

Telefon 233 - 21976
233 - 23297
233 - 22132

Telefax 233 - 24238

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN HA II/12
PLAN HA II/51

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024
Lilienthalallee (westlich),
Maria-Probst-Straße (östlich)
(Teiländerung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 1404 a und 1505 a)
- Baumarkt-Fachzentrum und Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum -

Billigungsbeschluss

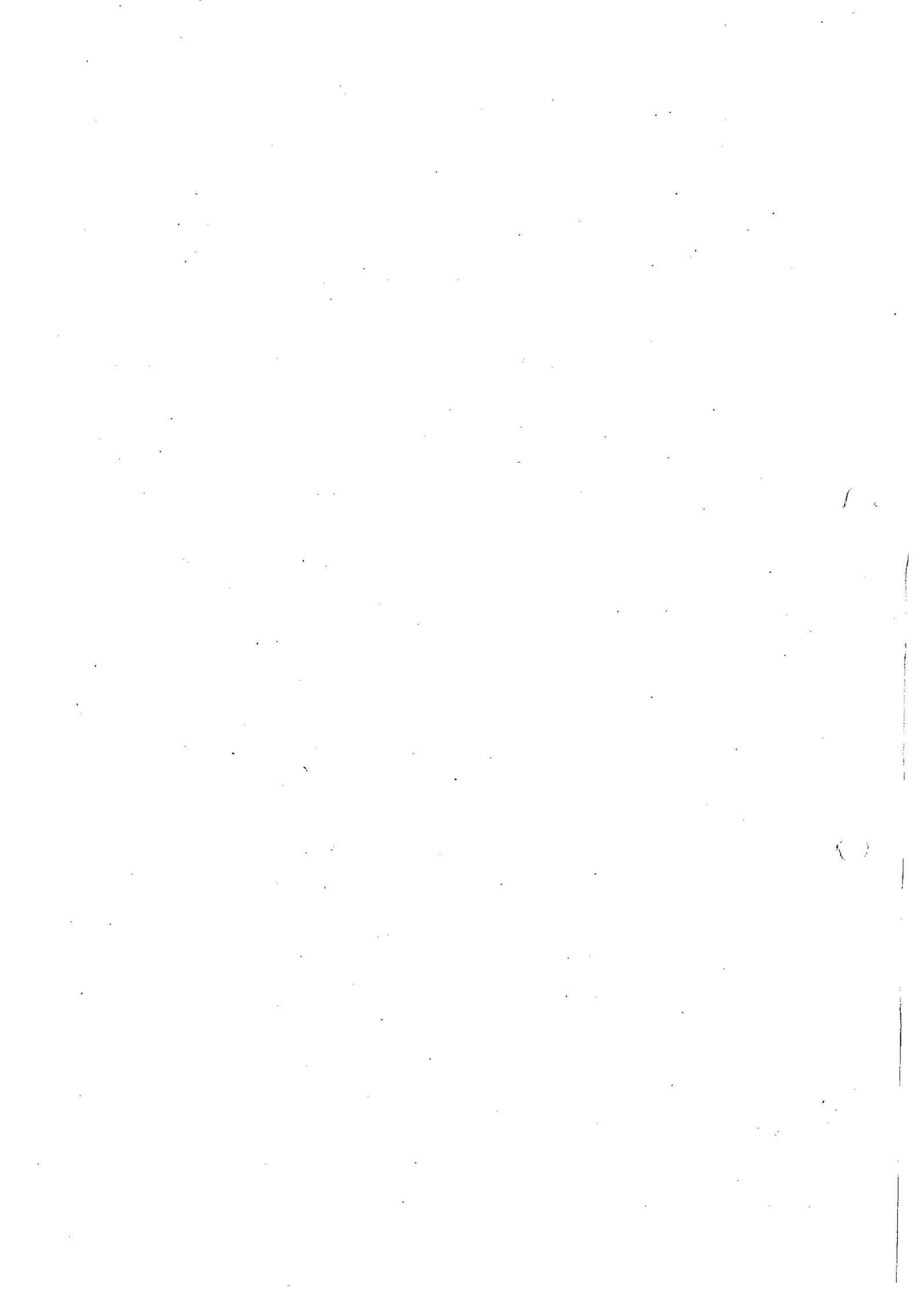
Stadtbezirk 12 Schwabing-Freimann

Sitzungsvorlagen Nr. ¹⁴⁻²⁰~~08-14~~/V 00731

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 16.07.2014 (SB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes
Inhalte	Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB; Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB; Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB; Wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB; Beteiligung/Anhörung des Bezirksausschusses 12; Städtebaulicher Vertrag und Durchführungsvertrag; Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB; Entwurf Satzung und Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024
Entscheidungsvorschlag	Berücksichtigung der Äußerungen gem. § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 und § 4 Abs. 2 BauGB nach Maßgabe des Vortrages der Referentin; Billigung des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024; Zustimmung zur Annahme des vorliegenden Angebots der Vorhabenträgerin auf Abschluss eines städtebaulichen Vertrags und Durchführungsvertrags; Öffentliche Auslegung des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der unter Ziffer 4 des Vortrags der Referentin genannten umweltbezogenen Stellungnahmen sowie des städtebaulichen Vertrags und Durchführungsvertrags; Keine Beschlussvollzugskontrolle
Gesucht werden kann im RIS auch nach:	- Baumarkt-Fachzentrum - Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum - Lilienthalallee



Telefon: 233 - 21976
233 - 23297
233 - 22132
Telefax: 233 - 24238

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN HA II/12
PLAN HA II/51

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024
Lilienthalallee (westlich),
Maria-Probst-Straße (östlich)
(Teiländerung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 1404 a und 1505 a)
- Baumarkt-Fachzentrum und Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum -**

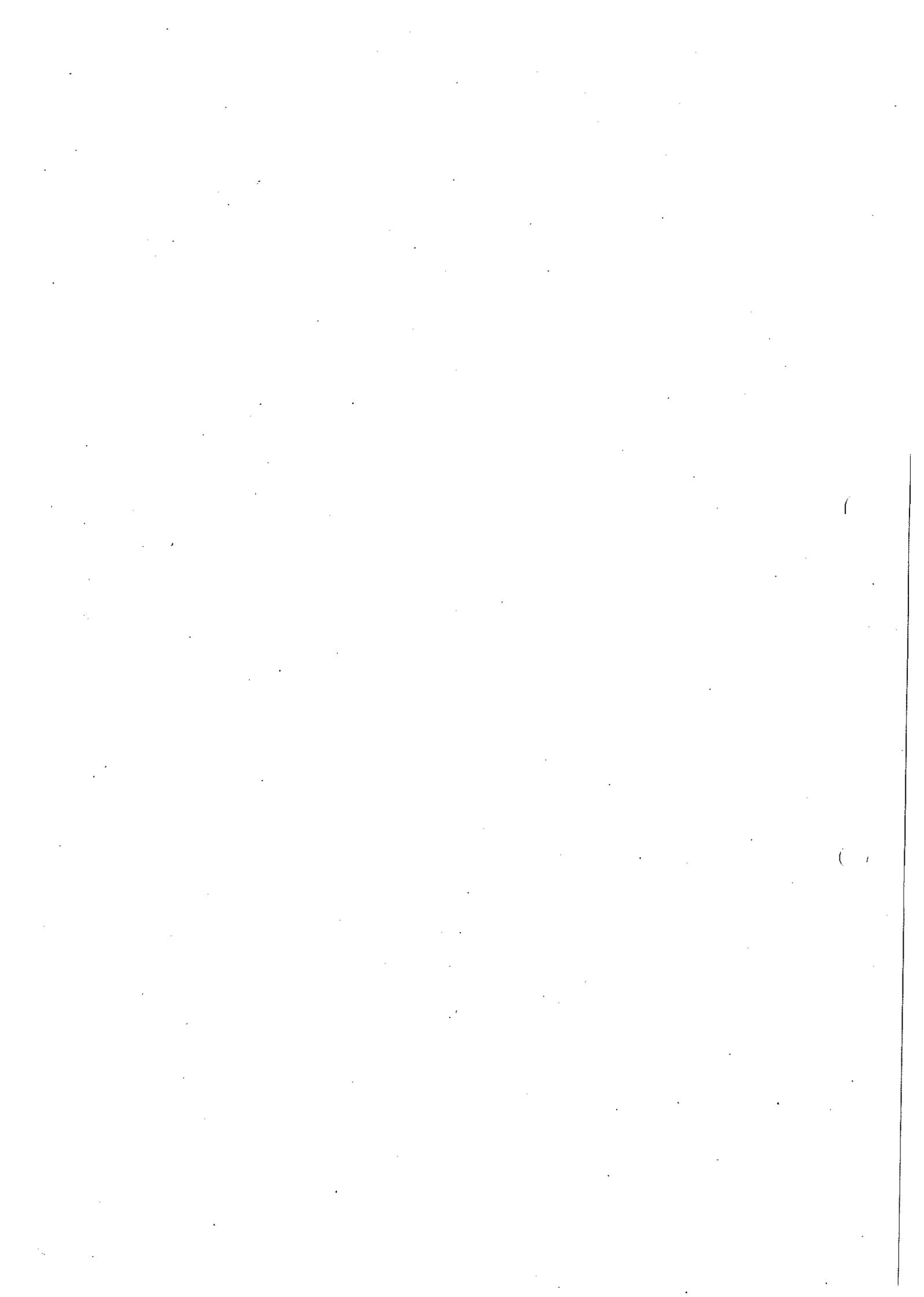
Billigungsbeschluss

Stadtbezirk 12 Schwabing-Freimann

Sitzungsvorlagen Nr. ¹⁴⁻²⁰~~08-14~~/V 00731

**Vorblatt zum Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 16.07.2014 (SB)
Öffentliche Sitzung**

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	2
2. Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB	12
3. Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	14
4. Wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	14
5. Beteiligung/Anhörung des Bezirksausschusses	15
6. Städtebaulicher Vertrag und Durchführungsvertrag	16
7. Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	16
II. Antrag der Referentin	18
Entwurf Satzungstext	19
Begründung des Bebauungsplanes mit Grünordnung	29
III. Beschluss	78



Telefon: 233 - 21976
233 - 23297
233 - 22132
Telefax: 233 - 24238

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN HA II/12
PLAN HA II/51

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024
Lilienthalallee (westlich),
Maria-Probst-Straße (östlich)
(Teiländerung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 1404 a und 1505 a)
- Baumarkt-Fachzentrum und Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum -**

Billigungsbeschluss

Stadtbezirk 12 Schwabing-Freimann

Sitzungsvorlagen Nr. ¹⁴⁻²⁰~~08-14~~/V 00731

Anlagen

1. Bezirksübersicht (M 1 : 50000)
2. Übersichtsplan vom 14.04.2014 (M 1 : 5000)
3. Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024,
Teil I von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 1 und einbezogene Flächen
vom 05.06.2014 (Plan unmaßstäblich)
4. Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024,
Teil II von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 2
vom 05.06.2014 (Plan unmaßstäblich)
5. Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024,
Teil III von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 3
vom 05.06.2014 (Plan unmaßstäblich)
6. Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024,
Teil IV von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 4
vom 05.06.2014 (Plan unmaßstäblich)
7. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München vom 30.09.2011
8. Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V. vom 12.08.2013
9. Notariell beurkundetes Angebot der Vorhabenträgerin vom 12.06.2014 zum Abschluss eines
städtebaulichen Vertrags und Durchführungsvertrages mit fünf Anlagen und einer Beilage

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 16.07.2014 (SB)
Öffentliche Sitzung**

I. Vortrag der Referentin

Vortrag wie nachstehender Entwurf des Satzungstextes sowie Begründung des vorhaben-
bezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung ge-
mäß § 7 Abs. 1 Ziffer 10 der Geschäftsordnung der Stadtrates der Landeshauptstadt Mün-
chen, da es sich um eine Angelegenheit der Stadtentwicklung und Bauleitplanung handelt.

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

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Ziele und Zwecke der Planung wurde vom 28.09.2011 mit 26.10.2011 durchgeführt. Im Rahmen der Darlegung gingen Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern ein, in denen u. a. die Durchführung einer öffentlichen Erörterungsveranstaltung beantragt wurde. Diese fand am 16.01.2012 in der Aula der Städtischen Berufsoberschule München, Ausbildungsrichtung Wirtschaft, Heidemannstr. 164c, 80989 München statt. Im Rahmen der Erörterungsveranstaltung wurden von den Bürgerinnen und Bürgern Stellungnahmen zur Planung vorgebracht. Innerhalb der 10-Tagesfrist nach der Erörterungsveranstaltung (26.01.2012) gingen weitere schriftliche Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger ein.

Die insgesamt im § 3 Abs. 1 BauGB-Verfahren eingegangenen Stellungnahmen wurden nach den folgenden Themenbereichen zusammengefasst:

1.1 Thema Erörterung der Planung

- Es wird eine öffentliche Erörterung der Planung beantragt.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Wie bereits oben ausgeführt, wurde eine Erörterungsveranstaltung durchgeführt.

Der Anregung wurde somit entsprochen.

1.2 Thema Nutzungen

- Es wird die Realisierung eines öffentlich zugänglichen Schwimmbades im Hotel des Forums für Fahrkultur (Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) gefordert. Die Mitbenutzung durch die Bürgerinnen und Bürger reduziere auch die Kosten für die Betreiber. Das Freibad in Freimann sei vor 30 Jahren wegen der Aufgabe durch die damaligen Eigentümer geschlossen worden. Die Einwohnerzahl Freimanns (derzeit ca. 25. - 30.000 Personen) entspräche der einer mittleren Stadt. Die Realisierung des Schwimmbades dürfe sich also rechnen.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Ob der künftige Spa-Bereich des geplanten Hotels im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum ggf. durch Bürgerinnen und Bürger Freimanns mitbenutzt werden könnte, liegt in der Entscheidung der/des künftigen Betreiberin/Betreibers, die/der aktuell noch nicht feststeht. Die Realisierung eines Freibades ist nicht vorgesehen.

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

- Es wird die Realisierung einer Stadtteilbibliothek gefordert. Hierfür könne man z. B. das Luttergebäude nutzen. Da es in Freimann viele Studierende gebe, wird außerdem angeregt, dass in der Stadtteilbibliothek auch Räume als Lernoase für Studentinnen und Studenten geschaffen werden.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Beim sogenannten Luttergebäude handelt es sich um das ehemalige Kantinegebäude im Bereich des künftigen Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums. Eine Stadtteilbibliothek sowie Räume als Lernoase für Studentinnen und Studenten sind hier sowie im übrigen Planungsgebiet als Nutzungen nicht vorgesehen.

Der Kulturausschuss hat sich zuletzt am 14.06.2012 mit dem Thema Unterbringung einer Stadtteilbibliothek im Bereich des ehemaligen Bundesbahn-Ausbesserungswerks Freimann befasst (Stadtteilbibliothek für den Münchner Norden, BA-Antrags-Nr. 08-14/B 03669; Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 09492). Beantragt wurde damals vom Bezirksausschuss die Unterbringung der Bibliothek südlich des Planungsgebietes im Bereich des künftigen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1942a („Campus für Innovation und Forschung“). Bei der konkreten Planung sei darauf zu achten, dass diese Stadtteilbibliothek genügend Arbeitsplätze zum Lernen und Lesen bietet, um den zahlreichen in der Umgebung wohnenden Studenten einen attraktiven Aufenthaltsort zu bieten, neben den normalen Leistungen einer Stadtteilbibliothek für die übrige Bevölkerung. In der Beschlussvorlage stellte das Kulturreferat dar, dass im Münchner Norden ein zusätzlicher Bibliotheksstandort sicherlich wünschenswert wäre. Der Kulturausschuss beschloss am 14.06.2012, 1. dass der Neubau der Stadtbibliothek für Freimann zur Zeit nicht weiter verfolgt wird. Wenn sich im Zuge der Prüfung eines zusätzlichen Bibliotheksstandortes an der Bayernkaserne neue Gesichtspunkte ergeben, ist der Stadtrat erneut zu befassen. 2. Das Kulturreferat wurde beauftragt zu prüfen, ob gemeinsam mit dem Studentenwerk eine Möglichkeit gefunden werden kann, die zahlreichen Studentinnen und Studenten im Stadtviertel bibliothekarisch zu versorgen. Nach dem aktuellen Sachstand soll nun eine Familienbibliothek zentral im Planungsgebiet Bayernkaserne vorgesehen werden.

Aus den o. g. Gründen wird den Anregungen nicht entsprochen.

- Ein zentrales Anliegen der Perspektive Freimann sei es gewesen, auf dem Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerks und speziell mit der Lokhalle ein neues Zentrum für den zerrissenen Stadtteil Freimann zu entwickeln. Ein Baumarkt sei wohl nicht typischer Ort für hohe Aufenthaltsqualität und ein Forum für Fahrkultur (redaktioneller Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) könne zwar zur Aufwertung der Umgebung beitragen, aber kaum ein Ort der Begegnung für die Freimanner Bevölkerung werden. Es wird deshalb gefragt, ob nicht wenigstens ein Teilbereich des Planungsgebietes (z. B. östlicher Vorbau der Lokhalle) für bürgernahe Nutzung, wie Stadtbücherei, kleine Geschäfte usw. reserviert werden könne, damit dieses historische Freimanner Gelände auch ein Ort für Freimanner werden könne. Womöglich habe auch das Forum für Fahrkultur (Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) ein Interesse an einem Kino, das neben normalen „Blockbustern“ auch gezielt autoaffine Filme zeigen könnte. Es wird weiter gefordert, dass im Bebauungsplan mehr Flächen für Nutzungen vorgesehen werden, die für die umliegend wohnende Bevölkerung einen täglich nutzbaren Mehrwert darstellen. Kein Mensch besuche täglich einen Baumarkt oder möchte sich häufig ein Forum für Fahrkultur (redaktioneller Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) anschauen. Beide Nutzungen seien nicht per se schlecht, es solle daneben aber noch an andere Nutzungen gedacht werden, die für die Freimanner Bevölkerung geeignet seien. Dazu geeignet seien Restaurants und Cafés, aber nicht immer könne der Konsum im Vordergrund stehen. Es wird deshalb gefordert, dass die Freiflächen, die die Lokhalle umgeben, so gestaltet werden, dass sie – unter Berücksichtigung der verschiedenen Altersgruppen – nicht den Anforderungen des Verkehrs und des Naturschutzes genügen, sondern auch einen hohen Aufenthaltswert haben. Es sollten dort Flächen vorgesehen werden, die einen geeigneten Treffpunkt für Jugendliche oder auch Senioren und Seniorinnen darstellten, z. B. durch ansprechende Sitzgruppen und sichtgeschützte (z. B. durch Büsche) Aufenthaltsnischen.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Zum Thema Stadtbücherei siehe die vorhergehenden Ausführungen zu Stadtteilbibliothek. Geschäfte und Gastronomiebetriebe sind im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum beabsichtigt. Es ist kein Kino vorgesehen, im Veranstaltungsbereich des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums sind jedoch grundsätzlich Filmvorführungen möglich. Im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum sind Restaurants und Cafés vorgesehen. Die entstehenden Freiflächen werden öffentlich zugänglich sein. Deren detaillierte Ausgestaltung wird im Zuge der Baugenehmigung (Freiflächengestaltungsplan) definiert.

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

1.3 Thema Gebäudebestand

- Die Verfasserin/der Verfasser der Anregung wendet bezüglich der Forderung des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann (siehe S. 13 des Stadtratsbeschlusses vom 27.07.2011, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 07229, Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für den Bereich des ehemaligen Bundesbahn-Ausbesserungswerks München-Freimann, Punkte 1 und 2) ein, dass der Erhalt der Mauer-Ruinen des ehemaligen Kohlebunkers neben dem Kesselhaus wohl einer möglichst freien Sicht auf die imposante Architektur der Lokhalle im Weg stehen würde. Sie sollten deshalb auf jeden Fall abgetragen werden. Wegen der freien Sicht auf die Halle schein auch der Erhalt des ehemaligen Kantinegebäudes eher fragwürdig.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Auf Anregung des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann sollen die Gebäude/Gebäudeteile von ehemaliger Kantine, Kesselhaus und Kohlebunker erhalten werden. Die Investorin möchte der Anregung folgen und die Gebäude/Gebäudeteile erhalten. Im Bereich der Mauer-Ruinen des ehemaligen Kohlebunkers soll ein neues Gebäude entstehen.

Der Anregung wird deshalb nicht entsprochen.

1.4 Thema Denkmalschutz

- Die auf dem Gelände befindlichen Denkmäler sollten auch im Bebauungsplan ausgewiesen werden. Es sollte auf die Geschichte der denkmalgeschützten Bauwerke, etwa durch entsprechende Informationstafeln vor Ort, hingewiesen werden.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Die Baudenkmäler sind im Bebauungsplanentwurf gekennzeichnet. Eine Dokumentation zur Historie des Orts ist im Baumarkt-Fachzentrum vorgesehen.

Den Anregungen wird somit entsprochen.

1.5 Thema Barrierefreiheit

- Bei der Realisierung von Balkonen, Türen und Terrassen soll auf die Vermeidung von Stolperschwellen geachtet werden. In Aufzügen sollten die Druckknöpfe zusätzlich mit Blindenschrift beschriftet werden. Um die Orientierung für Menschen mit Sehbehinderungen zu verbessern, sollten die verschiedenen Etagen farblich unterschiedlich gestaltet werden. Die Parkplätze sollten so breit ausgestaltet werden, dass Menschen mit Behinderungen problemlos aus dem Auto in einen Rollstuhl einsteigen könnten.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Den o. g. Anregungen kann nicht im Bebauungsplanverfahren entsprochen werden. Sie betreffen die Objekt- bzw. Freiflächenplanung. Die Vorhabenträgerin wurde über die o. g. Anregungen mit der Bitte um Berücksichtigung informiert.

1.6 Thema Auswirkungen des Baumarktes

- Es wird gebeten, zu prüfen, ob die Realisierung des Baumarktes negative Auswirkungen auf die Fläche für Jugendliche und den Bolzplatz hat.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Die genannte Fläche für Jugendliche sowie der Bolzplatz befinden sich nördlich der künftigen Zufahrt zum Baumarkt-Fachzentrum von der Maria-Probst-Straße. Die geforderte Prüfung ist erfolgt: Das erstellte Schallgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass in dem angesprochenen Bereich aufgrund des Straßenverkehrs Erhöhungen der Verkehrsräuschbelastung um 1 bis 2 dB(A) auftreten. Die Immissionsrichtwerte nach DIN 18005 in Gewerbegebieten von tagsüber 65 dB(A) werden auch künftig weitgehend eingehalten. Für Erholungsflächen anzustrebende Beurteilungspegel von 55 dB(A) sind in Gewerbegebieten meist nicht einhaltbar.

Der Anregung wurde insoweit entsprochen.

1.7 Thema Verkehr

- Im Verkehrsgutachten heiße es lediglich, dass Veranstaltungen im Forum für Fahrkultur (redaktioneller Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) nicht gleichzeitig mit Großmessen im M.O.C. durchgeführt werden „sollten“. Es wird stattdessen gefordert, dass Veranstaltungen im Forum für Fahrkultur nicht gleichzeitig mit Großmessen im M.O.C. durchgeführt werden „dürften“.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Im städtebaulichen Vertrag und Durchführungsvertrag zwischen der Vorhabenträgerin und der Landeshauptstadt München werden zur Sicherung der verkehrlichen Abwicklung Regelungen getroffen, welche verkehrlich unverträgliche Überschneidungen von Veranstaltungen ab einer gewissen Größenordnung ausschließen.

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

- Die vorgesehenen Nutzungen in der ehemaligen Lokhalle seien zwar sehr sinnvoll, die Ein- und Ausfahrtsituation in der Maria-Probst-Straße sei aus Sicht der Nachbarn in dieser Straße jedoch unglücklich. Das Ergebnis des Verkehrsgutachtens sei bisher sehr mager. Es wird deshalb gefordert, dass die Verkehrsplanung nochmals mit den Nachbarn des Vorhabens in der Maria-Probst-Straße besprochen wird. Die Verkehrssituation sei dort bereits jetzt sehr schwierig. Die Erschließung sei damals in privater Initiative durchgeführt und die Erschließungsstraße anschließend von der Stadt übernommen worden, die von den Anwohnerinnen und Anwohnern auch Erschließungsbeiträge gefordert habe. Jetzt werde der Bereich der ehemaligen Lokhalle in den Euro-Industriepark integriert. Der verkehrliche Ausbau müsse so weit vorangetrieben werden, dass man hier leben könne. Die Zu- und Ausfahrt müsse nach Süden verschoben werden und die Abbiegesituation/Zufahrtsituation in die Heidemannstraße insgesamt überprüft werden. Hierbei müssten die Anlieger eingebunden werden.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Auf Einladung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung gegenüber den Einwendenden hat ein Abstimmungstermin am 14.02.2012 stattgefunden. Es wurden Alternativen besprochen und untersucht. Die Abbiegesituation in der Heidemannstraße wurde angepasst. Ein Verschieben des Anschlusses des Baumarktes nach Süden ist jedoch nicht möglich. Die aktuelle Planung basiert auf dem Ergebnis dieses Abstimmungsgesprächs.

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

Es wird darauf hingewiesen, dass das M.O.C. an der Lilienthalallee mit Veranstaltungen weitaus weniger ausgelastet sei, als ursprünglich vorgesehen. Auch im Bereich der Bebauungspläne Nrn. 1404 a und 1505 a sei noch nicht alles Baurecht ausgeschöpft worden. Die schmale Lilienthalallee, die bereits verkehrlich am Limit sei, könne den zusätzlichen Anlieferverkehr des Baumarktes nicht verkraften. Sie werde bei der Anlieferung von Messen im M.O.C. durch LKW oft stundenlang blockiert – mit Folgen auch für das Ein- und Ausfahren in die Kiefernartenstraße. Dies sei alles im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt worden. Es wird deshalb eine Ertüchtigung der Lilienthalallee durch eine weitere Fahrspur sowie im Kreuzungsbereich gefordert. Zu prüfen sei außerdem auch eine verkehrliche Verbindung zum Frankfurter Ring.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

In die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurden derzeit unausgeschöpftes Baurecht sowie die stark frequentierte Messe „Beauty Forum“ als Bezugsmesse einbezogen (Prognosefall 2025). Die Untersuchung fordert einen Ausbau der Lilienthalallee mit Abbiegespuren im Kreuzungsbereich der künftigen Erschließung südlich der ehemaligen Lokhalle auf Höhe der Edmund-Rumpler-Straße. Diese Maßnahmen werden im städtebaulichen Vertrag und Durchführungsvertrag zwischen der Vorhabenträgerin und der Landeshauptstadt München geregelt.

Für eine verkehrliche Verbindung zum Frankfurter Ring wird derzeit eine neue Straßenverbindung („Verbindungsspanne“) zwischen Lilienthalallee und Maria-Probst-Straße geplant.

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

- Die Entwicklung der langjährigen Gewerbebrache in ein Baufachzentrum sowie ein Forum für Fahrkultur (redaktioneller Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) werde unter der Voraussetzung begrüßt, dass die bereits heute extreme Verkehrsbelastung sachgerecht untersucht und ein funktionsfähiges Konzept verbindlich umgesetzt werde. Dazu wird angeregt, die verkehrliche Ausgangssituation anhand eines aktuellen Verkehrsgutachtens zu analysieren. Im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens sei zu berücksichtigen:
 - dass der Knoten Heidemannstraße/Lilienthalallee bereits heute überlastet sei und ein maßgeblicher Verkehr nicht zusätzlich zugemutet werden könne, selbst wenn der Kundenverkehr für das geplante Bauhaus über die Maria-Probst-Straße abgewickelt werden sollte.
 - dass schon der Status quo angesichts von Großveranstaltungen des M.O.C die weiteren Anlieger insbesondere der Lilienthalallee vor unzumutbare Belastungsproben

stelle. Die vorhandenen Stellplätze würden oft nicht hinreichend angenommen werden, insbesondere wegen der unzureichenden Zufahrtssituation in die Tiefgarage des M.O.C. Angesichts der zu erwartenden Großveranstaltungen im Forum für Fahrkultur (Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) werde es hier bei gleichzeitigen Veranstaltungen zu einem Verkehrsinfarkt auch auf den weiterführenden Straßen, also insbesondere der Heidemannstraße und dem Frankfurter Ring kommen.

- Das Verkehrsgutachten müsse sich mit der Rückstaulänge zwischen der Kundenzufahrt Baumarkt in der Maria-Probst-Straße zur Kreuzung Heidemannstraße auseinandersetzen. Es werde eine Verschiebung dieser Zufahrt nach Süden zu untersuchen sein. Solange eine Verbindungsspange zwischen Maria-Probst-Straße und Lilienthalallee nicht realisiert sei, werde es zwangsläufig zu nicht zu bewältigenden Rückstauungen in der Maria-Probst-Straße kommen.
- Dem Verkehrsgutachten müssten aktuelle Zählungen zu Grunde gelegt werden, weil im Zweifel der Rückgriff auf ältere Zählungen wegen der Baumaßnahmen am sogenannten Tatzelwurm nicht repräsentativ sei.
- Es müssten nicht nur die Neuansiedlungen und die damit verbundenen Veranstaltungen unter Zugrundelegung eines worst-case-Falls untersucht werden, sondern auch darüber hinausgehend alle, ggf. noch nicht ausgenutzten Planungsrechte auf den weiteren Grundstücken im Umfeld der Lilienthalallee. Dies beziehe sich demzufolge auch auf die Entwicklung im Bereich vom sog. Campus Süd bei gleichzeitiger Kundenveranstaltung im Forum für Fahrkultur (Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) und Messe im M.O.C.
- Es müsse überprüft werden, inwieweit die Kreuzung Lilienthalallee/Edmund-Rumppler-Straße leistungsfähig sei bzw. eine Lichtsignalanlage erforderlich werde.

Angesichts der zu erwartenden Verkehrsströme und der bereits bestehenden Überlastung der Lilienthalallee sowie des Knotens Heidemannstraße/Lilienthalallee sei es unverantwortlich, die Planung für den Baumarkt sowie Forum für Fahrkultur (redaktioneller Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) und in der Folge für den Campus Süd voranzutreiben, wenn nicht gleichzeitig eine Verbindungsspange zwischen Maria-Probst-Straße und Lilienthalallee zur Entlastung gesichert werde.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Für den Bereich des ehemaligen Bundesbahnausbesserungswerkes München – Freimann wurde eine Verkehrsuntersuchung vorgenommen. Diese kommt u. a. zu dem Ergebnis, dass eine Ertüchtigung des Knotens Heidemannstraße/Lilienthalallee nicht erforderlich ist.

