen Flächen ist ein hoher energetischer Standard entsprechend dem Effizienzhaus 40 vorgesehen. Dies wird im vorliegenden Planungsgebiet deutlich mehr als die Hälfte der Fläche betreffen. Darüber hinaus sind die Gebäude kompakt geplant und verfügen über ein günstiges Verhältnis von Außenflächen zu Bauvolumen. Es ist dadurch von einem deutlich reduzierten Heizwärmebedarf gegenüber den bereits realisierten Bauabschnitten auszugehen. In Bezug auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz wirken sich bei der Errichtung der Gebäude ressourcenschonende Bauweisen aus. Dabei werden vor allem nachhaltige Rohstoffe und Materialien, die einen geringen CO₂-Abdruck hinterlassen, im Sinne der Klimaanpassungen Verwendung finden. Gebäude in Holz- und Hybridbauweise sollen im gesamten Planungsgebiet verteilt realisiert werden.

Ein hoher Anteil von Photovoltaiknutzung soll die Umsetzung eines weitgehend klimaneutralen Quartiers ermöglichen. Zur Deckung des Elektrizitätsbedarfs wird festgesetzt, dass zumeist mindestens 50 %, teilweise sogar auf 85 % der Dachflächen für Photovoltaikanlagen zu errichten sind. Dabei können Photovoltaikmodule auch mit einer Dachgartennutzung, z. B. durch Integration in Pergolen, kombiniert oder an Fassadenflächen angebracht werden. Hierdurch können im Jahresmittel ca. zwei Drittel des Nutzerstrombedarfs im Planungsgebiet lokal und treibhausgasneutral erzeugt werden.

Durch die günstige Verteilung der wesentlichen Nutzungen wie Einkaufen, soziale Einrichtungen und Naherholungsflächen und ein gut ausgebildetes Netz an Fuß- und Radwegen kann innerhalb des neuen Stadtteils die Nutzung energieverbrauchender Verkehrsmittel reduziert werden. Eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt ist durch die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (S-Bahn, Bus und geplante U-Bahn) gegeben. Ein Angebot von Standorten für Car-Sharing soll die Mobilität ermöglichen, ohne gleichzeitig die Anzahl an Pkws zu erhöhen.

Die Unterbringung von Fahrzeugen erfolgt in den Mobilitätshäusern der Sondergebiete (SO 1 und SO 2) sowie auf den Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck Garagengebäude. Diese sind in ein Mobilitätskonzept eingebunden, das für den künftigen Wohnstandort Freiham erstellt wurde. Etwa durch Angebote zum Car- und Fahrrad-Sharing besteht die Möglichkeit einen Beitrag zur Energieeinsparung und zum Ressourcenschutz zu leisten. Hierbei soll eine attraktive Positionierung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote deren Nutzung fördern und zu einem reduzierten Bedarf an verkehrlicher Erschließung führen. Ein ausgeprägtes

Netz an Bushaltestellen ermöglicht direkte Verbindungen zu den S- und U-Bahnstationen, die wiederum eine Anbindung an die Münchner Innenstadt und die weiteren benachbarten Quartiere ermöglichen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die aktuelle landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich fortgeführt. Ein Energieversorgungsbedarf bestünde nicht.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind

- Festsetzung von Flachdächern, die sich unabhängig von der Gebäudeausrichtung für die Anlage von Photovoltaikanlagen eignen.
- Festsetzung, dass auf zumeist mindestens 50 % der Dachflächen Photovoltaikanlagen errichtet werden müssen, bei Flächenkonflikten auch an anderen Stellen der Gebäude. Teilweise müssen sogar auf 85 % der Dachflächen Photovoltaikanlagen errichtet werden.
- Photovoltaikanlagen sind mit einer extensiven Dachbegrünung zu kombinieren.
- Festsetzung, dass in den allgemeinen Wohngebieten und den Sondergebieten Mobilitätshaus abweichend von der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München keine notwendigen Stellplätze nachzuweisen sind.

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- Umsetzung Bauherren betreffender Maßnahmen des Energiekonzeptes Freiham (Grundsatzbeschluss aus dem Jahr 2008) sowie der aktuellen Vorgaben des RKU aus dem Energiekonzept zum vorliegenden Planungsgebiet.
- Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Freiham.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Einhaltung von energetischen Standards von Gebäuden.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Nutzung erneuerbarer Energien (Geothermie, Photovoltaik).
- Beachtung der Verschattungswirkung bei der Pflanzung von Bäumen.
- Einhaltung von ausreichenden Gebäudeabständen und eines guten Strahlungseintrags.
- Errichtung von Wärmeschutz und Gebäudehülle nach dem EH-40-NH-Standard, für den es auch die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) gibt.
- Eine bauablaufbedingte Anpassung von Versorgungsleitungen im Planungsumfang ist vor Beginn der Baumaßnahmen zu überprüfen.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien (z. B. Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes – GEG) wurden gemäß o. g. Ausführungen mitberücksichtigt.

8.2.10 Auswirkungen auf die Umweltbelange Abfälle und Abwasser

Bestandsaufnahme

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich aktuell überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen. Es besteht kein Bedarf der Abwasser- und Abfallentsorgung.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die Entsorgung von Abfällen im künftigen Stadtteil ist über den Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM) geplant. Etwaige abfallrechtliche Belange werden im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt. Da die privaten Baufelder auf Tiefgaragenunterbauung verzichten können, ist vorgesehen, die Mülltonnen in Müllräumen im Erdgeschoss unterzubringen und am Abholtag an definierten Stellen zur Abholung für den privaten Hausmüll (Rest-, Papier- und Biomüll) bereitzustellen.

Wertstoffsammelplätze sind im öffentlichen Raum, etwa im Bereich von Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, vorgesehen. Sie sollen nach Möglichkeit mit Unterflurcontainern ausgeführt werden. Dies hat den Vorteil, dass der Platzbedarf auf dem Stadtboden minimiert wird und sich die Standorte der Wertstoffsammelplätze ansehnlicher ins Stadtbild integrieren lassen.

Für die Abwasserentsorgung besteht die Möglichkeit des Anschlusses an mehrere ausreichend dimensionierte Sammelkanäle im Gebiet von Neuaubing bzw. des 1. RA Freiham Nord. Entsprechend ist die Abwasserentsorgung gesichert.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die überwiegend landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich fortgeführt, ohne Bedarf der Abfall- bzw. Abwasserentsorgung.

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die vertraglich geregelt werden sollen

- Berücksichtigung von gemeinschaftlichen Müllabstellplätzen (Abstellen am Abholtag) in den jeweiligen Baugebieten bei mehreren Baugrundstücken.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind

- Entsorgung von anfallendem Erdaushub und Material als gefährlicher Abfall, sofern derart zu qualifizieren.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind

- Bei Bedarf ggf. Planung und Konzeption von gemeinschaftlichen Müllsammelräumen in den jeweiligen Baugebieten.
- Planung von ausreichenden Wertstoffsammelstellen im Planungsgebiet.
- Die abwassertechnische Erschließung der Gebäude innerhalb des Bauquartiers hat durch den*die jeweilige*n Bauherr*in in Eigenregie zu erfolgen. Die Gebäudeentwässerung ist in enger Abstimmung mit der Abteilung MSE-4/Anwesensentwässerung der Münchner Stadtentwässerung zu gegebener Zeit und unter Einhaltung rechtlicher Erfordernisse zu planen.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Es sind die Anforderungen des Abfallwirtschaftsbetriebs für die Entsorgung von Abfällen sowie die Anforderungen der Abwasserentsorgung insoweit berücksichtigt, als dass die Entsorgung im Bauvollzug umgesetzt werden kann.

8.2.11 Auswirkungen durch Unfälle und Katastrophen

Die Planung erweitert den bestehenden Siedlungsbereich um weitere Wohnnutzungen sowie sonstige im Wohnumfeld übliche und verträgliche Nutzungen. Besondere Gefährdungspotenziale konnten, insbesondere durch Betriebe, die mit gefährlichen Stoffen umgehen (Seveso-II-Richtlinie), sowie durch natürliche Umweltgefahren wie hochwassergefährdete Wasserläufe, weder im Planungsgebiet noch in dessen Umfeld festgestellt werden. Aufgrund der Art, der Merkmale und des Standortes des Planungsgebietes sowie der vorgefundenen Umfeldbedingungen ist deshalb von Risiken wie schweren Unfällen und Katastrophen, die die Menschen oder die Umwelt gefährden können, grundsätzlich nicht auszugehen.

8.3 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§§ 14, 15 BNatSchG) und Baugesetzbuch (§ 1a Abs. 3 BauGB) ist der*die Verursacher*in eines Eingriffes verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen der Funktionalität des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Der Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft wird auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003 (Ergänzte Fassung), ermittelt.

