

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 -**

Satzungsbeschluss

Stadtbezirk 12 Schwabing-Freimann

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02846

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 nicht maßstäblich)
4. Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024,
Teil II von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 2
vom 05.06.2014 (Plan nicht maßstäblich)
5. Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024,
Teil III von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 3
vom 05.06.2014 (Plan nicht maßstäblich)
6. Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024,
Teil IV von IV: Vorhaben- und Erschließungsplan Teil 4
vom 05.06.2014 (Plan nicht maßstäblich)

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 06.05.2015 (SB)**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Vortrag wie nachstehende Satzung sowie Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da es sich um eine Angelegenheit der Stadtentwicklung und Bauleitplanung handelt.

1. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2024 am 16.07.2014 gebilligt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit der Begründung und den im Vortrag der Referentin genannten umweltbezogenen Stellungnahmen sowie dem städtebaulichen Vertrag und Durchführungsvertrag öffentlich auszulegen. Dies sollte jedoch erst dann geschehen, wenn die Vorhabenträgerin nachgewiesen hat, dass die Sicherheiten des städtebaulichen und Durchführungsvertrags gestellt und die Aufassungsvormerkungen nach § 5 desselben Vertrags jeweils an ihrer endgültigen Rangstelle eingetragen sind.

Das Angebot der Vorhabenträgerin auf Abschluss eines städtebaulichen Vertrags und Durchführungsvertrages, das dem Billigungsbeschluss als Anlage beilag, wurde von der Landeshauptstadt München am 28.08.2014 angenommen und die Vorhabenträgerin hat die o.g. Nachweise erbracht.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 lag in der Zeit vom 09.10.2014 mit 11.11.2014 zusammen mit den o.g. umweltbezogenen Stellungnahmen und dem städtebaulichen Vertrag und Durchführungsvertrag öffentlich aus, nachdem Ort und Dauer der Auslegung im Amtsblatt Nr. 27 vom 30.09.2014 veröffentlicht wurden.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gingen eine Stellungnahme zum Themenbereich Verkehr sowie eine Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V. ein.

1.1 Stellungnahme zum Themenbereich Verkehr

Anlieger an der Lilienthalallee weisen darauf hin, dass sie von der Bebauungsplanaufstellung direkt betroffen seien. Man begrüße die Revitalisierung des Bundesbahn-Ausbesserungswerks zu einem neuen, lebendigen Gewerbestandort. Hinsichtlich der vorgelegten Verkehrskonzeption und der vorgelegten Verkehrsgutachten werden aber Bedenken angemeldet. Aus der alltäglichen Erfahrung im Berufsverkehr in der Lilienthalallee, insbesondere den Kreuzungen Heidemannstraße und Frankfurter Ring könnte man sich nicht vorstellen, dass das vorgelegte Verkehrsgutachten die Bestandssituation und Prognosen in die Zukunft korrekt darstelle. Man habe sich deshalb entschlossen, das Gutachten von einem anerkannten, neutralen Verkehrsgutachter prüfen zu lassen, welcher die Bedenken bestätigt habe. Die Fachstellungnahme dieses Verkehrsgutachters vom 03.11.2014 zum Gutachten (Verkehrsuntersuchung) zeige die Schwächen auf, die im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen seien:

1. Der Knoten Lilienthalallee/Frankfurter Ring sei nicht in die Betrachtung eingeflossen.
2. Im Kapitel 4 und im Anhang sei nicht definiert, ob es sich um einen DTV-Wert (Montag bis Sonntag) oder um einen werktäglichen DTVw-Wert (Montag bis Freitag) handle. Der DTV-Wert sei naturgemäß geringer, da am Wochenende die Belastungen geringer seien.
3. In allen Prognosefällen steige die Belastung von im Bestand 2004/2005 6.800 Kfz pro 24 Stunden auf mindestens 12.000 Kfz pro 24 Stunden an. Dies bedeute eine Zunahme des Verkehrs um mindestens 75 % und erfordere eine Betrachtung in den relevanten Spitzenstunden (morgens und abends), die nicht erfolgt sei.

4. Für die signalisierten Knotenpunkte sei nicht das gängige Verfahren nach dem Handbuch für die Bemessung der Straßenverkehrsanlagen (HBS) mit Angabe der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs angewendet worden.
Die Qualitätsstufe, die sich aus einer solchen Auswertung der mittleren Wartezeit für die Verkehrsteilnehmer ergäbe, sei als Bewertungskriterium a) anerkannt b) aussagekräftiger c) gerade für das Bebauungsplanverfahren mit Bürgerbeteiligung das verständlichere und damit zu bevorzugende Bewertungskriterium.
Die im vorliegenden Gutachten ermittelte Leistungsfähigkeit suggeriere eine Abwickelbarkeit der zusätzlichen Verkehre, die nicht gegeben sei, wenn man sich die Qualitätsstufen genauer anschau.
5. Würden die ermittelten Ergebnisse in die o.g. Qualitätsstufen umgerechnet, ergäben sich für die entscheidenden Knoten Heidemann/Maria-Probst-Straße und Heidemannstraße/Lilienthalallee für die Abbiegebeziehungen die Qualitätsstufen E teilweise an der Grenze zur Qualitätsstufe F. Maßgeblich für die Bemessung eines Knotens sei immer der schlechteste Wert einer Fahrbeziehung. Daher sei für beide Knoten anzunehmen, dass die Belastungen eben nicht wie im Gutachten ausgeführt, ausreichend leistungsfähig sind.
6. Aufgrund der komplexen Nutzungszusammenhänge Euro-Industriepark, dem Messezentrum und den vorhandenen Büroflächen sowie der hinzukommenden Nutzungen sei unbedingt zu empfehlen, eine Mikrosimulation für die Spitzenzeiten werktags vorzunehmen, um die Wirkungszusammenhänge im Netz (Rückstau), Pulkbildung, Wartezeiten, Behinderungen) angemessen abbilden und auswerten zu können.
7. Man weise weiterhin darauf hin, dass durch die Ausbildung der Edmund-Rumpler-Straße als Vollknoten mit Abbiegespuren im öffentlichen Straßenraum etwa 10 Stellplätze in der Lilienthalallee entfallen würden. Diese 10 Stellplätze seien enorm wichtig für die umliegenden Gewerbebetriebe und sollten im Rahmen des Neubaus der Stichstraße (Edmund-Rumpler-Straße neu) ersetzt werden. Bisher habe die Straße in den Planunterlagen keine öffentlichen Stellplätze.

In der der Bürgerstellungnahme beiliegenden Fachstellungnahme des beauftragten Gutachters vom 03.11.2014 (AW Freimann – Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung, Stellungnahme zu dem Gutachten) wurde ausgeführt, dass die „AW Freimann – Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung“ vom 11.05.2011 gesichtet wurde. Von den Auftraggebern sei man gebeten worden, zum inhaltlichen Vorgehen Stellung zu nehmen und etwaige Aspekte, falls sie aus Sicht des Gutachters kritisch erscheinen, darzulegen. Dem sei man nachgekommen:

Allgemeine Vorgehensweise und Dokumentation

Das Verkehrsgutachten habe die im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung zu einem Bauleitplanverfahren notwendigen Schritte durchlaufen: die Sammlung der Grunddaten bestehende Verkehrsbelastungen, die Abschätzung des Verkehrsaufkommens für neu geplante Nutzungen, die Berücksichtigung der Gebietsentwicklung (hier: in mehreren Planfällen), die Verkehrsprognose sowie die Analyse von verkehrlichen Spitzenstunden an Knoten-

punkten, die im Auswirkungsbereich des Bauvorhabens betroffen seien. Diese Arbeitsschritte seien für derartige Verkehrsuntersuchungen notwendig und sinnvoll. In der Bearbeitungsmethodik seien im Detail jedoch ungünstige Entscheidungen getroffen worden:

- In Großstädten, die noch eine rege Stadtentwicklung aufweisen, seien verkehrseinschränkende Baumaßnahmen an der Tagesordnung. Im Sinne der Projektentwicklung sei die Entscheidung nachvollziehbar, aus diesem Grund auf Verkehrsdaten von 2004-2005 zurückzugreifen. In vergleichbaren Großstädten (z. B. Köln) würden Verkehrsdaten, die älter als 5 Jahre sind, allerdings nicht mehr für derartige Untersuchungen herangezogen. Der Grund liege oftmals in der aktiven städtebaulichen Entwicklung, die innerhalb dieses Zeitraumes eine Aktualisierung von Verkehrszählungen erforderlich mache.
- Die Verfasser von Verkehrsuntersuchung und Anhang hätten die notwendige Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse in der Dokumentation nicht vollständig gewährleistet. Hierfür gebe es mehrere Beispiele:
 - Im Kapitel 1 „Geplante Nutzungen“ würden bei Faktoren zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens nicht alle Annahmen erläutert. Während beispielsweise für den Baumarkt viele Angaben für den Kundenverkehr erläutert würden, lasse sich für die Ermittlung des Aufkommens für Beschäftigte nicht nachvollziehen, welche Parameter zur Abschätzung gewählt wurden. Allgemein seien für die neuen Nutzungen im Plangebiet nur Angaben zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens erläutert worden, während Angaben zur erwarteten räumlichen Verteilung nicht aus der Dokumentation nachvollzogen werden könnten.
 - Im Kapitel 4 „Verkehrliche Auswirkungen“ werde auf die Umlegungsergebnisse im Anhang hingewiesen. In der Dokumentation sei keine fachliche Interpretation dieser Ergebnisse zu finden. Für den Leser bleibe damit z. B. unklar, ob die südlich angedachte Verbindungsspanne zwischen Maria-Probst-Straße und Lilienthalallee zu einer gewollten Entlastung führe oder ggf. sogar Durchgangsverkehr anziehe.
 - In den zu Kapitel 5 „Leistungsfähigkeitsprüfungen“ gehörenden Anlagen seien die signaltechnischen Belange (insbesondere Signalprogramme) selbst für den fachkundigen Leser nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus sei nicht erkennbar, welche Verkehrsqualität im Bestand vorliege. Zum Verständnis der Veränderungen wäre dies jedoch sinnvoll.
 - Im Anhang werde auf Verkehrszählungen hingewiesen, die im November 2014 (Hinweis des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: die Zählung erfolgte im November 2011) durchgeführt wurden. In der Tabelle auf Seite 5 des Anhangs würden Tagesbelastungen ausgewiesen, die aufgrund von Zählungen in Zeitblöcken durch eine Hochrechnung erfolgt sein müssen. Das Verfahren zur Hochrechnung von Zeitblöcken auf den Tagesverkehr bleibe dabei unbekannt.
 - Im Kapitel 4 und im Anhang bleibe in den dargestellten Verkehrsbelastungsbildern unklar, ob es sich um einen „echten“ DTV-Wert (Mo-So) oder um einen werktäglichen DTVw-Wert (Mo-Fr) handele. Vielerorts liege der DTV-Wert geringer als der DTVw-Wert, da am Wochenende die Belastungen geringer seien. Im Umfeld von Veranstaltungs- und Event-Nutzungen könne dies jedoch auch anders sein. Auch gehe aus Kapitel 4 nicht hervor, wie die Prognosebelastungen in der untersuchten

Spitzenstunde ermittelt wurden.

- Im Verkehrsgutachten selbst, aber auch aus den Stellungnahmen der Anlieger werde deutlich, dass sich das Plangebiet in ein stark vorbelastetes Umfeld einbette. Vor diesem Hintergrund hätten andere Entscheidungen für die fachliche Tiefe der Verkehrsuntersuchung getroffen werden müssen (im Sinne einer Vorgabe durch die Stadt München):
 - Die in Kapitel 5 „Leistungsfähigkeitsprüfungen“ dargelegte Anzahl der Knotenpunkte, die im Hinblick auf die Spitzenstunden zu untersuchen seien, griffen in derart komplexen Verkehrszusammenhängen zu kurz. Das Plangebiet habe kurzfristig wie langfristig eine Anbindung auch nach Süden an den Frankfurter Ring. In allen Prognosefällen steige die Belastung von im Bestand (2004/5) 6.800 Kfz/24 h auf mindestens 12.000 Kfz/24 h an. Dies bedeute eine Zunahme des Verkehrs um mindestens 75 % und erfordere ebenfalls eine Betrachtung in den relevanten Spitzenstunden.
 - Es wurde die Entscheidung getroffen, dass für die Leistungsfähigkeitsprüfungen nur die Abendspitze relevant sei. Begründet wurde dies mit dem vorwiegenden Kunden- und Besucherverkehr. Aus dem Gutachten gehe nicht hervor, ob im Bestand (also ohne weitere Aufsiedlungen) in der Morgenspitze bereits Probleme vorliegen, die z. B. durch frühen Kundenverkehr des Baumarktes (in der Regel machten Baumärkte heutzutage gegen 07:00 Uhr oder 08:00 Uhr auf) zusätzlich verschärft würden. Auch sei ggf. eine Überlagerung von Verkehr des Plangebietes mit zufließendem Verkehr zum M.O.C. denkbar.
 - Für die signalisierten Knotenpunkte sei das Zeitbedarfsverfahren nach RiLSA angewendet worden. Obwohl der Gutachter für vorfahrtgeregeltete Knotenpunkte das gängige Verfahren nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) anwende, welches ein gleichwertiges Verfahren auch für signalisierte Knotenpunkte vorsehe (mit Angabe der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs), sei das beschriebene Verfahren genutzt worden. Die Qualitätsstufen, die sich aus der Auswertung der mittleren Wartezeit für die Verkehrsteilnehmer ergeben, seien als Bewertungskriterium dabei erstens anerkannt und zweitens aussagekräftiger als eine ermittelte Leistungsfähigkeitsreserve. In Anbetracht der Komplexität der Verkehrsprozesse (Überlagerung von Berufsverkehr, Kundenverkehr und Veranstaltungsverkehr) sei ein fachlich tiefergreifendes Nachweisverfahren sinnvoll. Mit Hilfe eines mikroskopischen Simulationsmodells könnten für den Untersuchungsbereich die Verkehrsabläufe unter Berücksichtigung der Wirkungszusammenhänge zwischen benachbarten Knotenpunkten (Signalisierung, Grüne Welle/Koordinierung, Rückstauentwicklung, Linksabbiegen mit Durchsetzen, usw.) realitätsnah abgebildet und angemessen ausgewertet werden.

Neben diesen allgemeinen Punkten wurden zur Mitteilung der fachlichen Einschätzung exemplarisch einzelne Aspekte genauer beleuchtet:

Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Im Kapitel 5 „Leistungsfähigkeitsprüfungen“ erläutere der Gutachter, dass mögliche Abschläge für Mitnahmeeffekte und Kopplungseffekte nicht in Ansatz gebracht wurden. Darüber hinaus seien an vielen Punkten Sicherheitszuschläge eingerechnet worden (Spitzen-

monat, usw.). Während der Gutachter insbesondere beim Baumarkt die mögliche Spannweite (Werktag, Samstag, normaler Monat, starker Monat, Aufkommen nach Werbeaktionen) gut beschreibe, ziehe er nicht die Konsequenz, mit dieser Spannweite in die Betrachtung zu gehen.