Wie bereits erläutert, ist zur Sicherung der verkehrlichen Abwicklung in Zusammenhang mit dem MOC eine Regelung im städtebaulichen Vertrag und Durchführungsvertrag vorgesehen.

Eine Verschiebung der Zufahrt nach Süden wurde untersucht (siehe oben) und kann nicht umgesetzt werden. Der Sachstand der Verbindungsspange zwischen Lilienthalallee und Maria-Probst-Straße ist oben dargestellt.

Für die Verkehrsuntersuchung wurden nach Beendigung der baulichen Maßnahmen

am Tatzelwurm Zählungen durchgeführt. Die in der o. g. Anregung genannten Fälle wurden alle in der Untersuchung berücksichtigt (Prognosefall 2025). Die Kreuzung Lilienthalallee/Edmund-Rumpler-Straße und deren Verlängerung wird mit Abbiegespuren ausgebaut werden. Eine Lichtsignalanlage wird vom Verkehrsgutachter gefordert.

Der Anregung kann somit nach Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen werden.

- Es wird gefordert, dass nicht nur der Kundenverkehr, sondern darüber hinaus auch der Lieferverkehr für den Baumarkt über die Maria-Probst-Straße abgewickelt werde. Diese ausschließliche Zufahrt zum Vorhaben Baumarkt über die Maria-Probst-Straße sei durch geeignete Festsetzungen im Bebauungsplan sowie ergänzende Regelungen im städtebaulichen Vertrag bzw. Erschließungsvertrag sicherzustellen.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Es ist beabsichtigt, die Anlieferung des Baumarkt-Fachzentrums mit Einfahrt von der Lilienthalallee und Ausfahrt zur Maria-Probst-Straße erfolgen zu lassen. Dies führt zu geringstem Rangierverkehr und einer Aufteilung der Lieferverkehre.

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

- Das Gelände des Anwesens Heidemannstraße 166 sei über die Maria-Probst-Straße erschlossen. Die Straßenanbindung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans berücksichtige die Belange der westlich der Maria-Probst-Straße liegenden Betriebe nicht ausreichend.

Das Gelände Heidemannstraße 166, Flurst. Nr. 223/9 (Mieter BMW Motorrad, Spedition Rettenmayer) und Flurstück Nr. 223/8 (Firma Cembre) sei über die Maria-Probst-Straße erschlossen. Hier herrsche starker LKW-, PKW- und Motorradverkehr. Dieses Grundstück besitze drei Ein- und Ausfahrten. Die nördliche sei nur Einfahrt. Die mittlere und südliche Ein- und Ausfahrt ermöglichen das Abbiegen in beide Richtungen. Diese Abbiegemöglichkeit in beide Richtungen müsse auch in Zukunft gewährleistet sein. Insbesondere sei die Ausfahrtsmöglichkeit über die Heidemannstraße mit der Anbindung zur Autobahn unverzichtbar sicherzustellen. In der vorliegenden Planung sei der Abbiegeverkehr nicht ausreichend berücksichtigt, da der Abstand zwischen der Einmündung der Erschließungsstraße und der Mittelinsel in der Maria-Probst-Straße zu kurz sei.

Die Maria-Probst-Straße sei derzeit schon sehr stark belastet und der Verkehr stauet sich häufig von der Heidemannstraße weit zurück. Auch Richtung Süden sei die Einschleifung zu kurz, da im Bereich der Firma Spina starker PKW-Ein- und Abbiegeverkehr bestehe.

Die Anbindung des Ausbesserungswerks an die Maria-Probst-Straße werde grundsätzlich allseits begrüßt.

Eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des Euroindustrieparks würde die erforderliche Anbindung zur Lilienthalallee mit der Verkehrsanbindung zum Frankfurter Ring erbringen.

Auch eine angemessene Verkehrserschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln werde seit Jahren von vielen Firmen des Euroindustrieparks gefordert.

Die derzeit im Bau befindlichen Erweiterungsbauten der „Metro“ im Süden der Maria-Probst-Straße sowie des Media-Marktes und die Neuansiedlung von Betrieben auf dem Gelände der ehemaligen Röchlinghalle trügen zukünftig zur erheblichen Erhöhung

des Verkehrsaufkommens bei.

Nur ein vierspuriger Ausbau der Maria-Probst-Straße werde zu erträglichen Verkehrsverhältnissen führen.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Die Einwände bezüglich Erschließung der Nachbargrundstücke, der Verbindungsspanne Lilienthalallee – Maria-Probst-Straße und des Ausbaus der Maria-Probst-Straße wurden bereits behandelt (siehe oben, Seite 6, erster Absatz).

Die überarbeitete Planung für die Anbindung des Baumarkt-Fachzentrums an die Maria-Probst-Straße sieht eine zusätzliche Geradeausspur in der Maria-Probst-Straße nach Norden vor. Damit ist eine durchgängige Zweispurigkeit nach Norden ab der Einmündung des Baumarkt-Fachzentrums gegeben. Wie die Untersuchungen ergeben haben, ist ein weiterer Ausbau der Maria-Probst-Straße auch längerfristig nicht erforderlich. Im Übrigen würde ein durchgehend vierspuriger Ausbau der Maria-Probst-Straße erfahrungsgemäß weiteren Verkehr anziehen und damit die Erschließung der anliegenden Grundstücke zusätzlich erschweren.

Der Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München sieht zur Erschließung des Areals der ehemaligen Bayernkaserne eine Verlängerung der bestehenden Tram 23 in Verbindung mit einer neuen tangentialen Tramverbindung zwischen den U-Bahnhöfen Kieferngarten und Am Hart vor. Die Verlängerung der Tram 23 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Schwabing Nord über den Frankfurter Ring verlaufen, die Gleise des DB-Nordrings queren und durch das Gebiet der Bayernkaserne führen. In der Heidemannstraße nördlich der Bayernkaserne soll die verlängerte Tram 23 auf die neue oben genannte tangentielle Tram stoßen, entlang der Heidemannstraße verlaufen und schließlich an der U-Bahnstation Kieferngarten enden. Die Planung der MVG sieht derzeit Haltestellen unter anderem in der Heidemannstraße im Bereich der Maria-Probst-Straße und im Bereich der Lilienthalallee vor, welche das Plangebiet mit anbinden.

Den Anregungen kann somit nach Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen werden.

Es wird auf die Probleme des Verkehrsflusses und der generellen Gefahrensituation hingewiesen. Folge der jetzigen Planung wäre eine chaotische Verkehrssituation sowie die Gefahr von Unfällen auch mit tödlichem Ausgang. Die Verfasserin/der Verfasser der Stellungnahme verweist diesbezüglich

- auf den Verkehrsknotenpunkt im Bereich Heidemannstraße östlich der Einmündung Maria-Probst-Straße: durch die unmittelbare Bushaltestelle werde der abfließende Verkehr behindert und es bestehe ebenso eine große Gefahrensituation für Unfälle, dass sich durch die Verengung von zwei auf eine Spur, in dem Moment wo hier ein Bus zum Ein- und Aussteigen halte, sich unvorhersehbare Verkehrssituationen ergeben
- sowie darauf, dass sich auf dem nördlich der künftigen Zu- und Ausfahrt von der Maria-Probst-Straße zum Bebauungsplangebiet gelegenen Grundstück ein Mehrzwecksportplatz befinde, der eine äußerst wichtige Freizeitgestaltungsmöglichkeit für die Jugend sei und die Jugend von der Straße hole. Hier befinde sich außerdem auch ein Abenteuerspielplatz, der leider auch ein Hort von „dummen“ Ideen bis zu

Mutproben sei. Er sei aber trotzdem besser, als sonst nirgendwo einen Treffpunkt zu haben.

Mit der jetzt vorgeschlagenen Ausführung würde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sicherlich etwas mehr Grünfläche erhalten – auf Kosten der Verkehrssicherheit und einer Fehlinvestition in der Lokhalle des ehemaligen Ausbesserungswerks Freimann. Einen Baumarkt, welchen man nicht erreichen könne oder von welchem man nicht mehr wegkomme, werde man nicht aufsuchen oder auf jeden Fall nicht mehr besuchen.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Aufgrund der Verkehrsuntersuchung wurden für die Maria-Probst-Straße Ausbaumaßnahmen erarbeitet, welche ggf. zu einer Entzerrung der Situation an der Bushaltestelle führen werden. Die Lage von Bushaltestellen kann nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) wird über die Anregung informiert.

Zwischen der künftigen Erschließung und der bestehenden Anlage für Freizeitgestaltung von Jugendlichen ist eine ausreichende und gut überschaubare Freifläche vorhanden.

Die erstellte Verkehrsuntersuchung belegt, dass eine funktionsfähige verkehrliche Anbindung des Baumarkt-Fachzentrums und somit auch eine Erreichbarkeit möglich ist.

Den Anregungen kann somit nur nach Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen werden.

- Die Kreuzung Heidemannstraße/Lützelsteiner Straße sei derzeit auf der Heidemannstraße aus Richtung Westen mit drei Spuren als Baustellenmarkierung ausgestattet. Der Verkehr fließe gut ab. Falls diese Markierungssituation, wie früher, wieder auf zwei Spuren reduziert werde, werde sich auch der tägliche Stau auf der Heidemannstraße von 16-19 Uhr bis zur Maria-Probst-Straße wieder einstellen. Durch die Zunahme des Verkehrs aus der neuen Haidparksiedlung und dann des geplanten Baumarkts werde sich die Situation noch verschärfen, falls die Kreuzung Heidemannstraße – Lützelsteiner Straße nicht optimiert werde (drei Spuren aus Richtung Westen).

Hierzu ist Folgendes Festzustellen:

Im genannten Kreuzungsbereich wurde nicht der ursprüngliche Ausbauzustand der Fahrbahnen wieder hergestellt, sondern der Rückbau so gestaltet, dass die nun vorhandene Rechtsabbiegespur Richtung Autobahn bleiben konnte. Aus Fahrtrichtung West stehen nun zwei Geradeaus-Fahrspuren und eine Rechts-Fahrspur zur Verfügung.

Der Anregung wurde somit entsprochen.

- Es wird gegen die derzeitige Verkehrsplanung Einspruch eingelegt. Die Verkehrsführung Maria-Probst-Straße und Lilienthalallee sei zu überarbeiten, da die Belange namentlich genannter Nachbarinnen und Nachbarn nicht ausreichend berücksichtigt würden. In der Erörterungsveranstaltung am 16.01.2012 sei besprochen worden, dass die betreffenden Nachbarn zu den weiteren Planungssitzungen der Stadt München eingeladen würden, um an der Verkehrsplanung mitwirken zu können. Die überarbeiteten Verkehrsplanungsvorschläge der Vorhabenträgerin seien ebenfalls nicht ausreichend für die betriebsbedingten Verkehrserfordernisse der oben genannten Anrainer.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Auf Einladung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung gegenüber den Einwendenden hat ein Abstimmungstermin am 14.02.2012 stattgefunden. Es wurden Alternativen besprochen und untersucht. Die aktuelle Planung basiert auf diesem Abstimmungsgespräch.

Wie bereits bei den vorhergehenden Punkten erläutert, konnte nicht allen Anregungen aus dem Gespräch mit der o. g. Nachbarschaft entsprochen werden.

- Es wird die Sorge geäußert, dass bei Umsetzung des Bebauungsplans der Verkehr komplett zusammenbreche und dadurch erhebliche Probleme entstünden. Es wird befürchtet, dass durch die Überlastung der Lilienthalallee das Mehrzweckgebäude in der Edmund-Rumpler-Straße 9 bei üblichen Geschäftszeiten schwer erreichbar sein werde. Damit würde die Nutz- und Vermietbarkeit des Eigentums der Verfasserin/des Verfassers der Stellungnahme erheblich beeinträchtigt und der Wert durch die Verstopfung der Straßen erheblich gemindert. Eine Straße dürfe nicht überlastet werden. Ein Grundstück sei nur dann allgemein straßenmäßig erschlossen, wenn es einen gesicherten Zugang zu einer öffentlichen Straße aufweise, die eine Zufahrt mit den zu erwartenden Kraftfahrzeugen einschließlich der öffentlichen Versorgungsfahrzeuge erlaube und den zu erwartenden Verkehr ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder des Straßenzustandes aufnehmen könne. Die Verfasserin/der Verfasser der Stellungnahme halte es für zwingend, die örtlichen Gegebenheiten gemeinsam zu diskutieren und sei sehr gerne bereit, detaillierte Informationen zu übergeben.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Eine Überlastung der Lilienthalallee ist bei Umsetzung der Planung gemäß Ergebnis der erstellten Verkehrsuntersuchung nicht gegeben, da die Lilienthalallee die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Die Kreuzung Lilienthalallee – Edmund-Rumpler-Straße und deren Verlängerung wird, wie bereits ausgeführt, umgebaut werden. Insofern treffen aufgrund der bereits beschriebenen Ausbaumaßnahmen die oben genannten Befürchtungen der Verfasserin/des Verfassers der Anregung bezüglich der verkehrlichen Erschließung des Mehrzweckgebäudes in der Edmund-Rumpler-Straße 9 nicht zu. Ein zusätzliches Abstimmungsgespräch war aus den oben genannten Gründen nicht erforderlich.

Der Anregung wird somit nach Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen.

- Es wird gefordert, dass die im Nordbereich der Halle geplanten Parkplätze nicht so sehr in die Höhe gebaut werden. Die Begründung, dass die Parkdecks nicht in die Tiefe gelegt würden, da die Sichtachse auf die Halle von Norden her sowieso verbaut sei, trage nicht, da 1. dennoch der Blick auf das Gebäude von Norden kommend verbaut sei – es gehe ja nicht nur um die Sichtachse von der Ferne, sondern auch, wenn man relativ nahe davor stehe – und es 2. ja nicht sicher sei, dass die Gebäude im Norden der Halle für immer stehen bleiben würden. Insofern sei eine – zumindest teilweise – Absenkung der Parkplätze anzuraten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung solle deshalb bei einer diese Idee „nicht bestätigenden“ Haltung – es wird die Ausführungen auf S. 9 des Stadtratsbe-

schluss vom 27.07.2011 verwiesen – bleiben.

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Entgegen der ursprünglichen Planung mit einer zulässigen Wandhöhe von maximal 9,0 m wird die Bebauung im Norden der Halle nun begrenzt auf eine Wandhöhe von 7,50 m neben der 12,0 m bzw. 15,5 m hohen Lokhalle. Eine Einsehbarkeit ist hier aufgrund der bestehenden nördlichen Bebauung sowie der vorhandenen Bäume nur eingeschränkt gegeben. Um die wesentlich attraktiveren Bereiche der denkmalgeschützten ehemaligen Lokhalle von erforderlichen Einbauten freizuhalten und die dortigen Freiflächen ausschließlich mit Stellplätzen zu belegen, wurde der Bauraum im Norden der Halle ausgewiesen. Die Denkmalschutzbehörden haben keine Einwände gegen die Planung erhoben.

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

2. Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurde im September/Oktober 2011 durchgeführt. Die Behörden wurde in diesem Rahmen auch um Äußerung im Hinblick auf den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgefordert.

2.1 Stellungnahme der Regierung von Oberbayern - Höhere Landesplanungsbehörde

Die Regierung von Oberbayern - Höhere Landesplanungsbehörde hat sich mit Schreiben vom 23.09.2011 wie folgt geäußert:

„Die Dampflokrichthalle des ehem. Bundesbahn-Ausbesserungswerks München Freimann soll einer Nachnutzung (ca. 12 ha) zugeführt werden. Neben einem Baumarkt (GF ca. 27.000 m²) soll ein Forum für Fahrkultur (redaktioneller Hinweis: jetzt Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) (GF ca. 44.000 m²) realisiert werden. Bewertung:

Die Nutzung vorhandener Potentiale in Siedlungsgebieten (LEP B VI 1.1 (Z)) und die Aktivierung brachgefallener innerörtlicher Flächen (LEP B VI 3 (G)) entsprechen den landesplanerischen Zielsetzungen. Der geplante Bau- und Gartenmarkt (Bauhaus) kann aber aufgrund fehlender Angaben zu den vorgesehenen Verkaufsflächen für Kernsortimente bzw. für innenstadtrelevante Randsortimente sowie zum Einzugsbereich des Vorhabens (evtl. nördliche-Umlandgemeinden) landesplanerisch nicht (positiv) beurteilt werden. Es wird um Übermittlung konkreter Projektunterlagen gebeten.“

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Der Regierung von Oberbayern - Höhere Landesplanungsbehörde wurden im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4 Abs. 2 BauGB entsprechende Unterlagen übermittelt. In dem nun vorliegenden Entwurf der Satzungsbestimmungen wurden unter § 4 Maß der baulichen Nutzung u. a. Regelungen zu den vorgesehenen Verkaufsflächen getroffen. Übermittelt wurde auch die für das Baumarkt-Fachzentrum erstellte Potenzialanalyse (BulwienGesa, 13. Januar 2012), welche belegt, dass ein Nachfragepotenzial für einen zusätzlichen Baumarkt besteht und dessen Ansiedlung keine schädlichen Verwerfungen im Marktgefüge hervorruft.

Der Forderung der Regierung von Oberbayern, konkrete Projektunterlagen zu übermitteln, wurde somit entsprochen. Im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB hat die Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde – keine

Einwände mehr gegen die Planung erhoben und mitgeteilt, dass die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich ist.

2.2 Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern

Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern hat sich mit Schreiben vom 11.10.2011 wie folgt geäußert:

„Angesichts der Tatsache, dass in der Nähe des geplanten Standorts des o. g. Baumarkts und Forum für Fahrkultur bereits drei weitere Bau- und Gartenmärkte bestehen (Hornbach in Fröttmanning, Hagebau in der Freimanner Bahnhofstraße, Auer Baustoffe in der Freisinger Landstraße) bitten wir die o. g. Planung zu überdenken. Unserer Ansicht nach sollten die vorhandenen Flächen angesichts der Flächenknappheit in München einer bedarfsgerechten Nutzung zugeführt werden.“

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Die vorliegende Potenzialanalyse (BulwienGesa, 13. Januar 2012) belegt, dass ein Nachfragepotenzial für einen zusätzlichen Baumarkt besteht und dessen Ansiedlung keine schädlichen Verwerfungen im Marktgefüge hervorruft. Durch die gute verkehrliche Erreichbarkeit sowie das am Standort vorhandene Flächenpotenzial für den Betriebstyp Baumarkt kann die seit Jahren brach liegenden Altimmoblie einer bedarfsgerechten Umnutzung zugeführt werden. Im Übrigen hat die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4 Abs. 2 BauGB dem Planungskonzept zugestimmt.

2.3 Stellungnahme der Handwerkskammer für München und Oberbayern

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern hat sich mit Schreiben vom 11.10.2011 wie folgt geäußert:

„Die geplante Umnutzung des nördlichen Teils der ehemaligen Dampflokrichthalle des vormaligen Bundesbahn-Ausbesserungswerks München Freimann erscheint aus unserer Sicht der Dinge nicht besonders sinnvoll, da sich im näheren Umgriff des Planvorhabens bereits drei weitere Baumärkte befinden und eine ausreichende Versorgung mit entsprechenden Einrichtungen bereits heute mehr als nur gewährleistet ist. Angesichts einer immer brisanter werdenden Flächenknappheit innerhalb der Grenzen der Landeshauptstadt München sollte das in Frage stehende Areal deshalb dringend einer bedarfsgerechten Nutzung zugeführt werden. Ungeachtet der prinzipiellen Genehmigungsfähigkeit des angestrebten Baumarktes lehnen wir deshalb den vorhabenbezogenen Bebauungsplan in diesem Punkt ab und regen eine nochmalige Überarbeitung der Planungen an.“

Hierzu ist Folgendes festzustellen:

Es wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer (siehe oben, Ziffer 2.1) verwiesen.

Der Forderung der Handwerkskammer für München und Oberbayern nach Überarbeitung der Planung wird deshalb nicht entsprochen.

2.4 Sonstige im § 4 Abs. 1 BauGB-Verfahren eingegangene Stellungnahmen

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat im Rahmen seiner Stellungnahme vom 20.09.2011 auf die Meldepflicht von Bodendenkmälern gemäß Art. 8 DSchG verwiesen. Das Wasserwirtschaftsamt München hat in seiner Stellungnahme vom 30.09.2011 (siehe Anlage 7) Hinweise zu einer Altlast im Planungsgebiet (Verzeichnis im Altlastenkataster ABuDIS mit der Nr. 16200519 (Bundesbahnausbesserungswerk) sowie zum Grundwas-

serstand mitgeteilt.

Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH hat am 08.10.2011 Unterlagen zu Telekommunikationsanlagen im Planungsgebiet übermittelt. Diese sowie die Unterlagen der vorgenannten Stellungnahmen wurden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet.

Die übrigen Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange haben im Rahmen des § 4 Abs. 1 BauGB-Verfahrens keine Einwände gegen die Planung erhoben.

3. Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde im Mai/Juni 2013 durchgeführt.

Die Hinweise der **Deutschen Telekom Technik GmbH** zu Telekommunikationsanlagen wurden der Vorhabenträgerin zugeleitet.

Das **Bayerische Landesamt für Denkmalpflege** hat mit Stellungnahme vom 18.06.2013 mitgeteilt, dass Belange der Bodendenkmalpflege nach Kenntnisstand des Landesamtes von der Planung nicht betroffen sind. Außerdem wurde auf die Eintragung des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks Freimann als Einzelbaudenkmal in die Denkmalliste der Landeshauptstadt München unter „D-1-62-000-7821, Lilienthalallee 45: Ehem. Maschinenfabrik Friedrich Krupp“ hingewiesen und zusätzlich folgendes mitgeteilt: "Mit den grundsätzlichen Planungszielen, wie sie auch im jetzt vorliegenden Bebauungsplan niederschlagen, besteht Einverständnis, doch wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass einer erneute Befassung im Rahmen eines konkreten Bauantrags oder eines Erlaubnis-Antrags zwingend erforderlich ist, das dann auch die für eine denkmalfachlich einwandfreie Umsetzung erforderliche Detailabstimmung geleistet werden muss."

Die Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes wurde der Vorhabenträgerin zugeleitet und liegt auch der Lokalbaukommission - Untere Denkmalschutzbehörde vor.

Auch die übrigen Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange haben im Rahmen des § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahrens keine Einwände gegen die Planung erhoben. Die Regierung von Oberbayern - Höhere Landesplanungsbehörde hat zusätzlich mitgeteilt, dass die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich ist.

4. Wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB eingegangenen, in Ziffer 1 des Vortrages der Referentin nach Themenbereichen zusammengefassten Äußerungen von Bürgerinnen und Bürgern enthalten wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen in Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Nutzungen. Auch bei der in Ziffer 2.4. genannten Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München vom 30.09.2011 (siehe Anlage 7) aus dem § 4 Abs. 1 BauGB-Verfahren handelt es sich um eine wesentliche umweltbezogene Stellungnahme. Sie sind deshalb gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zusammen mit dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung öffentlich auszulegen.

Im Rahmen der im Juli/August 2013 durchgeführten frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1942a, Lilienthalallee (westlich), Maria-Probst-Straße (östlich) (Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1404 a) - Campus für Innovation und Forschung - hat der Bund Naturschutz in Bayern e. V. mit Schreiben vom 12.08.2013 Stellung genommen (siehe Anlage 8). Dieses Schreiben bezieht sich vorwiegend auf die Planung im Bebauungsplangebiet

Nr. 1942a und wird auch im Rahmen des dortigen Bauleitplanverfahrens geprüft und dem Stadtrat mit dem Billigungsbeschluss für diesen Bebauungsplan zur Entscheidung vorgelegt werden. Ein entsprechendes Antwortschreiben hat der Bund Naturschutz in Bayern e.V. vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits erhalten. Außerdem wurden dem Bund Naturschutz in Bayern e. V. im Rahmen eines Gespräches im Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 10.12.2013 u. a. die Planung für das ehemalige Bundesbahn-Ausbesserungswerk München-Freimann und insbesondere der vorliegende Entwurf eines vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung erläutert. Das Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V. enthält jedoch auch wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen (siehe S. 1 - Thema Versiegelung, S. 3 - Themen verkehrliche Auswirkungen, Beeinträchtigung von Biotopen/übergeordneten Grünbeziehungen und S. 4 - Beeinträchtigung von Biotopen/übergeordneten Grünbeziehungen), die auch den vorliegenden Bebauungsplanentwurf betreffen. Deshalb ist auch das Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V. vom 12.08.2013 zusammen mit dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans öffentlich auszulegen.

Zum Thema Biotop 395 in der Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e. V. wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung folgendes mitgeteilt:

Das in der Biotopkartierung 1998 aufgenommene Biotop 395 gliederte sich in verschiedene Teilflächen, die sich über das gesamte Gebiet des Bebauungsplans Nr. 1404 a erstreckten und somit auch innerhalb der jetzigen Umgriffe des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024 bzw. 1942a befanden. Große Teile dieser Biotopflächen wurden im Laufe der Jahre durch Zwischennutzungen zerstört, die auf dem Gelände stattfanden, oder degradierten durch fehlende Pflege.

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 wurde 2011 eine Grünbestandsaufnahme durchgeführt, die den aktuellen Zustand auch der (Rest-)Biotopflächen erfasste. Im Rahmen der Untersuchungen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wurden ferner Eidechsenvorkommen festgestellt. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurden daher magere Grünflächen angeordnet (z. T. als Ausgleichsflächen), welche die dort noch vorhandenen Biotopflächen wieder ergänzen und die Nord-Süd-Verbindung von Trockenstandorten entlang des öffentlichen Grünzuges innerhalb des überplanten Abschnittes verbessern. Die Eidechsenpopulation wird mit Genehmigung der Regierung von Oberbayern im Rahmen von FCS-Maßnahmen an der Lassallestraße im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1940a gestärkt. Für die Ausgleichsflächen im Umgriff des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 2024 wurde ein Pflege- und Entwicklungskonzept erstellt.

Für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1942a werden entsprechende Erhebungen zu Fauna und Flora umgehend durchgeführt.

5. Beteiligung/Anhörung des Bezirksausschusses 12

Der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann wurde gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Ziffer 6.1 des Katalogs zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung) in Verbindung mit § 13 der Bezirksausschuss-Satzung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024 angehört. Der Bezirksausschuss 12 hat hierzu mit Schreiben vom 05.06.2013 folgendes mitgeteilt:

„Der Bezirksausschuss 12 Schwabing-Freimann hat sich in seiner Sitzung am 04.06.2013 mit dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans befasst und stimmt dem Vorhaben und den damit verbundenen Änderungen der vorgenannten Bebauungspläne

mehrheitlich zu."

6. Städtebaulicher Vertrag und Durchführungsvertrag

Mit der Vorhabenträgerin wird ein städtebaulicher Vertrag und Durchführungsvertrag gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB abgeschlossen. Ein entsprechendes, notariell beurkundetes Angebot der Vorhabenträgerin vom 12.06.2014 zum Vertragsabschluss liegt vor (siehe Anlage 9). Der Vertrag enthält im Wesentlichen Regelungen zu den folgenden Inhalten:

- Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Durchführung des Vorhaben- und Erschließungsplans innerhalb von sechs Jahren ab Bekanntgabe einer vollziehbaren Baugenehmigung für einen Teil des Vorhaben- und Erschließungsplans (§ 6)
- Tragung von Planungs- und Erschließungskosten durch die Vorhabenträgerin (§§ 3, 10 und 17) sowie die Besicherung der daraus resultierenden Ansprüche der Stadt (§ 12)
- Durchführung naturschutzrechtlich erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen (§ 9).
- Übertragung im Bebauungsplan vorgesehener künftiger Ausgleichsflächen, öffentlicher Verkehrs- und Grünflächen von der Vorhabenträgerin auf die Landeshauptstadt (§§ 1 ff.)
- Sanktionierte Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Anpassung der Durchführung von Veranstaltungen im künftigen Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum an Veranstaltungen im MOC, um die verkehrliche Abwicklung zu sichern (§ 8)
- Verpflichtung zur Weitergabe der Verpflichtungen aus dem städtebaulichen und Durchführungsvertrag im Falle der Veräußerung der Vorhabengrundstücke oder Teilen von ihnen (§ 16).

Der Abschluss des städtebaulichen Vertrags und Durchführungsvertrags ist Voraussetzung für die Entstehung von Baurecht nach § 33 BauGB, soweit dessen Voraussetzungen im Übrigen erfüllt sind, und für die Wirksamkeit eines späteren Beschlusses des Bebauungsplans als Satzung.

7. Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024 mit der Begründung und den nach Einschätzung der Landeshauptstadt wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB soll erst dann durchgeführt werden, wenn die Landeshauptstadt das Angebot der Vorhabenträgerin auf Abschluss des städtebaulichen Vertrags und Durchführungsvertrags angenommen hat und die Vorhabenträgerin nachgewiesen hat, dass die Sicherheiten nach § 12 des städtebaulichen und Durchführungsvertrags gestellt und die Auflassungsvormerkungen nach § 5 desselben Vertrags jeweils an ihrer endgültigen Rangstelle eingetragen sind.

Im notariell beurkundeten Angebot zum Abschluss angebotenen städtebaulichen Vertrag und Durchführungsvertrag ist eine entsprechende Regelung unter § 15 vorgesehen.