8.3.1 Prüfung, ob ein ausgleichspflichtiger Eingriff vorliegt

Von dem Vorhaben sind überwiegend bisher unbebaute, intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen. Wertvolle Vegetationsflächen sind nicht betroffen. Als Art der baulichen Nutzung sind allgemeine Wohngebiete und Sondergebiete (Mobilitätshäuser) geplant. Zusätzlich sind im Bebauungsplan Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude und eine Gemeinbedarfsfläche Erziehung vorgesehen. Die rechnerische GRZ wird bei diesen Baugebieten und Flächen weit überwiegend über 0,35 liegen. Vorgesehen sind außerdem öffentliche Grünflächen sowie Sportanlagen im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter können den vorangehenden Kapiteln entnommen werden.

Entsprechend den Festlegungen des § 1a Abs. 3 BauGB wird für die verbindliche Bauleitplanung die Eingriffsregelung nach dem Regelverfahren des o. g. Leitfadens angewandt. In Hinblick auf §§ 14, 15 BNatSchG ist festzustellen, dass als Folge des Eingriffs keine Biotope zerstört werden, die für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht wiederherstellbar sind.

8.3.2 Erfassen und Bewerten des Zustandes von Natur und Landschaft

Innerhalb des Planungsumgriffs von ca. 26,6 ha befinden sich im Bestand aktuell ca. 18,8 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen. Versiegelte Flächen sind mit einem Umfang von 0,3 ha, die Trasse der geplanten Autobahnanbindung mit Oberbodenabtrag mit ca. 7,5 ha enthalten. Zusätzlich wurde im Jahr 2023 ein Oberbodenabtrag im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung von ca. 3,7 ha durchgeführt.

Der Eingriffsbereich wird gemäß Leitfaden bzgl. der Schutzgüter in nachfolgende Kategorien eingeteilt. Das Planungsgebiet wird im Bereich Landschaft vollständig, im Bereich Wasser und Arten- und Lebensräume zu einem großen Teil der Kategorie I zugeordnet. Das Schutzgut Boden und Klima/Luft konnte eindeutig der Kategorie II zugeordnet werden. Aufgrund des Vorkommens der Rote-Liste-Art Feldlerche erfolgt die Einstufung beim Schutzgut Pflanzen und Tiere in Kategorie III. Da es sich um einen Eingriff im Sinne des europäischen Artenschutzes handelt, wurden diesbezüglich bereits geeignete Maßnahmen zur Vermeidung ergriffen und sind nicht Gegenstand der vorliegenden Ermittlung.

Eine Zuordnung erfolgt, bezogen auf alle Schutzgüter, in **Kategorie II** (mittlere Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild).

8.3.3 Bestimmung der Flächen mit Ausgleichserfordernis

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 2154 umfasst ca. 26,6 ha.

Ein Ausgleichserfordernis besteht für zusätzlich versiegelte Flächen. Für bereits versiegelte und ausgeglichene Flächen besteht kein Ausgleichserfordernis. Letzteres gilt etwa für die bereits auf der Grundlage des Bebauungsplans Nr. 2092 versiegelten Flächen.

Die geplante Entsiegelung (Bereiche außerhalb von Neubau bzw. Umbau von Verkehrsflächen) wird von der Eingriffsfläche der geplanten Straßenverkehrsflächen abgezogen.

8.3.4 Ermittlung der Eingriffsschwere

Gemäß der festgesetzten GRZ ergibt sich für die gesamten Baugebiete die Einstufung in **Typ A** (hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad, GRZ >0,35). Auch für den östlichen Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung kann von einer hohen Versiegelung ausgegangen werden.

Verkehrsflächen und Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung werden ebenfalls dem **Typ A** (hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad) zugeordnet.

Eine Herstellung von öffentlichen Grünflächen ist mit einer Größe von ca. 3,7 ha geplant. Bis auf den Quartiersplatz Mitte (ÖG 4) werden diese durch großzügige Pflanzmaßnahmen begrünt und weisen einen geringen Versiegelungsanteil auf. Es

besteht daher für diese kein Ausgleichserfordernis, da sie eine Aufwertung bisher strukturarmer intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen darstellen.

Für den Quartiersplatz Mitte (ÖG 4) besteht aufgrund des hohen Anteils befestigter Freiflächen ein Ausgleichserfordernis. Er wird dem **Typ B** zugeordnet (niedriger bis mittlerer Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad).

Im Bereich der westlichen, künftig begrünten Außenanlagen in der Gemeinbedarfsfläche Erziehung entstehen ein Rasenspielfeld sowie nur in geringem bis mittlerem Umfang befestigte Flächen (u. a. Allwetterplatz, Laufbahnen, Wege). Dieser gesamte Bereich der Außenanlagen wird ebenfalls dem **Typ B** zugeordnet.

8.3.5 Ermittlung des Ausgleichserfordernisses

Folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind vorgesehen:

Schutzgut Arten und Lebensräume

- Durchführung von Maßnahmen zum Erhalt und zur Sicherung der gefährdeten Feldlerchenpopulation (erforderliche artenschutzrechtliche Maßnahmen).
- Umfangreiche Großbaumpflanzungen im Bereich geplanter Straßen, Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung, öffentlicher und privater Grünflächen sowie Gemeinbedarfsflächen.
- Langfristig erhaltbare Großbaum-Standorte durch überwiegenden Verzicht auf Tiefgaragen.
- Festsetzung der Verwendung von heimischen Baumarten und einer naturnahen Gestaltung der Freiflächen zur Förderung der Biodiversität.
- Umfangreiche Dachbegrünung mit verschiedenen Mindestsubstratschichtdicken.
- Festsetzung von Fassadenbegrünungen.
- Festsetzung von Gebäudebrüterquartieren zur Förderung der Gebäudebrüter und Fledermäuse.
- Verbot von tiergruppenschädigenden Anlagen (u. a. Verwendung von Beleuchtung mit einem Lichtspektrum, das lediglich einen geringen Anlockungsfaktor für Tiere besitzt).
- Durchlässigkeit der Siedlungsränder zur freien Landschaft über den geplanten Grünzug, den sogenannten „Grünfinger Süd“, zur Förderung von Wechselbeziehungen.

Schutzgut Boden

- Bauausführung in hoher Baudichte, dadurch sparsamer Umgang mit Grund und Boden.
- Bündelung von Versorgungsleitungen und Wegen.
- Platzierung von wenigen Tiefgaragen, soweit zugelassen möglichst unter bereits durch Bebauung versiegelter Flächen.
- Verwendung versickerungsfähiger Beläge, insbesondere bei befestigten Freiflächen, soweit funktional möglich.

Schutzgut Wasser

- Nutzung der unversiegelten, begrünten Flächen sowie der begrünten Dachflächen für die Verdunstung, Speicherung und Versickerung des anfallenden Regenwassers.
- Bauausführung versiegelter Flächen, die weder Gebäuden noch Fahrbahnenflächen zuzuordnen sind, mit durchlässigem Material, soweit funktional möglich, sodass die Abflüsse versickern können.
- Unterirdische Nebenanlagen zur Regenwasserspeicherung bzw. -beseitigung sind auch außerhalb der Bauräume zulässig.
- Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers über Versickerungsmulden sowie Versickerungseinrichtungen (Mulden und Rigolen).
- Weitestgehende Vermeidung von Grundwasseranschnitten und damit größtmögliche Vermeidung der Behinderung der Grundwasserströmung.
Schaffung eines Netzes an privaten und öffentlichen Grünflächen mit entsprechender Bepflanzung zur Speicherung und Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers.

Schutzgut Luft

- Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes mit Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, Ausweisung von Fuß- und Radwegen und Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote. Dadurch Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und der damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen.

Schutzgut Klima

- Schaffung von Lücken in den Baugebietsstrukturen für eine gute Durchströmbarkeit des Planungsgebietes.
- Schaffung von durchgehenden Grünstrukturen in Ost-West-Richtung zur Sicherung der Kaltluftzufuhr.
- Ost-West-gerichteter Verlauf des Autobahnzubringers, Förderung der Durchlüftungsfunktion.
- Vermeidung der Aufheizung von Gebäuden durch Dach- und Fassadenbegrünung.

Schutzgut Landschaftsbild

- Gestaltung des neu entstehenden Stadtrandes zur Einbindung in das Landschaftsbild.
- Integration in das Gesamtkonzept der für Freiham Nord vorhandenen Rahmenplanung bestehend aus 1. und 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord
- Beachtung der Stadt- und Ortsbildverträglichkeit in Bezug auf die Höhenprofilierung der geplanten Gebäude.
- Erhalt von Sichtbeziehungen und Ensemblewirkungen.

Schutzgut Klimaschutz (Energie)

- Energieversorgung mit erneuerbaren Energieträgern (Photovoltaikanlagen, Geothermieheizwerk Freiham).
- Berücksichtigung der Grundsätze des energieoptimierten Städtebaus.

Grünordnerische Maßnahmen

- Schaffung großflächiger, miteinander vernetzter öffentlicher Grünflächen.
- Durchführung grünordnerischer Maßnahmen zur Wohnumfeldgestaltung (Fassadenbegrünung mit ausdauernden Kletterpflanzen, dauerhafte Begrünung von Flachdächern, Eingrünung der Wohnhöfe und Plätze).
- Umfangreiche Großbaumpflanzungen und großflächige dauerhafte Dachbegrünung mit positiver Wirkung auf das lokale Stadtklima.
- Naturnahe Gestaltung von Grünflächen.