Mit den heutigen technischen Möglichkeiten sei es möglich und angemessen, die Aspekte der Abschätzung des Verkehrsaufkommens (trotz aller Annahmen, die notwendigerweise getroffen werden müssen), möglichst vollständig einzubeziehen. Eine Differenzierung des Verkehrsaufkommens für Werktag und Samstag und eine Ermittlung einer möglichen Spannweite für diese Tage sowie die Auswahl eines Mittelwertes je Tag für die weitere Berechnung seien für derartige Bauvorhaben zu empfehlen. Sie hätten sich in der Praxis bewährt, u. a. auch im Sinne der Rechtssicherheit des Verfahrens.

Leistungsfähigkeitsprüfungen

Der Gutachter habe für die Prüfung der Leistungsfähigkeit durchgängig einen Schwerverkehrsanteil von 3 % unterstellt. In den im Anhang ausgewiesenen, 2011 erhobenen Bestandsbelastungen (Anhang I, Seite 19) werde deutlich, dass der Schwerverkehrsanteil

- auf der Heidemannstraße zwischen 4,2 – 5,9 %,
- auf der Lilienthalallee zwischen 5,4 – 6,3 % und
- auf der Maria-Probst-Straße etwa bei 5,1 %

liege. Dabei sei noch unbekannt, ob es in den Spitzenstunden abweichende, im konkreten Fall höhere Schwerverkehrsanteile gebe. Offensichtlich sei jedoch, dass die Annahme von 3 % Schwerverkehrsanteil für die Abendspitze zumindest der Überprüfung bedürfe.

Im Gutachten von 11.05.2011 wurden auf Seite 23 folgende Leistungsfähigkeitsnachweise dargestellt. Um die Aussagekraft der dargestellten Reserve zu bewerten, seien für einzelne, hoch belastete Ströme ein Nachweis nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) durchgeführt worden. Die Beispiele seien exemplarischer Natur und griffen an den am stärksten belasteten Strömen an.

Knotenpunkt Heidemannstraße/Maria-Probst-Straße

Der Knotenpunkt weise in der Erhebung 2011 als Knotengesamtbelastung ca. 2.800 Kfz/h auf. Im Planfall 3 (Seite 23 Hauptgutachten) sei eine Prognosebelastung von knapp 3.600 Kfz/h ausgewiesen, so dass eine Zunahme von knapp 30 % zu erwarten wäre.

- Linksabbiegestrom östliche Heidemannstraße (Zufahrt 3) zur Maria-Probst-Straße
Nach dem HBS werde mit einer Belastung von 478 Kfz/h auf 2 Fahrstreifen bei einer Freigabezeit von 13 s und einer Sättigungsverkehrsstärke von 1.800 Kfz/h (dies entspreche dem Zeitbedarfswert von 2,0 s/Fz) die Qualitätsstufe E mit einer mittleren Wartezeit von 94 s (dies liege schon an der Grenze der Qualitätsstufe F) ermittelt. Die Rückstaulänge nach HBS betrage 85 m. Wenn man davon ausgehe, dass in der Stadt München die Qualitätsstufe D als noch ausreichend leistungsfähig für die Spitzenstunden angesehen werde, sei dieser Strom nicht mehr als ausreichend leistungsfähig zu bewerten.
- Rechtsabbiegestrom von der Maria-Probst-Straße in die östliche Heidemannstraße
Dieser Strom werde über 2 Fahrstreifen abgeführt. In der Phasendarstellung auf Seite 23 werde angezeigt, dass der Strom auch gemeinsam mit der Gegenrichtung Paul-

Hindemith-Allee freigegeben wird. Da ein Signalzeitenplan nicht Gegenstand der Dokumentation sei, lasse sich derzeit nicht nachvollziehen, ob dies tatsächlich so geregelt sei. Die Örtlichkeit zeige für den Rechtsabbiegestrom jedoch ein Signalgeber mit Rechtspfeil, was bedeute, dass er gesichert - also ohne Konflikt zu anderen Verkehrsströmen - gesteuert werde. In Phase 3 dürfte der Rechtsabbieger daher nicht dargestellt sein. Unterstelle man dem 2-streifigen Rechtsabbiegestrom daher eine Freigabezeit von nur 18 s (wie in Phase 2 dargestellt), so würde sich nach HBS die Qualitätsstufe E ergeben. Die mittlere Wartezeit läge bei 87 s und damit deutlich entfernt von der Grenze zur Qualitätsstufe D (bis 70 s mittlere Wartezeit).

Knotenpunkt Heidemannstraße/Lilienthalallee

Für diesen Knotenpunkt sei die konkrete Signalschaltung ebenfalls nicht als Signalzeitenplan dokumentiert. Für den Verkehrsstrom, der auf der Heidemannstraße von Westen nach Osten fahre, werde mit dem Verfahren nach HBS die Qualitätsstufe exemplarisch ermittelt:

- 1.497 Kfz/h auf 2 Fahrstreifen, Sättigungsverkehrsstärke unter Einbeziehung des Schwerverkehrsanteils von 3 % bei 1.969 Kfz/h, Freigabezeit von 35 s
→ Qualitätsstufe E mit einer mittleren Wartezeit von 74 s

Für die Linksabbiegeströme am Knotenpunkt gelte, dass sie den Gegenverkehr häufig durchsetzen müssen. Hier fehle der Nachweis, ob dies aufgrund der hohen Belastungen zu einer ausreichenden Leistungsfähigkeit führe.

Knotenpunkt Lilienthalallee/Edmund-Rumpler-Straße

Es fehle eine Wirkungsanalyse, dass der Ausbau des Knotenpunktes mit Linksabbiegefahrstreifen auf der Lilienthalallee unter den prognostizierten Belastungen ausreichend leistungsfähig betrieben werden könne. Der Vorschlag, der angemessen sei, sollte durch eine Wirkungsanalyse nach dem HBS erneut geprüft werden.

Fazit

Nach Durchsicht und stichprobenartiger Einzelprüfung der vorliegenden Unterlagen zeigten sich einige Punkte, die verbesserungswürdig seien oder bei denen die gewählte Bewertungsmethodik ungünstig gewählt wurde. Die Einzelprüfungen zeigten, dass unter den mit Sicherheitszuschlägen behafteten Annahmen kritische Verkehrsqualitäten durch die Wahl der Leistungsreserve als maßgebendes Kriterium unterschätzt wurden.

Aus diesem Grund wäre der sinnvollste Weg, um die Verkehrsabläufe angemessen zu bewerten, die Nutzung eines mikroskopischen Simulationsmodells und die Wahl der mittleren Verlustzeiten/Wartezeiten als maßgebendes Kriterium. Auf diese Weise könnten die Verkehrsabläufe unter Einbeziehung der Wirkungszusammenhänge im Netz (Rückstau, Pulkbildung, Grüne Welle, usw.) angemessen abgebildet und ausgewertet werden. Die Einbeziehung des Knotenpunktes Frankfurter Ring/Lilienthalallee sei darüber hinaus ratsam, da hier ebenfalls sehr hohe Verkehrszunahmen zu erwarten seien.

Hierzu ist aus Sicht der Verwaltung Folgendes festzustellen:

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 wurde eine Verkehrsuntersuchung vom 25.05.2012, mit Gültigkeitsbestätigung vom 21.01.2014 erstellt. Die in der o.g. Stellungnahme angesprochene Verkehrsuntersuchung vom 11.05.2011 ist

in der Verkehrsuntersuchung vom 25.05.2012 enthalten. Aufgrund der von den Anliegern vorgebrachten Bedenken auf Basis einer eingeholten fachgutachterlichen Beurteilung der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde die vorliegende Verkehrsuntersuchung überarbeitet (aktuelle Verkehrsuntersuchung: 13.02.2015). War der Verkehrsuntersuchung vom 25.05.2012 die Prognose von Prof. Kurzak für das Jahr 2020 zu Grunde gelegen, wurde sie nun anhand der Prognose für das Jahr 2025/30 aktualisiert und mit der Prognose für 2020 abgeglichen. Zudem wurden auf der Basis der Zählungen von 2011 bzw. der Langfristprognose die Leistungsfähigkeiten und Qualitätsstufen nun nach HBS/RiLSA (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen/Richtlinien für Lichtsignalanlagen) für folgende Knotenpunkte, sowohl für die Morgen-, als auch für die Abendspitze, überprüft: Heidemannstraße/Maria-Probst-Straße, Heidemannstraße/Lilienthalallee, Lilienthalallee/Edmund-Rumpler-Straße und Lilienthalallee/Frankfurter Ring.