Der Bezirksausschuss 12 hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong und der zuständigen Verwaltungsbeirätin/ dem zuständigen Verwaltungsbeirat ist ein Abdruck der Vorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB werden nach Maßgabe des Vortrages der Referentin (siehe Ziffer 1 des Vortrages) berücksichtigt.
2. Die Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, gemäß § 4 Abs. 1 BauGB werden nach Maßgabe des Vortrages der Referentin (siehe Ziffer 2 des Vortrages) berücksichtigt.
3. Die Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, gemäß § 4 Abs. 2 BauGB werden nach Maßgabe des Vortrages der Referentin (siehe Ziffer 3 des Vortrages) berücksichtigt.
4. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024 für den Bereich westlich der Lilienthalallee und östlich der Maria-Probst-Straße (Teiländerung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 1404 a und 1505 a) – Baumarkt-Fachzentrum und Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum – Plan bestehend aus vier Teilen (Teil I von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 1 und einbezogene Flächen; Teil II von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 2; Teil III von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 3; Teil IV von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 4) jeweils vom 05.06.2014 und Text sowie die dazugehörige Begründung werden gebilligt.
5. Der Annahme des vorliegenden Angebots der Vorhabenträgerin auf Abschluss eines städtebaulichen Vertrags und Durchführungsvertrags (Anlage 9) wird zugestimmt.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemäß § 3 Abs. 2 BauGB den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024 mit der Begründung und den unter Ziffer 4 des Vortrages der Referentin genannten umweltbezogenen Stellungnahmen sowie dem städtebaulichen Vertrag und Durchführungsvertrag öffentlich auszulegen. Dies soll jedoch erst geschehen, wenn die Vorhabenträgerin Nachweis entsprechend Ziffer 7 des Vortrages erbracht hat.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Entwurf Satzungstext

des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024
Lilienthalallee (westlich),
Maria-Probst-Straße (östlich)
(Teiländerung der Bebauungspläne Nrn. 1404 a und 1505 a)
- Baumarkt-Fachzentrum und Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum -

vom

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9, 10 und 12 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. 1 Satz 3 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 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 (Bayerisches Naturschutzgesetz - BayNatSchG) folgende Satzung:

§ 1

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung

- (1) Für das Gebiet zwischen Lilienthalallee (westlich) und Maria-Probst-Straße (östlich) wird gemäß § 12 BauGB ein vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der vorhabenbezogene Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 05.06.2014 mit Vorhaben- und Erschließungsplan, in vier Teilen (Teil I von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 1 und einbezogene Flächen; Teil II von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 2; Teil III von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 3; Teil IV von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 4) angefertigt vom GeodatenService München am und diesem Satzungstext.
- (3) Die vom vorliegenden Bebauungsplan erfassten Teile der für das Plangebiet geltenden Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 1404 a (MüAbl. 1987, S. 33) und 1505 a (MüAbl. 1996, S. 391) werden durch diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 verdrängt.

§ 2

Art der baulichen Nutzung – Baumarkt-Fachzentrum

Das Baumarkt-Fachzentrum dient der Unterbringung von baulichen Anlagen und Einrichtungen für einen Bau- und Gartenmarkt mit folgenden Nutzungen:

- a) Verkaufsräume, einschließlich Stadtgarten-Freifläche und Drive-In-Verkauf,
- b) betriebliche Werkstätten,
- c) Bistro, Imbiss und Bäckerei,

- d) sonstige zugehörige Lager-, Neben-, Verwaltungs-, Sozial- und Technikräume,
- e) Parkhaus, Stellplätze und Anlieferung.

§ 3

Art der baulichen Nutzung – Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum

Das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum dient der Unterbringung folgender Nutzungen, die überwiegend einen Bezug zum Thema Mobilität, insbesondere zum Automobil aufweisen:

- a) Ausstellung und Handel von Fahrzeugen im Sinne eines Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums,
- b) Werkstätten und Handwerksbetriebe zur Einzelfertigung und zur Fertigung in Kleinserien, Reparatur und Instandsetzung von Fahrzeugen oder Teilen davon,
- c) ergänzende Dienstleistungsbetriebe,
- d) Gastronomiebetriebe (auch verbunden mit Herstellungsprozessen wie Hausbrauerei/Destillerie),
- e) Hotel mit Spa,
- f) Club für Autobeegeisterte,
- g) Anlagen für Verwaltung, Konferenz, für künstlerische, kulturelle und sportliche Zwecke sowie für Eventveranstaltungen,
- h) Wohnungen für Betriebspersonal,
- i) Stellplätze,
- j) Elektro-Kartbahn,
- k) sonstige zugehörige Neben-, Lager-, Verwaltungs-, Sozial- und Technikräume,
- l) nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe.

§ 4

Maß der baulichen Nutzung

- (1) Die Flächen für Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind bei der Ermittlung der Geschossfläche mitzurechnen.
- (2) Stellplätze und Garagen in Vollgeschossen gemäß § 21a Abs. 1 Nr. 3 BauNVO bleiben bei der Ermittlung der Geschossfläche unberücksichtigt.
- (3) Die zulässigen Grundflächen dürfen durch die in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO genannten Anlagen nicht überschritten werden. Ausnahmsweise sind Überschreitungen in geringfügigem Ausmaß zulässig, wenn dies aus betrieblichen oder technischen Gründen erforderlich ist und öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

- (4) Im Baumarkt-Fachzentrum ist eine Gesamtverkaufsfläche von bis zu 23.500 m² zulässig, davon
- a) für den Baumarkt bis zu 12.000 m²,
 - b) für den Stadtgarten (überdacht) bis zu 2.100 m²,
 - c) für den Stadtgarten (nicht überdacht) bis zu 4.800 m²,
 - d) für den Drive-In-Verkauf bis zu 4.600 m².

Dabei ist das zentrenrelevante Sortiment gemäß Absatz 6 auf 5 % der zulässigen Gesamtverkaufsfläche beschränkt.

- (5) Im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum ist eine Gesamtverkaufsfläche von bis zu 17.000 m² zulässig, davon
- a) für Fahrzeughandel einschließlich Händler- und Ausstellungsflächen bis zu 14.000 m²,
 - b) für Einzelhandel mit zentrenrelevantem Sortiment gemäß Absatz 6 insgesamt bis zu 1.200 m², je Einzelhandelseinheit jedoch maximal 400 m²,
 - c) für sonstigen Einzelhandel mit vorhabensspezifischen Waren insgesamt bis zu 1.800 m², je Einzelhandelseinheit jedoch maximal 400 m². Vorhabensspezifische Waren sind solche mit unmittelbarem Bezug zu Automobilen oder Motorrädern sowie Artikel, die mit einer als Auto- oder Motorradmarke bekannten Marke im Sinne des Markengesetzes vom 25. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3082; 1995 I S. 156; 1996 I S. 682), das durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3830) geändert worden ist, gekennzeichnet sind. Ausgeschlossen sind nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Absatz 7.

Zusätzlich zu der Gesamtverkaufsfläche sind Veranstaltungsflächen von insgesamt bis zu 4.400 m² zulässig.

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

Das zentrenrelevante Sortiment beinhaltet weiterhin das nahversorgungsrelevante Sortiment gemäß Absatz 7.

- (7) Nahversorgungsrelevante Sortimente sind Arzneimittel; Blumen (Schnittblumen); Drogeriewaren, Parfüms, Kosmetika; Lebensmittel (Nahrungs- und Genussmittel, Reformwaren, Naturkost); Papierwaren, Bürobedarf, Schreibwaren, Schulbedarf; Wasch- und Putzmittel; Zeitungen, Zeitschriften.

§ 5

Baumaßnahmen und Bestandserhalt

Für das ehemalige Kesselhaus, die ehemalige Kantine und den ehemaligen Kohlebunker sind nur Baumaßnahmen zulässig, um die bauliche Substanz für Nutzungen gemäß § 3 herzurichten, zu ergänzen (zum Beispiel eine Überdachung des ehemaligen Kohlebunkers) und den Bestand zu erhalten.

§ 6

Dächer, Baugestaltung

- (1) Im Baumarkt-Fachzentrum wird für Neubauten Flachdach festgesetzt.
- (2) Im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum sind in den Bauräumen von ehemaligem Kesselhaus, ehemaliger Kantine und ehemaligem Kohlebunker Dachneigungen bis maximal 32° zulässig.
- (3) Aufbauten und Anlagen sind bis zu einer Höhe von maximal 3,5 m auf den Dächern zulässig, sofern sie mindestens um das doppelte Maß ihrer Höhe von der Außenkante der Dachfläche zurückgesetzt sind und Belange des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen.
- (4) Aufbauten und Anlagen auf den Dächern müssen der Nutzung in den Gebäuden dienen, ihre Grundfläche darf insgesamt maximal 5 % der Dachfläche betragen.
- (5) Technische Anlagen zur Gewinnung, Nutzung und Speicherung von erneuerbaren Energien sind auf den Dachflächen zulässig. Sie sind von den Regelungen gemäß Absatz 4 ausgenommen.
- (6) Im Baumarkt-Fachzentrum ist der Bereich Parkhaus/Anlieferung/Sozialräume/technische Versorgungseinrichtungen mit einer einheitlich hohen Fassade zu umgeben. Sie muss mindestens die Höhe des höchsten Gebäudes in diesem Bereich aufweisen, maximal jedoch 7,5 m. Diese Fassade kann in Verlängerung der östlichen und westlichen Baugrenzen bis an die ehemaligen Lokhalle herangeführt werden.

§ 7

Wandhöhe und Höhenbezugspunkte

- (1) Im Baumarkt-Fachzentrum darf im Bauraum für Parkhaus/Anlieferung/Sozialräume/technische Versorgungseinrichtungen die festgesetzte Wandhöhe von 7,5 m als Höchstmaß um bis zu 1,5 m für Einhausungen von Treppen- und Aufzugsanlagen überschritten werden, sofern die Belange des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen. Diese Einhausungen sind jeweils um mindestens 10,0 m von den nordwestlichen, nordöstlichen und südöstlichen Fassaden abzurücken.
- (2) Die festgesetzten Wand- und Firsthöhen beziehen sich auf die Höhenkote von 499,3 m über NN.

§ 8

Stellplätze und Grundstückserschließung

- (1) Im Baumarkt-Fachzentrum sind die nach Art. 47 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 Satz 2 BayBO notwendigen Stellplätze gemäß der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) vom 19. Dezember 2007 (MÜABI. Sondernummer 1, S. 1) nachzuweisen:
 - a) in Form von ebenerdigen Stellplätzen in dem als Fläche für Nebenanlagen und Stellplätze gekennzeichneten Bereich und innerhalb der Baugrenzen,
 - b) in einem Parkhaus im nördlichen Teil des durch Baugrenzen definierten Bauraums.
- (2) Im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum sind die nach Art. 47 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 Satz 2 BayBO notwendigen Stellplätze gemäß der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) vom 19. Dezember 2007 (MÜABI. Sondernummer 1, S. 1) in Form von ebenerdigen und/oder in Tiefgaragen angeordneten Stellplätzen in den als Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Tiefgaragen festgesetzten Bereichen bzw. innerhalb der Baugrenzen nachzuweisen.
- (3) Die Überdachung von Tiefgaragenzu- und -ausfahrten ist zulässig.
- (4) Die notwendigen Fahrradabstellplätze sind gemäß Art. 81 Abs. 1 Nr. 2 BayBO in Verbindung mit der Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung - FabS) vom 6. August 2012 (MÜABI. S. 281) herzustellen.

§ 9

Nebenanlagen

- (1) Oberirdische Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO sind nur innerhalb der Baugrenzen zulässig.
- (2) Außerhalb der Baugrenzen sind, entsprechend dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Teil II von IV., in den, im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Teil I von IV festgesetzten Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Tiefgaragen, ausschließlich folgende Nebenanlagen zulässig:
 - a) Stellplätze und Tiefgaragen,
 - b) Abstellanlagen für Fahrräder
 - c) Abstellanlagen für Einkaufswagen (Grundfläche jeweils maximal 15 m², Wandhöhe maximal 2,5 m),
 - d) Werbeanlagen,
 - e) Fluchttunnel und deren Ausgänge, unterirdische Löschwasserbehälter,
 - f) eine Beimischstation
 - g) die der Versorgung mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienenden Nebenanlagen.

§ 10

Einfriedungen

- (1) Einfriedungen sind ausgeschlossen; § 6 Abs. 6 bleibt unberührt.
- (2) Stellplatzanlagen und Anlieferungsbereiche dürfen von den öffentlichen Verkehrsflächen mit Schrankenanlagen abgetrennt werden.
- (3) Zur Verhinderung der Durchfahrt von Kundenfahrzeugen zwischen der Lilienthalallee und der Maria-Probst-Straße ist eine Einzäunung und/oder Beschränkung im Norden des Baumarkt-Fachzentrums zulässig.
- (4) Einfriedungen zur Abgrenzung von besonderen Nutzungen im Freibereich östlich der Halle sind außerhalb der Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen sowie mit Bindungen für die Bepflanzung und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern als Hecken oder dichte Gräserpflanzungen bis zu einer Höhe von 1,20 m in Anpassung an den Gesamtcharakter der Biotopflächen sowie der sonstigen Freiflächen zulässig.

§ 11

Werbeanlagen

- (1) Werbeanlagen sind nur entsprechend den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zulässig. Abweichungen von den schriftsprachlichen Bezeichnungen sind zulässig, wenn die Abweichung im Übrigen geringfügig ist.
- (2) Blink- und Wechselbeleuchtung sind ausgeschlossen.

§ 12

Immissionsschutz

- (1) Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die folgenden Emissionskontingente L_{EK} inklusiv Zusatzkontingente $L_{EK,zus}$ nach DIN 45691 vom Dezember 2006 weder tags (06:00 bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) überschreiten: Für die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung, Teil 1 dargestellten Richtungssektoren B und C erhöhen sich die Emissionskontingente der Flächen in der Tages- und Nachtzeit um folgende Zusatzkontingente.

Tabelle Emissionskontingente L_{EK} und Zusatzkontingente $L_{EK,zus}$ tags und nachts in dB(A).

Teilfläche	L_{EK} in dB(A)		Zusatzkontingent in dB(A) für Richtungssektor B		Zusatzkontingent in dB(A) für Richtungssektor C	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Baumarkt-Fachzentrum	53	38	4	4	8	8
Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum mit Hotel	53	38	4	4	8	8
Ehemaliges Kesselhaus	48	46	4	4	8	8

- (2) Die Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens erfolgt nach DIN 45691, Abschnitt 5, wobei in den Gleichungen (6) und (7) für die Immissionsorte j im Sektor k $L_{EK,j}$ durch $L_{EK,j} + L_{EK,zus,k}$ zu ersetzen ist. Sind einer Anlage mehrere Teilflächen (auch aus angrenzenden Bebauungsplänen) zuzuordnen, so ist der Nachweis für die Teilflächen gemeinsam zu führen, d. h., es erfolgt eine Summation der zulässigen Immissionskontingente aller zur Anlage gehörigen Teilflächen. Ein Bauvorhaben ist nach DIN 45691 auch zulässig, wenn der Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert nach TA Lärm um mindestens 15 dB(A) unterschreitet (Relevanzgrenze).
- (3) Für die Fassaden des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums mit Hotel wird eine Ausführung ohne offenbare Fenster vor schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (Übernachtungsräume und Büros) festgesetzt. Ausnahmen hiervon sind nur zulässig, wenn nachgewiesen werden kann, dass zum Genehmigungszeitpunkt vor den Fenstern der Aufenthaltsräume durch die Lärmimmissionen der Betriebe und Anlagen aus der Nachbarschaft sowie unter Ausschöpfung der im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente der Nachbarn die Anforderungen der TA Lärm (Beurteilungs- und Spitzenpegel) eingehalten werden. Der schalltechnische Nachweis für eine ausnahmsweise Anordnung offenbarer Fenster ist im Rahmen der Baugenehmigung zu führen. Die zuständige Behörde kann auf diesen Nachweis verzichten, sofern keine Betroffenheiten zu erwarten sind. Für alle Übernachtungsräume ist außerdem ein Nachweis der ausreichenden Schalldämmung der Außenbauteilkonstruktionen gegen Außenlärm nach der DIN 4109 zu führen. Liegen keine aktuellen Erkenntnisse zu den maßgeblichen Außenlärmpegeln in Sinne der DIN 4109 vor, so ist für das gesamte Plangebiet der Lärmpegelbereich III zu berücksichtigen.

§ 13 Grünordnung

- (1) Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen. Von den Festsetzungen kann in Lage und Fläche abgewichen werden, soweit die Abweichung grünordnerisch vertretbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (2) Die Bepflanzung der Freiflächen der Baugrundstücke, der öffentlichen Grünflächen und der öffentlichen Verkehrsflächen ist entsprechend den planlichen und textlichen Festsetzungen herzustellen und zu erhalten. Ausgefallene Gehölze sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen.
- (3) Es sind ungeachtet des Baumbestandes insgesamt 118 Bäume zu pflanzen. Davon entfallen auf den Bereich Baumarkt-Fachzentrum 30 Bäume, auf den Bereich Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum 33 Bäume und auf die übrigen Bereiche mit Ausnahme der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 55 Bäume. Es sind standortgerechte Gehölze wie zum Beispiel Eichen, Kiefern und Vogelkirschen zu verwenden. Auf Eschen ist zu verzichten. Die Mindestpflanzgrößen für Bäume betragen (StU = Stammumfang in 1 m Höhe)
 - für große Bäume (Endwuchshöhe > 20 m) 20/25 cm StU,
 - für mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10-20 m) 18/20 cm StU und
 - für kleine Bäume (Endwuchshöhe < 10 m) 16/18 cm StU.

Die Pflanzflächen sind möglichst weiträumig zu verteilen. Bei Einzelbaumpflanzungen innerhalb von Belagsflächen sind offene Baumscheiben mit einer mindestens 24 m² großen, spartenfreien, durchwurzelbaren Pflanzfläche vorzusehen. In Ausnahmefällen sind überdeckte Baumscheiben zulässig, sofern dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist.
- (4) Die Stellplatzbereiche sind mit mindestens 95 Grünen Inseln auszustatten. Die Grünen Inseln sind mit Gräsern und Stauden (Höhe > 1,00 m) und zum Teil mit standortgerechten Bäumen zu bepflanzen und sollen eine Fläche von mindestens 12 m² aufweisen. Feuerwehruzufahrten sind zu berücksichtigen. Bei Baumpflanzungen ist eine durchwurzelbare, spartenfreie Fläche von mindestens 24 m² vorzusehen. Es sind mindestens 45 standortgerechte Bäume zu pflanzen. Geringfügige Abweichungen von der festgesetzten Anordnung der Stellplätze und der Grünen Inseln können in Einzelfällen zugelassen werden, wenn die Anzahl, die Gesamtfläche der Grünen Inseln und der gestalterische Charakter der Planung gewahrt bleiben.
- (5) Der Terrassenbereich ist mit mindestens 20 Grünen Inseln auszustatten. Die Grünen Inseln sind mit Gräsern und Stauden (Höhe > 1,00 m) und zum Teil mit standortgerechten Bäumen zu bepflanzen und sollen eine Fläche von jeweils mindestens 12 m² aufweisen. Im Terrassenbereich sollen durch Erhalt und/oder Neupflanzung insgesamt sieben Bäume verortet sein.
- (6) Von der festgesetzten Anzahl, Größe und Lage der zur Entfluchtung der Halle notwendigen Tunnelausgänge kann abgewichen werden, sofern die Abweichung aus Sicherheitsaspekten erforderlich und grünordnerisch vertretbar ist und die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.

- (7) Das Niederschlagswasser von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen der Baugrundstücke ist über Rigolen und Sickerschächte zu versickern. Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser durch belastete Bodenschichten ist nicht zulässig. Die Entwicklungsziele der trocken-mageren Biotope gemäß Abs. 14 dürfen durch den Wassereintrag infolge der Versickerungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt werden. Die Pflicht zur Versickerung entfällt, soweit das Niederschlagswasser genutzt wird. Bestehende Entwässerungsanlagen können weiter betrieben werden, sofern deren Funktionsfähigkeit nachgewiesen wird.
- (8) Stellplatzflächen, Feuerwehrezufahrten und weitere Belagsflächen sind, sofern keine funktionalen oder gestalterischen Aspekte dagegen sprechen, mit wasserdurchlässigem Aufbau (zum Beispiel Schotterrasen, Pflaster mit Rasenfuge, Schotter, Splitt, Kies, wasserdurchlässiger Asphalt) herzustellen.
- (9) Feuerwehrezufahrten im Bereich von Grün- und Ausgleichsflächen sind in wasserdurchlässiger Bauweise durch Rasenwaben herzustellen und zu begrünen.
- (10) Dächer sind ab einer Größe von 100 m² bei einer Dachneigung von bis zu 10° zu begrünen. Bei der Dachbegrünung ist eine durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke von 10 cm vorzusehen. Davon ausgenommen sind notwendige technische Anlagen und Flächen für Anlagen zur Gewinnung, Nutzung und Speicherung von erneuerbaren Energien. Dachflächen von Bestandsgebäuden sind von den Festsetzungen zur Dachbegrünung ausgenommen. Dazu zählt auch eine neu zu erstellende Überdachung des ehemaligen Kohlebunkers.
- (11) Die Beleuchtung im Außenraum, insbesondere für Straßen, Stellplätze, Fuß- und Radwege sowie die selbstleuchtenden Werbeanlagen sind für die Fauna möglichst schonend zu gestalten.
- (12) Die Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen im Westen des Plangebietes sind von Wegen freizuhalten. Zur gezielten Besucherlenkung sind entsprechende Hinweisschilder und Abpflanzungen einzusetzen.
- (13) In den Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen sowie mit Bindungen für die Bepflanzung und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern im Osten der ehemaligen Lokhalle sind Fußwege zulässig. Es sind Hinweisschilder zur Besucherlenkung anzubringen. Abpflanzungen sind in diesen Flächen ausgeschlossen.
- (14) Die Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen westlich der ehemaligen Lokhalle sind als Magerrasen nährstoffarm herzustellen und zu erhalten (Entwicklungsziel). Dasselbe gilt für Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen östlich der ehemaligen Lokhalle, die auch als Bewegungsfläche für die Feuerwehr ohne Sanierungsmaßnahmen (Bleibelastung) oder als Feuerwehrezufahrt festgesetzt sind. Auf den übrigen östlich der ehemaligen Lokhalle gelegenen Flächen sind Salbei-Glatthaferwiesen zu etablieren und zu erhalten (Entwicklungsziel). Bei der Begrünung sind vorzugsweise Mahdgutübertragung (z. B. Heudruschverfahren) von geeigneten Spenderflächen, z. B. den Münchner Nordheiden, oder autochthone Saatgutmischungen zu verwenden. Durch Pflanzung sehr lockerer Baumgruppen aus standortgerechten Arten sind die Flächen zu ergänzen.
- (15) In den Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind bei Abgang von Gehölzen standortge-

rechte Arten nachzupflanzen. Die mageren Wiesen sind weiter zu entwickeln.

- (16) Für die oberirdischen Baumpflanzungen in den Stellplätzen ist bei einer Unterbauung mit einer Tiefgarage mindestens eine 1,20 m hohe Überdeckung zu gewährleisten. Zur Realisierung der Grünen Inseln über Tiefgaragen ist einer Überdeckung von mindestens 0,60 m Höhe vorzusehen.

§ 14

In-Kraft-Treten

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis		Seite
1.	Planungsanlass	31
2.	Ausgangssituation	31
2.1.	Lage im Stadtbezirk und Größe des Geltungsbereichs	31
2.2.	Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	31
2.2.1.	Städtebauliche Struktur, Nutzung und Baubestand	31
2.2.2.	Natur und Landschaft	33
2.2.3.	Erholung	34
2.2.4.	Verkehrliche Erschließung	34
2.3.	Vorbelastungen	35
2.3.1.	Altlasten/Kampfmittel	35
2.3.2.	Verkehrs- und Gewerbelärm	35
2.3.3.	Elektromagnetische Felder	36
2.3.4.	Luftschadstoffe	36
2.4.	Technische Infrastruktur	36
2.5.	Rechtliche Ausgangslage	36
3.	Planungsziele	38
4.	Planungskonzept	38
4.1.	Aspekte der Nachhaltigkeit	38
4.2.	Städtebauliches und landschaftsplanerisches Gesamtkonzept	39
4.3.	Konzept des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung	41
4.4.	Art der baulichen Nutzung	41
4.4.1.	Baumarkt-Fachzentrum	42
4.4.2.	Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum	42
4.5.	Maß der baulichen Nutzung	43
4.6.	Erhalt und Nutzbarmachung von nicht denkmalgeschützten Gebäuden	44
4.7.	Höhenentwicklung, Dächer und Baugestaltung	45
4.8.	Verkehrerserschließung	46
4.9.	Nebenanlagen	48
4.10.	Einfriedungen	49
4.11.	Werbeanlagen	49
4.12.	Immissionsschutz	49
4.13.	Denkmalschutz	51
4.14.	Grünordnung	52
4.15.	Altlasten	53
5.	Wesentliche Auswirkungen der Planung	54
5.1.	Städtebauliche Ordnung	54
5.2.	Verkehr	54
5.3.	Grünordnung	54
6.	Eingriff und Ausgleich	55
7.	Umweltbericht	55
7.1.	Einleitung	55
7.2.	Verwendete Grundlagen und Gutachten	56
7.3.	Rechtliche Rahmenbedingungen	57

7.4.	Übergeordnete Planungen und Beschlüsse	57
7.5.	Bestandsaufnahme, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen mit der Prognose bei Durchführung der Planung	58
7.5.1.	Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit	58
7.5.2.	Schutzgut Tiere und Pflanzen	61
7.5.3.	Schutzgut Boden	65
7.5.4.	Schutzgut Oberflächen- und Grundwasser	67
7.5.5.	Schutzgut Klima/Luft	67
7.5.6.	Schutzgut Orts- und Landschaftsbild	68
7.5.7.	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	68
7.5.8.	Umweltschutzbelang Energie	69
7.5.9.	Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen	69
7.6.	Geplante Maßnahmen auf Bebauungsplan-Ebene zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich	69
7.7.	Eingriff und Ausgleich	71
7.8.	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	72
7.9.	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)	72
7.10.	Alternative Planungsmöglichkeiten	72
7.11.	Methodisches Vorgehen und technische Schwierigkeiten	73
7.12.	Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring)	73
7.13.	Allgemein verständliche Zusammenfassung	74
8.	Maßnahmen/Kosten/Sozialgerechte Bodennutzung	76
9.	Daten zum Bebauungsplan	77

1. Planungsanlass

Das Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes München-Freimann liegt seit der Betriebsaufgabe durch die Bahn im Jahre 1995 größtenteils brach. Auf Teilen des Plangebietes haben sich Zwischennutzungen angesiedelt (Flohmarkt, Kleinkunst- und Konzertveranstaltungen), wobei die Flohmarktnutzung inzwischen wieder aufgegeben wurde. Die Firma CA Immo Deutschland GmbH als Eigentümerin der Flächen des ehemaligen Ausbesserungswerks plant eine Nachnutzung des Bereichs der ehemaligen Lokhalle. Kernelemente sind ein Baumarkt-Fachzentrum und ein Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum (früher „Forum für Fahrkultur“ genannt).

Die Vivico Real Estate GmbH hat am 14.02.2011, ergänzt mit Schreiben vom 07.04.2011, einen Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung gestellt. Die Vivico Real Estate GmbH wurde mittlerweile umfirmiert in die CA Immo Deutschland GmbH. Die CA Immo Deutschland GmbH ist die Vorhabenträgerin. Sie hat sich bereit erklärt, die notwendigen städtebaulichen Vereinbarungen mit der Landeshauptstadt München zu schließen und sich im Durchführungsvertrag auf eine Realisierung binnen sechs Jahren zu verpflichten bzw. alle Verpflichtungen an ihre Rechtsnachfolger weiter zu geben.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Umgriffs des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1942. Da das bestehende Planungsrecht die geplante Nutzung nicht ermöglicht, ist für die Realisierung des Vorhabens die Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung erforderlich. Die Vollversammlung des Stadtrates hat deshalb am 27.07.2011 beschlossen, für das Plangebiet den Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und antragsgemäß ein Verfahren zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung einzuleiten.

In den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden gemäß § 12 Abs. 4 BauGB über den Umgriff des Vorhaben- und Erschließungsplanes hinaus weitere Flächen einbezogen:

- der Rad- und Fußweg in Verlängerung der neuen Erschließungsstraße im Süden des Plangebietes (U-1678),
- nördlich davon eine Ausgleichsfläche und eine öffentliche Grünfläche,
- südlich davon eine Ausgleichsfläche.

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtbezirk und Größe des Geltungsbereichs

Das Plangebiet liegt im Norden Münchens im 12. Stadtbezirk Schwabing-Freimann westlich der Lillienthalallee und östlich der Maria-Probst-Straße. Das Vorhabengebiet umfasst eine Fläche von ca. 11,7 ha, das Plangebiet mit den o. g. einbezogenen Flächen insgesamt ca. 12,9 ha.

2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse

2.2.1. Städtebauliche Struktur, Nutzung und Baubestand

Plangebiet

Die bauliche Nutzung des Areals begann mit der Ansiedlung der Bayerischen Geschützwerte der Firma Krupp. Später wurden die Flächen als Bahnausbesserungswerk genutzt. Kernstück des Plangebiets ist die in den Jahren 1938 bis 1942 erbaute, ca. 45.000 m²

Grundfläche umfassende und bis zu 18 m hohe ehemalige Lokhalle. Mit ihren bis zu 180 m langen Ziegelfassaden ist die Halle ein bedeutendes, das Umfeld prägende Denkmal der Industriearchitektur. Seit dem Jahr 2007 ist die ehemalige Lokhalle ungenutzt. Die umgebenden Gebäude sind deutlich kleiner und stammen, vom ehemaligen Kesselhaus abgesehen, überwiegend aus der Nachkriegszeit. Das im Jahr 1915 erbaute Kesselhaus dient heute als Veranstaltungshalle für Konzerte, Firmenevents und sonstige Tanz-/Musikveranstaltungen. Auch die südlich der Kesselhalle vorhandenen Relikte des ehemaligen Kohlebunkers (mit Mauerfragmenten umgebene Flächen und Behälter) werden in diesem Zusammenhang genutzt. Die ehemalige Werkskantine an der Lilienthalallee (Hausnummer 35) wird im Rahmen der auf dem Areal befindlichen Zwischennutzungen verwendet. Das ehemalige Werksgelände ist eingezäunt, Zufahrten bestehen von der Lilienthalallee und (untergeordnet) von der Maria-Probst-Straße. Im Südwesten ragen ein als Biotop kartierter Grundstücksteil und der Bereich der ehemaligen Lehrlingswerkstätte in den westlich angrenzenden öffentlichen Grünzug hinein. Die ehemalige Lehrlingswerkstätte wurde bisher als Verkaufs- und Ausstellungshalle des Antik-Marktes genutzt und steht nun leer.

Landschafts- und Ortsbild

Das Landschaftsbild ist bestimmt von dicht mit Bäumen und Sträuchern bewachsenen Wiesenflächen und Ruderalfluren (mit Bauzäunen umgeben) sowie offenen, kaum mit Vegetation besetzten Kiesflächen in den ehemaligen Gleisbereichen, die heute für o. g. Zwischennutzungen und als Stellplätze zur Verfügung stehen.