Aufgrund der umfangreichen geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung und unter Berücksichtigung des bereits geleisteten Ausgleichs für den vorläufigen Autobahnzubringer (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2092 der Landeshauptstadt München) ergibt sich ein **Ausgleichserfordernis von 15,8 ha**.

8.3.6 Ausgleichsmaßnahmen

Im Umgriff des Bebauungsplanes können keine Flächen als Ausgleichsflächen entwickelt werden. Die erforderliche Fläche wird vom Ökokonto Moosswaige der Landeshauptstadt München abgebucht.

Für das stadteigene Ökokonto liegt ein naturschutzfachliches und landschaftsplanerisches Konzept vor, das die Grundlage für die fachlich qualifizierten und geeigneten Aufwertungsmaßnahmen im betreffenden Raum vorgibt. Das Ökokonto Moosswaige liegt westlich der Bundesautobahn A 99 und südlich der Aubinger Lohe im „Aubinger Moos“ und damit in engem räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum geplanten Siedlungsgebiet Freiham. Dabei werden im Bereich des Ökokontos folgende Entwicklungsziele umgesetzt: Der naturnahe Waldumbau, die Entwicklung und Pflege von Niedermoorrelikten, die Optimierung der vorhandenen Fließgewässer und die Entwicklung von artenreichen Wiesen.

8.4 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie) sowie der „Verantwortungsarten“ nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, die durch die Realisierung des Bebauungsplans erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt. Außerdem werden die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG geprüft.

8.4.1 Bestandserhebungen und Betroffenheit

Im Vorfeld der Bebauung ist eine Erkundung von Bodendenkmalen erforderlich, da bei den Grabungen im Zuge des 1. Realisierungsabschnitts eine hohe archäologische Funddichte festgestellt wurde. Mit den archäologischen Untersuchungen wurde bereits im Jahr 2022 begonnen. Die mit den archäologischen Untersuchungen

verbundenen Eingriffe sind Gegenstand der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfunterlage (saP) vom 30.11.2021. Im Zusammenhang mit der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde ein Antrag für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahme bei der zuständigen höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern gestellt. Der entsprechende Bescheid für die artenschutzrechtliche Ausnahme vom Verbot der Tötung bzw. der Störung und der Beschädigung oder Zerstörung der Ruhe- und Fortpflanzungsstätten in Bezug auf die Feldlerche und den Flussregenpfeifer wurde zur Durchführung von archäologischen Grabungen und Erkundungen von Bodendenkmälern im Vorfeld der Umsetzung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154 mit Datum vom 04.02.2022 unter Auflagen erteilt.

Grundlage der für das aktuelle Vorhaben durchgeführten Prüfung waren entsprechend dem Gutachten „Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ zum vorliegenden Bebauungsplan vorhandene Untersuchungen, eigene Bestandserhebungen und Habitatanalysen zur Erfassung der streng geschützten und besonders geschützten Vogelarten, Reptilien, Amphibien und Insekten aus den Jahren 2006 bis 2022. Bei den aktuellen Erfassungen in den Jahren 2020 bis 2022 konnte im durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts lediglich die Feldlerche als Brutvogel nachgewiesen werden. Alle weiteren, dort festgestellten Vogelarten nutzten die künftigen Baufelder nur sporadisch bzw. zur Nahrungssuche. Die gemäß Roter Liste Deutschland und Bayern gefährdete Feldlerche besiedelt die vorkommenden offenen Feldfluren, die ihr (trotz der fortlaufenden Bautätigkeiten und des zunehmenden Flächenverlusts durch die voranschreitende Bebauung des 1. Realisierungsabschnitts) als Brutlebensraum dienen.

Im Untersuchungsgebiet existieren im Bereich der aufgelassenen Trasse des endgültigen Autobahnzubringers potenzielle Brutplatzstrukturen für den gefährdeten Flussregenpfeifer, der seit Jahren im Gesamtgebiet Freiham Nord und Freiham Süd regelmäßig nachgewiesen wird. Flussregenpfeifer nutzen offene Kiesflächen als Brutplatz und kommen daher auch auf Bauflächen vor. Auf Bauflächen des 1. Realisierungsabschnitts in Freiham Nord fand zuletzt in den Jahren 2016 und 2017 ein Brutgeschehen statt. Aufgrund der Flächengröße und der prinzipiell guten Brutplatzeignung kann eine künftige Brutplatznutzung durch den Flussregenpfeifer nicht völlig ausgeschlossen werden.

Im Zuge der durchgeführten Kartierungen konnten keine Nachweise von Zauneidechsen erbracht werden bzw. keine Habitatstrukturen mit Anbindung an bestehende Vorkommen festgestellt werden.

Die durchgeführten, regelmäßigen Kontrollen sämtlicher vorhandener Pfützen im Untersuchungsgebiet ergaben keine Hinweise auf Laichaktivitäten insbesondere der Wechselkröte. Aktuelle Nachweise der Art auf den in Bebauung befindlichen Bauflächen im Bebauungsplangebiet des 1. Realisierungsabschnitts Freiham Nord sind ebenfalls nicht bekannt.

Die Vegetationsausstattung des Untersuchungsgebietes umfasst am Südrand sehr kleinflächig auch ruderale Säume mit geringen Vorkommen von Pflanzenarten, welche den Raupen des Nachtkerzenschwärmers als Nahrungspflanzen dienen können (Weidenröschen). Raupen konnten trotz Nachsuche hier nicht festgestellt werden.

Das Bebauungsplangebiet bietet für das entsprechend der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP-) relevante Artenspektrum an Pflanzenarten

keine geeigneten Wuchsmöglichkeiten. Eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit nach Anhang IV FFH-Richtlinie ist daher ausgeschlossen.

Mit Ausnahme der Feldlerche und des Flussregenpfeifers werden für keine Tier- oder Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie für keine europäische Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Die Gewährung der artenschutzrechtlichen Ausnahme für die beiden genannten Arten ist erforderlich. Für die Umsetzung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154 wurde mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 12.12.2024 die Inaussichtstellung einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung unter Auflagen erteilt.

8.4.2 Das Vorhaben und seine Auswirkungen

Nachfolgende vorhabensspezifische Wirkfaktoren können eintreten und artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen von europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten verursachen:

Baubedingte Störungen

- Beeinträchtigung des Brutgeschehens der Feldvogelarten durch Freimachen der Baufelder und Bautätigkeiten innerhalb der Vogelbrutzeit.
- Flächenumwandlung, Überbauung und Versiegelung mit großflächigem Verlust freier Feldflur und kleinflächigem Verlust von Ruderalsäumen.
- Vorübergehende Immissionswirkung (Lärm und Erschütterung).
- Vorübergehende Kulissenwirkung durch große Baugeräte, wie Kräne oder Rammen.

Anlagenbedingte Auswirkungen

- Dauerhafter Flächenverlust offener Feldflur.
- Störfunktion durch visuelle Beeinträchtigung und Kulissenwirkung der Gebäude auf angrenzende Lebensräume.
- Vogelschlaggefahr an Glasfassaden.

Betriebsbedingte Auswirkungen

- Dauerhafte Störung der verbleibenden Freiflächen durch Naherholungsnutzung und zunehmenden Erholungsdruck, Ziel- und Quellverkehr durch Anwohner*innen, verkehrsbedingte Immissionen.

8.4.3 Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Folgende Vorkehrungen zur Vermeidung werden bereits durchgeführt bzw. sind künftig vorgesehen, um Gefährdungen der geschützten Tier- und Pflanzenarten zu vermeiden oder zu mindern

- Zeitliche Vorgabe zur Ertüchtigung der freigemachten Baufelder.
- Vergrämuungsmaßnahmen für Feldvögel im Rahmen der Untersuchung zu den Bodendenkmälern (Aufschüttung von Vergrämuungswällen).

- Vergrämungsmaßnahmen für den Flussregenpfeifer (Aufstellen künstlicher Störelemente z. B. Flatterbänder).
- Vermeidung der Entstehung von Pfützen im gesamten Planungsgebiet.
- Vermeidung des Vogelschlagrisikos an Glasfassaden.
- Besondere Anforderungen zur Vermeidung des Tötungs- und Verletzungsrisikos von artenschutzrechtlich geschützten Vögeln bei der Installation von Taubenabwehrmaßnahmen (Verwendung eines tierschutzkonformen, stabilen Taubenabwehrgitters mit einer Maschen- bzw. Stabweite von 50 mm; kleinere Maschenweiten sind aufgrund der Fallenwirkung und des Verletzungsrisikos für kleine Vögel nicht zulässig).
- Durchführung einer Umweltbaubegleitung speziell in kritischen Projektphasen sowie bei der Umsetzung der Schutz- und Vergrämungsmaßnahmen.