Es wurde der Planfall der Realisierung des Vorhabens entsprechend dem Bebauungsplan mit Berücksichtigung der Potentiale der Umgebung, insbesondere aus dem geltenden Bebauungsplan Nr. 1404 a, jedoch ohne eine künftige Bebauung südlich der ehemaligen Lokhalle und ohne die geplante Verbindungsspanne Lilienthalallee/Maria-Probst-Straße geprüft. Die Planungen hierfür sind noch nicht abgeschlossen und sind nicht Voraussetzung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024. Deren verkehrliche Auswirkungen werden im Rahmen der jeweiligen Planungsverfahren zu untersuchen und bewerten sein. Für den vorliegenden Fall bewegen sich die Qualitätsstufen oben genannter Knotenpunkte beispielsweise von Qualitätsstufe B an dem Knoten Lilienthalallee/Edmund-Rumpler-Straße bis Qualitätsstufe D am Knoten Heidemannstraße/Lilienthalallee. Die ausreichende Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist für die Umsetzung der vorliegenden Planung damit gegeben. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes für den Bereich südlich der ehemaligen Lokhalle (künftiger Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1942 a, Campus für Innovation und Forschung) wird der Planfall der dort beabsichtigten Bebauung mit den Potentialen der Umgebung und mit der geplanten Verbindungsspanne ausschlaggebendes Untersuchungsmerkmal sein. Aus heutiger Sicht ist anzunehmen, dass zumindest am Knotenpunkt Heidemannstraße/Lilienthalallee Ausbaumaßnahmen erforderlich sein werden. Der Umfang der Ausbaumaßnahmen wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den Bereich südlich der ehemaligen Lokhalle geprüft und festgelegt.

Die Überprüfung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für den Prognose-Planfall 2025/30 erbrachte an allen relevanten Knotenpunkten ausreichende Qualitätsstufen (QSV B – D). Da dieses Ergebnis für den Fall mit jeweils höheren Belastungen gilt, ist für den Bestandsfall mit jeweils geringeren Belastungen mit tendenziell günstigeren Ergebnissen zu rechnen. Eine Bestandsüberprüfung im Detail erübrigt sich daher.

Das Verkehrsaufkommen der Beschäftigten wurde nun dokumentiert und der strombezogene Schwerverkehrsanteil in der Spitzenstunde überprüft und bei der Ermittlung der Leistungsfähigkeiten gemäß HBS berücksichtigt. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden sowohl für Normalwerktage (DTVw-Wert) wie für Samstage ermittelt. Der Untersuchung wurde der ungünstigere DTVw-Wert zugrunde gelegt.

Die Erhebungen wurden in Zeitfenstern von jeweils 2 x 4 Stunden durchgeführt und anschließend mit Hilfe langjährig ermittelter Faktoren auf den Tageswert hochgerechnet. Verwendung finden hier allgemein anerkannte, anhand wissenschaftlicher Methoden ermittelte Hochrechnungsfaktoren für Kurzzeitmessungen in Innerortsstraßen unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten.

Im Gutachten wird ein maßgebender Wert dadurch erreicht, dass für die Berechnungen ein hohes Verkehrsaufkommen (z. B. beim Messeverkehr) unterstellt wird. Dadurch wird der ungünstige Fall betrachtet und eine Betrachtung der Spannweiten ist nicht notwendig.

Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung auf Grund folgender Anmerkungen ist nicht erforderlich:

Die bemängelte fachliche Tiefe der Verkehrsuntersuchung kann nicht nachvollzogen werden. Die fachliche Tiefe entspricht den üblichen Anforderungen an Verkehrsgutachten. Die Prognose 2025/30 umfasst den gesamten relevanten Umgriff des Projektes.

Der Forderung nach Durchführung einer Mikrosimulation wird nicht nachgekommen, da dieses aufwendige Verfahren für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte nicht erforderlich ist. Hierfür sind die verwendeten Standardverfahren ausreichend.

Eine erneute Verkehrszählung ist nicht erforderlich. Zur Erstellung der Verkehrsuntersuchung vom 25.05.2012 wurden zwar, aufgrund der Baumaßnahmen am „Tatzelwurm“, die Daten der Zählungen 2004/2005 verwendet, 2011 wurden jedoch erneute Verkehrszählungen durchgeführt. Diese Zählungen zeigten keine Erhöhung der Verkehrsbelastung, sondern bestätigten vielmehr die bisher zugrunde gelegten Daten.

Wie viele Parkplätze am Knotenpunkt Edmund-Rumpler-Straße/Lilienthalallee durch den Umbau des Knotenpunkts entfallen, lässt sich zum jetzigen Planungsstand noch nicht exakt beziffern. Eine Kompensation wird jedoch in jedem Fall angestrebt. Die im Bebauungsplan vorgeschlagene Querschnittsaufteilung in der Edmund-Rumpler-Straße (neu) ist nicht verbindlich. Der festgesetzte Straßenquerschnitt reicht jedoch aus, um entfallende Parkplätze hier zu ersetzen. Die Details hierzu können jedoch erst im weiteren Planungsverlauf festgelegt werden.

Die Verbindungsspange zwischen Maria-Probst-Straße und Lilienthalallee ist nicht Voraussetzung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024. Der Stadtrat hat mit Beschluss des Bauausschusses vom 29.03.2011 (Bedarfs- und Konzeptgenehmigung, Sitzungsvorlagen-Nr. 80-14 / V 06299) den Planungswunsch für diese Straßenverbindung bekräftigt. Die Verfahrensschritte sind hierzu noch nicht abgeschlossen. Die entsprechenden Auswirkungen werden in den weiteren Planungsverfahren berücksichtigt.

Die vorgebrachten Bedenken der Anlieger wurden insofern berücksichtigt, als das bisherige Verkehrsgutachten hinsichtlich der Einwände nochmals überprüft und entsprechend angepasst wurde (Verkehrsuntersuchung vom 13.02.2015). Auf Basis der aktuellen Daten wurde die schalltechnische Untersuchung überarbeitet. Die Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigt die aktualisierten Untersuchungen (insbesondere unter Ziffer 4.8 zur Verkehrsuntersuchung). Ein Bedarf für Änderungen in den textlichen oder planlichen Festsetzungen hat sich daraus aber nicht ergeben.

Als Ergebnis der aktuellen Verkehrsuntersuchung kann festgehalten werden, dass die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für dieses Vorhaben, ohne Bebauung südlich davon und ohne Verbindungsspange, aber mit den möglichen Potentialen im Umfeld, auch bei heutigem Stand des Straßenausbaus gegeben ist.