Der großmaßstäbliche Baukörper der ehemaligen Lokhalle ist insbesondere aufgrund des Gehölzaufwuchses im Umfeld heute nur eingeschränkt sichtbar und für die Straßenräume nur wenig prägend.

Das Umfeld des Plangebietes weist eine recht heterogene städtebauliche Struktur auf. Die nähere Umgebung ist durch gewerbliche Bebauung geprägt. Diese beinhaltet sowohl Büro- und Lagerflächen, aber auch in weiten Bereichen Flächen für Produktion und Lager. Insgesamt dominieren großflächige Gebäude und Hallen. Die Höhenentwicklung reicht von der siebengeschossigen Bebauung an der Ecke Lilienthalallee/Edmund-Rumpler-Straße (es ist Baurecht bis zu einer Traufhöhe von 65 m vorhanden) bis zu zweigeschossigen Hallen auf der Westseite der Maria-Probst-Straße und beiderseits der Lilienthalallee.

Im Westen schließt jenseits eines öffentlichen Grünzugs der Euro-Park an. Neben gewerblichen Nutzungen wie Logistikunternehmen, Großhandelsbetrieben und produzierendem Gewerbe existieren dort zahlreiche großflächige Einzelhandelsbetriebe. In rund 250 m Entfernung von der westlichen Grenze des Plangebietes beginnt das Areal der ehemaligen Bayernkaserne. Dieses wird vorwiegend einer Wohnungsbauentwicklung zugeführt werden.

Östlich der Lilienthalallee liegt das MOC Veranstaltungszentrum München. Weiter im Norden und Osten, in jeweils rund 300 m Entfernung von der Umgriffsgrenze, beginnen die Wohngebiete Freimanns. In rund 700 m Entfernung von der Grundstückszufahrt in Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße befindet sich der U-Bahnhof Freimann mit kleineren Einzelhandelsgeschäften, Ärzten und einer Apotheke.

2.2.2. Natur und Landschaft

Boden

Das Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerkes liegt in der Münchner Schotterebene. Hier prägen würmeiszeitliche Schotterablagerungen der Isar den Grund. Es liegt eine mittel- bis flachgründige und nährstoffarme Pararendzina aus carbonatreichem Schotter mit hoher Wasserdurchlässigkeit und geringem Filtervermögen vor.

Das Plangebiet sowie die nähere Umgebung sind weitgehend eben. Die ehemalige Lokhalle mit den ehemaligen Gleisflächen liegt auf ca. 499,3 m über NN. Zur Lilienthalallee hin fällt von dort das Gelände um ca. 0,3 m ab.

Bezüglich der Versiegelung wird auf die Ausführungen in Ziffer 7.5.3 (Schutzgut Boden) verwiesen.

Grundwasser

Im Plangebiet existieren keine Oberflächengewässer. Das nächste natürliche Oberflächengewässer ist die Isar etwa 2 km östlich des Geländes. Es sind keine Grundwasserschutzgebiete im näheren Umfeld vorhanden.

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans beträgt der Grundwasserflurabstand ca. 5 bis 6 m. Der Höchststand des Grundwassers liegt bei 3,10 m unter Geländeoberkante. Die Grundwasserfließrichtung ist nach Nordnordost gerichtet. Eine hohe Durchlässigkeit des anstehenden Bodens ermöglicht ein schnelles Versickern des Niederschlagswassers.

Eine Nutzung des quartären Grundwassers z. B. zur Bewässerung der Grünflächen ist prinzipiell möglich. Das Grundwasser im oberen Stockwerk ist jedoch nur sehr gering mächtig. Die tertiären Schichten sind im Gesamtareal ca. 1.000 m mächtig. Dieser tertiäre Grundwasserstau darf jedoch zur Brauchwassernutzung nicht herangezogen werden.

Vorbelastungen des Grundwassers sind nicht bekannt. Jedoch bergen die anstehenden Böden gegenüber Schadstoffeinträgen ein erhöhtes Risiko.

Klima

Trotz des relativ hohen Anteils an versiegeltem Boden im Gesamtareal ist auch bei wind-schwachen Hochdruckwetterlagen ein Austausch der Luft sichergestellt, um Erwärmungen zu verhindern. Baumbestandene Grünflächen rund um die ehemalige Lokhalle wirken ausgleichend und unterstützen die Frischluftversorgung.

Vegetation und Biotopausstattung

Im Plangebiet sowie seiner unmittelbaren Umgebung wurden durch die Biotopkartierung Bayern im September 1998 verschiedene Biotope erfasst (siehe Umweltbericht, Ziffer 7.5.2). Der dominierende Biotoptyp ist das mesophile Gebüsch aus Rotem Hartriegel, Weißdorn, Purpur-Weide, Sal-Weide, Rosen, Pfaffenhütchen, Kratzbeere, Feldahorn, Esche, Pappel und Birke. Hecken und Feldgehölze zeigen ähnliche Artenzusammensetzungen. Vereinzelt sind Obstbäume enthalten. In der Gesamtbetrachtung wurden die Bestände damals als sehr arten- und strukturreich eingeschätzt, jedoch bereits mit der Feststellung, dass Pflegemaßnahmen zur Biotoperhaltung dringend notwendig wären. Feldgehölze, Gebüsche, Hecken sind nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG und § 30 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG geschützt.

In der zuletzt im Juni 2011 aktualisierten Strukturtypenkartierung wurde deutlich, dass sich die artenarmen Altgras- und Ruderalbestände östlich und südlich der Halle infolge der fortschreitenden Gehölzsukzession zum Teil deutlich reduziert haben. Westlich der Halle bewirkte die Sukzession dagegen weniger starke Veränderungen, so dass der heutige Zustand der Biotope im Wesentlichen der Erfassung entspricht. Auf den hier durch Einzäunung geschützten und von Nutzungen freigehaltenen Kiesflächen haben sich wertvolle Rohbodenstandorte entwickelt. Jedoch haben die diversen Zwischennutzungen des Geländes über die Jahre im Südwesten der Lokhalle zum deutlichen flächenmäßigen Schrumpfen der Biotopfläche geführt.

Im Rahmen des Gutachtens zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurden Vorkommen von Zauneidechsen beobachtet sowie das Vorkommen von Fledermausarten im Sinne eines Nahrungshabitates für möglich erachtet.

Der Baumbestand im Gelände umfasst 247 Bäume im Bebauungsplanumgriff. 18 Bäume befinden sich außerhalb des Umgriffs im Kreuzungsbereich Lilienthalallee/Ecke Edmund-Rumpler-Straße. Der Bestand im Plangebiet ist sehr gemischt. Es sind neben einigen Nadelbäumen wie Kiefer, Fichte und Lärche größtenteils Laubbäume im Bestand zu verzeichnen. Hierzu gehören Ahorn, Birke, Esche, Götterbaum, Hainbuche, Holunder, Kastanie, Linde, Pappel, Robinie, Zierapfel, Weißdorn und Weide, die dominierenden Gattungen sind jedoch Ahorn, Birke, Esche und Pappel. Die Qualität des Gehölzbestandes wird stellenweise durch das Eschentriebsterben und fehlende Pflegemaßnahmen beeinträchtigt. Entlang der Lilienthalallee wurden ausschließlich Linden gepflanzt. 124 der 247 Bäume im Plangebiet weisen Stammumfänge von über 80 cm auf.

2.2.3. Erholung

Der Siedlungsraum im Norden Münchens litt in der Vergangenheit an einem zunehmenden Mangel an Erholungsflächen. Daher bestand in den letzten Jahren das Bemühen, das Gebiet großräumig als Natur- und Naherholungsraum aufzuwerten.

Das Plangebiet selbst hat für die Erholung wenig Bedeutung. Zwar befindet sich im östlichen Bereich eine größere zusammenhängende Grünfläche mit altem Baumbestand, jedoch ist diese in der Zugänglichkeit sehr begrenzt und aufgrund des sukzessionsbedingten Vegetationsaufwuchses nur schwer für Erholungszwecke zu nutzen. Die westlichen Freiflächen sind ebenfalls kaum zugänglich. Die offenen Schotterflächen dienen vorwiegend als Parkplatz.

Für die Allgemeinheit nutzbare Frei- und Erholungsflächen existieren somit im Plangebiet nicht. Westlich des Plangebiets befindet sich eine öffentliche Grünfläche, in die der Geltungsbereich hineinreicht. Dadurch entsteht eine Engstelle im Grünzug. Nördlich der Anbindung an die Maria-Probst-Straße befinden sich im Bestand des Grünzuges ein Bolzplatz und eine Skatinganlage. Dieser nördliche Bereich der öffentlichen Grünfläche unterliegt aufgrund dieses Angebotes einer intensiven Nutzung.

2.2.4. Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet ist über die von der Heidemannstraße abzweigende Maria-Probst-Straße im Westen bzw. die Lilienthalallee im Osten zu erreichen. Es weist eine gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz auf. Die Anschlussstelle Freimann der Bundesautobahn A 9 liegt rund 600 m entfernt und ist über die Heidemannstraße, eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße, unmittelbar erreichbar. Parallel zur Heidemannstraße verläuft weiter

südlich der Frankfurter Ring, der im Verkehrsentwicklungsplan als überregionale und regionale Hauptverkehrsstraße ausgewiesen ist. Durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Plangebiet im Wesentlichen über die U-Bahnlinie 6 (Klinikum Großhadern-Garching Forschungszentrum) erschlossen. Die U-Bahnstation Freimann liegt in etwa 700 m Entfernung und kann fußläufig über die Edmund-Rumpler-Straße erreicht werden. Zudem verkehren die Buslinien 140, 170 sowie 171 über die Heidemannstraße und haben die rund 750 m entfernte U-Bahnstation Kieferngarten als Endpunkt. Entlang der Lilienthalallee und der Maria-Probst-Straße verläuft keine Buslinie.

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr der Landeshauptstadt München verläuft auf der Lilienthalallee eine Radverkehrshauptroute in Nord-Süd-Richtung, an sie bindet eine Radverkehrsnebenroute in der Edmund-Rumpler-Straße an. Eine Ost-West-Verbindung besteht entlang der Heidemannstraße als Radverkehrshauptroute, in der Maria-Probst-Straße verläuft eine Radverkehrsnebenroute.

Der Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München sieht zur Erschließung des Areals der ehemaligen Bayernkaserne in Zukunft eine Verlängerung der bestehenden Tram 23 in Verbindung mit einer neuen tangentialen Tramverbindung zwischen den U-Bahnhöfen Kieferngarten und Am Hart vor. Die Verlängerung der Tram 23 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Schwabing Nord über den Frankfurter Ring verlaufen, die Gleise des DB-Nordrings queren und durch das Gebiet der Bayernkaserne führen. In der Heidemannstraße nördlich der Bayernkaserne soll die verlängerte Tram 23 auf die neue oben genannte tangentielle Tram stoßen, entlang der Heidemannstraße verlaufen und schließlich an der U-Bahnstation Kieferngarten enden. Die Planung der MVG sieht derzeit Haltestellen u. a. in der Heidemannstraße im Bereich der Maria-Probst-Straße und im Bereich der Lilienthalallee vor, welche das Plangebiet mit anbinden.

2.3. Vorbelastungen

2.3.1. Altlasten/Kampfmittel

Die Bahn nutzte das Gelände jahrzehntelang als Eisenbahnausbesserungswerk, Das Areal ist im Altlastenkataster des Bayerischen Landesamts für Umwelt verzeichnet.

Lokal sind erhebliche nutzungsbedingte Bodenverunreinigungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) vorhanden. Diese erheblichen Bodenverunreinigungen befinden sich im Westen der ehemaligen Lokhalle und im Bereich des ehemaligen Kesselhauses. Ansonsten sind lokal erhöhte Schadstoffgehalte insbesondere an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und untergeordnet durch Schwermetalle in der flächig verbreiteten Auffüllung vorhanden.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich im Untergrund noch Kampfmittel aus Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg befinden. Bei der Freimachung des Geländes und bei Bauarbeiten wird auf solche zu achten sein.

2.3.2. Verkehrs- und Gewerbelärm

Von der früheren Nutzung des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes mit industriellem Betrieb und einer Vielzahl von Rangierbewegungen auf den Gleisanlagen wurden hohe Geräuschmissionen in der Nachbarschaft verursacht. Die derzeitigen Zwischennutzungen im Bereich Veranstaltungen und Events werden für die Zukunft über den Bebauungsplan gesteuert. Der Flohmarkt, für den das Gelände bisher genutzt wurde, findet nicht

mehr statt.

Das Umfeld ist von den bestehenden angrenzenden gewerblichen Nutzungen durch Speditionen, Fertigungen, Büro- und Messebetriebe etc. schalltechnisch beeinflusst. Die Musikveranstaltungen in der „Zenith“-Halle werden auf Basis einer Betriebsgenehmigung durchgeführt, in der auch die zulässigen Lärmemissionen geregelt sind. Das Wohngebiet nördlich der Heidemannstraße wird vor allem durch die Verkehrsgläusche, die besonders von der Heidemannstraße ausgehen, beaufschlagt.

2.3.3. Elektromagnetische Felder

Entlang der Heidemannstraße verläuft eine 110 kV-Stromleitung. Eine Untersuchung zeigte, dass im Plangebiet aufgrund der Entfernung von mehr als 100 m zwischen der Grenze des Plangebiets und der Freileitung der Bahn die Grenzwerte der 26. Bundesimmissionschutzverordnung (26. BImSchV) in jedem Fall eingehalten werden. Es ist folglich mit keiner gesundheitlichen Belastung des Menschen durch elektromagnetische Felder zu rechnen.

2.3.4. Luftschadstoffe

Gemäß der Karte "Luftschadstoffbelastungen im Hauptstraßennetz 2005" werden an der Heidemannstraße die einschlägigen Immissionswerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub eingehalten.

2.4. Technische Infrastruktur

Am nördlichen Rand des Plangebietes verläuft bis zu dessen Mitte von der Lilienthalallee aus eine Fernwärmeleitung. Direkt an der Lilienthalallee, allerdings noch innerhalb des Plangebietes, ist eine unterirdische Beimischstation an diese Leitung angeschlossen. Der Bestand der Leitung und der Beimischstation ist über Grunddienstbarkeiten gesichert. Um die ehemalige Lokhalle verläuft eine Löschwasserringleitung. Im Süden der Halle, ebenfalls unterhalb der Geländeoberkante, befindet sich ein Löschwasserbehälter.

2.5. Rechtliche Ausgangslage

Das Plangebiet wurde mit Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 18.06.2007 entwidmet und ist in die Planungshoheit der Landeshauptstadt München übergegangen.

Bauleitplanung

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung ist das Plangebiet als Sondergebiet Industrieller Gemeinbedarf dargestellt. Die im Westen, Süden und Osten angrenzenden Bereiche sind als Gewerbegebiete dargestellt. Ein als Allgemeine Grünfläche dargestellter Grünzug (Übergeordnete Grünbeziehung mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft) verläuft im Bereich der Maria-Probst-Straße in Nord-Süd-Richtung. Eine weitere Übergeordnete Grünbeziehung vernetzt entlang der Heidemannstraße in Ost-West-Richtung die Isarauen mit den Grün- und Freiflächen im Bereich Feldmoching. Im Bereich der Edmund-Rumpler-Straße verläuft eine Örtliche Grünverbindung.

Das Plangebiet liegt im Umgriff des seit dem 28.08.1987 rechtsverbindlichen Bebauungsplans mit dazugehörigem Grünordnungsplan Nr. 1404a (Teilbereich Nord). Es ist dort nachrichtlich als Fläche für Bahnanlagen ausgewiesen, die von der Maria-Probst-Straße

durch eine öffentliche Grünfläche getrennt wird. Westlich der Maria-Probst-Straße befindet sich der Euro-Park (rechtsverbindlicher Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1505a) mit Gewerbe- und Sondergebietsnutzungen. Im Osten des Plangebietes schließt der rechtsverbindliche Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1695 an, südlich der rechtsverbindliche Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1404a (Teilbereich Süd). Auch hier ist in erster Linie Gewerbegebietsnutzung festgesetzt.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 17.03.2004 beschlossen, den Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1942 für das Gebiet zwischen Heidemannstraße, Lilienthalallee, Alois-Wolfmüller-Straße, Maria-Probst-Straße aufzustellen. Das weitere Verfahren wurde oben unter Ziffer 1. dargestellt.

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 ff. BauGB

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 28.02.1996 den Einleitungsbeschluss für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gefasst und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung damit beauftragt, die notwendigen Voruntersuchungen zur Gewinnung von Beurteilungsgrundlagen über die Festlegungsvoraussetzungen für einen städtebaulichen Entwicklungsbereich gemäß §§ 165 ff. BauGB durchzuführen.

Denkmalschutz

In der Denkmalliste des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege ist das ehemalige Bahnausbesserungswerk München-Freimann unter der Nummer D-1-62-000-7821 geführt. Die Denkmäler im Plangebiet werden wie folgt beschrieben:

- Ehem. Maschinenfabrik Friedrich Krupp, später Reichs- bzw. Bundesbahn-Ausbesserungswerk München-Freimann; ehemalige Dampflok-, später Elektrolokrichthalle mit Dienstgebäude, zwei einheitlich als monumentaler Stahlbeton-Rasterbau in rhythmischen Wechsel von Sichtziegelmauerwerk und wandhoher Befensterung gestaltete Hallen sowie östlich vorgelagertem zweigeschossigem Flachdachbau mit eingezogenem Obergeschoss, Pfeilervorhalle und Reliefs, 1938-41 und 1940-42, südliche Richthalle als dreischiffige Eisenkonstruktion in Ostwestrichtung querlagert mit Schiebebühne unter dem überhöhten nördlichen Schiff, die nördliche elektrische Teilwerkstätte sechsschiffig mit sechs Kranbahnen und südlichen Lichthöfen, Steinreliefs, bez. R. von Bohr;
- Gedenkstein und Kriegerdenkmal mit Ruhebänken, zwei abgetreppte Gusssteinstelen mit vier Gusssteinbänken, 2. Hälfte 1930er Jahre, für am Nanga Parbat verunglückte Bergsteiger und Gefallene des Ersten Weltkriegs.

Naturschutz

Im Plangebiet sind keine Schutzgebiete, insbesondere keine FFH-Gebiete bekannt. Teile der vorhandenen Biotop (siehe Ziffer 2.2.2.) sind nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG und § 30 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG geschützt. Diese Biotop sind wichtige Trittsteinbiotop im räumlichen Verbund gesetzlich geschützter Biotop (Magerrasen) und im Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München erfasst. Die Teilfläche Fröttmaninger Heide des FFH-Gebietes „Heiden und Lohwälder nördlich von München“ befindet sich in einem Abstand von ca. 1000 m nördlich des Plangebietes. Die Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München gilt im Plangebiet nicht.

3. Planungsziele

Städtebauliche Ziele

- Neuordnung der zentralen Flächen des ehemaligen Ausbesserungswerkes unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes
- Entwicklung eines tragfähigen Nachnutzungskonzepts für die ehemalige Lokhalle durch Realisierung eines Baumarkt-Fachzentrums und eines Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums
- Ausbildung einer eigenen Identität des Plangebietes unter Einbeziehung der ortsspezifischen städtebaulichen Qualitäten und des historischen Baubestands
- Wiedersichtbarmachung der Lokhalle von den öffentlichen Straßenräumen aus
- Öffnung und Einbindung des Areals in den Stadtteil Freimann und Erlebbarkeit der Hallen für die Allgemeinheit

Grünplanerische Ziele

- Stärkung der Identität und der ökologischen Funktionsfähigkeit des Landschaftsraums durch Ausbau des Biotopverbunds und Entwicklung hochwertiger Biotopflächen im gesamten Gelände
- Erweiterung und Verbesserung der vorhandenen Biotopstruktur entsprechend dem Vorbild der typischen Lebensräume der Fröttmaninger Heide
- Minimierung des Eingriffs und eingriffsnahe Bereitstellung von Ausgleichsflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft
- Sicherung und Stärkung der nord-süd-gerichteten Grünverbindung westlich des Plangebietes über interne Ausgleichsmaßnahmen und die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche
- Optimierung der Stellplatzanlagen im Hinblick auf Gestaltung und ökologische Funktionsfähigkeit

Verkehrsplanerische Ziele

- Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs im umgebenden Straßennetz
- Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr, Erweiterung von Radwegeverbindungen/ Radwegennetz
- Hauptsächliche Nutzung vorhandener Erschließungsflächen, in Ergänzung dazu geringfügige Umwandlung von Grün- in Erschließungsflächen
- Herstellung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen zur Vermeidung von Parksuchverkehr in der Umgebung

4. Planungskonzept

4.1. Aspekte der Nachhaltigkeit

Die künftige städtebauliche Entwicklung soll im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgen. Wichtige Ziele sind der Klimaschutz und die Anpassung an die Klimaerwärmung.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan ermöglicht den Erhalt von Bestandsgebäuden und deren Wiedernutzbarmachung. Er trägt damit zu einem geringen Ressourcenverbrauch und zur Vermeidung von Emissionen und zur Stärkung der Baukultur bei. Das Po-

tenzial innerstädtischer Flächen wird genutzt, dem Siedlungsdruck auf den Landschaftsraum wird entgegengewirkt. Barrierefreiheit, Bau- und Gestaltungsqualität sowie die klare Orientierbarkeit im Sinne von Gender Mainstreaming sichern die langfristige gute Nutzbarkeit. Ein neues Kultur- und Freizeitangebot ergänzt und stärkt die bestehende Kultureinrichtung südlich des Plangebiets. Die neuen Verkehrsflächen ergänzen das bestehende Fuß- und Radwegenetz, im Plangebiet wird ein wichtiger Baustein einer Wegeverbindung von Freimann zu den neuen Stadtquartieren auf der ehemaligen Bayernkaserne gesichert. Die kurzwegigen und attraktiven Verbindungen sowie nutzungsfreundliche Fahrradabstellanlagen fördern den Umweltverbund aus Fußgänger-, Radfahrverkehr und ÖPNV. Der Bebauungsplan ermöglicht die Gewinnung, Nutzung und Speicherung von erneuerbaren Energien auf Dachflächen, die Gebäude können an das Fernwärmenetz angeschlossen werden.

Das Freihalten großer Freiflächenbereiche von Nebenanlagen und Stellplätzen, die Minimierung der Erschließungsflächen sowie die Begrenzung der Bodenversiegelung und neue Baumpflanzungen unterstützen die Verdunstung von Niederschlagswasser vor Ort und tragen zu einem angenehmen Mikroklima und damit zur Minimierung des Kühlaufwands im Gebiet bei. Die Grünflächen des Plangebietes bilden als Trittsteinbiotop einen wichtigen Baustein in der Biotopvernetzung im Münchner Norden.

4.2. Städtebauliches und landschaftsplanerisches Gesamtkonzept

Die ehemalige Lokhalle soll zukünftig aus dem Umfeld deutlich sichtbar sein und eine neue Nutzung erhalten, die den Bestand des Baudenkmals auf Dauer sichert. Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept baut auf dem historischen Gebäudebestand, ortstypischen Landschaftselementen und den vorhandenen Biotopstrukturen auf.

Die große Halle wird dazu vom öffentlichen Straßenraum aus besser sichtbar gemacht. Es werden kleinere, den Blick aus dem Umfeld verstellende Sekundärbauten beseitigt und der seit dem Ende der Bahnnutzung entstandene Gebüschaufwuchs entfernt. Ebenso werden die vorhandenen Einfriedungen im Vorfeld zu den Straßen hin beseitigt. Die historischen Fragmente des Kohlebunkers, das Kesselhaus und die Kantine im Südosten des Plangebiets bleiben erhalten. Zukünftig wird es der Öffentlichkeit möglich sein, die ehemalige Lokhalle zu betreten und deren Innenraum zu erleben.

Die ehemalige Lokhalle soll im nördlichen Teil zukünftig als Baumarkt-Fachzentrum und im südlichen Teil als Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum genutzt werden. Die neuen Nutzungen passen zum Charakter und zur Baustruktur der Halle. Das imposante, denkmalgeschützte Bauwerk kann damit weitestgehend erhalten bleiben. Für die neuen Nutzungen sind im Wesentlichen eigenständige Einbauten im Halleninneren vorgesehen. Die Grenze zwischen Süd- und Nordteil befindet sich auf Höhe des vorhandenen Innenhofs. Das Erscheinungsbild der Halle von außen bleibt dabei gewahrt, die das Bild prägenden Außenfassaden bleiben bestehen und es werden nur untergeordnete Öffnungen für Zugänge und Zufahrten ergänzt.

Das Baumarkt-Fachzentrum orientiert sich im Wesentlichen nach Westen zum Euro-Park. Für Kunden ist eine Zu- und Abfahrt von der Maria-Probst-Straße vorgesehen. Um den Grünzug entlang der Maria-Probst-Straße und dessen Benutzbarkeit dabei möglichst wenig zu beeinträchtigen, wird die Zufahrtsbreite dort auf ein Mindestmaß beschränkt. Die Zufahrt zur Anlieferung des Baumarkt-Fachzentrums erfolgt über die bestehende Anbindung an die Lilienthalallee, die LKW fahren dann zur Maria-Probst-Straße aus. Die Haupt-

zugänge zum Baumarkt-Fachzentrum liegen auf der Westseite der ehemaligen Lokhalle. Der Gebäudeteil des Baumarkt-Fachzentrums umfasst eine Geschossfläche von 27.000 m². Die erforderlichen Stellplätze werden im Westen und Norden der Halle angeordnet. Der Parkplatz im Westen wird in die Freiraumgestaltung der Gesamtanlage eingebunden. Die Neubebauung nördlich der Halle für Parkhaus, Sozialräume, Anlieferung und technische Versorgungseinrichtungen setzt sich gestalterisch deutlich von der denkmalgeschützten Halle ab.

Das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum im Südteil der ehemaligen Lokhalle und die kleineren Gebäude im Südosten orientieren sich zur Lilienthalallee und zur neuen Straße im Süden. Im Westen und Süden der Halle sowie im rückwärtigen Bereich der kleineren Gebäude an der Lilienthalallee sind offene Stellplätze angeordnet, weitere Stellplätze werden in neuen Tiefgaragen unter und neben der Halle geschaffen. Eine verkehrliche Verbindung zwischen Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum und Baumarkt-Fachzentrum wird es - außer für die Feuerwehr - nicht geben. Das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum umfasst eine Geschossfläche von insgesamt 49.600 m².

Das Freigelände der denkmalgeschützten Lokhalle zeichnet sich durch besonders wertvolle Rohbodenstandorte im Westen der Halle sowie wertvolle Altgrasbestände auf den Flächen östlich davon aus. Grundsätzlich wird die weitgehende Erhaltung und Verbesserung der Biotopflächen im Osten der Halle (Altgras- und Baumbestand) als wesentliche Voraussetzung zur Entwicklung eines attraktiven und einzigartigen Standortes gesehen. Damit ist es möglich, ein hochwertiges und naturschutzfachlich interessantes Konzept umzusetzen. Auf diese Weise werden im Ausgleich zu den Baumaßnahmen zusätzliche ökologisch wertvolle Flächen geschaffen.

Im Westen werden die vorhandenen Rohbodenstandorte erhalten, weiterentwickelt und der Biotopverbund durch ergänzende Flächen gestärkt, so dass der westliche Grundstücksstreifen durchgängig im gesamten Plangebiet in einer Breite von ca. 20 m als wertvolle magere Biotopstruktur mit lockerem Baumbestand entwickelt werden kann. Auch die Fläche der ehemaligen Lehrlingswerkstatt in der westlichen Auskragung in den angrenzenden öffentlichen Grünzug wird nach dem Abriss bzw. Rückbau des Gebäudes und der bestehenden Infrastruktur in diese Biotopentwicklung eingeschlossen. Ein als Biotop kartiertes Feldgehölz wird in die öffentliche Grünfläche integriert. Die genannten Flächen stellen einen wichtigen Lückenschluss im bestehenden nord-süd-gerichteten Grünzug entlang der Maria-Probst-Straße dar, der auch der im Flächennutzungsplan dargestellten übergeordneten Grünbeziehung entspricht.

Die gesamte Maßnahme trägt zur Verbesserung der gesamten Grünstruktur im Stadtteil Freimann bei und verfolgt die vorgegebenen Entwicklungsziele der Landeshauptstadt München.

Von den im Bestand erfassten Bäumen werden mindestens 49 Bäume erhalten. Weiterhin werden innerhalb des Plangebietes 118 neue Bäume gepflanzt. Das Pflanz- und Freiraumkonzept orientiert sich am Landschaftsbild der Fröttmanninger Heide. Für die Baumpflanzungen sind deshalb standortgerechte Gehölze wie zum Beispiel Eiche, Kiefer und Vogelkirsche vorgesehen.

Es ist ein Ziel, um die denkmalgeschützte ehemalige Lokhalle einen dem Gebäude entsprechenden, besonderen Freiraum zu schaffen. Der Heidecharakter soll durch eine weiträumige, gut einsichtige Magerrasen- bzw. Wiesenflur mit locker eingestreuten Gehölzen

hergestellt werden, die diesen Charakter zusätzlich unterstreichen (Eiche, Kiefer, Vogelkirsche).

Das bislang umzäunte Werksgelände wird für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. In Verlängerung der neuen Erschließungsstraße auf Höhe der Edmund-Rumpler-Straße wird eine öffentlich nutzbare Rad- und Fußwegeverbindung in Richtung Westen geschaffen. Hierdurch entsteht eine neue Wegebeziehung vom U-Bahnhalft Freimann bis zur Maria-Probst-Straße und langfristig ggf. weiter zum Areal der ehemaligen Bayernkaserne. An dieser Wegebeziehung liegt das öffentlichkeitsorientierte Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum.

Die sich um die gesamte ehemalige Lokhalle entwickelnde „Terrasse“ soll in ihrer Gesamtheit erlebbar sein und sich in ihrer Gestaltung von den zum Teil angrenzenden Stellplätzen deutlich abheben (z. B. Beton, Asphalt). Sie ermöglicht insbesondere im Bereich des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums eine vielfältige Zugänglichkeit sowie diverse Nutzungen im Freien, die sich aus dem Inneren der Halle ergeben, insbesondere die gastronomischen Nutzungen mit Außenbewirtschaftung, einen Teil der nachzuweisenden Pkw-Stellplätze und die Ausstellungsstandorte für Oldtimer und Sportwagen. Im Bereich des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums wird sie neben der vorrangigen fußläufigen Nutzung auch befahren werden. Um ein Einfahren in die östlich angrenzende Grünfläche zu verhindern, wird die Terrasse dort um ca. 10 cm erhöht hergestellt. Im Westen und Süden ist die Terrasse von Flächen für notwendige Stellplätze umgeben. In diesen Bereichen schließt sie höhengleich an die Umgebung an. Im Bereich des Baumarkt-Fachzentrums dient die Terrasse als Fußgängerzuwegung und zur Erschließung der Stellplätze.