Folgende Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität werden durchgeführt

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen i.S.v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) sind aus Sicht des Feldvogelschutzes vorgesehen. Entsprechende Maßnahmen wurden für die Arten Feldlerche und Wachtel bereits im Zuge der Genehmigungen für die archäologischen Untersuchungen für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes sowie der Genehmigung der U-Bahnvorhaltemaßnahme, welche das Planungsgebiet des 1. Bauabschnittes des 2. Realisierungsabschnittes quert, abgehandelt. Hierzu liegen artenschutzrechtliche Prüfungen sowie artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen der Höheren Naturschutzbehörde vom 23.12.2021 (ROB-55.1-8691.NAT_02-12-41-11) und vom 04.02.2022, ROB-55.1-8691.-NAT_02-12-42-6) vor.

Anlage von dauerhaften Blühstreifen bei Streiflach

Folgende Maßnahmen zur Sicherung der Erhaltungszustände der Populationen werden durchgeführt

Maßnahmen zur Sicherung der Erhaltungszustände der Populationen (FCS-Maßnahmen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG) sind aus Sicht des Feldvogelschutzes erforderlich. Entsprechende Maßnahmen wurden bereits im Zuge früherer Genehmigungen im Bbauungsplangebiet Freiham Nord festgelegt

8.4.4 Fazit

Mit Ausnahme der Feldlerche und des Flussregenpfeifers werden für keine Tier- oder Pflanzenart des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie für keine europäische Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Die Gewährung der artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Feldlerche und den Flussregenpfeifer ist im Rahmen der Umsetzung des Bbauungsplanes erforderlich. Unter Berücksichtigung der in der artenschutzrechtlichen Prüfunterlage erarbeiteten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen findet keine weitere Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustandes beider Vogelarten statt.

Für die vorlaufenden archäologischen Grabungen wurde bereits mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 04.02.2022 die artenschutzrechtliche

Ausnahmegenehmigung zur Durchführung von archäologischen Grabungen und Erkundungen von Bodendenkmälern im Rahmen des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154 unter Auflagen erteilt.

Für die Umsetzung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154 wurde mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 12.12.2024 die Inaussichtstellung einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung unter Auflagen erteilt.

8.5 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die geplanten Baumaßnahmen führen in ihrer Gesamtheit zu unterschiedlichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

In der folgenden Matrix sind die wesentlichen Wechselwirkungen der betrachteten Schutzgüter zusammenfassend dargestellt:

Schutzgüter	Wechselwirkungen (schutzgutübergreifende Prozesse)					
	Menschen	Tiere und Pflanzen	Boden	Wasser	Klima, Luft	Orts-/Landschaftsbild
Menschen		x	x	x	x	x
Tiere und Pflanzen	x		x	x	x	
Boden	x	x		x	x	
Wasser	x	x	x		x	
Klima, Luft	x	x	x	x		
Orts-/Landschaftsbild	x					

Aus den bekannten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ergeben sich keine neuen abwägungsrelevanten Aspekte. Negative Wechselwirkungen sind nicht zu erkennen.

8.6 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Entwicklung von Wohnungsbauflächen kommt gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 / V 07705) „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm ‚Wohnen in München VII‘ 2023-2028“ (WiM VII) eine hohe Priorität zu. Ziel ist die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum in München, da aufgrund des anhaltenden Zuzugs ein anhaltender Druck auf dem Wohnungsmarkt besteht. Hierzu soll Baurecht nach § 30 BauGB für im jährlichen Mittel 4.500 Wohneinheiten geschaffen werden. Aktuell ist Freiham Nord die größte städteigene Maßnahme und damit von besonderer Bedeutung für die notwendige Baurechtsschaffung und für die Schaffung von Infrastruktur, insbesondere für den Münchner Westen.

In Anbetracht der derzeit zur Neige gehenden Konversionsflächen sowie durch die Bebauung des letzten Wohnbauabschnitts im Bereich der Messestadt Riem können diese Zielvorgaben nur durch die Planung und Realisierung einer Vielzahl von Baugebieten in der Gesamtstadt erreicht werden. Um die gesamtstädtische Zielzahl an zu schaffenden Wohneinheiten zu erreichen, müssen daher auch große Baugebiete zur Realisierung kommen. Diesbezüglich kommen im gesamtstädtischen Kontext kaum Standortalternativen in Betracht, die die für das Planungsgebiet Freiham erforderliche Flächengröße zur Planung von Wohneinheiten im genannten Umfang aufweisen.

Bereits seit den 1960er Jahren ist Freiham ein wichtiges Thema für die Münchener Stadtentwicklung. Dementsprechend fanden seitens der Landeshauptstadt München Bemühungen statt, den Standort Freiham aufzugreifen und auszubauen. So wurde die Aubinger Feldflur bereits 1963 als Siedlungsentwicklungsfläche in den Stadtentwicklungsplan aufgenommen. Südlich des geplanten Wohnstandortes befindet sich das bereits weit in der Umsetzung befindliche Gewerbegebiet Freiham Süd. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1916 a für Freiham Süd ist seit 2005 rechtsverbindlich und weist auf einer Fläche von ca. 110 ha unterschiedlich nutzbare Gewerbeflächen einschließlich Grün- und Ausgleichsflächen auf. Die Planungen für den Wohnstandort Freiham wurden parallel zur Planung des Gewerbebestandes wieder aufgegriffen. Die vorliegende Planung steht zudem in Einklang mit den übergeordneten Zielen des Regionalplanes und des aktuellen Flächennutzungsplanes. Grundlage für die Gesamtplanung des Wohnstandortes Freiham Nord mit insgesamt rund 200 ha ist das vom Stadtrat im Jahr 2007 beschlossene Strukturkonzept Freiham, dessen Planungsziel der „Weiterbau der bestehenden Stadt“ ist. Die Erarbeitung dieses Strukturkonzepts erfolgte in einem qualifizierten Workshop, wobei eine Jury aus sieben Planungsalternativen das weiterzuentwickelnde Konzept auswählte.

Aufgrund der Größe des Stadterweiterungsgebietes Freiham gliedert sich die Planung und Umsetzung des Quartiers in zwei Realisierungsabschnitte.

Der Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 für den 1. Realisierungsabschnitt angrenzend an Aubing wurde im Jahre 2015 vom Münchner Stadtrat gefasst. Anfang 2016 ist der Bebauungsplan in Kraft getreten. Auch dieses Planungsgebiet mit überwiegend Wohnbauflächen sowie zahlreichen Infrastruktureinrichtungen befindet sich seitdem in der Umsetzung.

Der ca. 55 ha große Bereich des 2. Realisierungsabschnittes stellt einen wesentlichen Wohnbauabschnitt von Freiham Nord dar.

Für diesen 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord wurde ein zweistufiger städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb einschließlich dreier Öffentlichkeitsbeteiligungen durchgeführt. Im Rahmen des Wettbewerbs wurden unterschiedlichste Gestaltungsentwürfe eingereicht und fachlich beurteilt. Aus insgesamt 29 Arbeiten wurde durch ein Preisgericht die Arbeit ausgewählt, die für die zukünftige Entwicklung des Planungsgebietes mittels eines Rahmenplans die beste Qualität aller Alternativen in der Umsetzung hat erwarten lassen.

Das hier vorliegende Planungsgebiet (südlicher Bereich des 2. RA Freiham Nord) ergänzt mit seiner künftigen Bebauung in geeigneter Weise und mit Synergieeffekten die noch unvollständige Grenze des 1. Realisierungsabschnitts Freiham Nord und trägt dazu bei, den Stadtteil Freiham beidseits der Aubinger Allee zu komplettieren.

Die Planung trägt darüber hinaus dem Erfordernis einer nachhaltigen Stadtentwicklung in besonderer Weise Rechnung.

Übergeordnetes Planungsziel ist eine Siedlungsentwicklung, die den ökologischen, ökonomischen und sozialen Anforderungen gleichermaßen Rechnung trägt. Freiham Nord soll als verdichteter, städtisch geprägter Stadtteil realisiert werden. Die daraus resultierende hohe Nutzungsdichte ist vor allem auch der Forderung nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden geschuldet. Im 1. Bauabschnitt 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord, also dem vorliegenden Planungsgebiet, ist zudem ein hoher Anteil an gefördertem Wohnungsbau vorgesehen.

Hier stellt auch die hervorragende öffentliche Verkehrsinfrastruktur mit zwei S-Bahnhaltepunkten, einer künftigen U-Bahn-Erschließung und Bussen eine ausgesprochene Standortgunst für eine verträgliche Verkehrsabwicklung dar. Nahmobilitätskonzepte und insbesondere die Ausweisung von zentralen Einrichtungen in ÖPNV-naher Lage, wie z. B. Handel, dienen ebenfalls dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Die bereits vorhandene Autobahn und das nachgeordnete Straßennetz ergänzen das öffentliche Verkehrssystem.