Den Forderungen kann somit nur nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

1.2 Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) - Kreisgruppe München hat als anerkannter Naturschutzverband gem. § 3 UmwRG i.V.m. § 63 Abs. 2 BNatSchG mit Schreiben vom 10.11.2014 Stellung genommen. Der BN lehne den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 in der vorliegenden Form ab, da es sich um eine Fehlplanung handele. Man verkenne nicht, dass sich das Gelände des Ausbesserungswerkes und seine direkte Umgebung für eine sinnvolle Stadtentwicklung anbiete und es sei auch sinnvoll, über eine langfristige Nutzung der denkmalgeschützten Halle nachzudenken. Der vorliegende Bebauungsplan widerspreche jedoch allem, was seitens der Stadt zum Thema Stadtentwicklung gesagt worden sei und gesagt werde, was verschiedene Bündnisse (z. B. Bündnis für Klimaschutz) unter Beteiligung der Stadt erarbeiteten und erarbeitet hätten, was mit großem Aufwand mit Bürgerbeteiligung erarbeitet wurde (z. B. Perspektive Freimann unter Schirmherrschaft von OB Ude und dem Prince of Wales) und nicht zuletzt dem, was sich die Stadtgesellschaft, aber auch der BN von einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Stadtentwicklung erwarten würden. Dies hätte - und habe - keinen Einfluss auf die aus Sicht des BN rückwärtsgewandte und den heutigen Ansprüchen und Notwendigen in keiner Weise entsprechende Planung gehabt. Eine Planung wie diese sei für einen kritischen Verband, der das Wohl der Stadt, ihrer Menschen und ihrer Natur im Auge habe, nicht mehr nachvollziehbar. Es gebe alleine wegen der Ausgangslage mit Baumarkt und Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum keine Möglichkeit für eine Verbesserung. Der BN fordere, die Planung zu beenden. Für den BN stellten sich die Fragen, welchen Wert die Stadtverwaltung auch seitens der Stadt groß aufgemachten bürgerschaftlichen Beteiligungen wie die „Perspektive Freimann“ und bürgerschaftlichen Interessen überhaupt noch beimesse, wie es möglich sein könne, dass bei allen Beteuerungen über knappe Flächen und der Notwendigkeit der Verkehrsreduzierung an dieser Stelle Fahrzeughandel auf 17.000 qm Fläche entstehen müsse und welches Ziel die Stadt München hier verfolge. Außerdem stellten sich für den BN die Fragen, welches städtebauliche Ziel, welches Stadtentwicklungsziel, welche Perspektive die Stadt überhaupt mit dieser Planung verfolge und ob die Stadt München in diesen Zeiten tatsächlich 110.050 qm für Baumarkt und Autohandel übrig habe. Weiter stelle sich für den BN die Frage, ob hier ein Investor rein egoistische Stadtplanung betreibe und die Stadtverwaltung und -politik sich diesem beuge - unabhängig davon wie sinnlos, nicht nachhaltig und nicht zukunftsorientiert diese Planung sei. Wenn dem so sei, dann frage sich der BN, wofür es eine Stadtverwaltung und/oder Stadtregierung überhaupt gebe. Außerdem stelle sich für den BN die Frage, was die Stadt vorhabe, wenn dieser Baumarkt, der ja offenbar nach 10 Jahren Nachdenken über die Nutzung der Halle aus Sicht der Stadt die einzige sinnvolle Lösung sei, eines nahen oder fernen Tages Insolvenz anmelde oder sich von diesem Standort zurückziehe. Beides geschehe derzeit im Baumarktbereich regelmäßig. Es wird gefragt, ob dann der nächste Baumarkt angeworben werden oder wieder 10 Jahre nachgedacht werden solle und weshalb keine Lösung gefunden werden konnte, die eine sinnvolle Nutzung dauerhaft sichere. Dem BN stelle sich weiter die Frage, ob der Stadtverwaltung nicht bekannt sei, welche Anzahl an Baumärkten es bereits in einem Umkreis von 15 km um den Münchner Marienplatz gebe und warum die Stadt in Zeiten der Wohnungsknappheit und des steigenden Interesses an kulturellen Angeboten geradezu mit Gewalt eine Potenzialanalyse durchführen musste,

damit festgestellt werden konnte, dass sich eventuell zwei in unmittelbarer Nähe befindliche Baumärkte tragen können. Es brauche im Münchner Norden keinen „gewissen entsprechenden Angebotsschwerpunkt“ für Baumärkte, da bereits zwei Baumärkte (Hornbach und V-Baumarkt) in unmittelbarer Nähe (1 km und 3 km Luftlinie) und ausreichend Baumärkte in der mit dem Auto problemlos erreichbaren näheren Umgebung existierten. Der BN verweist diesbezüglich auf das Schreiben der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern vom 11.10.2011. Mit vernünftiger Stadtplanung habe dies nichts mehr zu tun. Für den BN stelle sich die Frage, warum hier mit Gewalt an einer völlig sinnlosen Planung festgehalten werde und diese mit wenig überzeugenden Argumenten schöneredet werde (Studie BulwienGesa), wenn sogar die Industrie- und Handelskammer und die Handwerkskammer die Planung für nicht bedarfsgerecht hielten und eine Überarbeitung der Planungen anregten. Nicht nachvollziehbar sei für den BN, dass im Verkehrskonzept Münchner Norden die im Bebauungsplan dargestellten Zahlen und daraus resultierenden Ergebnisse keine Berücksichtigung finden würden. Wenn parallel geplant wurde, bittet der BN umgehend um Zusammenführung der beiden Planungen. Wie bereits in den Stellungnahmen des BN des letzten Jahres dargelegt, sei es nicht möglich, aufgrund des vorliegenden Bebauungsplanes eine sinnvolle Stellungnahme zur Verkehrsentwicklung abzugeben, ohne damit zusammenhängende Planungen, in diesem Fall das „Verkehrskonzept Münchner Norden“ zu kennen. Das angebliche Ziel des Verkehrskonzepts, den Individualverkehr im Münchner Norden zu reduzieren, werde alleine durch diese Planung vollkommen konterkariert. Ein zusätzliches Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen - und zwar konkret durch diese Nutzungen; andere Nutzungen würden ein solches Verkehrsaufkommen nicht generieren - von rund 10.000 Kfz-Fahrten/Tag an Werktagen und 14.500 Kfz-Fahrten/Tag an Samstagen sowie mindestens 100 Lkw-Fahrten pro Tag alleine wegen des Baumarktes erhöhe die Verkehrsbelastung massiv. Gleichzeitig im Verkehrskonzept Münchner Norden nicht auf diese Fakten einzugehen, aber von einer gewollten Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu schreiben, sei für den BN nicht nachvollziehbar und man frage, ob in Teilen des Münchner Nordens ein Fahrverbot eingeführt werden solle, um die angeblich gewollte Reduzierung des Individualverkehrs zu erreichen. Auf die genannten neuen Straßenaufweitungen, mehrspurigen Erweiterungen etc. gehe der BN in seiner Stellungnahme gar nicht mehr ein, da man dies alles ablehne. Dass neue Nutzungen Verkehr anziehen, sei unbestritten. Der Verkehr für andere Nutzungen wäre jedoch mit dem ÖPNV abzufedern – das sei bei einem Baumarkt, noch dazu mit „Drive-in-Verkauf“, ebenso wie bei einem Sportwagenzentrum und dem daran interessierten Publikum, das „autoaffin“ sei und zudem zu einem überwiegendem Anteil von außerhalb der Stadt anreise, unmöglich. Hier werde durch die Schaffung überflüssiger Angebote für eine Minderheit der Bevölkerung Verkehr angezogen und vermehrt, statt ihn zu reduzieren und für alle Münchnerinnen und Münchner, vor allem aber für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner der Bayernkaserne das mit Abstand unattraktivste Umfeld geschaffen, dass sich vorstellen lasse. Attraktive Stadtteilzentren, wie vom BN immer wieder gefordert, sähen anders aus. Es sei unbegreiflich, wie hier dargestellt werden könne, dass die Planung eine positive Auswirkung auf die Erholung – der Anwohner? - haben solle. Der BN fordere deshalb eine totale Neuplanung mit anderen Nutzungen. Eine Planung, die Schwerverkehr sowie Besuchsverkehr durch die Verlängerung der Edmund-Rumpler-Straße für das Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum plane, also über die Lilienthalallee, gleichzeitig Schwerlastverkehr für den Baumarkt ebenfalls über die Lilienthalallee und massiven Kundenverkehr über die Maria-Probst-Straße anziehe, sei nicht