Die Freiflächen im Plangebiet nehmen auch die Mehrzahl der Werbeanlagen auf, da die denkmalgeschützte Halle durch solche Anlagen weitgehend unbeeinträchtigt bleiben soll. Hierzu zählen vor allem Standorte für Schilder zur Logistik- und Kundenführung, torartige Anlagen zur Kennzeichnung der Eingangsbereiche sowie Fahnen für Werbezwecke. Die Fahnen und einige Schilder werden in Grünflächen verortet, die zum Teil vorhandene oder zu entwickelnde Biotope sind. Da die Eingriffe hierfür stark minimiert werden (Punktfundamente über Bohrung ohne Flächenverlust durch Aushub) und in der Summe eine sehr geringe Eingriffsfläche entsteht, fließt diese nicht explizit in die Eingriffs-Ausgleichsbilanz ein.

4.3. Konzept des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung

Der Bebauungsplan sichert die städtebauliche Ordnung bei der Neunutzung des Bereiches der ehemaligen Lokhalle. Er umfasst das Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplanes für das Baumarkt-Fachzentrum und das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum und bezieht die Fläche für den Fuß- und Radweg, Ausgleichsflächen und die öffentliche Grünfläche aufgrund ihres unmittelbaren städtebaulichen Zusammenhangs mit dem Vorhaben mit ein.

Im Bebauungsplan werden für die Vorhabensteile Baumarkt-Fachzentrum und Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum jeweils eigene Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung getroffen, um den vorgesehenen Funktionen in ihrer Unterschiedlichkeit gerecht zu werden.

4.4. Art der baulichen Nutzung

Mit der Schaffung eines Baumarkt-Fachzentrums und eines Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums werden die Potentiale des großmaßstäblichen Baudenkmals der ehemaligen

Lokhalle genutzt. Diese Betriebe können aufgrund ihrer spezifischen baulichen Anforderungen die notwendigen Eingriffe in die Bausubstanz gering halten. Das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum stellt zudem ein aufgrund seiner Besonderheit überregional attraktives Freizeitangebot dar.

4.4.1. Baumarkt-Fachzentrum

Das im nördlichen Teil der ehemaligen Lokhalle vorgesehene Baumarkt-Fachzentrum teilt sich in drei Bereiche auf: Zum Ersten einen „klassischen“ Baumarkt, zum Zweiten einen „Stadtgarten“, in dem Pflanzen und Gartenartikel teilweise überdacht und im Freien angeboten werden, sowie zum Dritten ein „Drive-In“-Verkauf. Bei Letzterem können Kunden mit dem Kfz zum Zwecke des Einkaufs, Ein- bzw. Aufladen von Baustoffen und Bezahlen, in die Halle einfahren.

Diesen Zwecken entsprechend wird als Art der baulichen Nutzung ein Baumarkt-Fachzentrum festgesetzt. Im Rahmen der Zweckbestimmung eines solchen Fachmarktes werden die für dessen Betrieb erforderlichen Nutzungen detailliert geregelt. Daneben sind die zusätzlich für den Betrieb notwendigen Nebenräume, Lager, Anlieferung, betriebliche Werkstätten, technische Versorgungseinrichtungen, Sozialräume, betriebszugehörige Büros sowie Flächen für Bistro-, Imbissnutzung und eine Bäckerei zulässig.

Da die für Besucherinnen und Besucher und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter notwendigen Stellplätze nicht in vollem Umfang gestalterisch verträglich zu ebener Erde untergebracht werden können, wird die Errichtung eines Parkhauses zugelassen.

Durch die Ansiedlung der Nutzung im Plangebiet etabliert sich im Zusammenspiel mit dem bestehenden Baumarkt in der Muthmannstraße in Freimann ein gewisser entsprechender Angebotsschwerpunkt. Eine Potenzialanalyse (BulwienGesa AG, 13. Januar 2012) ergab nachvollziehbar, dass Nachfragepotenzial für einen zusätzlichen Baumarkt besteht und dessen Ansiedelung keine schädlichen Verwerfungen im Marktgefüge hervorruft.

4.4.2. Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum

Im südlichen Teil des Plangebietes soll das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum realisiert werden, das diverse mobilitätsaffine Nutzungen vereint. Die Bezeichnung „Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum“ ist im Sinne einer Gattungsbezeichnung als markenneutraler Allgemeinbegriff zu sehen. Das Nutzungskonzept wird voraussichtlich unter einer anderen Bezeichnung als Marke firmieren, wofür der Vorhaben- und Erschließungsplan von der Bezeichnung „Motorworld“ ausgeht.

Auf dem überwiegenden Teil der Flächen sind Ausstellungs- und Handelsflächen für Fahrzeuge sowie nicht großflächiger Einzelhandel, in dem u.a. auch Merchandiseartikel vertrieben werden, Werkstätten und Handwerksbetriebe zur Einzelfertigung und zur Fertigung in Kleinserien, Reparatur- und Restaurationswerkstätten für Fahrzeuge aller Art geplant. Der Schwerpunkt liegt auf historischen und außergewöhnlichen Fahrzeugen sowie Neufahrzeugen der Premiumklasse. Das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum wird im Rahmen des Nutzungskonzeptes auch für die Allgemeinheit geöffnet sein. Angegliedert sind weitere Einrichtungen, die alle ebenfalls im Zusammenhang mit dem Thema Mobilität stehen, beispielsweise Veranstaltungsflächen, ergänzende Dienstleistungsbetriebe, ein Hotel mit Spa, eine Elektro-Kartbahn, Gastronomie mit einer kleinen Hausbrauerei/Destillerie, Konferenzräume sowie ein „Club für Autobegeisterte“. Hinzu kommen die erforderlichen Stellplätze sowie Wohnungen für Betriebspersonal. Neben diesen Nutzungen sind die zu-

sätzlich für den Betrieb notwendigen Neben-, Lager-, Sozial-, Verwaltungs- und Technikräume zulässig.

Die zulässigen Nutzungen werden im Einzelnen festgesetzt. Die Regelungen ermöglichen einerseits den notwendigen Spielraum, um die Vermietung und Vermarktung des Vorhabens nachfragegerecht gestalten zu können, begrenzen aber andererseits auch das Nutzungsspektrum in einem Maße, das sicherstellt, dass auch langfristig der Bezug zum Thema Mobilität, insbesondere zum Automobil, erhalten bleibt.

4.5. Maß der baulichen Nutzung

Als Maß der baulichen Nutzung werden für das Baumarkt-Fachzentrum eine Grundfläche von höchstens 45.000 m² und eine Geschossfläche von höchstens 27.000 m² festgesetzt. Die im künftigen Parkhaus vorgesehenen Stellplatzflächen werden gemäß § 21a Abs. 4 Nr. 3 BauNVO nicht auf die Geschossfläche angerechnet.

Als Maß der baulichen Nutzung werden für das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum (einschließlich ehemaliges Kesselhaus, ehemaliger Kohlebunker und ehemaliges Kantinegebäude) eine Grundfläche von höchstens 44.500 m² und eine Geschossfläche von höchstens 49.600 m² festgesetzt.

Die maximal zulässigen Geschoss- und Grundflächen entsprechen folgenden GFZ- bzw. GRZ-Werten:

	Baugebietsgröße	Geschossfläche max.	GFZ max.	Grundfläche max.	GRZ max.
Baumarkt-Fachzentrum	ca. 54.250 m ²	27.000 m ²	0,5	45.000 m ²	0,8
Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum	ca. 56.800 m ²	49.600 m ²	0,9	44.500 m ²	0,8
Gesamt	ca. 111.050 m ²	76.600 m ²	0,7	89.500 m ²	0,8

Im Bereich des Bebauungsplans werden insgesamt eine GFZ von höchstens 0,7 und eine GRZ von höchstens 0,8 erreicht. Die Vorhaben im Geltungsbereich können mit Vorhaben verglichen werden, die in sonstigen Sondergebieten oder Gewerbegebieten zulässig wären (GFZ 2,4/GRZ 0,8). Die gemäß BauNVO zulässigen Höchstgrenzen werden somit eingehalten.

Das festgesetzte zulässige Nutzungsmaß ermöglicht es, die beabsichtigten Nutzungen in zu ihrer Verwirklichung notwendigem und verträglichem Umfang unterzubringen.

Zur Sicherstellung der Raumverträglichkeit und um den Zielen des Zentrenkonzeptes der Landeshauptstadt München Rechnung zu tragen, werden für das Baumarkt-Fachzentrum sowohl die Gesamtverkaufsfläche als auch die Verkaufsflächenanteile des „klassischen“ Baumarkts, der überdachten bzw. nicht überdachten Teile des Stadtgartens sowie des Drive-In-Verkaufs begrenzt. Zudem wird der zulässige Anteil des zentrenrelevanten Sortiments beschränkt.

Um die angestrebte Multifunktionalität zu gewährleisten und eine reine Handelsnutzung des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums zu vermeiden sowie um den Zielen des Zentren-

konzeptes München Rechnung zu tragen, werden auch für diesen Bereich Beschränkungen der Verkaufs- und Ausstellungsflächen festgesetzt. Zudem ist nur ein untergeordneter Anteil zentrenrelevanter Nutzungen zulässig. Der überwiegende Teil der nicht großflächigen Einzelhandelsflächen ist auf vorhabenspezifische Waren mit Bezug zu Automobilen oder Motorrädern festgelegt, wobei nahversorgungsrelevante Sortimente ausgeschlossen sind. Der spezifische Nutzungscharakter im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum weicht im Gesamtbild deutlich von üblichen Einzelhandelsflächen ab. Wesentlicher Unterschied ist die Fokussierung der Sortimente des Einzelhandels auf mobilitätsaffine Waren. Kunden des Einzelhandels im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum kommen gezielt, um Gegenstände aus dem Bereich der Mobilitätswelt zu finden. Mobilitätsaffine Sortimente sind generell als nicht zentrenrelevant einzustufen.

Zwischen der Flächengröße von Veranstaltungsräumen, der Besucherinnen- und Besucherzahl und dem verursachtem motorisiertem Individualverkehr besteht ein enger Zusammenhang. Damit die Grenzen der Leistungsfähigkeit des umgebenden Straßennetzes nicht überschritten werden, wurden die Flächen für Veranstaltungen begrenzt.

Die Baugrenzen ermöglichen den Erhalt der wichtigen Bestandsgebäude und deren zukünftige Nutzung. Sie stellen sicher, dass das Erscheinungsbild der denkmalgeschützten Halle erhalten bleibt und an der gut einsehbaren Ost-, Süd- und Westseite nicht übermäßig durch Anbauten gestört wird. Die kleinen Bauten im Hallenumfeld sind abzubauen, um eine dem Denkmalwert der ehemaligen Lokhalle entsprechende Freistellung zu erreichen.

Lediglich im Norden der Halle, wo die Einsehbarkeit der bestehenden Hallenfassade von den umliegenden Straßen deutlich eingeschränkt ist, ist eine Bebauung möglich und werden Baugrenzen für Neubauten ausgewiesen. Diese ermöglichen eine reibungslose Anlieferung, die Errichtung eines Parkhauses sowie von Nebenanlagen für technische Versorgungseinrichtungen und Sozialräume. Durch ein geringfügiges Zurücksetzen der Baugrenze im Nordosten wird den Anforderungen einer auch weiterhin ungehinderten Anfahrt zu den nördlich gelegenen Grundstücken Rechnung getragen.

Für jedes Baugebiet wird die maximal zulässige Grundfläche festgesetzt. Dies ermöglicht eine Realisierung des städtebaulichen Konzepts bei möglichst geringer Versiegelung und gut nutzbaren Gebäuden. Um dem Ziel eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden Rechnung zu tragen, darf die festgesetzte Grundfläche durch die in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO genannten Anlagen nicht überschritten werden. Damit im Einzelfall betriebliche oder technisch notwendige, geringfügige Überschreitungen möglich sind, sind diese ausnahmsweise zugelassen, sofern öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Rettungswege und Fluchttunnel innerhalb der Halle sind entsprechend der konkreten Nutzungsanordnung zu dimensionieren. Ein ausreichender Brandschutz ist grundsätzlich erreichbar.

Die ehemalige Lehrlingswerkstatt im Westen wird abgebrochen, die bisherige Engstelle im Grünzug entlang der Maria-Probst-Straße kann damit beseitigt werden.

4.6. Erhalt und Nutzbarmachung von nicht denkmalgeschützten Gebäuden

Die nicht unter Denkmalschutz stehenden kleineren Bestandsgebäude und Baurelikte im Südosten (ehemaliges Kesselhaus, ehemalige Kantine und ehemaliger Kohlebunker) sollen für das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum genutzt werden.

Diese Bauten prägen einerseits das Bild der historischen Anlage mit, andererseits beeinträchtigen sie jedoch bis zu einem gewissen Grad die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten großen Halle aus dem Umfeld. Dem Bestandserhalt wird insbesondere aus Gründen der identitätsstiftenden Wirkung Vorrang eingeräumt. Sollten die historischen Gebäude jedoch aufgegeben werden oder ihre bauliche Identität verlieren, so entfällt damit die Begründung für eine Bebauung an dieser Stelle und die Freistellung der Lokhalle gewinnt Priorität.

Im Bebauungsplan werden deshalb nur die Umnutzung von ehemaligem Kesselhaus, ehemaliger Kantine und ehemaligem Kohlebunker für die Zwecke des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums, das bauliche Herrichten hierfür und der Erhalt des so geschaffenen Bestands zugelassen. Ein darüber hinaus gehendes allgemeines Baurecht wird nicht festgesetzt.

4.7. Höhenentwicklung, Dächer und Baugestaltung

Die festgesetzten Wand- und Firsthöhen ergeben sich aus den bestehenden Gebäudehöhen. Die Festsetzungen stellen sicher, dass das Erscheinungsbild der denkmalgeschützten Halle und der kleineren Bestandsbauten erhalten bleibt.

Die Neubauten im Norden der großen Halle werden in ihrer Höhenentwicklung begrenzt, um die stadträumliche Dominanz der ehemaligen Dampflokrichthalle nicht zu gefährden. Eine reibungslose Anlieferung und die Errichtung eines Parkhauses und eines Sozialtraktes sowie technischer Versorgungseinrichtungen mit einer Wandhöhe von jeweils bis zu 7,50 m wird jedoch ermöglicht. Treppen und Aufzüge dort müssen ggf. eingehaust werden. Hierfür wird eine gewisse Überschreitung der festgesetzten Wandhöhe zugelassen, jedoch nur in für das Umfeld nicht optisch wirksamen Bereichen. Diese Neubauten sollen sich gestalterisch klar vom denkmalgeschützten Bestand absetzen. Die einzelnen Nutzungsbereiche werden hierfür durch eine Fassade mit durchgängig gleicher Höhenentwicklung von maximal 7,50 m zusammengefasst. Sie muss jedoch mindestens die Höhe des höchsten dahinter liegenden Gebäudes aufweisen. Diese Fassade darf aus gestalterischen Gründen auch an den Hauptbau der ehemalige Lokhalle angeschlossen werden.

Um eine denkmalpflegerisch verträgliche Lösung sicher zu stellen, sind die Dachformen, -aufbauten und -terrassen mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden abzustimmen. Die denkmalgeschützte Dachkonstruktion der ehemaligen Lokhalle bleibt mit Ausnahme der zur Hallenteilung erforderlichen Eingriffe bestehen.

Für die Neubauten für Parkhaus, Sozialräume, Anlieferung und technische Versorgungseinrichtungen wird Flachdach festgesetzt, damit sich diese klar vom denkmalgeschützten Bestand absetzen. Die Festsetzungen zur Dachneigung der Bestandsgebäude im Südosten ermöglichen ein Wiederherstellen und den Erhalt im Rahmen der historischen Situation.

Durch Festsetzungen zur Anordnung, maximalen Höhe und maximalen Flächengröße von Dachaufbauten soll sichergestellt werden, dass die Dachaufbauten für das Umfeld nur geringe optische Wirksamkeit entfalten und das Erscheinungsbild des Baudenkmals nicht gestört wird. Aus Gründen des Klimaschutzes werden für Anlagen zur Gewinnung, Nutzung und Speicherung von erneuerbarer Energie auf den Dächern Sonderregelungen getroffen.

4.8. Verkehrserschließung

Motorisierter Individualverkehr, Grundstückerschließung

Die Erschließung des Baumarkt-Fachzentrums erfolgt für den Kundenverkehr über eine neu zu errichtende Zu-/Ausfahrt an der Maria-Probst-Straße. Dies ermöglicht die wirtschaftlich notwendige Einbettung des Baumarkt-Fachzentrums in den Gesamtzusammenhang des Europarks. Die Erschließung des Baumarkt-Fachzentrums für Kunden über die Maria-Probst-Straße dient der Entflechtung der Verkehrsströme und einer Entlastung der Lilienthalallee. Eine Anbindung weiter südlich wurde geprüft, ist jedoch aufgrund der damit verbundenen stärkeren Eingriffe in wertvolle Grünstrukturen verworfen worden. Bei der gewählten Lage ist eine ausreichende Rückstaulänge vom Knotenpunkt Maria-Probst-Straße/Heidemannstraße gewährleistet. Der Lieferverkehr fährt über die Lilienthalallee zu, diese Anbindung ist für die Kundschaft nicht geöffnet. Es ist mit ca. 50 LKW-Anlieferungen verteilt über den Tag zu rechnen. Eine wesentliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Lilienthalallee durch den Lieferverkehr ist nicht zu befürchten. Der Lieferverkehr fährt nach dem Be- und Entladevorgang auf die Maria-Probst-Straße aus. Um Durchgangsverkehr zwischen der Maria-Probst-Straße und der Lilienthalallee zu verhindern, ist diese Verbindung beschränkt. Eine Umfahrung der Lokhalle für die Feuerwehr ist möglich.

Der Besuchs- und Lieferverkehr zum Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum erfolgt über die Lilienthalallee und die neue Straße in Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße (U-1678). Der Schwerlastverkehr zum Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum liefert ausschließlich über die Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße (U-1678) und weiter über den westlichen Stellplatzbereich zur Westseite der ehemaligen Lokhalle an. Um eine weitere Unterbrechung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, im Flächennutzungsplan dargestellten Übergeordneten Grünbeziehung und die Erzeugung von Schleichverkehren zu vermeiden, ist in der Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße hin zur Maria-Probst-Straße kein Durchstich für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Für die verkehrliche Verbindung zwischen Lilienthalallee und Maria-Probst-Straße ist bereits südlich des ehemaligen Ausbesserungswerks Freimann eine neue Verbindungsstraße geplant.

Die Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße (U-1678) soll auch die südlich angrenzenden Flächen erschließen, auf denen ein „Campus für Innovation und Forschung“ entstehen soll. Nach der derzeitigen Planung ist hier ein Flächenangebot für mobilitätsaffine Nutzungen (Büro-, Dienstleistungs- und Handelsnutzungen, Werkstätten, Ateliers, Hotels, in geringem Umfang auch spezielle Wohnnutzungen) vorgesehen. Die „Zenith“-Halle soll eingebunden werden und bei Bedarf um einen Neubau ergänzt werden können.

Für die geplanten Nutzungen im Bereich des ehemaligen Ausbesserungswerkes wurde eine Verkehrsuntersuchung inkl. Verkehrszählungen durchgeführt. Es ist aufgrund der geplanten Nutzungen mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rund 10.000 Kfz-Fahrten/Tag an Werktagen und rund 14.500 Kfz-Fahrten/Tag an Samstagen zu rechnen. Insbesondere auf der Lilienthalallee wird dies zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens führen. Die Untersuchung zeigt dabei, dass erhöhte Belastungssituationen an den Knotenpunkten trotz des höheren Verkehrsaufkommens an Samstagen, aufgrund der geringeren Grundbelastung im Umfeld, eher an Werktagen anzunehmen sind. Die bestehende „Zenith“-Halle wirkt sich wegen der zeitlichen Verschiebung der Konzertveranstaltungen gegenüber anderen Nutzungen nicht erheblich aus.

Um die verkehrliche Abwicklung zu sichern, muss nach den eingeholten verkehrsgutach-

terlichen Feststellungen ein Zusammenfallen größerer Events im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum mit Großmessen im MOC montags bis samstags ausgeschlossen werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sieht das vorliegende Angebot auf Abschluss eines städtebaulichen Vertrags und Durchführungsvertrags eine „Abstimmungsverpflichtung Verkehr“ vor, wonach die Vorhabenträgerin – später die jeweilige Betreiberin bzw. der jeweilige Betreiber – die Durchführung von Veranstaltungen im Bereich Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum den Veranstaltungen im MOC anpassen muss. Im Detail darf im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum montags bis freitags keine Veranstaltung ab 1.200 Besucherinnen oder Besucher stattfinden, wenn es zu einer verkehrlichen Überschneidung mit einer Veranstaltung im MOC kommt, die 8.000 Besucherinnen oder Besucher oder mehr aufweist. Samstags beträgt der vorgesehene Grenzwert 3.000 Besucherinnen oder Besucher im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum bei 13.000 Besucherinnen oder Besuchern im MOC. Die genannten Zahlen entsprechen den verkehrsgutachterlichen Empfehlungen. Verstöße gegen die Abstimmungsverpflichtung können durch die Geltendmachung von Vertragsstrafen oder bauaufsichtliches Einschreiten geahndet werden.

Nach den Prüfergebnissen der Verkehrsuntersuchung sind die Verkehre unter diesen Bedingungen abwickelbar, es bestehen ausreichende Leistungsreserven in der maßgebenden Abendspitze am kritischeren Knotenpunkt Heidemannstraße/Lilienthalallee von 16 % (kurzfristig) bzw. 5 % (langfristig). Bei dieser Betrachtung sind die verkehrlichen Auswirkungen von vorhandenen Einrichtungen bzw. von Planungen im Umfeld umfassend berücksichtigt (MOC, „Zenith“-Halle, sämtliche Baupotenziale in einem größeren Umgriff einschließlich Euro-Park, im Areal südlich der geplanten Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße, in der ehemaligen Bayernkaserne, im Bereich Lilienthalallee sowie im Bereich Kieferngrund).

Zur Abwicklung des voraussichtlich vom Baumarkt-Fachzentrum ausgelösten Verkehrs wird ein signalisierter Vollanschluss an die Maria-Probst-Straße errichtet. Die Maria-Probst-Straße mit bisher einer Fahrspur je Fahrtrichtung wird auf ca. 240 m Länge durchgängig auf zwei Fahrspuren in Fahrtrichtung Nord aufgeweitet. Zur Unterbringung der zusätzlichen Abbiegespuren wird der Straßenraum um ca. 7 m auf ca. 140 m Länge aufgeweitet. Die Auswirkungen auf die Verkehrsanbindungen der Betriebsgelände auf der gegenüberliegenden Straßenseite wurden überprüft, es kommt zu keinen Verschlechterungen. Die Einfahrt der auf der Westseite der Straße gelegenen Spedition erfolgt wie bisher, könnte aber auch mit Vorsignal abgewickelt werden oder in den signalisierten Kreuzungspunkt integriert werden. Da bei den Phasenwechseln der Lichtzeichenanlage Lücken im Verkehrsstrom entstehen, sind auch für den südwestlich gelegenen Handelsbetrieb Verbesserungen hinsichtlich der Anbindungsqualität an die Maria-Probst-Straße zu erwarten.

Die zukünftige Kreuzung Lilienthalallee/Edmund-Rumpler-Straße/U-1678 erhält in der neuen Stichstraße eine Linksabbiegespur. Auch in der Lilienthalallee werden in beiden Richtungen Linksabbiegespuren neu eingerichtet. Es erfolgt hier eine Umverteilung der öffentlichen Verkehrsflächen auf ca. 150 m Länge. Der Verkehrsgutachter fordert die Errichtung einer Signalanlage. Die verträgliche Abwicklung des durch das gesamte Vorhaben verursachten Verkehrs ist damit gewährleistet.

Fuß und Radverkehr

Die von Osten entlang der Edmund-Rumpler-Straße kommende Räderverkehrsnebenroute wird über eine öffentlich nutzbare Rad- und Fußwegeverbindung im Süden des Plange-

biets in Richtung Westen weitergeführt. Hierdurch wird abseits von stark belasteten Hauptverkehrsstraßen eine neue Ost-West-Wegebeziehung vom U-Bahnhof Freimann bis zur Maria-Probst-Straße geöffnet, die weiter zum Areal der ehemaligen Bayernkaserne geführt werden kann.

Kfz-Stellplätze

Für das Baumarkt-Fachzentrum sind rund 560 Kfz-Stellplätze zu ebener Erde und in einem Parkhaus vorgesehen, für das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum rund 520 Plätze zu ebener Erde und in Tiefgaragen unter der Halle und unter den oberirdischen Parkplätzen. Eine Verbindungsmöglichkeit zwischen den Parkieranlagen des Baumarkt-Fachzentrums und des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums besteht ausschließlich für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge.

Für die Stellplatzberechnung für das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum wurde von der Realisierung eines Hotels mit 90 Zimmern ausgegangen; dieses würde einen Stellplatzbedarf in Höhe von 45 Stellplätzen auslösen. Allerdings kann auch ein größeres Hotel, z. B. mit 150 Zimmern, das einen Stellplatzbedarf von 75 Plätzen auslöst, planerisch untergebracht werden. Der zusätzliche Stellplatzbedarf (in diesem Beispiel 30 Stellplätze), der vernachlässigbare Auswirkungen auf den Verkehr hätte, könnte in der Tiefgarage des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums nachgewiesen werden. Sofern die insgesamt für das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum maximal zulässige Geschossfläche erreicht würde, würde die Geschossfläche eines größeren Hotels zwangsläufig die Geschossfläche und damit den Stellplatzbedarf von anderen zulässigen Nutzungen reduzieren.

Die genannten Stellplatzzahlen entsprechen dem Bedarf, wie er sich aus der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) vom 19. Dezember 2007 (MüABl. Sondernummer 1, S. 1) ergibt. Die Schaffung darüber hinausgehender Stellplätze zu ebener Erde ist aufgrund der sonstigen Anforderungen an die Freiräume nicht möglich.

Fahrradabstellplätze

Geeignete Unterbringungsmöglichkeiten für Fahrräder sind sowohl im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als auch für die gute Gestaltung und Nutzbarkeit der Freiflächen und des öffentlichen Verkehrsraumes wichtig. Im Bebauungsplan werden die hierzu notwendigen Regelungen getroffen.

Für das Baumarkt-Fachzentrum sind rund 110 Fahrradabstellplätze im Freien vorgesehen, für das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum rund 500 Plätze im Freien. Diese Stellplatzzahlen entsprechen dem Bedarf, der sich aus der Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung - FabS) vom 6. August 2012 ergibt.

Die Fahrradabstellplätze sind der Fahrradabstellplatzsatzung entsprechend herzustellen. Sie werden im Gebäudeumfeld an den Hauptzugangsbereichen sowie bei den Stellplatzanlagen situiert; die großen Grünbereiche werden freigehalten.

4.9. Nebenanlagen

Aus gestalterischen und grünordnerischen Gründen sind oberirdische Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO in die durch Baugrenzen definierten Bauräume zu integrieren. Im Plangebiet entsteht so entsprechend dem städtebaulichen Grundkonzept eine klare Ordnung. Die Freiflächen stehen für eine Begrünung zur Verfügung und dienen damit der

Erholung der Beschäftigten und Besucherinnen und Besucher sowie für die Bewohnerschaft der Umgebung.

Neben Stellplätzen und Tiefgaragen können Abstellanlagen für Fahrräder und Einkaufswagen, Werbeanlagen und die für den Brandschutz notwendigen Anlagen auch außerhalb der Baugrenzen angeordnet werden. Sie sind an geeigneten Stellen in die Nebenanlagenflächen zu integrieren, ihr Umfang wird aus städtebaulichen Gründen beschränkt, die größeren Grünbereiche werden davon freigehalten.

Nebenanlagen zur Ver- bzw. Entsorgung (z. B. die bestehende Beimischstation des Fernwärmenetzes) sowie zur Erfüllung der Anforderungen des Brandschutzes (z. B. Fluchttunnel und deren Ausgänge, unterirdische Löschwasserbehälter) sind auch unterirdisch zulässig. Durch ihre überwiegend unterirdische Situierung bleiben die Freiflächen weitgehend von Einbauten frei und stehen für anderweitige Nutzungen zur Verfügung.

4.10. Einfriedungen

Der Freiraum um die ehemalige Lokhalle soll weitestgehend öffentlich zugänglich sein. Daher werden Einfriedungen grundsätzlich ausgeschlossen.

In den Freiflächen östlich der Halle sind außerhalb der Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen sowie der Flächen mit Bindungen für Bepflanzung und für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern Hecken oder dichte Gräserpflanzungen bis zu einer Höhe von 1,20 m als Einfriedungen zulässig. Diese müssen an den Gesamtcharakter der Biotopflächen sowie der sonstigen Freiflächen angepasst werden und dienen der Abgrenzung besonderer Nutzungsbereiche (z. B. Biergarten, Spielbereich).

Zur Sicherung der Zufahrten zu den Stellplätzen und zum Parkhaus sowie dem Anlieferungsbereich dürfen Schrankenanlagen eingesetzt werden. Auf diese Weise sollen unkontrolliertes Parken außerhalb der Öffnungs- oder Betriebszeiten sowie Schleichverkehre zwischen Maria-Probst-Straße und Lilienthalallee verhindert werden.

4.11. Werbeanlagen

Für die gewerblichen Nutzungen ist Werbung von hoher wirtschaftlicher Bedeutung. Grundsätzlich sollen die Werbeanlagen den Standort der Unternehmen kenntlich machen. Gleichzeitig sollen sie möglichst wenig das städtebauliche und denkmalgeschützte Erscheinungsbild stören und sich in die Architektur und in die Freiflächen einfügen. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan und den Satzungsbestimmungen wurden deshalb detaillierte Festsetzungen zu den Werbeanlagen getroffen. Auch freistehende Werbeanlagen werden so begrenzt, dass sie Flächen nicht dominieren. Werbeanlagen werden teilweise selbstleuchtend ausgeführt. Blink- und Wechselbeleuchtung für Werbeanlagen sind jedoch aufgrund ihrer störenden Wirkung auf das Erscheinungsbild und die Architektur ausgeschlossen. Von den schriftsprachlichen Bezeichnungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan kann abgewichen werden, solange das formale Erscheinungsbild den Festsetzungen im Wesentlichen entspricht.