Die zu erwartenden Anforderungen an Klimaschutz und Energieeffizienz, insbesondere in Bezug auf den Klimawandel, sollen durch die Umsetzung des Energiekonzeptes Freiham (Grundsatzbeschluss aus dem Jahr 2008 sowie Vorgaben des RKU) erfolgen. Hierbei sollen erneuerbare Energien einen größtmöglichen Anteil an der Energieversorgung haben. Die Wärmeversorgung im Planungsgebiet wird über das Niedertemperaturnetz der Fernwärme aus dem in Freiham gelegenen Geothermie-Heizwerk erfolgen.

Alternative Planungsansätze wurden in den vergangenen Verfahren mehrfach überdacht und geprüft. Auch wurde die Entwicklung des Planungsgebiets Freiham aus verschiedenen Gründen bis in die 2000er Jahre verschoben. Allerdings zählt das Stadterweiterungsgebiet Freiham im Münchener Westen mit insgesamt rund 350 Hektar zu den wichtigsten strategischen Vorhaben der Stadtentwicklung in München. Alternative Flächenreserven bzw. Standorte mit einer ähnlichen Lagegunst und Entwicklungsmöglichkeiten liegen im Stadtgebiet nicht vor, sodass die Weiterentwicklung der Wohnungsbauflächen mit zugehörigen ergänzenden Nutzungen an dieser Stelle zwingend notwendig ist. Im Vorfeld der Bebauungsplanung wurde in städtebaulichen und landschaftsplanerischen Plangutachten überprüft, wie die beabsichtigten Nutzungen am besten angeordnet werden können. Die auf einer Wettbewerbsarbeit basierende vorliegende Rahmenplanung für den 2. Realisierungsabschnitt ergänzt den 1. Realisierungsabschnitt folgerichtig. Neben einem differenzierten und bedarfsgerechten Angebot an Wohnraum entstehen ausreichend öffentliche und private Grünflächen sowie technische, soziale und sonstige Infrastrukturmaßnahmen.

8.7 Zusätzliche Angaben

8.7.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Die Datengrundlage für die Umweltprüfung / für diesen Umweltbericht war ausreichend. Die Erstellung des Umweltberichtes erfolgte gemäß dem Leitfaden „Der Umweltbericht in der Praxis – Leitfaden zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung“ (Oberste Baubehörde 2005, ergänzte Fassung 2007, [https://www.bestellen.bayern.de/application/appIstarter?APPL=eshop&DIR=eshop&ACTIONxSETVAL\(artdtl.htm,APGxNODENR:352254,AARTxNR:03500005,AARTxNOD](https://www.bestellen.bayern.de/application/appIstarter?APPL=eshop&DIR=eshop&ACTIONxSETVAL(artdtl.htm,APGxNODENR:352254,AARTxNR:03500005,AARTxNOD)

ENR:352262,USERxBODYURL:artdtl.htm,KATALOG:StMB,AKATxNAME:StMB,ALLE:x)=X)). Die Festlegung des Untersuchungsumfangs erfolgte im Rahmen eines Scoping-Termins, welcher am 12.01.2021 von der Landeshauptstadt München durchgeführt wurde. Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbalargumentativ. Zu den Themen Lärm, Verkehr, Erschütterungen, Elektromagnetische Felder, Wasser, Klima/Luft, Nachhaltigkeit/Energie, Landschaft, Verschattung/Besonnung, Boden (Kampfmittel), Artenschutz wurden die vorhandenen Fachgutachten ausgewertet und die Ergebnisse entsprechend in den Umweltbericht eingearbeitet.

Die Umweltauswirkungen für die einzelnen Themen wurden mit folgenden Unterlagen und Untersuchungen ermittelt, beschrieben und hinsichtlich der Entscheidungserheblichkeit bewertet:

Thema Lärm

Freiham Sportpark FSP, Bericht Schallimmissionsschutz, Ebert Ingenieure GmbH, 31.01.2017

Bauvorhaben Schulcampus Freiham-Nord, Schalltechnische Untersuchung zu den einwirkenden Straßenverkehrsgeräuschen, Bericht Nr. M156709/03, Müller BBM Industry Solutions GmbH, 29. Dezember 2022

Bauvorhaben Schulcampus Freiham-Nord, Schalltechnische Untersuchung der vom Bauvorhaben ausgehenden Geräusche, Bericht Nr. M156709/04, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, 29. Dezember 2022

Schalltechnische Untersuchung, Bebauungsplan Nr. 2154, 2. Realisierungsabschnitt 1. Bauabschnitt Freiham, Bericht Nr. 700-5722, Möhler + Partner Ingenieure AG, Januar 2025

Thema Verkehr

Verkehrsuntersuchung Freiham 3000, ZIV Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Dezember 2021

Freiham 2. RA, Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen, IBV Hüsler AG, 06.07.2023, Revision 23.11.2023

2 RA Freiham Nord. Studie Quartiersgaragen, ARGE Hild und K. / Büro Krucker / Sergison Bates architects / Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, 20.04.2023

Thema Erschütterung / elektromagnetische Felder

Erschütterungstechnische Untersuchung, Siedlungsschwerpunkt Freiham Landeshauptstadt München, Bericht: 502-1428-ER, Möhler + Partner Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik, 10.10.2002

Thema Wasser

München, Freiham Nord, 2.RA, Simulation der Versickerung, Verdunstung und Grundwasserneubildung für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord mit dem Modell ArcEGMO, AKVO GmbH, 01.02.2023, aktualisiert 09.12.2024

München Freiham Nord, 2. RA, Aktualisierung des Mathematischen Grundwassermodells Freiham-Nord 2023, AKVO GmbH, 14.07.2023. aktualisiert 09.12.2024

München, Freiham Nord, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154, (2. RA, 1. BA), Integriertes Regenwassermanagementkonzept, Björnsen beratende Ingenieure GmbH, Januar 2025

Thema Luft

Heizkraftwerk Freiham, Überprüfung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 6 BImSchG, Prüfumfang: Luftreinhaltung, Anlagensicherheit, Abfallwirtschaft, Energienutzung, Bericht Nr. M80 022/6, Müller-BBM, 03.05.2010

Landeshauptstadt München Freiham Nord, Bebauungsplan zum 1. Bauabschnitt im 2. Realisierungsabschnitt, Lufthygienegutachten, Bericht Nr. M142348/04, Müller-BBM GmbH, 17.02.2021, redaktionell aktualisiert 08.12.2023

Luftschadstofftechnische Untersuchung, Siedlungsschwerpunkt Freiham, 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord Rahmenplanung, Bericht Nr. 740-6681-2, Möhler + Partner Ingenieure AG, Januar 2025

Thema Klima

Stadtklimaanalyse Landeshauptstadt München, GEO-NET Umweltconsulting GmbH / Prof. Dr. G. Gross, Juli 2014, <https://stadt.muenchen.de/infos/stadtklimaanpassung.html>

Klimagutachten Endbericht Durchlüftung 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord, Erstellung eines Gutachtens zur Analyse der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung mit großem Umgriff für das Planungsgebiet für den finalen Rahmenplan des zweiten Realisierungsabschnittes Freiham Nord in München, BPI Burkhardt und Partner, Ingenieure, September 2024

Landeshauptstadt München Freiham Nord, Bebauungsplan Nr. 2154, 2. Realisierungsabschnitt 1. Bauabschnitt, Klimagutachten, Bericht Nr. M171446/03, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, 21.12.2023

Thema Landschaft

Fachgutachten zur Stadtbildverträglichkeit (Sichtfeldanalyse) für eine höher profilierte Bebauung, München Freiham Nord 2. Realisierungsabschnitt, Claudia Schreiber Architektur und Stadtplanung GmbH, 21. April 2023

Thema Energie

Anhang mit Energiekonzept vom 05.07.2023 aus der E-Mail vom 31.07.2023, Referat für Klima- und Umweltschutz, Juli 2023

Thema Besonnung und Verschattung

Besonnungs- und Verschattungsstudie Freiham Nord, 2. RA, Claudia Schreiber Architektur und Stadtplanung GmbH, Januar 2025

Thema Boden

Kampfmittelvorerkundung „Neuaubing, Freihamer Weg“, Schaumberger / Müller, August, 18.08.2017

Thema Natur- und Artenschutz

FFH-Verträglichkeitsabschätzung zu den FFH-Gebieten 7734-302 und 7834-301, Eger & Partner, Juli 2023

Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) Zum Vorhaben: 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord, München, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154, Planungsbüro Diplombiologin Irene Wagensonner, 30. November 2021

Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Vorhaben 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord, München, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154, Planungsbüro Diplombiologin Irene Wagensonner, 14. Oktober 2024

Biotopkartierung Bayern (Stadt), Bayerisches Landesamt für Umwelt, September 1998

Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München, Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Oktober

Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht, M. Rössler, W. Doppler, R. Furrer, H. Haupt, H. Schmid, A. Schneider, K. Steiof, C. Wegworth, Schweizerische Vogelwarte Sempach, 2022

Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung zur Durchführung von archäologischen Grabungen und Erkundung von Bodendenkmälern im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 „Freiham Nord“ (2. Realisierungsabschnitt, 1. Bauabschnitt), Landeshauptstadt München, Regierung von Oberbayern, 04.02.2022

Inaussichtstellung einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung; Bebauungsplan mit Grünordnung 2154 „Freiham Nord, 2. Realisierungsabschnitt, 1. Bauabschnitt“, Landeshauptstadt München, Regierung von Oberbayern, 12.12.2024

Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003 (Ergänzte Fassung)
https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffe/doc/leitf_oe.pdf

Thema Kultur- und Sachgüter

Grabungsbericht Maßnahmen-Nr. M-2013-2106-24, 3 Archäologen GbR, Grabungszeitraum 17.09.2018 bis 17.04.2019

Sonstige Unterlagen

Landeshauptstadt München: Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, <https://stadt.muenchen.de/infos/geoportal-muenchen.html>, Stand Juli 2023

Der Umweltbericht in der Praxis – Leitfaden zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung, (Oberste Baubehörde 2005, ergänzte Fassung 2007, [https://www.bestellen.bayern.de/application/applstarter?APPL=eshop&DIR=eshop&ACTIONxSETVAL\(artdtl.htm,APGxNODENR:352254,AARTxNR:03500005,AARTxNODENR:352262,USERxBODYURL:artdtl.htm,KATALOG:StMB,AKATxNAME:StMB,ALLE:x\)=X](https://www.bestellen.bayern.de/application/applstarter?APPL=eshop&DIR=eshop&ACTIONxSETVAL(artdtl.htm,APGxNODENR:352254,AARTxNR:03500005,AARTxNODENR:352262,USERxBODYURL:artdtl.htm,KATALOG:StMB,AKATxNAME:StMB,ALLE:x)=X))

Rahmenplan 2. RA München Freiham Nord , ARGE Hild und K. / Büro Krucker / Sergison Bates architects / Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, M 1 : 1000, 04.04.2023 (vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582)20244

2 RA Freiham Nord Rahmenplan Fachkonzepte Kennwerte , ARGE Hild und K. / Büro Krucker / Sergison Bates architects / Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, 20.04.2023 (vgl. Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10582)

2 RA Freiham Nord, Regelwerk, ARGE Hild und K. / Büro Krucker / Sergison Bates architects / Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, 20.04.2023

Landeshauptstadt München: angrenzende Bebauungspläne Nr. 2092, Nr. 2068, Nr. 1916a, Nrn. 67a, 67b, 67c, 628, 1324

Bayernviewer Denkmal, Online-Version, <https://geoportal.bayern.de/denkmalatlas>

8.7.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bebauungsplans auf die Umwelt

Im Monitoring sollen die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Schutzgüter überwacht werden.

Mobilitätskonzept

Um eventuelle Auswirkungen auf den öffentlichen Raum zu kontrollieren und die Wirksamkeit des Mobilitätskonzeptes zu überprüfen, ist ein Monitoring der Mobilitätsbausteine mit verschiedenen Maßnahmen durchzuführen. Das Monitoring bietet die Möglichkeit, die Situation zu beobachten und frühzeitig zu reagieren und gegenzusteuern, sofern ungewollte Effekte auftreten.

Folgende Monitoring-Maßnahmen sind erforderlich:

Öffentlicher Raum:

- Durchführung von Parkraumerhebungen für Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum unmittelbar nach Anzeige der Nutzungsaufnahme von 50% der Gebäude in den Baugebieten sowie ein Jahr, vier Jahre, sieben Jahre und zehn Jahre (= abschließende Erhebung) jeweils nach Anzeige der Nutzungsaufnahme sämtlicher Gebäude in den Baugebieten, jeweils unter Ermittlung der Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum im Gebiet des Bebauungsplans, der Auslastung der Fahrradstellplätze im öffentlichen Straßenraum im Planungsgebiet sowie der Kfz-Belastungen an den Knotenpunkten.

Private Flächen und Quartiersgaragen:

- Durchführung von Erhebungen ein Jahr, vier Jahre, sieben Jahre sowie zehn Jahre (= abschließende Erhebung) jeweils nach Anzeige der Nutzungsaufnahme sämtlicher Gebäude in den Baugebieten unter Ermittlung folgender Daten: Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen des Quartiers (Modal Split), Auslastung der Kfz-Stellplätze in den Garagengebäuden und Mobilitätshäusern, Auslastung der privaten Fahrradabstellplätze, Übersicht über die aktuell vorhandenen Sharing-Angebote, Nutzung der Sharing-Angebote, Privater Kfz-Besitz, Übersicht über die durchgeführten, laufenden und geplanten Informationsangebote zum Mobilitätskonzept.

Weitere Monitoring-Maßnahmen

Weitere Maßnahmen zur **Überwachung** der erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter:

- Ermittlung der Verkehrsmengen in den wesentlichen Straßenabschnitten und Knotenpunkten außerhalb des Planungsgebietes in regelmäßigen Abständen für den Zeitraum von 15 Jahren,
- Ermittlung der Veränderung des Grundwasserflurabstands, insbesondere für Hochwasserstände durch Starkregenereignisse, durch eine kontinuierliche Messung für den Zeitraum von 10 Jahren,
- Überprüfung der Einhaltung von festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen für Wohnungen und Außenwohnbereiche, einmalig nach 10 Jahren.
- Artenschutz: Gemäß der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) Beauftragung einer Umweltbaubegleitung in Form einer Fachkraft bis zum Ende der Baumaßnahmen im Planungsgebiet bzw. Verfolgung einer sachlichen und fachgerechten Umsetzung der in der saP beschriebenen Maßnahmen.

Die Überwachung wird durch die Landeshauptstadt München oder von ihr beauftragte Sachverständige durchgeführt. Als Stichtag für den Start der Überwachung wird das In-Kraft-Treten des Bebauungsplanes festgelegt.

8.8 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Im Rahmen des Umweltberichts wird die Betroffenheit der Schutzgüter durch das geplante Vorhaben festgestellt.

Schutzgut Mensch

Auf das Planungsgebiet wirken die Verkehrslärmimmissionen der angrenzenden und übergeordneten Verkehrswege ein. Insbesondere die Bundesautobahn A 99 sowie die Bahnlinie München – Buchloe und München – Herrsching stellen relevante Lärmquellen dar. Berücksichtigt wurde auch der geplante Ausbau der Bundesautobahn A 99 auf sechs Fahrstreifen. Aufgrund der Größe und Nutzung des Gebiets erhöht sich der Erschließungsverkehr sowohl innerhalb als auch außerhalb des Planungsgebietes.

Aufgrund der zu erwartenden hohen bis sehr hohen Verkehrslärmpegel sind Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung erforderlich. Auf die Verkehrslärmkonflikte kann durch Grundrissorientierungen, Schallschutzkonstruktionen und passive Maßnahmen (Schallschutzfenster mit fensterunabhängigen Lüftungen), Maßnahmen zum Lärmschutz von schützenswerten Freibereichen oder aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwand, -wall, Verglasung) geeignet reagiert werden. Hierzu sind im Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen vorgesehen.

Das Planvorhaben führt durch den zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr sowie durch Fassadenreflexionen und veränderte Gebäudeabschirmungen zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft, im Wesentlichen des 1. Realisierungsabschnitts Freiham Nord. Die Immissionsbereiche im Geltungsbereich des 1. RA mussten bereits mit der Entwicklung des 2. RA und deren Auswirkungen rechnen, sodass hier von keiner unzumutbaren Beeinträchtigung auszugehen ist.

In der übrigen Nachbarschaft werden die Kriterien für eine relevante vorhabenbedingte Lärmauswirkung nicht erfüllt.

Lärmkonflikte durch bestehende gewerbliche Anlagen sind voraussichtlich nicht zu erwarten. Innerhalb des Planungsgebietes sind lärmintensive Gewerbeanlagen weitestgehend ausgeschlossen. Relevante Anlagenlärmwirkungen entstehen unter anderem durch Warenanlieferung sozialer und öffentlicher Einrichtungen. Möglichen Belastungen hieraus kann aber begegnet werden, indem aktive Maßnahmen an der jeweiligen Schallquelle ergriffen werden. Durch die geplanten Mobilitätshäuser geht insbesondere im Nachtzeitraum ein erhöhtes Konfliktpotenzial durch den Anlagenlärm aus. Hierauf muss über entsprechende Maßnahmen im Rahmen der Gebäudeplanung reagiert werden (u. a. Wohnbebauung angrenzende Gebäudeseiten der Mobilitätshäuser möglichst geschlossen auszuführen, schallabsorbierende Auskleidungen von Decken und Wänden).

Relevante Schallemissionen durch schulische Nutzungen sind im Wesentlichen durch die Nutzung der Freiflächen (Sportanlagen, Pausenhöfe) zu erwarten sowie durch außerschulische Nutzungen vorrangig durch die Nutzungen der Freisportflächen für den Vereins- und Breitensport und durch die mögliche Tiefgaragennutzung. Der Schulbetrieb sowie die Nutzung der Sportanlage ist aus schalltechnischer Sicht für die Nachbarschaft verträglich.