hinnehmbar. Zudem würden sich die Verkehrsteilnehmer, zumal die nicht Ortskundigen, nicht so einfach trennen lassen, so dass es auf beiden Straßen zu deutlich höherem Verkehrsaufkommen kommen werde als prognostiziert. Hinzu kämen der Verkehr für die Bayernkaserne, zum MOC, zum Wertstoffhof etc. sowie der „normale“ Durchgangsverkehr mit anderen Zielen und das Verkehrschaos sei programmiert. Es sei zudem illusorisch anzunehmen, dass sich die Konzertveranstaltungen in der Zenith-Halle nicht auf den genannten Verkehr auswirken würden. Die Konzerte begännen in der Regel dann, wenn Baumarkt und Autozentrum schließen, so dass es sehr wohl zeitliche Überschneidungen geben werde. Dazu kämen der Campus für Innovation und Forschung mit 3.200 Kfz-Fahrten pro Tag und weiteres geplantes Dienstleistungs- und Handelsgewerbe mit erwartet hohem Verkehrsaufkommen. Die Planung führe also entgegen aller Beteuerungen der Stadt zu einer massiven Steigerung des Verkehrsaufkommens und werde vom BN abgelehnt. Der BN lehne unter Verweis auf seine Stellungnahmen vom Juni und August 2013 die Verbindungsstraße zwischen Lilienthalallee und Maria-Probst-Straße nach wird vor ab. Dies umso mehr, als im Zusammenhang mit dem „Verkehrskonzept Münchner Norden“ deutlich werde, dass es hier nicht nur um eine bessere Erschließung des vom Bebauungsplan umfassten Gebietes gehe, sondern gleichzeitig um eine Parallel-Verkehrsachse zum Frankfurter Ring in Richtung BMW-FIZ (siehe „5.1.5 Hufelandstraße/Ingolstädter Straße“ im „Verkehrskonzept Münchner Norden“). Dies werde seitens des BN abgelehnt. Mit den Beteuerungen im Verkehrskonzept habe das nichts mehr zu tun. Durch die zu erwartende Verkehrszunahme im Rahmen der Bebauung der Bayernkaserne plane die Stadt hier offensichtlich sehenden Auges einen Verkehrskollaps im Münchner Norden.

Die Planung konterkariere weiterhin alle Maßnahmen des Luftreinhalteplans, zumal nach dem Gerichtsurteil, das strengere Maßnahmen verlange als dem Stadtrat bisher vorgelegt wurden und sie erhöhe den Individual- sowie Schwerlastverkehr mitten in der Stadt massiv.

Eine Neuversiegelung von mindestens 1,43 ha für die genannten Zwecke sei nicht akzeptabel.

Der BN widerspreche jeder Baumfällung sowie der Verdrängung teilweise streng geschützter bzw. wertgebender Arten durch diese Planung und fordere den Erhalt der im Planungsgebiet vorhandenen Biotope und das Einleiten von Pflegemaßnahmen für dieselben. Jeglicher Flächenverlust, jegliche Versiegelung und jede Zerschneidung von Grünzügen für diese Planung lehne der BN ab.

Der BN sei entsetzt über diese unsinnige Planung, die alles, was die Verantwortlichen in der Stadtverwaltung in Gesprächen mit dem BN ausgesagt hätten, sowie alles, was Stadtpolitiker in den letzten Jahren, insbesondere im Kommunalwahlkampf ausgesagt hätten, konterkariere und einen erheblichen Rückschritt für eine zukunftsfähige und nachhaltige Stadtpolitik bedeute. Nach Ansicht des BN handele es sich um die schlechteste Planung seit vielen Jahren und einen der dunkelsten Momente der Münchner Stadtplanung. Der BN werde diese Planungen, sollten sie tatsächlich weitergeführt werden, weiter intensiv begleiten. Er fordere ein sofortiges Ende dieser Planungen und eine völlige Überarbeitung des Flächennutzungsplans und der Bebauungspläne und sei bereit, hier mitzuwirken. Außerdem bittet der BN um Zuleitung eines Protokollauszuges des Beschlussbuches über die Behandlung seiner Stellungnahme.

Hierzu ist aus Sicht der Verwaltung Folgendes festzustellen:

Im Rahmen des vom Bezirksausschuss 12 initiierten Workshops „Perspektive Freimann“ wurde im März 1999 unter breiter öffentlicher Beteiligung unter anderem ein Konzept einer „Neuen Mitte Freimann“ mit der großen Lokhalle als neues Stadtteil-Zentrum mit Kultur- und Freizeitnutzung erarbeitet. Basierend auf der Annahme, dass sich die gewerblich geprägte Umgebung in ein stark mit Wohnen durchmischtes, neues urbanes Viertel entwickeln würde. Entgegen diesen Entwicklungsprognosen hat sich jedoch die umgebende Gewerbenutzung zunehmend verfestigt.

In der Vergangenheit wurden für die denkmalgeschützte ehemalige Lokhalle unterschiedlichste Entwicklungs- und Nutzungskonzepte erarbeitet und untersucht (zuletzt Modegroßhandelszentrum, aber auch Museumsdepot, Möbelmarkt, Güterverteilzentrum), die sich jedoch bei genauer Betrachtung alle nicht tragfähig erwiesen haben.

Im weiteren Verlauf der Planungen wurden die vorliegenden Planungsziele, so formuliert im Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024 für einen Baumarkt (jetzt: Baumarkt-Fachzentrum) und ein Forum für Fahrkultur (jetzt: Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum), durch die Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München am 27.07.2011 beschlossen (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für den Bereich des ehemaligen Bundesbahn-Ausbesserungswerks München-Freimann, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 07229).

Zu den in der „Perspektive Freimann“ ursprünglich formulierten Planungszielen wurde u. a. ausgeführt: „(...) Abweichend von der „Perspektive Freimann“ wird eine Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten aufgrund der sich zunehmend verfestigenden Gewerbenutzung in der unmittelbaren Umgebung nicht mehr angestrebt. (...)“

Bezüglich der nun beabsichtigten Ansiedlung eines Baumarkt-Fachzentrums belegt die vorliegende Potenzialanalyse, dass ein Nachfragepotenzial für einen zusätzlichen Baumarkt besteht und dessen Ansiedlung keine schädlichen Verwerfungen im Marktgefüge hervorruft. Die Potenzialanalyse attestiert dem Stadtteil Freimann gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen mit hoher Kaufkraftkennziffer und bewertet das Vorhaben durchwegs positiv. Zudem steht es jedem Betrieb frei, sich bei eigenem betriebswirtschaftlichem Risiko an einem durch die Planungsbehörden für positiv befundenen Standort niederzulassen.

Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern hat im übrigen sowohl in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB als auch im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB keine Einwände gegen die Planung erhoben. In der letztgenannten Stellungnahme hat die Industrie- und Handelskammer mitgeteilt: „Das mit dem Planvorhaben verfolgte Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die städtebauliche Neuordnung und Nachnutzung eines Teilbereichs des ehemaligen Ausbesserungswerkes München-Freimann zu schaffen, ist nach wie vor ausdrücklich zu begrüßen und zu befürworten. Dem hier dargelegten Plankonzept, das die Realisierung eines Oldtimer- und Sportwagenzentrums sowie eines Baumarkt-Fachzentrums vorsieht, können wir auch weiterhin zustimmen. Auch den nun dargelegten Änderungen und Anpassungen der planungsrechtlichen Festsetzungen können wir zustimmen. Anregungen oder Bedenken sind nicht vorzubringen.“

Bezüglich der Stellungnahmen der Handwerkskammer für München und Oberbayern verweisen wir auf die Ausführungen im Vortrag der Referentin unter Ziffer 2.1.