4.12. Immissionsschutz

Die voraussichtliche schalltechnische Situation im Plangebiet selbst und in seiner Nachbarschaft in Folge der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurde gutachterlich untersucht. Für die benachbarten Wohngebiete nördlich der Heidemannstraße und an der Lützelsteiner Straße erhöht sich danach die Verkehrsgeräuschbelastung durch

den, dem Baumarkt-Fachzentrum und dem Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum zuzurechnenden Verkehr geringfügig um (aufgerundet) maximal 1 dB. Der zugrunde gelegte Bewertungsmaßstab der 16. BImSchV von tagsüber 70 und nachts 60 dB(A) wird auch im Prognosefall 2025 nicht überschritten.

In den direkt angrenzenden Freibereichen (Grünflächen zwischen den Baukörpern und der Maria-Probst-Straße bzw. Lilienthalallee und im Bereich der bestehenden Skatinganlage) treten aufgrund des Straßenverkehrs Erhöhungen der Verkehrsgeräuschbelastung um 1 bis 2 dB auf. Die Immissionsrichtwerte nach DIN 18005 in Gewerbegebieten von tagsüber 65 dB(A) werden auch künftig weitgehend eingehalten. Beurteilungspegel größer 65 dB(A) treten erst im unmittelbaren Nahbereich zu den Straßen ab ca. 21 m zum östlichen Fahrbahnrand zur Maria-Probst-Straße bzw. ca. 18 m zum westlichen Fahrbahnrand der Lilienthalallee auf. Für Erholungsflächen anzustrebende Beurteilungspegel von 55 dB(A) sind in Gewerbegebieten wie bereits heute aufgrund der Straßenverkehrsgeräuschsituation meist nicht einhaltbar. Beurteilungspegel von 55 dB(A) und darunter werden im vorliegenden Fall erst im Schallschatten von abschirmenden Gebäuden erreicht.

Die um 6 dB(A) (Ruhezeitenzuschlag gemäß TA Lärm) reduzierten Immissionsrichtwerte der TA Lärm in der Nachbarschaft werden durch die im Plangebiet vorgesehenen gewerblichen Nutzungen eingehalten. Besondere Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

An der Hotelnutzung im Bereich des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums ist neben den Geräuschen, die vom geplanten Betrieb des Baumarkt-Fachzentrums und des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums verursacht werden, mit Geräuschimmissionen während der Nachtzeit durch den Betrieb der „Zenith“-Halle zu rechnen. Die Schalldämmung der Außenbauteile, die schon aus Wärmeschutzgründen erforderlich ist, gewährleistet einen ausreichenden Schallschutz der Hotelnutzung. Da die Schalldämmung der Außenbauteile nur wirksam ist, solange die Fenster geschlossen sind, wird für schutzbedürftige Aufenthaltsräume des Hotels die Ausführung ohne offenbare Fenster festgesetzt. Das Schalldämmmaß dieser Schalldämmlüfter muss so bemessen sein, dass die Innenpegel der VDI-Richtlinie 2719 eingehalten werden können. Bei der Auswahl der Lüftungseinrichtungen ist darauf zu achten, dass eine ausreichende Luftwechselrate gewährleistet wird. Durch den Einsatz von motorisch betriebenen Lüftungen kann diese Anforderung in der Regel eingehalten werden. Für den Fall, dass Elemente ohne motorischen Antrieb zum Einsatz kommen, ist ein auf den Strömungswiderstand der Elemente abgestimmtes haustechnisches Konzept umzusetzen, das die erforderlichen Luftwechselraten sicherstellt. Sofern motorisch betriebene Lüfter verwendet werden, sollten durch die Luftgeräusche keine höheren Innenschallpegel im Raum als maximal 25 dB(A) bei Mindestluftwechsel erzeugt werden. Die Gesamtschalldämmung der Gebäudeaußenhaut darf durch die Lüftungseinrichtungen nicht wesentlich vermindert werden.

Die im Rahmen des Gastronomiebetriebs im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum zulässigen Herstellungsprozesse wie eine Hausbrauerei oder Destillerie sind von sehr untergeordneter Größe und verfügen über die geeignete Ausstattung, dass keine wesentlichen Geruchs- oder sonstigen Emissionen zu befürchten sind.

Für das Gebiet des Bebauungsplans werden zur Begrenzung der Schallemissionen Schallemissionskontingente nach DIN 45691 mit drei Teilflächen („Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum mit Hotel“, „Baumarkt-Fachzentrum“ und „ehemaliges Kesselhaus“) verge-

ben, die geeignet sind, unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere gewerbliche Einrichtungen die schalltechnischen Anforderungen der TA Lärm in der Nachbarschaft einzuhalten.

Die Schallemissionskontingente wurden für die gesamten nutzbaren Flächen mit Grünflächen ohne öffentliche Verkehrsflächen ermittelt. Die Emissionskontingente L_{EK} mit Zusatzkontingenten $L_{EK,zus}$ werden für einzelne Richtungssektoren (Verfahren A.2 nach DIN 45691) festgelegt, da andernfalls aufgrund der Wohnnutzungen im Osten und Norden unnötig hohe Einschränkungen der Emissionskontingentierung in anderen Richtungen erfolgen würden. Für Immissionsorte in den Richtungssektoren B und C werden die Emissionskontingente um Zusatzkontingente erhöht. Für den Richtungssektor A (Basissektor) gilt kein Zusatzkontingent.

Unter Berücksichtigung der Zusatzkontingente ergibt sich nach derzeitigem Planungsstand keine Überschreitung der nach Kontingentierung zulässigen Werte.

Für den zukünftigen Betrieb ist auf ein Einhalten der Schallemissionskontingente inklusive Zusatzkontingente zu achten, damit sichergestellt wird, dass die schalltechnischen Anforderungen der TA Lärm in der Nachbarschaft eingehalten werden.

4.13. Denkmalschutz

Die baulichen und freiräumlichen Anforderungen der neuen Nutzungen erfordern keine weitreichenden Eingriffe, welche die Denkmaleigenschaft der ehemaligen Lokhalle gefährden würden. Die Gesamterscheinung des Hallenbauwerks und seine grundsätzliche Struktur können weitestgehend erhalten werden. In erster Linie sind neue Einbauten in die Halle vorgesehen. Der Hallenraum bleibt erlebbar und wird für die Allgemeinheit zugänglich.

Die Neubauten nördlich der Halle für Parkdeck, Anlieferung, Sozial- und Technikräume setzen sich gestalterisch deutlich von der denkmalgeschützten Halle ab. Um den besonderen denkmalgeschützten Charakter der Halle zu wahren, sind sie mit Abstand zur Halle gesetzt und deutlich niedriger. Aus Sicherheitsgründen wird der nördliche Bereich um diese Neubauten durch eine Fassade umgrenzt. Gleichzeitig übernimmt die Gestaltung dieser höchstens 7,50 m hohen Fassade die Funktion eines verbindenden gestalterischen Elementes, hinter dem die Einzelgebäude zurücktreten. Durch die einheitliche Gestaltung der Fassadenkonstruktion, in welche die Einzelgebäude teilweise integriert sind, werden die Einzelgebäude zu einem gesamtheitlichen Erscheinungsbild zusammengefasst. Die Gestaltung dieser Fassadenkonstruktion soll in ästhetisch anspruchsvoller, aber zurückhaltender Art und Weise erfolgen, um die reine Funktion in eine entsprechend formale Ausbildung zu überführen und gleichzeitig die gebührende gestalterische Distanz zur denkmalgeschützten Halle herzustellen.

Die Halle erhält durch den Abbruch vorgelagerter Sekundärbauten und die Entfernung des in den letzten Jahren entstandenen Aufwuchses im Vorfeld ihre ehemalige stadträumliche Wirkung auf das Umfeld zurück.

Die Trennung in Süd- und Nordteil erfolgt auf Höhe der vorhandenen Innenhöfe. Diese werden durch Entfernen der eingeschossigen Zwischenbauten und Abnehmen des Dachs in einem Teilbereich bis an die Westfassade heran vergrößert, um sie als Fluchtweg nutzen zu können.

Gedenkstein und Kriegerdenkmal im Hallenvorfeld zur Lilienthalallee bleiben erhalten und können, falls notwendig geringfügig verschoben werden.

Die Belange des Denkmalschutzes wurden mit den Denkmalschutzbehörden bereits im Vorfeld der Planung erörtert, die Denkmalschutzbehörden wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens beteiligt. Um die Verträglichkeit mit dem Denkmal sicher zu stellen, soll der endgültige Entwurf des Bauvorhabens in der Stadtgestaltungskommission diskutiert werden.

4.14. Grünordnung

Die Freiflächengestaltung für das Gesamtareal orientiert sich an den Vegetationsbildern der Fröttmaninger Heide wie Kalkhalbtrocken- und Trockenrasen, offene Kiesflächen, Pionervegetation und lichte Kiefernwälder. Hierdurch soll der Biotopverbund mit der umgebenden Landschaft unterstützt und gestärkt sowie eine Vergrößerung der ökologisch funktionalen Flächen mit Heidecharakter erreicht werden.

Im Detail bedeutet dies, dass vorhandene Vegetation, die diesem Leitbild entspricht, möglichst erhalten werden soll. In diesen Bereichen sind abgehende Bäume wieder zu ersetzen und vorhandene magere Wiesenbestände entsprechend weiter zu pflegen. Nicht standortgerechte bzw. neu anzulegende Freiflächen sollen nach Möglichkeit gemäß dem oben genannten Leitbild der Heidevegetation entwickelt werden. Die Begrünung der Flächen erfolgt vorzugsweise durch Mahdgutübertragung aus qualitativ hochwertigen Spenderflächen der Münchner Nordheide. Die sich daraus ergebenden Zieltypen sind magere Salbei-Glatthafer-Wiesen und Magerrasen. Die Pflanzung von standortgerechten Großbäumen wie zum Beispiel Eiche, Kiefer und Vogelkirsche ist ebenfalls festgesetzt. Auf die Verwendung von Eschen ist aufgrund des aktuell auftretenden Eschentriebsterbens zu verzichten.

Um die im Flächennutzungsplan dargestellte übergeordnete Grünbeziehung entlang der Maria-Probst-Straße zu stärken und die bestehende Lücke auf Höhe des neu zu errichtenden Fuß- und Radwegs zu schließen, wird eine allgemeine Grünfläche festgesetzt.

Auch die Stellplatzflächen und die Terrasse sind dem Vegetationsleitbild anzupassen und zur landschaftlichen Einbindung gemäß Festsetzungen (Grüne Inseln) einzugrünen. Die Grünen Inseln werden durch hohe Gräser und Stauden sowie teilweise durch standortgerechte Einzelbäume begrünt und sind locker über die gesamten Stellplätze verteilt. Von einer üblichen Überstellung der Stellplätze (1 Baum pro 5 Stellplätze) wird abgesehen, um den lockeren Heidecharakter der Planung zu erreichen und die Blickbeziehungen zur Lokhalle zu wahren. Von der Verteilung der Grünen Inseln darf nur in Einzelfällen geringfügig abgewichen werden, wenn dadurch der gestalterische Charakter der Planung unbeeinflusst bleibt.

Mit der Festsetzung von Mindestanforderungen für Pflanzqualitäten und -flächen für Bäume wird im Plangebiet eine durchgängig gute Durchgrünung gesichert. Für eine ausreichende Wurzelentwicklung und Wuchs der Bäume innerhalb von befestigten Flächen sind generell mindestens 24 m² freidurchwurzelbare Flächen erforderlich. Im gesamten Gelände sollen mindestens 49 Bäume erhalten sowie 118 neue Bäume gepflanzt werden. Zur Sicherung der Baumverteilung werden Stückzahlen für die Stellplatzbereiche und die Terrasse festgesetzt. 77 Hinweisliche Bäume können gegebenenfalls in die Planung integriert werden. Das Leitbild des offenen Heidecharakters wird durch eine geringfügig reduzierte

Gesamtzahl von Bäumen im Planungsgebiet erreicht.

Die Möglichkeit der Abweichung von grünordnerischen Festsetzungen ohne Veränderung der Grundzüge der Grünordnung wird zugelassen, um auf die Erfordernisse von Zufahrten, Zugängen und Fluchttunneln sinnvoll reagieren zu können.

Die durchlässigen Böden der Münchner Schotterebene eignen sich gut zur Versickerung unverschmutzten Regenwassers in die ohnehin wenig Wasser führenden quartären Grundwasserleiter. So wird die Neubildung des potentiell nutzbaren Grundwassers gefördert. Da eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser durch belastete Bodenschichten nicht zulässig ist und die Entwicklungsziele der trocken-mageren Biotope durch den Wassereintrag nicht beeinträchtigt werden dürfen, ist das anfallende Regenwasser von befestigten Flächen und Dächern über Rigolen oder Sickerschächte zu versickern. Die Pflicht zur Versickerung entfällt, sofern das Niederschlagswasser genutzt wird oder vorhandene Entwässerungsanlagen mit nachgewiesener Funktionsfähigkeit weiter betrieben werden.

Stellplatzflächen, Feuerwehrezufahrten und weitere Belagsflächen sind, sofern funktionale oder gestalterische Aspekte nicht dagegen sprechen, wasserdurchlässig (z. B. Schotterrasen, Pflaster mit Rasenfuge, Schotter, Splitt, Kies, wasserdurchlässiger Asphalt, Rasenwaben) herzustellen.

Die festgesetzte Begrünung von neu zu erstellenden Flachdächern, die eine Flächengröße von 100 m² überschreiten, dient der Rückhaltung von Regenwasser, dem klimatischen Ausgleich sowie der optischen Einbindung der Gebäude.

Die nächtliche Beleuchtung der Freiflächen wird geregelt, um negative Einflüsse auf nachtaktive Tiere auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Die festgesetzten Maßnahmen zur Besucherlenkung dienen dem Schutz der ökologisch wertvollen Flächen. In diesem Zusammenhang sind in den ökologisch wertvollen Flächen im Westen keine Durchwegungen und im Osten keine Abgrenzungen oder Abpflanzungen gestattet.

Da alle oberirdischen Stellplatzbereiche im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum zukünftig auch mit einer Tiefgaragennutzung unterbaut sein können, ist für die geplante Grünstruktur in den Stellplatzflächen für die zu pflanzenden Bäume eine Mindestüberdeckung von 1,20 m und für die zu realisierenden Grünen Inseln eine Mindestüberdeckung von 0,60 m festgesetzt.

4.15. Altlasten

Die erheblichen Bodenverunreinigungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) in der ehemaligen Lokhalle und im Kesselhaus können, wenn sie weiterhin gegen Auswaschen geschützt bleiben, belassen werden. Bei Entsiegelungen sind die dann erforderlichen Maßnahmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) und dem Wasserwirtschaftsamt München (WWA) abzustimmen. Auch die evtl. erforderlichen Maßnahmen bei möglichen schadstoffmobilisierenden Baumaßnahmen (wie Rammarbeiten, etc.) im Bereich der Verunreinigungen sind mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) und WWA abzustimmen.

Bei einer Entsiegelung der ehemaligen Sammelstelle für ölhaltige Betriebsmittel (nordöstlich der ehemaligen Lokhalle) sind das Vorhandensein und der Zustand von unterirdischen Behältern zu ermitteln. Ggf. sind in Abstimmung mit dem RGU und WWA dann weitere

Maßnahmen zur Gefährdungsabschätzung erforderlich.

Für die mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) verunreinigte Auffüllung beim ehemaligen Kohlelager (südöstlich der ehemaligen Lokhalle) sind in Abstimmung mit dem RGU weitere Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung für den Wirkungspfad Boden – Grundwasser erforderlich. Für den Wirkungspfad Boden – Mensch wurde größtenteils kein Gefährdungspotenzial ermittelt. In den Freiflächen wurden bis auf zwei Beprobungsflächen (östlich und westlich der ehemaligen Lokhalle) die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) für Menschen auf Park- und Freizeitanlagen meist deutlich unterschritten, ein Kontakt mit Bodenmaterial kann als unbedenklich eingestuft werden. Die beiden stärker belasteten Teilflächen sind mit mindestens 0,10 m unbelastetem Material zu überdecken, um einem Kontakt von Menschen mit belasteten Material vorzubeugen.

Falls sich für die Herstellung der öffentlichen Grünfläche Maßnahmen zur Erkundung und ggf. Beseitigung von Kampfmitteln ausgehender Gefahren als erforderlich erweisen sollten, die naturschutzrechtlich ausgleichspflichtig sind, werden geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf städtischen Flächen getroffen werden.

5. Wesentliche Auswirkungen der Planung

5.1. Städtebauliche Ordnung

- Neunutzung brachgefallener Bahnflächen und einer großvolumigen Lokhalle unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes und des typischen Landschaftsbildes
- Überführung von Zwischennutzungen in dauerhafte Einrichtungen (Veranstaltungen) bzw. Verdrängung (Flohmarkt)
- Erhalt und Neuschaffung eines Freizeit- und Kulturangebots in Ergänzung zur „Zenith“-Halle
- Öffnung eines wesentlichen Teils des ehemaligen Ausbesserungswerks (Gebäude und Freiflächen) für die Allgemeinheit
- Erlebbarkeit der ehemaligen Lokhalle und weiterer historischer Bauten
- Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

5.2. Verkehr

- Neubau einer Erschließungsstraße
- Ergänzung einer Fuß- und Radwegeachse in Ost-West-Richtung abseits von stark belasteten Hauptverkehrsstraßen
- Einbindung des Areals in das bestehende Wegenetz
- Querung der Wegeverbindung im Grünzug an der Maria-Probst-Straße durch eine Grundstückserschließung
- bewältigbare Mehrbelastung des bestehenden Verkehrsnetzes
- Herstellung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen

5.3. Grünordnung

- Erhaltung, Pflege und Aufwertung der Biotopstruktur in Verbindung mit der Sicherung von Ausgleichsflächen
- Verbesserung der Erholungsfunktion durch Schaffung öffentlich zugänglicher Flächen
- Sanierung/Sicherung von Altlasten

- Zunahme der Versiegelung
- Unterbrechung des Grünzugs entlang der Maria-Probst-Straße zugunsten der Anbindungen Baumarkt-Fachzentrum und Fuß- und Radweg Richtung Westen
- Erweiterung des Grünzuges unter anderem durch Abbruch der Lehrlingswerkstatt und Vergrößerung der öffentlichen Grünfläche

6. Eingriff und Ausgleich

Auch nach der Umsetzung von Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen verbleiben unvermeidbare nachteilige Auswirkungen auf Natur und Landschaft, die ausgeglichen oder ersetzt werden müssen. Der Ausgleichsflächenbedarf beträgt 1,95 ha. Davon können 1,78 ha im Planungsgebiet selbst realisiert werden (interner Ausgleich). Die verbleibenden 0,17 ha werden in einer Fläche an der Lassallestraße (externer Ausgleich) und in der Fröttmaninger Heide abgegolten.

Die internen Ausgleichsflächen im Umgriff unterscheiden sich in Ausgleichsflächen auf Privatgrund (Ausgleich intern privat) und Ausgleichsflächen auf öffentlichem Grund (Ausgleich intern öffentlich).

Für die Herstellung, Pflege, Entwicklung und das Monitoring der internen Ausgleichsflächen wurde ein Pflege- und Entwicklungskonzept (gebhard konzepte, 06.02.2014) erstellt.

Die aus vorheriger Rechnung verbleibenden 0,17 ha Ausgleichsbedarf werden zum überwiegenden Teil über eine ökologische Ausgleichsfläche an der Lassallestraße (FISSt.Nr. 475/1 Gemarkung Moosach) abgegolten (Ausgleich extern). Ein kleiner Teil wird auf der Fröttmaninger Heide realisiert. Diese Ausgleichsmaßnahmen werden durch vertragliche Regelungen gesichert.

7. Umweltbericht

7.1. Einleitung

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 umfasst das Gelände der denkmalgeschützten ehemaligen Lokhalle im Bereich des ehemaligen Bundesbahnausbesserungswerks in München-Freimann. Der Fuß- und Radweg in Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße, eine öffentliche Grünfläche und Ausgleichsfläche direkt nördlich davon und die Ausgleichsfläche im südlichen Anschluss sind in diesen Umgriff einbezogen. Im Osten wird das Gebiet von der Lilienthalallee, im Westen von einem öffentlichen Grünzug entlang der Maria-Probst-Straße und im Norden von Gewerbeflächen begrenzt.

Die ehemalige Lokhalle soll in der nördlichen Hälfte zu einem Baumarkt-Fachzentrum umgenutzt werden. Im Süden der Halle und im östlichen Anbau wird ein sogenanntes Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum entstehen.

Im südöstlichen Vorfeld bleiben die Bestandsgebäude Kantine, Kesselhaus und Kohlebunker erhalten und werden mit neuen Nutzungen wie Gastronomie, Events und Ausstellungsbereichen belegt. Das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum erhält einen Anschluss über die Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße. Weiterhin sind der östliche Anbau der Halle sowie der Stellplatz- und Anlieferbereich an Kantine und Kesselhaus über die Lilienthalallee erschlossen. Ein Ost-West-gerichteter, öffentlicher Fuß- und Radweg stellt die öffentliche Durchgängigkeit des Geländes sicher. Das geplante Baumarkt-Fachzentrum wird im Nordwesten über die Maria-Probst-Straße (Kunden + Anlieferung Abfahrt)

und im Nordosten über die Lilienthalallee (Anlieferung Anfahrt) angebunden. Für die geplanten Nutzungen in der Halle und den bestehen bleibenden Nebengebäuden sind für das Baumarkt-Fachzentrum rund 560 Pkw-Stellplätze (Freiraum, Parkhaus) und rund 110 Fahrradabstellplätze im Freien sowie für das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum rund 520 Pkw-Stellplätze (Freiraum, Tiefgaragen) und rund 500 Fahrradabstellplätze im Freien nachzuweisen.

Das zu entwickelnde Landschaftsbild im Freiraum um die Halle ist angelehnt an den Charakter der Fröttmaninger Heide, eine weiträumige, gut einsichtige Magerrasen- bzw. Wiesenflur mit locker eingestreuten Bäumen. Die Flächen werden mit Ausnahme des Anlieferungsbereiches im Norden des Baumarkt-Fachzentrums nicht eingezäunt und sind grundsätzlich öffentlich zugänglich.

Die Freiflächen des Plangebietes bilden als Trittsteinbiotop einen wichtigen Baustein in der Biotopvernetzung im Münchner Norden.

Im Übrigen wird auf Kapitel 4 „Planungskonzept“ verwiesen.

Angaben über den Bedarf an Grund und Boden sind dem Kapitel 9 „Daten zum Bebauungsplan“ zu entnehmen.

7.2. Verwendete Grundlagen und Gutachten

Die vorliegende Umweltprüfung erstreckt sich auf die im Scoping-Termin am 26.01.2012 nach § 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB festgestellten Umweltschutzbelange und wird auf der Grundlage folgender Planungen durchgeführt:

- Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 (Teile I mit IV)
- Bestandsplan, gebhard konzepte, mit Baumbestandskartierung, planwerkstatt karlstetter, 27.01.2014,
- Bestandsplan mit Strukturtypenkartierung, gebhard konzepte, 27.07.2011,
- Bestandsplan mit Bewertung der Eingriffsgebiete, gebhard konzepte, 27.07.2011,
- Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz, gebhard konzepte, 06.02.2014,
- Eingriffs-Ausgleichs-Plan, gebhard konzepte, 06.02.2014.

Zur Prüfung der einzelnen Umweltschutzbelange wurden vorliegende Fachgutachten bzw. Erhebungen herangezogen:

- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz: Biotopkartierung Bayern (Stadt), München,
- Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Leitfaden, Bauen in Einklang mit Natur und Landschaft' (ergänzte Fassung) zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung, München 2. Auflage 2003,
- Strukturtypenkartierung, planwerkstatt karlstetter mit Rüdiger Haase vom 13.09.2012,
- Baumbestandskartierung, planwerkstatt karlstetter, 03.12.2013,
- Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), gebhard konzepte, 06.02.2014,
- Verkehrsuntersuchung, Lang + Burkhardt, 25.05.2012, mit Gültigkeitsbestätigung vom 21.01.2014,
- Auszug aus der Historischen Erkundung, PLASA mbH, Oktober 1999,
- Auszug aus der Orientierenden Untersuchung, DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Dezember 2000,
- Auszug aus der Abfalltechnischen Untersuchung der Auffüllung in Freiflächen, Sakosta Euro Consult GmbH, 29.05.2002,

- Alllastensituation auf dem ehemaligen Ausbesserungswerk München Freimann, Vivico-Objekt 201 508, BoSS Consult GmbH, 31.03.2008,
- Ergänzende Untersuchungen, BoSS Consult, 07.10.2008,
- Entlassung aus dem Alllastverdacht, Schreiben RGU vom 04.05.2009,
- Vermessungsamt: Höchstgrundwasserstand (HW 1940), 05.09.2008,
- Schalltechnische Untersuchungen, Müller-BBM, 29.02.2012, 04.02.2014, 18.02.2014 und 28.04.2014,
- Gutachten zur 110 kV-Leitung, Müller BBM, März 2012,
- Pflege- und Entwicklungskonzept Moosacher Bahnhof und Lassallestraße – Ökologische Ausgleichsflächen und artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen zum Bebauungsplan Nr. 1940a, planwerkstatt karlstetter, 20.10.2010,
- Pflege- und Entwicklungsplan, gebhard konzepte, 06.02.2014,
- Historisch-genetische Rekonstruktion der potentiellen Kampfmittelbelastung, Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbh, April 2014.

Die Aktualität aller oben genannten, für den Umweltbericht verwendeten Unterlagen wurde vom Büro mahl-gebhard konzepte mit E-Mail vom 26.05.2014 bestätigt.

7.3. Rechtliche Rahmenbedingungen

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Bayerische Bauordnung (BayBO)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)
- Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG)
- Bayerisches Denkmalschutzgesetz (DSchG)
- Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme
- Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG)
- Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG)
- Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)
- Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG)
- Wasserhaushaltsgesetz (WHG)
- Baumschutzverordnung Landeshauptstadt München
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)
- DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau)
- Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV

7.4. Übergeordnete Planungen und Beschlüsse

Relevant und im vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan berücksichtigt sind Ziele aus folgenden übergeordneten Planungen und Programmen:

Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2006, Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Bodenschutzziele des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen:

- Vielfalt und Funktionsfähigkeit von Böden sind zu bewahren. Böden sind sorgfältig und sparsam zu nutzen.
- Stoffeinträge in Böden müssen weiterhin konsequent vermindert bzw. vermieden werden.

- Wertvolle oder empfindliche Böden müssen besonders geschützt werden.
- Die Inanspruchnahme von Freiflächen muss deutlich reduziert werden.
- Belastete Böden sind zu sanieren und wieder nutzbar zu machen.

Regionalplan Region 14 (München), 2001, Regionaler Planungsverband München:

- Der Planungsumgriff liegt innerhalb einer gewerblichen Baufläche einschließlich gewerblich genutzter Sonderbauflächen.

Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München (ABSP):

- Schutz und Entwicklung der Heidebiotope sowie deren Arten, Magerrasenverbund im Münchner Norden

Entwurf zur FNP-Änderung V/48, Landeshauptstadt München:

Das geplante Baumarkt-Fachzentrum sowie das geplante Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum werden zukünftig als Sondergebiet Fachmarkt dargestellt. Die bestehenden bzw. geplanten gewerblich genutzten Bereiche nördlich und südlich der ehemaligen Lokhalle werden als Gewerbegebiete dargestellt. Die naturschutzfachlich hochwertigen Bereiche entlang der Lilienthalallee sowie entlang der Heidemannstraße werden als Ökologische Vorrangfläche dargestellt. Die Übergangsbereiche zu den Biotopflächen der Übergeordneten Grünbeziehung am westlichen Rand des Planungsbereiches werden zur Ausformung von Pufferbereichen sowie der Ausbildung einer durchgängigen Biotopstruktur zur Stärkung des Magerrasenverbundes mit der Schraffur „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ überlagert. Im Bereich der Edmund-Rumpler-Straße wird die vorhandene Örtliche Grünverbindung nach Westen verlängert und an die dortige Allgemeine Grünfläche/Übergeordnete Grünbeziehung angebunden.

7.5. Bestandsaufnahme, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen mit der Prognose bei Durchführung der Planung

Die Betroffenheit der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden drei Stufen unterschieden; geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit.

7.5.1. Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit

Beschreibung

Lärm: Die frühere Nutzung als Bahnausbesserungswerk ist seit längerem aufgegeben. Das Umfeld ist schalltechnisch durch gewerbliche Nutzungen geprägt. Das Wohngebiet nördlich der Heidemannstraße wird vor allem durch die Verkehrsräusche, besonders ausgehend von der Heidemannstraße, beaufschlagt. Die Verkehrsstärke auf der Heidemannstraße liegt bereits derzeit bei über 30.000 Kfz/24h. Hieraus ergeben sich bereits derzeit Beurteilungspegel an den zur Straße nächstgelegenen Gebäuden - je nach Abstand, Immissionshöhe und abschirmender Wirkung der vorhandenen Erdwälle - von 59 bis 67 dB(A) tagsüber und 52 bis 60 dB(A) in der Nacht.

Erschütterungen: Relevante Erschütterungen sind nicht vorhanden.

Verkehrssicherheit: Die Privatfläche wird heute vorwiegend über die Lilienthalallee erreicht. Die Gestaltung der verkehrlichen Erschließung für die Veranstaltungen im Plangebiet und seinem Umfeld, bei denen die gekiesten Freibereiche als großflächige Parkplätze

genutzt werden, hat eher provisorischen Charakter. Die Erschließungsstraßen sind im Detail (Abbiegeverkehr etc.) nicht an Veranstaltungsnutzungen auf dem Gelände angepasst, die Leichtigkeit des Verkehrs ist zum Teil beeinträchtigt. Die Parkplatzflächen im Plangebiet sind nicht in Fahrwege, Standplätze und Bewegungsflächen für Fußgänger gegliedert.

Angsträume: Das Areal liegt heute weitgehend brach, nur in Teilbereichen gibt es Zwischennutzungen. Aufgrund der Unübersichtlichkeit und nur extensiven Nutzung der großen Freibereiche besteht ein Angstpotential.