Bei den Freisportflächen werden aktive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm festgesetzt.

In Bezug auf Erschütterungen und elektromagnetische Felder sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Das Planungsgebiet ist von relevanten Erschütterungsquellen ausreichend entfernt. Auch in Bezug auf den Betrieb der geplanten U-Bahn ergeben sich keine erheblich belästigenden Einwirkungen. Allerdings können bestimmte Bautätigkeiten während der Bauphase Erschütterungen verursachen, auf die auf den angrenzenden Bauräumen der betreffenden Baufelder entsprechend reagiert werden kann (z. B. Massivbauweise mit massiven Geschossdecken).

Im Hinblick auf die natürliche Belichtung wurde ermittelt, dass für die geplanten Gebäude innerhalb der Bauräume eine ausreichende Belichtung zum überwiegenden Teil nachgewiesen werden kann. In den belichtungskritischen Bereichen kann überwiegend die ausreichende Belichtung durch eine entsprechende Grundrissgestaltung bzw. Anordnung von Nichtwohnnutzungen hergestellt werden, sodass gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können.

Für die Freiräume der Wohngebiete (insbesondere die Binnenhöfe) und sonstigen Freiräume ergeben sich in den meisten Fällen zusammenhängende Besonnungsflächen. Es ist davon auszugehen, dass die privaten Innenhöfe im Winter annähernd vollständig verschattet sind, im sonstigen Jahresverlauf allerdings klein- bis großflächige Besonnungssituationen fast ganztägig gegeben sind.

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans wird ein vielfältiges Angebot an Aufenthalts- und Freizeitnutzungen und attraktiven Park- und Freiflächen entstehen. Der Bedarf an privaten Grün- und Freiflächen für die rund 7.200 Menschen, die im Planungsgebiet wohnen werden, kann auf den privaten Freiflächen durch die Nutzung von

zusätzlichen gemeinschaftlich nutzbaren Dachflächen, die als private Erholungsflächen zur Verfügung gestellt werden, gedeckt werden. Der Bedarf an öffentlichen Grünflächen kann im Umgriff des Planungsgebietes auf den im Gebiet verteilten öffentlichen Grünflächen nicht vollständig gedeckt werden. Mit der sukzessiven Herstellung des westlich an das Planungsgebiet angrenzenden Landschaftsparks Freihams werden weitere hochwertige und gut nutzbare öffentliche Grünflächen in direkter räumlicher Nähe zum Planungsgebiet entstehen und somit wird auch dieser Bedarf gedeckt.

Schutzgut Pflanzen und Tiere

Durch die Planung kommt es zu einem kompletten Flächenverlust überwiegend landwirtschaftlich genutzter Flächen und es entstehen dadurch Eingriffe in Lebensbereiche der europarechtlich geschützten Arten Feldlerche und Flussregenpfeifer. Über konfliktvermeidende und vorgezogene Maßnahmen können diese kompensiert werden. Weitere Nachweise geschützter Tier- oder Pflanzenarten konnten im Rahmen der durchgeführten Kartierungen nicht festgestellt werden. Es erfolgt keine Zerschneidung bedeutender Verbundachsen. Mit der geplanten Durchgrünung und Pflanzung von ca. 900 Bäumen und der Anlage neuer Biotopstrukturen innerhalb der Grün- und Freiflächen werden zusätzliche neue Habitatstrukturen und Lebensraumangebote für verschiedenste Arten geschaffen. Diese umfangreichen Baumpflanzungen tragen zu einer Verbesserung des künftigen Stadtklimas bei. Da auf Tiefgaragen weitestgehend verzichtet wird, können optimale Standortbedingungen für Großbäume auch in den Innenhöfen der Wohngebiete geschaffen werden.

Geschützte Flächen oder Landschaftsbestandteile befinden sich nicht im Planungsgebiet. Für das ca. 5,6 km entfernte FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) 7834-301 „Nymphenburger Park“ und das ca. 6 km FFH-Gebiet 7734-302 „Allacher Forst und Angerlohe“ wurde im Rahmen der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsabschätzung festgestellt, dass auch bei summarischer Betrachtung nicht von relevanten Stoffeinträgen auszugehen ist, die eine Beeinträchtigung der jeweiligen Erhaltungsziele der Schutzgebiete auslösen könnten.

Schutzgut Boden

Innerhalb des Planungsgebiets befinden sich keine Altlasten- oder Altlastenverdachtsflächen. Es ist kein konkreter Kampfmittelverdacht vorhanden. Eine entsprechende Untersuchung (Kampfmittelvorerkundung, 18.08.2017) hat stattgefunden.

Mit der geplanten Bebauung wird über die festgesetzte Grundfläche eine maximale Versiegelung von ca. 11,9 ha in den Baugebieten ermöglicht. Die Erschließungsflächen umfassen weitere Flächen von ca. 6,9 ha. Bei diesen sind allerdings auch unversiegelte Teilflächen wie straßenbegleitende Baumgräben und Pflanzinseln enthalten. In den versiegelten Bereichen kommt es zu einem vollständigen Verlust sämtlicher natürlicher Bodenfunktionen. Dies stellt eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung dieses Schutzgutes dar. Festgesetzte öffentliche Grünflächen, bei denen die natürlichen Bodenfunktionen mittelfristig wiederhergestellt werden können, sind auf einer Fläche von ca. 3,7 ha vorgesehen. Hinzu kommen etwa 6,7 ha private Freiflächen im Umfeld der Gebäude. Da auf die Anlage von Tiefgaragen in den allgemeinen Wohngebieten verzichtet wird, sind die privaten Freiflächen in den Innenhofbereichen ohne Unterbauung.

Schutzgut Wasser

Im Planungsgebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Durch die Planung werden große Flächenanteile bebaut und versiegelt, sodass Niederschlagswasser

nicht mehr großflächig verdunsten oder versickern kann. Die Planung sieht eine ortsnahe Versickerung von Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken vor sowie die mögliche Zwischenspeicherung in Zisternen für die Verwendung zur Bewässerung. In beengten Situationen ist ausnahmsweise die Versickerung über Rigolen zulässig. Im Bereich der öffentlichen Grünflächen ist eine breitflächige Versickerung möglich. Trotz der Zunahme der Bodenversiegelung kann eine Verdunstung erreicht werden, die an der ursprünglichen Ausgangssituation (naturnah) orientiert ist. Positiv wirkt hierbei der permanente Bewuchs im Bereich der Grünflächen und der begrünter Dächer im Vergleich zu den Brache-Zeiträumen bei der bisherigen Ackernutzung. Hinzu kommt die zusätzliche Wirkung des hohen Baumanteils auf den Grünflächen.

Über geeignete Maßnahmen (u. a. umfassende Dachbegrünung, möglichst oberflächige Versickerung der Niederschlagsabflüsse auf den jeweiligen Baufeldern, geringe Unterbauung mit Tiefgaragen) wird sich die Versickerungsmenge gegenüber dem unbebauten Zustand nicht wesentlich erhöhen, sodass auch langfristig keine Auswirkungen auf den Grundwasserhorizont zu erwarten sind.

Auf die vorhandenen hohen Grundwasserstände muss mit Umsetzung der Planung entsprechend reagiert werden. Um negative Auswirkungen auf das Grundwasser zu vermeiden, ist geplant, die Geländehöhen im Osten und Süden an die angehobenen Geländehöhen des 1. Realisierungsabschnitts anzupassen sowie entlang der westlichen Grenze Aufschüttungen bis max. 1,5 m über Bestand vorzusehen. Somit wird das gesamte Planungsgebiet angehoben. Unterirdische Einbauten (Kellergeschosse, Tiefgaragen soweit zulässig) sind überwiegend nur eingeschossig zulässig.

Die Auswirkungen der Bauvorhaben auf den Wasserhaushalt im Planungsgebiet sind mit Umsetzung der geplanten Versickerung der Drain- und Oberflächenabflüsse vernachlässigbar und für die Grundwasserstände unschädlich.

Die Bebauung des 1. und 2. Realisierungsabschnitts führt bei mittleren Grundwasserständen insgesamt in Bezug auf das Planungsgebiet zu einer maximalen Erhöhung des Grundwassers um ca. 0,1 m im Nahbereich südlich der U-Bahn und zu einer Absenkung des Grundwassers von ca. 0,1 m im Nahbereich nördlich der U-Bahn sowie im Umfeld der Gemeinbedarfsfläche Erziehung. Im Hinblick auf die Untersuchung der Starkregenereignisse (mit einer Jährlichkeit von 30 bzw. 100 Jahren) im Mathematischen Grundwassermodell sind keine negativen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt im Planungsgebiet sowie im Umfeld von Freiham Nord zu erwarten.

Schutzgut Luft / Klima

Bei Durchführung der Planung erhöht sich aufgrund des zusätzlichen Quell- und Zielverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen das Verkehrsaufkommen, wodurch die Jahresmittelwerte im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand straßennah am Autobahnzubringer und in der Aubinger Allee deutlich erhöht sein werden. Die derzeit gemäß 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) werden allerdings im Planungsgebiet nicht überschritten und damit eingehalten.

Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft ergeben sich vor allem durch den verursachten Mehrverkehr, wobei die höchsten Zunahmen an der Aubinger Allee prognostiziert werden. Die derzeit geltenden Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden auch nach Realisierung des Vorhabens eingehalten, sodass keine Gesundheitsgefährdung für die Bewohner*innen in der erweiterten Nachbarschaft zu erwarten ist.

Aufgrund der Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen in bebauten Siedlungsraum verringert sich die Kaltluftproduktion, von einer klimatisch planungsrelevanten Verschlechterung der lokalen Situation kann dennoch nicht ausgegangen werden.

Die Grünkorridore des 1. RA, die im Rahmen der vorliegenden Bebauungsplanung fortgeführt werden, haben zusammen mit dem Ost-West gerichteten Autobahnzubringer eine hohe Bedeutung für das Planungsgebiet als Kaltluftschneisen in West-Ost- Richtung. Durch einen hohen Grünflächenanteil wird eine Kompensation der negativen Beeinflussung der Kaltluftversorgung ermöglicht. Auch die erforderlichen Ausgleichsflächen des Ökokontos Mooschwaige haben u. a. positive Effekte im Sinne des Klimaschutzes.

Schutzgut Landschaft

Mit Umsetzung der Planung geht im Münchner Westen ein Teil landwirtschaftlich genutzter Kulturlandschaft verloren. Das ursprüngliche Landschaftsbild wird sukzessive ersetzt durch ein von Bebauung geprägtes Orts- und Landschaftsbild. Durch die sich abwechselnden Gebäudehöhen entstehen abwechslungsreiche Wohnquartiere. Hierbei wirken sich die geplanten Grünzüge sowie Straßenräume mit umfangreichen Großbaumpflanzungen positiv auf das Landschafts- und Ortsbild aus. Das Fachgutachten zur Stadtbildverträglichkeit (Stand: 21. April 2023) ergab keine Überschneidungen mit dem bestehenden Profil im Umfeld der geplanten Bebauung, es entsteht keine Konkurrenz zu bereits bestehenden Gebäuden. Der kompakte neue Stadtteil mit Grüngürtel und abgestimmtem Höhenprofil wird dem Anspruch an die Ränder und Übergänge gerecht. Veränderungen bzw. Auswirkungen auf das Gesamtstadtbild sind kaum wahrnehmbar.

Negative Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet Aubinger Lohe sowie das im Regionalplan ausgewiesene Trenngrün zwischen Autobahn und Germering sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die geplante Überbauung werden archäologische Stätten freigelegt und können somit erfasst und dokumentiert werden. Die Archivfunktion des Bodens geht verloren. Durch entsprechende archäologische Untersuchungen im Vorfeld der Baumaßnahme können die Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter so gering wie möglich gehalten werden.

Schutzgut Energie

Im Planungsgebiet sollen erneuerbare Energien einen größtmöglichen Anteil an der Energieversorgung haben. Die Wärmeversorgung im Planungsgebiet wird über das Niedertemperaturnetz der Fernwärme aus dem in Freiam gelegenen Geothermie-Heizwerk erfolgen. Ein hoher Anteil von Photovoltaiknutzung soll die Umsetzung eines weitgehend klimaneutralen Quartiers ermöglichen. Zur Deckung des Elektrizitätsbedarfs wird festgesetzt, dass mindestens 50 % der Dachflächen für Photovoltaikanlagen genutzt werden müssen. Zusätzlich soll ein hoher Gebäudestandard die Umsetzung eines weitgehend klimaneutralen Quartiers ermöglichen.

Sowohl durch die geplante gute Anbindung im öffentlichen Nahverkehr als auch durch eine günstige Zuordnung der Nutzungen zueinander kann die Nutzung energieverbrauchender Verkehrsmittel minimiert werden. Für den gesamten Stadtteil wurde ein Mobilitätskonzept erstellt mit Angeboten zum Car- und Fahrrad-Sharing als Beitrag zur Energieeinsparung und zum Ressourcenschutz.

Umweltbelang Abfälle und Abwasser

Die Entsorgung von Abfällen im künftigen Stadtteil ist über den Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM) und ggf. teilweise über private Entsorgungsunternehmen für Wertstoffe geplant.

Für die Abwasserentsorgung besteht die Möglichkeit von Anschlüssen an mehrere Sammelkanäle, die in den bestehenden Straßen bereits vorhanden sind und für die Planung Freiham bereits hinreichend dimensioniert wurden.

Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft wird auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003 (Ergänzte Fassung), durchgeführt.

Das Planungsgebiet wird, bezogen auf die Schutzgüter, der Kategorie II (mittlere Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild) zugeordnet. Es werden umfangreiche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung geplant, sodass die Kompensationsfaktoren entsprechend reduziert angewendet werden können. Die Berechnung ergibt ein Ausgleichserfordernis von ca. 15,8 ha. Die Ausgleichsflächen werden im Ökokonto Mooschwaige nachgewiesen, dass in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet Freiham liegt.

Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Die Feldlerche nutzt trotz fortlaufender Bautätigkeiten des 1. Realisierungsabschnitts und zunehmendem Flächenverlust die verbleibenden Ackerflächen aktuell als Brutlebensraum. Im Untersuchungsgebiet existieren im Bereich der aufgelassenen Trasse des endgültigen Autobahnzubringers potenzielle Brutplatzstrukturen für den gefährdeten Flussregenpfeifer, der seit Jahren im Gesamtgebiet Freiham Nord und Freiham Süd regelmäßig nachgewiesen wird.

Mit Ausnahme dieser beiden Vogelarten werden für keine Tier- oder Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie für keine europäische Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie die Schädigungs-, Störungs- und Tötungs- und Verletzungsverbote des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

Die Gewährung der artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Feldlerche und den Flussregenpfeifer im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes ist erforderlich. Unter Berücksichtigung der in der artenschutzrechtlichen Prüfunterlage erarbeiteten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen findet keine weitere Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustandes beider Vogelarten statt. Für die archäologischen Grabungen wurde mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 04.02.2022 die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung zur Durchführung von archäologischen Grabungen und Erkundung von Bodendenkmälern im Rahmen des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154 erteilt.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Aufgrund des anhaltend hohen Wohnraumbedarfs in München ist es nicht möglich, auf die Umnutzung dieser landwirtschaftlichen Fläche zu verzichten. Die vorliegende Planung steht im Einklang mit den übergeordneten Zielen des Regionalplanes und ist aus dem Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, der die gesamtstädtische Entwicklung steuert, entwickelt. Das Planungsgebiet ist auf Grund der Lage für eine Wohnbebauung geeignet und ergänzt in geeigneter Weise den 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord. Durch diese Ergänzung können mittels der Nutzung der vorhandenen Infrastruktur (u. a. Schulen und Straßen) bedeutende Synergieeffekte erzielt werden.

Fazit

Als Ergebnis des vorliegenden Umweltberichts ist festzustellen, dass mit der Umsetzung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2154, bei Mitbetrachtung der

vorgesehenen Maßnahmen zu Vermeidung, Verminderung und Ausgleich, keine erheblichen oder nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der einzelnen Umweltfachgesetzgebungen zu erwarten sind.

9 Kenngrößen

Flächennutzung	Fläche in m ²	Anteil
Allgemeine Wohngebiete	110.251	41,4 %
Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude	4.822	1,8 %
Sondergebiete Quartiersgaragen	8.458	3,2 %
Gemeinbedarfsfläche Erziehung	36.529	13,7 %
Straßenverkehrsflächen	47.908	18,0 %
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	21.589	8,1 %
Öffentliche Grünflächen	36.593	13,7 %
Gesamt	266.150	100,0 %

(Die Angaben der Flächengrößen beziehen sich auf die in CAD zeichnerisch ermittelten Werte im ETRS-Koordinatensystem. Es können geringfügige Abweichungen zu den tatsächlichen Flächengrößen gemäß Grundbuch auftreten. Abweichungen zu 100 % sind rundungsbedingt)

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

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

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

z. K.

V. Wv. Referat für Stadtplanung und Bauordnung PLAN-HAII-45V

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 22
3. An das Direktorium – HA II/BAG-West
4. An das Kommunalreferat – RV
5. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
6. An das Kommunalreferat – IS-SP-FR
7. An das Baureferat VR 1
8. An das Baureferat
9. An das Gesundheitsreferat
10. An das Kreisverwaltungsreferat
11. An das Mobilitätsreferat
12. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
13. An das Referat für Bildung und Sport
14. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
15. An das Sozialreferat
16. An die Stadtkämmerei
17. An die SWM/MVG
18. An die P + R GmbH
19. An die MRG GmbH
20. An die Münchner Wohnen GmbH, Gustav-Heinemann-Ring 111, 81739 München
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45V
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
26. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
27. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/43T

z. K.

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45V