Vorrangiges Ziel des Verkehrskonzeptes Münchner Norden ist es, den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich zu reduzieren; die Stärkung der Nahmobilität und des Öffentlichen Verkehrs steht im Vordergrund. Selbstverständlich kann es jedoch zur verträglichen Gestaltung der gesamten Verkehrssituation im Einzelfall notwendig sein, auch Maßnahmen zur Verbesserung der Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs durchzuführen.

Bei allen großen Bebauungsplanverfahren der Landeshauptstadt München wird ein Verkehrsgutachten erstellt. Dabei wird bei allen Gutachten der Gesamtverkehr heute wie auch in der Regel der Planfall für das Jahr 2025/30 unterstellt. Darin werden alle bis dahin bekannten Planungen (d. h. auch alle anderen Bebauungsplanverfahren sowie sonstige Vorhaben und Planungen, die verkehrlich relevant sind) berücksichtigt.

In externen Gutachten wird dabei meist das von der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellte Verkehrsmodell verwendet. Mit dem gemeinsamen Verkehrsmodell des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, der MVV GmbH und der MVG werden Belastungszustände des Hauptstraßennetzes bzw. des ÖPNV-Netzes sowohl für die Analyse als auch für Prognose szenarien abgebildet.

Grundlagen des Verkehrsmodells sind die Strukturdaten der jeweiligen Planungen, auch der Umgebung, die immer wieder aktuell in das Modell eingespeist werden. Im Ergebnis wird deshalb bei jedem Bebauungsplanverfahren die bekannte Gesamtverkehrssituation des jeweiligen Stadtteils als Grundlage für die Planung herangezogen. Nicht herangezogen wurden hierbei jedoch eine künftige Bebauung südlich der ehemaligen Lokhalle sowie die beabsichtigte Verbindungsspange Lilienthalallee/Maria-Probst-Straße. Die Planungen hierfür sind noch nicht abgeschlossen und sind nicht Voraussetzung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2024. Deren verkehrliche Auswirkungen werden im Rahmen der jeweiligen Planungsverfahren zu untersuchen und bewerten sein.

Entsprechend wurden bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes für das AW Freimann alle bis dahin bekannten Bauvorhaben der nächsten Jahre, wie z. B. Funkkaserne, Bayernkaserne, usw. berücksichtigt. Vorhandene Nutzungen wie Konzertveranstaltungen in der Zenith-Halle sind ebenso in die Untersuchung eingeflossen.

Durch die geplanten Nutzungen ist überwiegend mit Verkehrsverlagerungen im Stadtgebiet zu rechnen, Neuverkehre über die Stadtgrenze hinaus werden nur einen geringeren Teil ausmachen und sich im städtischen Gesamtmaßstab nicht bewertungsrelevant auswirken. Hinzu kommt, dass entsprechend den Ergebnissen des Luftreinhalteplans das Bebauungsplangebiet einschließlich näherem Umfeld keinen besonderen Problembereich darstellt.

Die Versiegelung der Flächen wurde durch die Festsetzung von Grüninseln im Bereich der Parkplätze sowie durch die Festsetzung wasserdurchlässiger Beläge für Stellplätze und Feuerwehruzufahrten so weit wie möglich minimiert. Der berechnete Ausgleich für die Flächenversiegelung findet durch die Aufwertung von Bestandsflächen überwiegend vor Ort statt. Es entstehen neue Biotopstrukturen.

Der vorhandene Baumbestand soll so weit wie möglich sowohl in die Grünflächen als auch in die anderweitig genutzten Flächen integriert werden. Es sind ferner Neupflanzungen festgesetzt. Der vollständige Erhalt der Bäume wäre nur möglich, wenn das Gelände unverändert bliebe, d. h. keine neue Nutzung stattfände.

Im Gebiet wurde - mit abnehmender Tendenz – die europarechtlich streng geschützte Zauneidechse festgestellt. Mit artenschutzrechtlicher Ausnahmegenehmigung der Regierung von Oberbayern werden vor Baubeginn etwa noch vorhandene Exemplare abgefangen und in optimierte Flächen entlang der Bahngeleise weiter südlich versetzt. Die Ausgleichsflächen im Grünzug werden mit Habitatrequisiten für Zauneidechsen ausgestattet. Parallel dazu werden im Zuge von FCS-Maßnahmen zum Erhalt der Population neue Lebensräume für die Tierart an der Lassallestraße geschaffen. Die lokalen Populationen der übrigen streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten sind nicht bzw. nur unerheblich betroffen, da ihr derzeitiger Erhaltungszustand nicht verschlechtert wird.

Zahlreiche Zwischennutzungen auf dem Gelände haben den ursprünglich vorhandenen Biotopbestand flächenmäßig deutlich reduziert; die Restbiotope unterliegen aufgrund mangelnder Pflege fortschreitender Sukzession. Ein vollständiger Erhalt auch dieser Restflächen wäre nur bei unverändertem, d. h. nicht neu genutztem Gelände möglich. Im Bebauungsplan wurden daher die noch vorhandenen Biotopflächen so weit wie möglich in Grünflächen integriert und entsprechend ergänzt bzw. neu geplant, um wieder zusammenhängende und naturschutzfachlich wirksame Biotopstrukturen zu erhalten. Ein Pflege- und Entwicklungskonzept wurde erstellt, erste Pflegemaßnahmen sind bereits erfolgt.

Dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. wird ein Abdruck des Satzungsbeschlusses zugeleitet werden.

Der Forderung, die Planung einzustellen, wird nicht entsprochen.

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

Die erneute Beteiligung der Behörde gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB war erforderlich, weil sich im Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung nach der Durchführung des Verfahrens der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB im Mai/Juni 2013 noch Änderungen im Plan (u. a. besteht der vorhabenbezogene Bebauungsplan nun aus vier Teilen, der frühere Begriff „Forum für Fahrkultur wurde in „Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum“ geändert) sowie in den Satzungsbestimmungen ergeben hatten. Im Billigungsbeschluss waren die Änderungen bereits eingearbeitet.

2.1 Stellungnahme der Handwerkskammer für München und Oberbayern

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern hat sich mit Schreiben vom 02.10.2014 wie folgt geäußert:

„Die Handwerkskammer für München und Oberbayern bedankt sich für die erneute Beteiligung an o. a. Verfahren und hat diesbezüglich über die Stellungnahme vom 11.10.2011 hinaus folgende Anmerkungen:

Im Rahmen der Planungen sollte grundsätzlich sichergestellt werden, dass keine Nachteile - auch im Hinblick auf potenzielle Weiterentwicklungsmöglichkeiten - für die im Umgriff bereits bestehenden Unternehmen entstehen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die von den Betrieben ausgehenden, betriebsüblichen Emissionen (Lärm, Geruch etc.) einschließlich des zugehörigen Betriebsverkehrs. Insbesondere dürfen dem bestehenden Gewerbegebiet keine weiteren immissionsschutzrechtlichen Auflagen gemacht oder die maßgeblichen Immissionswerte herabgesetzt werden.“

In der genannten Stellungnahme vom 11.10.2011 im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB hatte die Handwerkskammer für München und Oberbayern folgendes mitgeteilt:

„Die geplante Umnutzung des nördlichen Teils der ehemaligen Dampflokriehthalle 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 aus Sicht der Verwaltung Folgendes festzustellen:

Die oben genannte Stellungnahme vom 11.10.2011 wurde bereits im Rahmen des Billigungsbeschlusses vom 16.07.2014 behandelt. Es wurde hierzu ausgeführt, dass 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. Der Forderung der Handwerkskammer für München und Oberbayern nach Überarbeitung der Planung wurde deshalb nicht entsprochen.