Elektromagnetische Felder: Entlang der Heidemannstraße verläuft eine 110 kV-Stromleitung, aufgrund des Abstandes von mehr als 100 m ist mit keiner gesundheitlichen Belastung durch elektromagnetische Felder zu rechnen.

Künstliche Belichtung: Das Gelände weist aktuell Beleuchtungselemente in Verbindung mit den in Zwischennutzung befindlichen Bestandsgebäuden sowie den temporären Einbauten der Veranstaltungsbereiche auf.

Erholung: Es befinden sich derzeit keine nutzbaren Erholungsflächen im Gebiet. Es existiert kein ausgebauter und beleuchteter Durchgang für die Öffentlichkeit.

Auswirkungen

Lärm: Die Orientierungswerte der DIN 18005 in Gewerbegebieten für Verkehrsgeräuschbelastung von 65 dB(A) tagsüber werden derzeit und zukünftig an den unmittelbar an die Maria-Probst-Straße bzw. Lilienthalallee grenzenden Immissionsorten in der Nachbarschaft überschritten. Die Erhöhung der Verkehrsgeräuschbelastung durch den Betrieb des Baumarkt-Fachzentrums und des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums liegt (aufgerundet) bei maximal 1 dB(A). Werte von tagsüber 70 und nachts 60 dB(A) werden auch im Prognosefall 2025 nicht überschritten. Für Erholungsflächen anzustrebende Beurteilungspegel von 55 dB(A) sind in Gewerbegebieten üblicherweise schwer einhaltbar. Auch im vorliegenden Fall führt die Schallsituation insbesondere aus dem Verkehrslärm zu Beurteilungspegeln die bereits derzeit bei ca. 56 bis über 65 dB(A) in den direkt angrenzenden Freibereichen liegen, je nach Abstand zu den vorhandenen Straßen (Maria-Probst-Straße und Lilienthalallee). Zukünftig erhöhen sich die Immissionen aus Verkehrslärm entlang der Maria-Probst-Straße um ca. 0,3 dB(A) und entlang der Lilienthalallee um ca. 0,5 dB(A). Ausnahmen bilden die Ein- und Ausfahrten, deren schalltechnische Zusatzbelastung stark von der Vorbelastung durch Verkehrslärm auf den übergeordneten Straßen (Maria-Probst-Straße bzw. Lilienthalallee) abhängt: Außerhalb des Planungsareals findet eine Vermischung mit dem vorhandenen Straßenverkehr statt, eine Erhöhung des Verkehrslärmniveaus um 1 dB beschränkt sich somit auf Freiflächen innerhalb des Bebauungsplanumgriffs. Eine Erhöhung um 1 dB(A) findet dabei auf den Freiflächen bei Abständen von weniger als ca. 20 bis 50 m zu den Zufahrten auf dem Bebauungsplanareal statt. Aufgrund der Vorbelastung durch Verkehrslärm ist der Einfluss der Planung auf die Erholungsflächen daher aus Sicht auf die Schallsituation als gering anzunehmen.

Für die nördlich der Heidemannstraße gelegenen Wohngebiete erhöht sich die Verkehrsgeräuschbelastung durch den zuzurechnenden Verkehr des Baumarkt-Fachzentrums und des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums nur geringfügig um höchstens 1 dB, aufgerundet. Der zugrunde gelegte Bewertungsmaßstab von tagsüber 70 und nachts 60 dB(A) wird auch im Prognosefall 2025 nicht überschritten. Diese Werte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16.BImSchV werden hilfsweise für die Beurteilung der Schallsituation aus Verkehrslärm herangezogen. In der Begründung zur 16. BImSchV werden diese Werte als

Maßstab für eine zu berücksichtigende, vorhandene Lärmvorbelastung bei einem erheblichen baulichen Eingriff in öffentliche Straßen oder Schienenwege aufgeführt. Hier liegt zwar kein baulicher Eingriff in die Heidemannstraße vor, ein Heranziehen dieser Werte für die Bewertung der Schallsituation aus Verkehrslärm erscheint aber im vorliegenden Fall als sinnvoll. Grundsätzlich richtet sich die Zumutbarkeit der Lärmbelastung für ein Wohngebiet nach den Umständen des Einzelfalls. Die Schwelle zur Gesundheitsgefahr wird von der Rechtsprechung in neueren Urteilen mit 70 bis 75 dB(A) tagsüber und 60 bis 65 dB(A) nachts für Gebiete die zum Wohnen bestimmt sind abgeschätzt. Hierbei handelt es sich aber nur um einen groben Rahmen, die Bewertung muss die jeweils vorhandene Situation individuell würdigen und bewerten. Im vorliegenden Fall wurde deshalb in einem ersten Schritt die Einhaltung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts geprüft, diese unteren Werte des Bereichs werden als Anhaltsschwelle für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft zugrunde gelegt. Es zeigt sich, dass die verkehrlichen Auswirkungen auch zukünftig zu keinen Überschreitungen dieser Werte führen.

Bei Einhaltung der Emissionskontingente inklusive Zusatzkontingente im Betrieb des ehemaligen Kesselhauses wird sichergestellt, dass auch in Summe mit dem Gewerbelärm aus dem geplanten Betrieb des Baumarkt-Fachzentrums und des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrums die pauschal reduzierten Immissionsrichtwerte der TA Lärm in der Nachbarschaft eingehalten werden.

Gerüche: Im Rahmen der Gastronomie im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum sind auch Herstellungsprozesse wie eine Hausbrauerei oder Destillerie zulässig. Diese Einrichtungen sind nur von untergeordnetem Umfang und mit der entsprechenden Ausstattung versehen, so dass sie ohne Belästigung der anderen Nutzungen oder des Umfelds ablaufen.

Elektromagnetische Felder: Keine Änderungen.

Verkehrssicherheit: Die Verkehrserschließung wird den verkehrlichen Anforderungen angepasst. Die neuen öffentlichen Verkehrsflächen, die Anlage eines signalisierten Knotenpunkts an der Maria-Probst-Straße und die neuen Grundstückszu- und -ausfahrten sichern eine geordnete Verkehrsabwicklung. Damit und durch die klare Trennung der einzelnen Funktionen in den Stellplatzbereichen erhöht sich die Verkehrssicherheit.

Angsträume: Durch das Entfernen des Gehölzaufwuchses wird das Areal übersichtlicher. Die intensive Nutzung und nächtliche Beleuchtung von Wegen verbessert die Benutzbarkeit deutlich.

Künstliche Belichtung: Alle Anbindungen an das öffentliche Erschließungssystem inkl. des Fuß- und Radweges im Süden des Plangebietes werden mit entsprechender Beleuchtung ausgestattet. Auch die notwendigen Stellplatzflächen sind in den Betriebszeiten beleuchtet.

Natürliche Belichtung: Mit der Durchführung der dringend notwendigen und vertraglich geregelten Pflegemaßnahmen der Freiräume (Entfernen Gehölzsukzession, Mähen der Wiesenbestände) wird die natürliche Belichtung der Flächen in Teilbereichen deutlich verbessert und die Biotopstruktur der trocken-warmen Lebensräume positiv unterstützt.

Erholung: Mit der Baumaßnahme werden im Plangebiet für die Öffentlichkeit zugängliche und nutzbare Flächen geschaffen und sinnvoll mit angrenzenden Grünflächen verknüpft.

Außerdem wird eine von Ost (Lilienthalallee) nach West (Maria-Probst-Straße) durchgän-

gige öffentliche Fuß- und Radwegverbindung durch das Areal hergestellt. Mit der Anbindung des Baumarkt-Fachzentrums im Nordwesten an die Maria-Probst-Straße für den Kundenverkehr sowie die LKW-Abfahrt wird der Grünzug sowie der von Nord nach Süd verlaufende Fuß- und Radweg zerschnitten. Die Durchgängigkeit für den Fuß- und Radfahrverkehr wird über die Einrichtung einer Signalanlage sichergestellt. Der Abstand des Erschließungsstranges zur bestehenden, nördlich gelegenen Skatinganlage ist mit ca. 20 m ausreichend bemessen, um negative Funktionsüberschneidungen auszuschließen. Diese Zäsur trennt somit den bestehenden Grünzug in einen aktiven und einen extensiven Bereich.

Gender Mainstreaming: Es werden weitgehend offene und gut einsehbare Grünbereiche geschaffen, die einen angstfreien Aufenthalt auf den öffentlich zugänglichen Flächen ermöglichen. Das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum trägt zur abendlichen und nächtlichen Belebung des heute von nur tagsüber genutzten Gewerbeflächen geprägten Stadtbereichs bei. Die Ost-West-Fuß- und Radwegverbindung auf Höhe der Edmund-Rumpler-Straße wird damit angstfreier benutzbar. Auch wird der Weg am Südrand des Plangebiets nachts beleuchtet. Die Gebäude sind barrierefrei erreichbar, die Freiräume barrierefrei benutzbar.

Sonstige Beeinträchtigungen: Die im Rahmen der Abbruch- und Umnutzungsarbeiten evtl. auftauchenden Altlasten in der Bausubstanz oder dem Untergrund werden fachgerecht entsorgt und damit eine Gefährdung der Erholungsnutzung ausgeschlossen.

Ergebnis

Auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit sind bezüglich des Lärms Umweltauswirkungen von geringer Erheblichkeit zu erwarten.

In den Wirkungsbereichen Verkehrssicherheit, Angsträume und künstliche Belichtung ergeben sich positive Auswirkungen auf das Schutzgut. Der Verkehrsablauf wird geordnet und erleichtert, die Verkehrssicherheit erhöht. Der historische Gebäudebestand wird auf aktuellen Brandschutz- und Arbeitsschutzstandard gebracht.

Im Bereich Erholung ist die Schaffung der öffentlich nutzbaren Freiflächen und die Durchgängigkeit in Ost-West-Richtung als positive Umweltauswirkung zu nennen. Jedoch ergibt sich mit der neuen Anbindung des Baumarkt-Fachzentrums an die Maria-Probst-Straße eine Störung der bestehenden Fuß- und Radverbindung in Nord-Süd-Richtung innerhalb des Grünzuges eine gering erhebliche Umweltauswirkung. Die Querung der Erschließungsstraße wird mit einer Signalanlage sichergestellt.

7.5.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen

Beschreibung

Im Planungsgebiet sind keine Schutzgebiete bekannt. Teile der vorhandenen Biotope sind nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG und § 30 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG geschützt. FFH-Gebiete sind nicht vorhanden. In ca. 1 km Entfernung liegt im Norden die Fröttmaninger Heide, eine Teilfläche des FFH-Gebietes „Heiden und Lohwälder nördlich von München“.

Im Planungsgebiet sowie in der näheren Umgebung wurden im Rahmen der Biotopkartierung Bayern 1998 einige Biotope erfasst.

- Im Osten der Lokhalle (M-0395-006): zu je einem Drittel artenarmer Altgrasbestand, magerer Altgrasbestand bzw. Grünlandbrache und Grünanlage mit Baumbestand.

- Im Süden der Lokhalle (M-0395-007): eine wärmeliebende Ruderalflur sowie magere, relativ artenarme und strukturreiche Altgrasbestände sowie Heckenfragmente.
- Im Westen der Lokhalle (M-0395-005): naturnahes Feldgehölz bzw. Hecke dominiert von Weiden, Weißdorn und Rotem Hartriegel.
- Im Westen des Geländes direkt angrenzender öffentlicher Grünzug (M-0395-004): naturnahes Feldgehölz bzw. Hecke dominiert von Weiden, Weißdorn und Rotem Hartriegel.
- Im Südwesten des Geländes (M-0395-008): Hecken und Gebüsch aus roter Hartriegel, Weißdorn, Rosen, Birke und Pappel zwischen den Schotterflächen ehemaliger Bahngleise.

In der Gesamtbetrachtung wurden die Bestände damals als sehr arten- und strukturreich eingeschätzt, jedoch bereits mit der Feststellung, dass Pflegemaßnahmen zur Biotoperhaltung dringend notwendig wären. Feldgehölze, Gebüsche, Hecken sind nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG und § 30 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG geschützt.

In der zuletzt im Juni 2011 aktualisierten Strukturtypenkartierung wurde deutlich, dass sich die artenarmen Altgras- und Ruderalbestände östlich und südlich der Halle in den oben genannten, kartierten Biotopen 006 und 007 infolge der fortschreitenden Gehölzsukzession zum Teil deutlich reduziert haben. Westlich der Halle bewirkte die Sukzession dagegen weniger starke Veränderungen, so dass der heutige Zustand der Biotope im Wesentlichen der Erfassung entspricht. Auf den hier durch Einzäunung geschützten und von Nutzungen freigehaltenen Kiesflächen haben sich wertvolle Rohbodenstandorte entwickelt. Jedoch haben die diversen Zwischennutzungen des Geländes über die Jahre im Südwesten der Halle zum deutlichen flächenmäßigen Schrumpfen der Biotopfläche geführt.

Die Biotope gelten als wichtige Trittsteinbiotope und Verbindungsflächen im räumlichen Verbund gesetzlich geschützter trocken-magerer Standorte zwischen den überregional bedeutsamen Biotopstrukturen im Süden (Güterbahnhof Freimann und Biotopkomplex an der Lindberghstraße) und den landesweit bedeutsamen und europarechtlich geschützten Heideflächen im Münchner Norden.

Der vorhandene Baumbestand setzt sich im Wesentlichen aus Pappeln, Weiden, Birken, Eschen, Ahorn, Linden und Kiefern zusammen. Besonders östlich der Lokhalle handelt es sich um einen größtenteils älteren Baumbestand mit mächtigen Einzelexemplaren. Insgesamt wurden im Plangebiet inkl. des Bereichs Lilienthalallee/Ecke Edmund-Rumpler-Straße im Bestand 265 Bäume aufgenommen. Im Jahr 2011 wurden bei 11 Exemplaren Anzeichen des Eschentriebsterbens beobachtet. Da diese Krankheit in den Anfangsstadien nicht sicher nachgewiesen werden kann, sind hier im Laufe der Zeit weitere Kontrollen nötig.

Im vorliegenden Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wurde die Zauneidechse als streng geschützte Art nach Anhang IV FFH-Richtlinie mehrfach nachgewiesen. Weiterhin werden potentielle Vorkommen diverser europäischer Vogel- und Fleckermausarten prognostiziert.

Auswirkungen

Flächenverlust, Beseitigung, Versiegelung: Mit der vorliegenden Planung, die sich stark an den im Bestand befestigten bzw. ehemals in Nutzung befindlichen Flächen orientiert, wer-

den der Flächenverlust und die notwendige Neuversiegelung so gering wie möglich gehalten. Teilweise werden im Bestand befestigte Flächen zurückgebaut und entsprechend des Standortes zu den Zielbiotoptypen entwickelt. Wertvolle Vegetationsbestände werden, soweit möglich, durch Ausweisung von Flächen mit Vegetationsbindung geschützt. Es ist nicht möglich, den durch mehrere Funde in den letzten Jahren definierten und durch Einzäunung geschützten Lebensraum der Zauneidechse nordwestlich der ehemaligen Lokhalle zu erhalten. Aus diesem Grund sind die in der saP bzw. in der am 30.12.2013 durch die Regierung von Oberbayern erteilten Artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen sowie FCS-Maßnahmen (Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes der Art) in Form einer externen Ausgleichsfläche an der Lassallestraße (Flst.Nr. 475/1 Gemarkung Moosach) ca. 7 km westlich des Plangebietes notwendig. Ein entsprechendes Gestaltungs- und Pflege-/Entwicklungskonzept wurde bereits erstellt.

Im Planungsumgriff sind zwei Teilflächen, eine Fläche im Osten der ehemaligen Lokhalle und eine Fläche im Westen der Halle (siehe vorhabenbezogener Bebauungsplan Teil II von IV) wegen Bleibelastungen im Boden mit einer mindestens 10 cm unbelasteten Rohboden- bzw. Kiesschicht zur Sicherung zu überdecken. Hierbei werden die vorhandenen Biotopflächen vor allem östlich der Halle zerstört und im Nachgang neu entwickelt.

Von den vorhandenen 247 Bäumen im Plangebiet werden mindestens 49 erhalten, 121 Bäume sind aufgrund der Baumaßnahmen zu fällen. Mit der Baumaßnahme werden im gesamten Gelände 118 neue Bäume gepflanzt. Das gestalterische Leitbild orientiert sich an der offenen Heidelandschaft des Münchener Nordens. Eine komplette Nachpflanzung der im Bestand zum Teil fast waldartigen Strukturen entspricht nicht diesem Leitbild und wird daher nicht angestrebt. (Verschattung: Beeinträchtigung trocken-warmer Standorte bzw. Lebensräume). Außerhalb des Planungsgebiets wird der für die Anbindung auf ca. 150 m Länge der Lilienthalallee notwendige Straßenumbau voraussichtlich den Entfall der im Plan hinweislich als Bestand dargestellten Bäume bedeuten.

Zerschneidung: Die Herstellung des notwendigen Anschlusses des Baumarkt-Fachzentrums im Nordwesten des Geländes an die Maria-Probst-Straße verursacht eine Trennung des westlich an den Planungsumgriff angrenzenden Grünzuges. Auf dem Gelände der Lokhalle selbst liegt die neue Anbindung weitgehend auf bereits zuvor befestigten und als Stellplatz genutzten Flächen. Da der Grünzug im nördlichen Teil Richtung Heidemannstraße mehrere aktive Nutzungsangebote für Kinder und Jugendliche (Bolzplatz, Skatinganlage usw.) anbietet und dementsprechend durch mehrere Wege zergliedert ist und einer intensiven Nutzung unterliegt, wird dieser Teil für den Arten- und Biotopschutz als wenig bedeutend bewertet.

Ein weiterer Schnitt durch den westlich an das Plangebiet angrenzenden Grünzug erfolgt mit der Schaffung der Ost-West-gerichteten Fuß- und Radwegverbindung (Breite 5 m) südlich der ehemaligen Lokhalle. Diese verläuft jedoch komplett auf einer aktuell bereits mit Asphalt befestigten Fläche nördlich der bestehenden ehemaligen Lehrlingswerkstatt. Da hier im Bestand bereits eine regelmäßige Nutzung stattfindet, stellt die Planung keine negative Veränderung dar. Die tatsächliche Trennwirkung des Fuß- und Radweges in Bezug auf die nördlichen und südlichen potentiellen Lebensbereiche ist von der Stärke des Nutzungsgrades abhängig. Bei intensiver Nutzung ist eine Trennwirkung für tagaktive Arten, die sich auf dem Boden fortbewegen, gegeben.

Die geplanten Anbindungen im Osten an die Lilienthalallee verlaufen im Bereich von Kantine, Kesselhaus und Kohlebunker zum Großteil auf bereits vorhandenen, asphaltierten Flächen und führen daher nicht zu neuen Beeinträchtigungen. Die Anbindung an den östlichen Vorbau der ehemaligen Lokhalle erfolgt auf einem über die Jahre mit Vegetation überwucherten Weg und stellt daher zum Bestand eine negative Veränderung dar. Da diese Zu- und Abfahrt vorrangig der fußläufigen Erschließung und der Anlieferung des „Clubs für Autobegleiterte“ dient und keine Stellplätze erschlossen werden, ist von einer geringen Nutzungsstärke und damit einer geringen Trennwirkung auszugehen.

Das naturschutzfachlich wünschenswerte Ziel eines räumlichen Verbunds der trocken-mageren Standorte im Planungsumgriff und dem angrenzenden Grünzug mit den landesweit bedeutsamen Heideflächen im Münchner Norden ist trotz der Anlage von Ausgleichsflächen und damit der Stärkung der trocken-mageren Lebensräume aufgrund der Zerschneidung in der nördlichen Hälfte des Plangebietes und der intensiven Nutzung der nördlichen Flächen im Grünzug, in Richtung Norden kaum zu sichern. Die Anbindung nach Süden zu den überregional bedeutsamen Biotopstrukturen wird durch die eingeplanten Ökologischen Ausgleichsflächen entlang des Grünzuges mit einer durchgehenden Mindestbreite von ca. 20 m unterstützt. Die südliche Fläche (Ausgleich intern öffentlich) wird als trockene Magerrasen mit Rohbodenanteilen und - flankierend zu den FCS-Maßnahmen in der Lassallestraße (Ausgleich extern) – mit den typischen Lebensraumelementen für die Zauneidechse ausgestattet. Die in der näheren Umgebung südlich des Plangebietes vorgesehene Straßenspanne zwischen Maria-Probst-Straße und Lilienthalallee wird eine Störung der südlichen Biotopvernetzung für nicht flugfähige Arten bewirken. Für flugfähige Arten, die die neue Straße relativ problemlos überwinden können, wird mit der naturschutzfachlichen Stärkung des westlichen Grünzugs eine Verbesserung der Biotopvernetzung erreicht.

Fauna: Infolge des Eingriffs werden teilweise streng geschützte bzw. wertgebende Arten evtl. aus ihrem Lebensraum verdrängt. Dies betrifft die nachgewiesene Zauneidechse sowie potentiell vorkommende Vogel- und Fledermausarten.

Durch die geplanten Maßnahmen im Planungsumgriff sowie in der näheren Umgebung ergeben sich trotz Durchführung von Vermeidungsmaßnahmen für die streng geschützte Zauneidechse artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bzw. nach Art. 12 FFH-RL. Daher wurde ein Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung bei der Regierung von Oberbayern gestellt. Der Antrag wurde am 30.12.2013 genehmigt. Demnach sind die Zauneidechsen im Umgriff des vorhabenbezogenen Bbauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024 zu den Hauptaktivitätszeiten (1. April - 30. September) aus dem Baufeld durch Reduktion von Deckungsstrukturen und Verstecken so weit wie möglich zu vertreiben. Die verbleibenden Individuen sind in mindestens 2 Begehungen soweit wie möglich zu fangen und aus dem Gefahrenbereich der Baustelle zu entfernen und in geeignete Lebensräume, die im Rahmen der CEF-Maßnahme „Bahnüberquerung Lindberghstraße“ geschaffen und optimiert werden, zu versetzen. Sollten diese zum Zeitpunkt der Fangmaßnahmen noch nicht verfügbar sein, ist auch eine Freilassung in Lebensstätten entlang des südlich angrenzenden Bahnkörpers zulässig.

Zudem werden im Zuge von FCS-Maßnahmen (Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes der Art) neue Lebensräume an der Lassallestraße (Flst.Nr. 475/1 Gemarkung Moosach) geschaffen.

Die lokalen Populationen der übrigen streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten bzw. ihrer Lebensstätten sind nicht oder nur unerheblich betroffen, da die ökologischen Funktionen der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt sind und die derzeitigen Erhaltungszustände nicht verschlechtert werden.

Belichtung: Die neu zu erstellende Straßen-, Wege- und Stellplatzbeleuchtung sowie die selbstleuchtenden Werbeanlagen sind so zu planen, dass eine Beeinträchtigung nachtaktiver Insekten und Falter möglichst vermieden wird. Ausführungen, in welchen Tiere verbrennen und gefangen werden können, sind zu vermeiden. Die Lampen bzw. Elemente müssen möglichst niedrig sein, um die Anlockwirkung zu minimieren und sollten ein insektenfreundliches Lichtspektrum aufweisen.

Verschattung: Die Verschattungssituation wird durch das Entfernen von Nebengebäuden verbessert. Die mageren Rasenflächen im Westen des Planungsumgriffs werden mit wenigen, locker verteilten Bäumen ergänzt, so dass hier keine nachteilige Auswirkung auf die Entwicklung des gewünschten mageren, trocken-warmen Lebensraums durch evtl. Verschattung erfolgt. Im Freiraum östlich der Lokhalle ist der bestehende Baumbestand so dicht und dominant, dass hier auf Ergänzungspflanzungen verzichtet wird. Alle weiteren Einbauten, wie z. B. Fahnen oder Werbeträger sind entweder in ausreichender Entfernung platziert oder bilden an sich aufgrund der geringen Größe bzw. Flächenausdehnung keine Verschattung, so dass keine Auswirkungen auf die benachbarten Biotopflächen entstehen.

Verlärmung/Störung: Eine Beeinträchtigung durch bau- und anlagenbedingten Lärm könnte für die vorkommenden Vogelarten entstehen. Diese Beeinträchtigung ist jedoch nicht als erheblich einzuschätzen, da die Bestandssituation im Gebiet bereits eine höhere verkehrsbedingte Verlärmung aufweist und im Umfeld genügend Ausweichmöglichkeiten für die vorkommenden Vogelarten bestehen.

Ergebnis

Durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen, die im Gutachten zur saP dargestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und FCS-Maßnahmen sowie die dringend durchzuführenden Pflegemaßnahmen wird grundsätzlich in weiten Teilen eine Verbesserung der Biotopstruktur erzielt. Die Anbindung der trocken-mageren Standorte an die vorhandenen Biotopflächen im Süden des Vorhabens wird mit der Schaffung der süd-westlichen Ausgleichsfläche unterstützt. Notwendige Erschließungsmaßnahmen sowie die Schaffung der nachzuweisenden Stellplätze führen dennoch zu Beeinträchtigungen bestehender Biotope bzw. geplanter Biotopvernetzungen. Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind Umweltauswirkungen von geringer bis mittlerer Erheblichkeit zu erwarten.

7.5.3. Schutzgut Boden

Beschreibung

Das Plangebiet befindet sich in der Münchener Schotterebene, deren ursprüngliche mittel- bis flachgründige Pararendzinen aus carbonatreichem Schotter bei geringem Filtervermögen schnell entwässern. Das Gelände ist eben und liegt auf einer Höhe von ca. 499 m über NN.

Versiegelung: Der Versiegelungsgrad im Bestand beträgt ca. 60 %, d. h. von gesamt ca. 12,9 ha sind ca. 7,8 ha versiegelt.

Schadstoffbelastungen, Altlasten: Das Areal ist im Altlastenkataster verzeichnet. Lokal

sind auf dem Areal erhebliche nutzungsbedingte Bodenverunreinigungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) vorhanden. Diese erheblichen Bodenverunreinigungen durch MKW befinden sich im Westen der ehemaligen Lokhalle und im Bereich des ehemaligen Kesselhauses. Ansonsten sind auf dem Areal lokal erhöhte Schadstoffgehalte insbesondere an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und untergeordnet durch Schwermetalle in der flächig verbreiteten Auffüllung vorhanden.

Im Bereich des Vorhabens sind zwei Teilflächen, eine Fläche im Osten der Lokhalle und eine Fläche im Westen der Halle (siehe vorhabenbezogener Bebauungsplan Teil II von IV) wegen Bleibelastungen im Boden mit einer mindestens 10 cm unbelasteten Rohboden- bzw. Kiesschicht zur Sicherung zu überdecken.

Die beantragte nutzungsbezogene Aufhebung des Altlastenverdachts wurde aus wasserwirtschaftlicher Sicht und aus Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes mit Schreiben vom 04.05.2009 durch das Referat für Gesundheit und Umwelt nach Erfüllung und Dokumentation bzw. Abstimmung der genannten Auflagen, die beim Umbau zu beachten bzw. durchzuführen sind, in Aussicht gestellt.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich im Untergrund noch Kampfmittel aus Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg befinden. Bei der Freimachung des Geländes und bei Bauarbeiten ist hierauf zu achten.

Auswirkungen

Versiegelung: Eine Neuversiegelung findet im Bereich der Herstellung der notwendigen Stellplatzanlagen (mit einer möglichen Tiefgaragenunterbauung unter den Stellplätzen des Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) sowie der Erschließung Richtung Westen an die Maria-Probst-Straße statt. Parallel können nicht mehr genutzte Bauten in den Freiflächen rund um die ehemalige Lokhalle entfernt und damit Flächen entsiegelt werden. Die GRZ für den nördlichen Bereich des Baumarkt-Fachzentrums und für das südliche Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum ist mit höchstens 0,8 festgesetzt. Der Versiegelungsgrad des Gesamtgeländes beträgt nach vorliegendem Freiflächenkonzept ca. 71 %, d. h. von gesamt 12,9 ha sind ca. 9,2 ha voll- bzw. teilversiegelt (versickerungsfähige Beläge für Feuerwehrezufahrten, Stellplatzflächen, Fuß- und Radwege).

Schadstoffbelastungen, Altlasten: Altlasten werden fachgerecht gesichert bzw. saniert. Die beiden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Teil II von IV dargestellten, bleibelasteten Flächen werden nach einem Bodenaustausch mit unbelastetem, mageren Material überdeckt und entsprechend den Zieltypen mit Ansaaten versehen und weiter entwickelt.

Beeinträchtigung der Bodenfunktion und wertvoller Böden: Da es sich in erster Linie um bereits versiegeltes industriell und gewerblich vorgenutztes Gelände handelt, besteht hier keine detailliertere Untersuchungsrelevanz.

Bodendenkmäler: Es besteht derzeit kein Verdacht auf Vorkommen von Bodendenkmälern.

Ergebnis

Da trotz neu zu versiegelnder Flächen auch Abriss- und Entsiegelungsmaßnahmen umgesetzt werden können, die sich durch Neuanlage magerer Wiesen- bzw. Trockenstandorte positiv auf die Bodenfunktionen auswirken und weil eine Altlastensicherung bzw. -sanie- rung erfolgt, sind Umweltauswirkungen von geringer Erheblichkeit für das Schutzgut Boden gegeben.

7.5.4. Schutzgut Oberflächen- und Grundwasser

Beschreibung

Im Plangebiet und in der näheren Umgebung existieren keine Oberflächengewässer. Das Grundwasser steht durchschnittlich in einer Tiefe von 5 m bis 6 m an. Der Höchststand des Grundwassers liegt im Plangebiet bei ca. 3,20 m unter Geländeoberkante (Frühjahr). Die hohe Durchlässigkeit des anstehenden Bodens ermöglicht ein rasches Versickern des Niederschlagswassers.

Alllasten bzw. Schadstoffbelastung: Im Planungsumgriff bestehen Bodenverunreinigungen.

Auswirkungen

Es erfolgen keine Veränderungen des Flurabstands, der Fließrichtung, der Temperatur oder eine Abriegelung des Grundwassers. Ein baulicher Eingriff in das Grundwasser ist nicht vorgesehen. Ist dies unvermeidbar, müssen eine wasserrechtliche Erlaubnis eingeholt und Maßnahmen zur Schonung vorgesehen werden.

Schadstoffbelastungen: Altlasten werden fachgerecht gesichert bzw. saniert.

Versickerung: Über Festsetzungen ist geregelt, dass das Oberflächenwasser möglichst zu versickern ist (siehe oben rasche Versickerung). Dabei ist die Altlastensituation zu prüfen. Eine Versickerung durch belastete Bodenbereiche ist nicht zulässig.

Ergebnis

Für dieses Schutzgut sind Umweltauswirkungen von geringer Erheblichkeit zu erwarten.

7.5.5. Schutzgut Klima/Luft

Beschreibung

Die Stadt München liegt im Übergang vom feuchten, atlantischen zum trockenen, kontinentalen Klima.

Es herrschen im Sommer mittlere Tageshöchsttemperaturen von 20 °C bis 30 °C, im Winter von -5°C bis 5°C. Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei 9,2 °C. Infolge der Gebirgsnähe fallen relativ hohe Niederschlagsmengen mit durchschnittlich 1009 mm pro Jahr. Die Monate von Mai bis August zählen mit ca. 110 mm bis 130 mm pro Monat zu den niederschlagsreichsten des Jahres.

Lufthygienische Vorbelastungen existieren im Bereich der Lilienthalallee im Osten und an der Maria-Probst-Straße im Westen.

Auswirkungen

Klima: Mögliche Auswirkungen auf die klimatische Situation können durch die zusätzliche Flächenversiegelung (von bisher 60 % auf nun 71,5 %) entstehen. Die geplante und festgesetzte Grünstruktur in den die ehemalige Lokhalle umgebenden Stellplatzflächen ist daher von besonderer Bedeutung für die Verbesserung des Mikroklimas innerhalb dieser versiegelten Flächen. Durch die teilweise Auslichtung des Baumbestandes sowie des zum Teil sehr dichten Wildwuchses kann der Luftaustausch in den Flächen unterstützt werden.

Luftschadstoffe: Infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahme erhöht sich auf den umliegenden Straßen das Verkehrsaufkommen und voraussichtlich damit auch die resultierende lufthygienische Belastung. Bei den im Rahmen der Gastronomie im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum zulässigen Herstellungsprozessen wie Hausbrauerei und Destillerie

ist von keinen relevanten Emissionen auszugehen.

Ergebnis

Für dieses Schutzgut sind Umweltauswirkungen von geringer Erheblichkeit zu erwarten.

7.5.6. Schutzgut Orts- und Landschaftsbild

Beschreibung

Die ebene Heidelandschaft des Münchner Nordens ist von Grassteppen mit wenigen eingestreuten Kiefern- bzw. Eichengruppen geprägt. Diese Weite und Offenheit bilden den einzigartigen Charakter und die landschaftstypische Attraktivität des Gebietes.

Das derzeitige Bild des Plangebietes wird im Osten und Westen geprägt von massigen, zum Teil verwilderten Vegetationsflächen mit zum Teil mächtigen Bestandsbäumen. Im Süden schließt sich an die Halle eine ausgeräumte und mit wechselnden Nutzungen belegte Kiesfläche an, die im Südwesten in die mit temporären Einbauten geprägte Flohmarktnutzung übergeht.

Der großmaßstäbliche Baukörper der ehemaligen Lokhalle ist aufgrund des Gehölzaufwuchses im Umfeld heute nur eingeschränkt sichtbar.

Der Straßenraum der Lilienthalallee weist eine heterogene Gestaltung auf. Die Maria-Probst-Straße ist durch Gewerbebetriebe auf ihrer West- und einen Grünzug auf ihrer Ostseite geprägt.

Auswirkungen

Die Gestaltung der zukünftigen Freiflächen um die Halle orientiert sich am eingangs beschriebenen Charakter der Heideflächen. Es sollen magere Trocken- und Rohbodenstandorte westlich der Halle bzw. magere Wiesenstandorte im Osten der Halle jeweils mit einem lockeren Baumbestand erhalten und neu entwickelt werden.

Zukünftig werden die Gebäude von Osten und Westen wieder besser sichtbar sein.

Ergebnis

Da Landschafts- und Ortsbild durch die Planung eine deutliche Aufwertung und Attraktivitätssteigerung erfahren, sind die Umweltauswirkungen für dieses Schutzgut positiv zu bewerten.

7.5.7. Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Beschreibung

Im Plangebiet stehen die ehemalige Lokhalle sowie ein Gedenkstein und ein Kriegerdenkmal nordöstlich davon unter Denkmalschutz. Die Lokhalle wird nicht genutzt und läuft Gefahr zu verfallen. Auch die anderen Gebäude stammen aus der Zeit der Bahnnutzung.

Auswirkungen

Die neuen Nutzungen passen zum Charakter und zur Baustruktur der Halle, die damit auf Dauer erhalten bleiben kann. Die Halle ist künftig öffentlich zugänglich. Das Erscheinungsbild der Halle von außen bleibt gewahrt, im Wesentlichen sind eigenständige Einbauten im Halleninneren vorgesehen. Das Baudenkmal wird wieder vom öffentlichen Straßenraum aus sichtbar. Die anderen historischen Bauten können zum Großteil erhalten bleiben.

Gedenkstein und Kriegerdenkmal bleiben ebenfalls bestehen.

Ergebnis

Die Situation der denkmalgeschützten Gebäude wird durch die neue Nutzung erheblich verbessert. Der Erhalt der Nebengebäude östlich der Halle ist identitätsstiftend für das Quartier. Daher sind die Umweltauswirkungen auf dieses Schutzgut als positiv zu beurteilen.

7.5.8. Umweltschutzbelaug Energie

Beschreibung

Die Bauten erfüllen keine aktuellen Anforderungen hinsichtlich einer sparsamen und effizienten Nutzung von Energie (Dämmung o.ä.).

Auswirkungen

Beim Umbau werden aktuelle Standards berücksichtigt. Mit einem „Haus-im-Haus“-Konzept wird es möglich, sowohl den gebäudetechnischen als auch den denkmalpflegerischen Anforderungen gerecht zu werden. Für die Gewinnung, Nutzung und Speicherung von erneuerbaren Energien sind Anlagen auf den Dächern zulässig. Es besteht die Möglichkeit Fernwärme zu nutzen.

Ergebnis

Das Planungskonzept ermöglicht es, sowohl aktuelle energetische Standards mit einer sparsamen und effizienten Nutzung von Energie zu erfüllen als auch den denkmalpflegerischen Belangen gerecht zu werden. Auf den Dächern sind Anlagen zur Gewinnung, Nutzung und Speicherung von erneuerbaren Energien zulässig. Die dabei geltenden Einschränkungen zugunsten des Denkmalschutzes reduzieren aufgrund der beträchtlichen Gesamtgröße der Dachflächen die zur Verfügung stehenden Flächen nur in geringem Umfang. Ein Anschluss an die städtische Fernwärmeversorgung ist möglich. Insgesamt sind die Umweltauswirkungen auf dieses Schutzgut als gering zu beurteilen.

7.5.9. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen

Es bestehen Wechselwirkungen hauptsächlich zwischen den Schutzgütern Mensch und Tiere und Pflanzen. Die Überlagerung von menschlicher Erholungsnutzung und Biotopflächen, die als Lebensraum besonders geschützter Tierarten dienen sollen, birgt Konflikte. Daher ist die Ausstattung mit Wegen durch das Gelände Richtung Westen in den angrenzenden Grünzug hinein auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die geplante Ausgleichsfläche im Süden (Ausgleich intern öffentlich) wird komplett von Durchwegungen freigehalten.

Das eventuelle Konfliktpotential aufgrund der Anforderungen an einen denkmalgerechten Umgang mit der Bausubstanz und an eine modernen Standards entsprechende Wärmedämmung kann durch eine geeignete Anordnung der Nutzungen in der Halle und einem „Haus-im-Haus“-Konzept mit einer weitgehenden Trennung von Witterungsschutz und Wärmedämmung minimiert werden. Für die Gewinnung, Nutzung und Speicherung von erneuerbaren Energien können weite Teile der Dachflächen genutzt werden, Festsetzungen regeln dabei die Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange.

7.6. Geplante Maßnahmen auf Bebauungsplan-Ebene zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen vor der Bauphase

Für die nachgewiesenen Zauneidechsenvorkommen werden im Gutachten zur saP artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen, sogenannte FCS-Maßnahmen (Maßnahmen zur

Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes der Art), gefordert. Hierzu ist ein geeigneter Lebensraum für die Zauneidechse an der Lassallestraße, (FISSt.Nr. 475/1 Gemarkung Moosach) in ca. 7 km Entfernung westlich zum Planungsgebiet, herzustellen. (Ausgleich extern) Die Gestaltung der FCS-Fläche mit allen notwendigen Habitatelementen wie Nahrungsflächen, Überwinterungs-, Versteck-, Ruhe-, Balz- und Eiablageplätze für die Zauneidechsen ist im Pflege- und Entwicklungsplan, planwerkstatt karlstetter vom 20.10.2010 definiert.

Am 30.12.2013 wurde durch die Regierung von Oberbayern eine Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erteilt. Demnach darf laut Bescheid (Punkt 2.1.2) die Baufeldfreimachung nur zwischen dem 1. April und 30. September erfolgen. Die Zauneidechsen sind aus dem Baufeld durch Reduktion von Deckungsstrukturen und Verstecken so weit wie möglich zu vertreiben (Vergrämung durch radikale Mahd). Verbleibende Individuen sind in mindestens 2 Begehungen soweit wie möglich zu fangen und aus dem Gefahrenbereich der Baustelle zu entfernen und in geeignete Lebensräume, die im Rahmen der CEF-Maßnahme „Bahnüberquerung Lindberghstraße“ geschaffen und optimiert werden, zu versetzen. Sollten diese zum Zeitpunkt der Fangmaßnahmen noch nicht verfügbar sein, ist auch eine Freilassung in Lebensstätten entlang des südlich angrenzenden Bahnkörpers zulässig. Zur Erhöhung des Fangerfolges können künstliche Verstecke temporär eingebracht werden. Es sind Maßnahmen zur Verhinderung der Rückwanderung zu ergreifen (z. B. Reptilien/Amphibienzaun), wenn nicht ohnehin ausreichend Barrieren (z. B. kahle Offenlandflächen) vorhanden sind.

Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen in der Bauphase

- Gehölzrodungen sind nur außerhalb der Brutzeit zulässig. Die Fällung und der Rückschnitt von Gehölzbeständen sind nach § 39 Abs. 5 BNatSchG in der Zeit vom 1. März bis 30. September nicht erlaubt. Für eine Ausnahmeregelung vom § 39 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG muss bei der Naturschutzbehörde ein Antrag gestellt werden. Die Ausnahme gilt nicht für die Fällung von Großbäumen während des Brutgeschäftes ab April. Vor der Rodung sind die zur Fällung ausgewählten Bäume im Vorfeld auf besetzte Höhlen (auch Mulmhöhlen) und Spalten als Fledermausquartiere zu untersuchen und ggf. vorgefundene Tiere qualifiziert zu bergen und in Ersatzquartiere umzusetzen.
- Zum Schutz der an die Baufelder anschließenden Biotopentwicklungszonen vor Zerstörungen, Flächeninanspruchnahmen und Beeinträchtigungen in der Bauphase sind entsprechende Schutzmaßnahmen wie Absperrungen mit Bauzaun sowie Stamm- und Wurzelschutz für zu erhaltende Gehölze durchzuführen. Bei möglicher Beschädigungsgefahr durch die Bauarbeiten sind Gehölze fachgerecht auszuschneiden.
- Im Rahmen der Baumaßnahmen für den künftigen Campus für Innovation und Forschung ist die angrenzende Ausgleichsfläche (Ausgleich intern öffentlich) mit einem stabilen Bauzaun gegen Befahren, Ablagerungen und anderweitige Nutzung zu sichern. Im späten Frühjahr und Frühsommer sollen keine vorübergehenden Sandböden bzw. -haufen oder ähnliche lockere Bodenmieten am westlichen Rand des Areals entstehen, da diese evtl. zur Eiablage genutzt werden könnten, im weiteren Baubetrieb dann jedoch zerstört würden.

Durch Festsetzung im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 gesicherte Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen:

- Durchgrünung des Gesamtareals: Ein Großteil der Freiflächen wird als magere Fläche mit heideartiger Vegetation hergestellt. Das Entwicklungs- bzw. Erhaltungsziel Heide gilt für Flächen im Gesamtareal, die bereits mit Magerrasen bestanden sind sowie für alle Freiflächen, die nicht intensiv genutzt werden (Flächen westlich der Halle). Die Herstellung der mageren Flächen, die Begrünung, vorzugsweise durch Mahdgutübertragung aus den Heideflächen des Münchner Norden oder mittels autochthonem Saatgut, die Pflanzung standortgerechter Bäume, sowie eine dem Entwicklungsziel entsprechende Pflege sind durch die Festsetzung „Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen“ gesichert. Flächen welche bereits als Magerrasen bzw. Altgrasbestände kartiert sind, werden durch die Festsetzung „Bindung für Bepflanzungen“ erhalten und zu Salbei-Glatthaferwiesen entwickelt. Wertvolle Gehölzstrukturen bleiben erhalten.
- Wichtige weitere Maßnahmen zur Begrünung und Einbindung des Geländes in die Landschaft sind die Herstellung von Grünen Inseln in den befestigten Flächen sowie die Dachbegrünung.
- Stellplätze, Fußwege und ähnliche Belagsflächen werden wasserdurchlässig hergestellt, sofern keine funktionalen oder gestalterischen Aspekte dagegen sprechen.
- Feuerwehrumfahrungen im Bereich von Grünflächen werden in wasserdurchlässiger Bauweise mit Rasenwaben hergestellt.
- Eine gezielte Besucherlenkung (durch Abgrenzungen, Abpflanzungen, Schilder) auf öffentlich nutzbaren Wegen dient der Vermeidung von Beeinträchtigungen der ökologisch wertvollen Flächen durch Wegenutzung.

Durch Vereinbarungen im städtebaulichen Vertrag und Durchführungsvertrag gesicherte Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen:

- Die Sicherung der ökologischen Ausgleichsflächen im Süden (Ausgleich intern öffentlich) und an der Lassallestraße (FlSt.Nr. 475/1 Gemarkung Moosach) (Ausgleich extern).

7.7. Eingriff und Ausgleich

Auch nach der Umsetzung von Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen verbleiben unvermeidbare nachteilige Auswirkungen auf Natur und Landschaft, die ausgeglichen oder ersetzt werden müssen. Die relevanten Flächenverluste werden gemäß ihrem Gesamtwert für Pflanzen und Tiere zusammengefasst. Die Bewertung des Eingriffs und Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgt gemäß dem Leitfaden „Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen.

Aufgrund der ermittelten Bestandskategorie und der jeweiligen Eingriffsebene durch die Planung beläuft sich der Ausgleichsbedarf für das gesamte Plangebiet auf 1,95 ha.

Innerhalb des Plangebiets entsteht ein Ausgleichspotenzial von 1,78 ha welches für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 angerechnet wird. Diese Ausgleichsmaßnahmen werden vertraglich gesichert.

Die verbleibenden 0,17 ha Ausgleichsbedarf werden über eine externe ökologische Ausgleichsfläche von 0,34 ha Flächengröße an der Lassallestraße (FlSt.Nr. 475/1 Gemarkung Moosach) sowie über eine Ausgleichsfläche in der Fröttmaninger Heide abgegolten.

7.8. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit dem Umbau des Bestandes im Plangebiet zu einem künftigen Baumarkt-Fachzentrum bzw. Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum kommt es im Gesamtareal gemäß der festgesetzten GRZ von höchstens 0,8 für das Baumarkt-Fachzentrum und einer GRZ von höchstens 0,8 für das südliche Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum zu einer zusätzlichen Versiegelung. Laut vorliegendem Freiflächenkonzept sind demnach mit Umsetzung der Planung 9,2 ha der Flächen voll- bzw. teilversiegelt.

Die Umweltprüfung hat ergeben, dass sich die Lärm- und Verkehrsbelastung in den gewerblich genutzten Arealen erhöhen wird. Vorhandene Altlasten werden fachgerecht gesichert und saniert.

Über den Ausgleich der notwendigen Eingriffe wird die Möglichkeit genutzt, die vorhandenen Biotopflächen zu ergänzen und im Gesamtzusammenhang zu entwickeln. Im Plangebiet selbst werden die Freiflächen nährstoffarm hergestellt. Standortgerechte, locker eingestreute Gehölze ergänzen das Begrünungskonzept. Wertvolle Vegetationseinheiten werden erhalten und mit geeigneten Pflegemaßnahmen optimiert. Mit der Ökologischen Ausgleichsfläche im Südwesten des Planungsumgriffs (Ausgleich intern öffentlich) werden die ökologisch wertvollen Flächen im Grünzug ergänzt und die Durchgängigkeit in südlicher Richtung gestärkt. Im Rahmen einer weiteren externen Ökologischen Ausgleichsfläche an der Lassallestraße werden FCS-Maßnahmen (Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustands der Art) für Zauneidechsen umgesetzt.

Die Maßnahmen zur Umnutzung des Geländes wirken sich positiv auf die Kultur- und Sachgüter sowie das Landschafts- und Ortsbild und damit den Erholungswert aus, da vorhandene Baustruktur wieder genutzt werden kann und die Biotopstruktur entsprechend des Zieltyps der Heideflächen erhalten und aufgewertet werden kann.

7.9. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Bei Nichtdurchführung der Planung wären die Bestandsgebäude, im Besonderen die denkmalgeschützte ehemalige Lokhalle, dem zunehmenden baulichen Verfall und der Schädigung durch Vandalismus preisgegeben. Eine verträgliche Nachnutzung für Baulichkeiten dieser Größenordnung und mit den speziellen Anforderungen zu finden, ist, wie die Vergangenheit gezeigt hat, ausgesprochen schwierig.

Die Freiflächen würden weiterhin im Rahmen der Zwischennutzungskonzepte überformt werden. Mangels der Durchführung von dringend notwendigen Pflegemaßnahmen und fortschreitender Sukzession würden die Biotopflächen voraussichtlich an Arten- und Strukturereichtum verlieren. Eine Optimierung des ökologischen Verbundsystems magerer und trockener Standorte könnte nicht stattfinden.

Für die Bevölkerung bestünde keine Möglichkeit, die denkmalgeschützte Lokhalle wie auch die Freiflächen rund um die Halle zu Erholungszwecken zu nutzen. Die sichere Durchgängigkeit durch das Gelände wäre nicht gewährleistet.

7.10. Alternative Planungsmöglichkeiten

In der Vergangenheit wurden verschiedenste Ansätze zur Projektentwicklung für eine Umnutzung der denkmalgeschützten Lokhalle verfolgt. Der Versuch, die Halle als einen Ort

für Ausstellungen besonders raumgreifender Kunst-Exponate bzw. Aktionskunst umzusetzen, scheiterte aufgrund der Größe der Bestandsgebäude – die denkmalgeschützte Lokhalle hat z. B. Eine Grundfläche von ca. 45.000 m² - und an geeigneten Finanzierungsmöglichkeiten. Die zuletzt in Angriff genommene Initiierung eines Modegroßhandelszentrums für München führte nach einem positiven Projektstart aufgrund politischer Ziele und zeitlicher Engpässe nicht zum gewünschten Erfolg.

7.11. Methodisches Vorgehen und technische Schwierigkeiten

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden drei Stufen unterschieden: geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit. Bei der Bewertung der Erheblichkeit ist, insbesondere bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen, die Ausgleichbarkeit von Auswirkungen ein wichtiger Indikator. Die Erheblichkeit nicht ausgleichbarer Auswirkungen wird grundsätzlich als hoch eingestuft.

Das Schutzgut Mensch wurde auf Grundlage des Schallgutachtens, der Verkehrsuntersuchung sowie der gutachterlichen Aussage zur 110 kV-Leitung bewertet.

Die Beurteilung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser erfolgte auf der Basis der vorliegenden Untersuchungen des Untergrundes und der Alllastensituation.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen konnte auf die vorliegenden grünordnungsplanerischen Bestandsaufnahmen des Büros planwerkstatt karlstetter zurückgegriffen werden. Die Daten sind in die Bestands- und Bewertungspläne des Büros gebhard konzepte eingeflossen. Weiterhin wurde das Gutachten zur saP zur Einschätzung herangezogen.

Es können Ungenauigkeiten beim Erfassen des Baumbestandes im Planungsumgriff auftreten, da die Flächen teilweise durch den zunehmenden Gehölzaufwuchs kaum begehbar waren und so Angaben zu den Bäumen aus gewisser Entfernung gemacht werden mussten.

7.12. Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring)

Die erfolgreiche Umsetzung der diversen Pflegemodelle setzt die Durchführung eines begleitenden Monitorings und die Steuerung durch eine fachkompetente ökologische Bauleitung voraus. Nur so kann kontinuierlich die reale Vegetations- und die Populationsentwicklung der Zielarten verfolgt und mit den Entwicklungszielen verglichen werden. Die Pflegestrategie ist entsprechend den Ergebnissen des Monitorings flexibel anzupassen. Die Kurzberichte sind am Ende jedes Untersuchungsjahres an das Baureferat-Gartenbau, die Untere Naturschutzbehörde (UNB) und das Referat für Gesundheit und Umwelt-UW 12 zu senden (Überwachungsbehörden).

Für die ökologischen Ausgleichsflächen im Planungsumgriff wurde ein Pflege- und Entwicklungskonzept erstellt. Für die Ausgleichsfläche wird folgendes Monitoring über einen Zeitraum von 20 Jahren nach Herstellung durchgeführt:

Floristisches, strukturelles Monitoring:

- im dritten Jahr, dann ab dem fünften Jahr im Fünf-Jahres-Rhythmus bis zum 20. Jahr: Erhebung von Strukturtypenverteilung und Sukzessionsfortschritt
- im dritten Jahr, dann ab dem fünften Jahr im Fünf-Jahres-Rhythmus bis zum 20. Jahr: Erfassung wertbestimmender Arten der Magerrasen und mageren Wiesen

- jeweils Dokumentation der Ergebnisse,
- Darstellung notwendiger Pflege- bzw. Optimierungsmaßnahmen.

Faunistisches, strukturelles Monitoring:

- Im dritten Jahr, dann ab dem fünften Jahr im Fünf-Jahres-Rhythmus bis zum 20. Jahr: Übersichtserfassung von Kleintieren (Heuschrecken, Tagfalter, Laufkäfer, Zauneidechse) zum Nachweis des Entwicklungsfortschritts der Besiedelung des Lebensraums,
- jeweils Dokumentation der Ergebnisse,
- Darstellung notwendiger Pflege- bzw. Optimierungsmaßnahmen.

Im fünften Jahr nach Rechtskraft des vorhabenbezogenen Bebauungsplans:

Einmalige Überwachungsmaßnahme zur Prüfung der unvorhergesehenen Auswirkungen auf die Leitarten von Flora und Fauna.

Die Überwachung der Ausgleichsmaßnahmen auf dem im Eigentum der Vorhabenträgerin befindlichen Grundstück Flst.Nr. 475/1 Gemarkung Moosach, insbesondere der dortigen FCS-Maßnahme für die Gattung Zauneidechse, ist durch den städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1940a verbindlich geregelt.

7.13. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Auf einer Fläche von 12,9 ha wird mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 die Umnutzung der bestehenden denkmalgeschützten Lokhalle sowie deren Nebengebäude zu einem Baumarkt-Fachzentrum im nördlichen und dem Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum im südlichen Hallenteil geregelt. Südlich davon wird eine öffentliche Wegeverbindung in Ost-West-Richtung geschaffen, die als separater öffentlicher Fuß- und Radweg weiter geführt wird.

Aufbauend auf der Bestandserhebung der Schutzgüter sowie den Projektbeschreibungen und ermittelten Wirkfaktoren der Planungen wurden für alle Schutzgüter die Umweltauswirkungen geprüft und die voraussichtliche Erheblichkeit der Umweltauswirkungen dargestellt. Die Ergebnisse der Prüfung für die einzelnen Schutzgüter unter Berücksichtigung von Fachgutachten zu Vegetation, Fauna, Lärm und Untergrund sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass erhebliche negative Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter nicht eintreten werden. In Teilen sind positive Auswirkungen zu verzeichnen, feststellbare Beeinträchtigungen liegen allenfalls im Bereich mittlerer Erheblichkeit.

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans erfolgt der Umbau eines bisher nur noch in Teilen genutzten und gegen die Umgebung in großen Teilen abgeschlossenen Geländes hin zu einer für die Öffentlichkeit nutzbaren, Landschaftsbild und Lebensraum aufwertenden Anlage.

Im Plangebiet erfolgt eine Steigerung der Versiegelung von derzeit ca. 7,8 ha auf 9,2 ha bzw. entsprechend der festgesetzten GRZ im Nord- und Südteil bis höchstens 0,8.

Es entsteht ein Ausgleichsbedarf, der zum überwiegenden Teil im Plangebiet und zum Teil extern umgesetzt wird. Der Ausgleichsbedarf im Plangebiet beläuft sich auf gesamt 1,95

ha. Es entsteht ein Ausgleichspotenzial im gesamten Umgriff von 1,78 ha, welches auf die Fläche angerechnet wird. Die verbleibenden 0,17 ha Ausgleichsbedarf werden auf einer externen Ausgleichsfläche von 0,34 ha Flächengröße an der Lassallestraße (Flst.Nr. 475/1 Gemarkung Moosach) angerechnet. Die zu schaffenden Ausgleichsflächen ermöglichen eine Verbesserung der vorhandenen Biotopstruktur sowie des Landschaftsbildes über die Schaffung von mageren Trocken- bzw. Wiesenstandorten entsprechend dem Landschaftsbild der nördlichen Heideflächen.

Nach den Ergebnissen der Umweltprüfung sind damit die Voraussetzungen für eine umweltverträgliche Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2024 der Landeshauptstadt München gegeben.

Schutzgut	Baubedingte Auswirkungen	Anlagenbedingte Auswirkungen	Betriebsbedingte Auswirkungen	Ergebnis
Mensch				
Lärm	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit
Beleuchtung	nicht gegeben	positiv	positiv	geringe Erheblichkeit
Erholung	nicht gegeben	positiv	positiv	positive Auswirkung
Tiere und Pflanzen				
Flächenverlust	gering	gering	gering	positive Auswirkung
Beleuchtung	gering	gering	gering	positive Auswirkung
Geschützte Arten	mittel	mittel	mittel	mittlere Erheblichkeit
Biotoppflege	mittel	mittel	mittel	mittlere Erheblichkeit
Boden				
Entsiegelung	positiv	positiv	positiv	positive Auswirkung
Neuversiegelung	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit
Wasser				
	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit
Klima/Luft				
	gering	gering	gering	geringe Erheblichkeit
Landschaft/Ortsbild				
	nicht gegeben	positiv	positiv	positive Auswirkung
Kultur- und Sachgüter				
	nicht gegeben	positiv	positiv	positive Auswirkung

Energie	gering	positiv	gering	geringe Erheblichkeit
---------	--------	---------	--------	-----------------------

8. Maßnahmen/Kosten/Sozialgerechte Bodennutzung

Die Umsetzung des Bebauungsplanes, auf den die Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) Anwendung finden, wird Kosten verursachen im Wesentlichen für

1. die Erschließung des Vorhabens von der Lilienthalallee durch den Neubau einer Straße und den Umbau der Lilienthalallee mit Lichtzeichenanlage auf einer Länge von ca. 150 m im gesamten Straßenraum (im Wesentlichen Errichtung zweier Abbiegespuren mit daraus resultierenden Anpassungen der Straßenprofilelemente).

Die Kosten dieser Maßnahme (einschließlich der unentgeltlichen Übertragung der künftigen Verkehrsflächen) trägt mit Ausnahme der Lichtzeichenanlage die Vorhabenträgerin. Die Kosten der Lichtzeichenanlage werden von der Landeshauptstadt München getragen, da es sich hierbei um eine verkehrslenkende Maßnahme handelt und das Grundstück auch ohne Lichtzeichenanlage erschlossen ist.

2. die Erschließung des Vorhabens von der Maria-Probst-Straße durch den Umbau der Maria-Probst-Straße mit Lichtzeichenanlage auf einer Länge von ca. 170 m im gesamten Straßenraum (im wesentlichen Errichtung von Abbiegespuren, zweisepuriger Ausbau, Querung mit Mittelinsel, Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederherstellung der Grünordnung).

Die Kosten dieser Maßnahme (einschließlich der unentgeltlichen Übertragung der künftigen Verkehrsflächen) trägt die Vorhabenträgerin.

3. die Herstellung des Fuß- und Radweges als Verbindung der Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße mit der Maria-Probst-Straße (der Ankauf der erforderlichen Flächen ist bereits erfolgt).

Die Kosten dieser Maßnahme hat die Landeshauptstadt München zu tragen.

4. den Erwerb und die Herstellung der (künftigen) öffentlichen Grünfläche nördlich des vorgenannten Fuß- und Radweges zur Eingliederung in die vorhandene öffentliche Grünanlage.

Die Kosten dieser Maßnahme hat die Landeshauptstadt München zu tragen, soweit nicht gemäß § 3 Abs. 11 des städtebaulichen Vertrags und Durchführungsvertrags die Vorhabenträgerin das Risiko hinsichtlich Altlasten übernimmt.

5. die Herstellung, die Entwicklung und den Unterhalt der Ausgleichsflächen, die die Vorhabenträgerin der Landeshauptstadt München unentgeltlich überträgt.

Die Kosten der Herstellung und der Entwicklung der oben genannten Ausgleichsflächen trägt die Vorhabenträgerin, die Kosten für den Unterhalt die Landeshauptstadt München.

9. Daten zum Bebauungsplan

Flächennutzung	Fläche	Anteil
Baugrundstücke	11,1 ha	86%
Verkehrsflächen	0,5 ha	4%
Öffentliche Grünflächen	1,2 ha	9%
Plangebiet gesamt	12,9 ha	100%

Nutzungsart	Nettobauland ca.	GFZ	Geschossfläche	Arbeitsplätze ca.
Baumarkt-Fachzentrum	54.250 m ²	0,5	27.000 m ²	540
Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum	56.800 m ²	0,9	49.600 m ²	990
Summe	111.050 m²	-	76.600 m²	1530

Versiegelungsbilanz

Versiegelung	Fläche	Anteil
Plangebiet Bestand	7,81 ha	60%
Plangebiet Planung (voll- sowie teilversiegelte Flächen)	9,24 ha	72%

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Wv. Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/12
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 12
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Kulturreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An das Sozialreferat
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An die MVG
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/41
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV/41
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/01
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
20. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/12
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/12