Zu dem aktuellen Einwand der Handwerkskammer für München und Oberbayern vom 02.10.2014 ist festzustellen, dass es sich bei den Nutzungen im Planungsgebiet um gewerbegebietstypische Nutzungen handelt, die sich sowohl hinsichtlich ihrer Emissionen als auch hinsichtlich ihrer eingeschränkten Schutzbedürftigkeit gut in das gewerbliche Umfeld einfügen. Der Bebauungsplanung wurde eine uneingeschränkte Nutzung der bestehenden Gewerbegebiete im Umfeld einschließlich Weiterentwicklungsmöglichkeiten im Rahmen der jeweiligen Gebietskategorie zugrunde gelegt. Für einzelne Nutzungen im Planungsgebiet mit höherer Schutzbedürftigkeit (Übernachtungsräume und Büros im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum) werden Regelungen getroffen, die offenbare Fenster ausschließen und so ein Funktionieren ohne Einschränkungen für das Umfeld sichern. Um eine verträgliche Verkehrsabwicklung zu gewährleisten, werden beispielsweise für die Kundenzufahrt zum Baumarkt ein signalisierter Vollanschluss an die Maria-Probst-Straße errichtet und ein Zusammenfallen von größeren Events im Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum mit Großmessen im MOC werktags im Durchführungsvertrag ausgeschlossen (siehe Ziffer 4.8. Verkehrserschließung der Begründung des Bebauungsplanes). Es ist von keiner besonderen Schutzbedürftigkeit der Nutzungen im Bebauungsplangebiet hinsichtlich Geruchsbelastungen auszugehen.

Der Bebauungsplanentwurf berücksichtigt die von der Handwerkskammer für München und Oberbayern vorgebrachten Wünsche. Die Betriebe haben im Zusammenhang mit der Bebauungsplanung keine weiteren immissionsschutzrechtlichen Auflagen oder eine Reduzierung ihrer Immissionsrichtwertanteile zu befürchten/erwarten. Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.

Den Forderungen der Handwerkskammer für München und Oberbayern wird somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

2.2 Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege

Die mit Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 27.10.2014 geäußerten Bedenken gegen die Ausführungen zum Thema Denkmalschutz im Billigungsbeschluss und der Begründung des Bebauungsplanes konnten zwischen dem Referat für

Stadtplanung und Bauordnung und dem Landesamt mit folgendem Ergebnis geklärt werden (zuletzt Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes mit E-Mail vom 15.12.2014): Das Landesamt fordert, dass der vollständige, in der Stellungnahme vom 18.06.2013 genannte Text des Eintrages in der Denkmalliste der Landeshauptstadt München für das Einzelbaudenkmal D-1-62-000-7821 (Lilienthalallee 45: Ehem. Maschinenfabrik Friedrich Krupp) in die Begründung des Bebauungsplanes aufgenommen wird.

Mit den grundsätzlichen Planungszielen, wie sie sich auch im jetzt vorliegenden Bebauungsplan niederschlagen, besteht von Seiten des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege Einverständnis, es weist aber vorsorglich darauf hin, dass eine erneute Befassung im Rahmen eines konkreten Bauantrags oder eines Erlaubnisanspruchs zwingend erforderlich ist, da dann auch die für eine denkmalfachlich einwandfreie Umsetzung erforderliche Detailabstimmung geleistet werden muss. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde gebeten, beides an geeigneter Stelle, z. B. als Hinweis durch Text, festzuhalten. Weiter hatte das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilt, dass nach seinem bisherigen Kenntnisstand Belange der Bodendenkmalpflege von der Planung nicht betroffen seien.

Hierzu ist aus Sicht der Verwaltung Folgendes festzustellen:

In der dem Billigungsbeschluss beiliegenden Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wurde die Denkmalschutzliste nur für die Bereiche, welche innerhalb des Bebauungsplanumgriffs liegen, zitiert. Entsprechend der Forderung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege wurde nun in Ziffer 2.5. Rechtliche Ausgangslage, Denkmalschutz (siehe S. 39 - 40) der Begründung des Bebauungsplanes auch die Beschreibung der Denkmäler außerhalb des Bebauungsplanumgriffs (Wasserturm und ehemalige Presswerkstatt „Zenith“) ergänzt.

Die Forderung aus der Stellungnahme von 18.06.2013, dass eine erneute Befassung im Rahmen eines konkreten Bauantrags oder eines Erlaubnisanspruchs zwingend erforderlich ist, wurde im Billigungsbeschluss bei der Behandlung der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege genannt, jedoch nicht zusätzlich als Hinweis in die Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes aufgenommen. Entsprechende hinweisliche Ergänzungen, auch zu den Regelungen des Art. 6 und 8 Denkmalschutzgesetz (DSchG), wurden nun in die Begründung des Bebauungsplanes in den Ziffern 2.5., Rechtliche Ausgangslage, Denkmalschutz (siehe S. 39 - 40) und 4.13. Denkmalschutz (siehe S. 55) aufgenommen.

Aufgrund der o.g. vorgenommenen textlichen Ergänzungen der Begründung des Bebauungsplanes wurde den Forderungen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege – über die die Vorhabenträgerin im übrigen vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung informiert wurde - somit vollumfänglich entsprochen.

2.3 Sonstige im § 4 a Abs. 3 BauGB-Verfahren eingegangene Stellungnahmen

Die **Deutsche Telekom Technik GmbH** hat auf ihre Stellungnahme aus dem § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahren verwiesen. Die damals mitgeteilten Hinweise zu Telekommunikationsanlagen wurden der Vorhabenträgerin bereits zugeleitet.

Die Regierung von Oberbayern hat erneut zusätzlich mitgeteilt, dass die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich ist. Die übrigen Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange haben im Rahmen des § 4 a Abs. 3 BauGB-Verfahrens keine Einwände erhoben.

Zu den im Billigungsbeschluss enthaltenen Festsetzungen der Emissionskontingente in § 12 Absatz 1 des Satzungstextes wurde folgende ergänzende Klarstellung vorgenommen:

„Die Lage der Teilflächen „Baumarkt-Fachzentrum“, „Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum mit Hotel“ und „Ehemaliges Kesselhaus“ sind der Anlage zu § 12 Abs. 1 des Satzungstextes „Kontingentierungsflächen“ zu entnehmen.“

Die Anlage zu § 12 Abs. 1 des Satzungstextes „Kontingentierungsflächen“ wurde zur Klarstellung dem Satzungstext angefügt.

Ein erneutes Beteiligungsverfahren war nicht erforderlich, da eine materielle Änderung hierdurch nicht erfolgt ist.

Der Bezirksausschuss 12 hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Rieke ist ein Abdruck der Vorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB werden nach Maßgabe des Vortrags der Referentin (siehe Ziffer 1 des Vortrages) berücksichtigt.
2. Die Stellungnahmen aus der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB werden nach Maßgabe des Vortrages der Referentin (siehe Ziffer 2 des Vortrages) berücksichtigt.
3. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 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 wird gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung erlassen. Ihm wird die nachfolgende Begründung beigegeben.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

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; Sanitätswaren; 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 Grundstückerschließung

- (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

Die Lage der Teilflächen „Baumarkt-Fachzentrum“, „Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum mit Hotel“ und „Ehemaliges Kesselhaus“ sind der Anlage zu § 12 Abs. 1 des Satzungstextes „Kontingentierungsflächen“ zu entnehmen.

- (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 $L_{EK,i}$ durch $L_{EK,i} + L_{EK,zus,k}$ 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 offener 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.

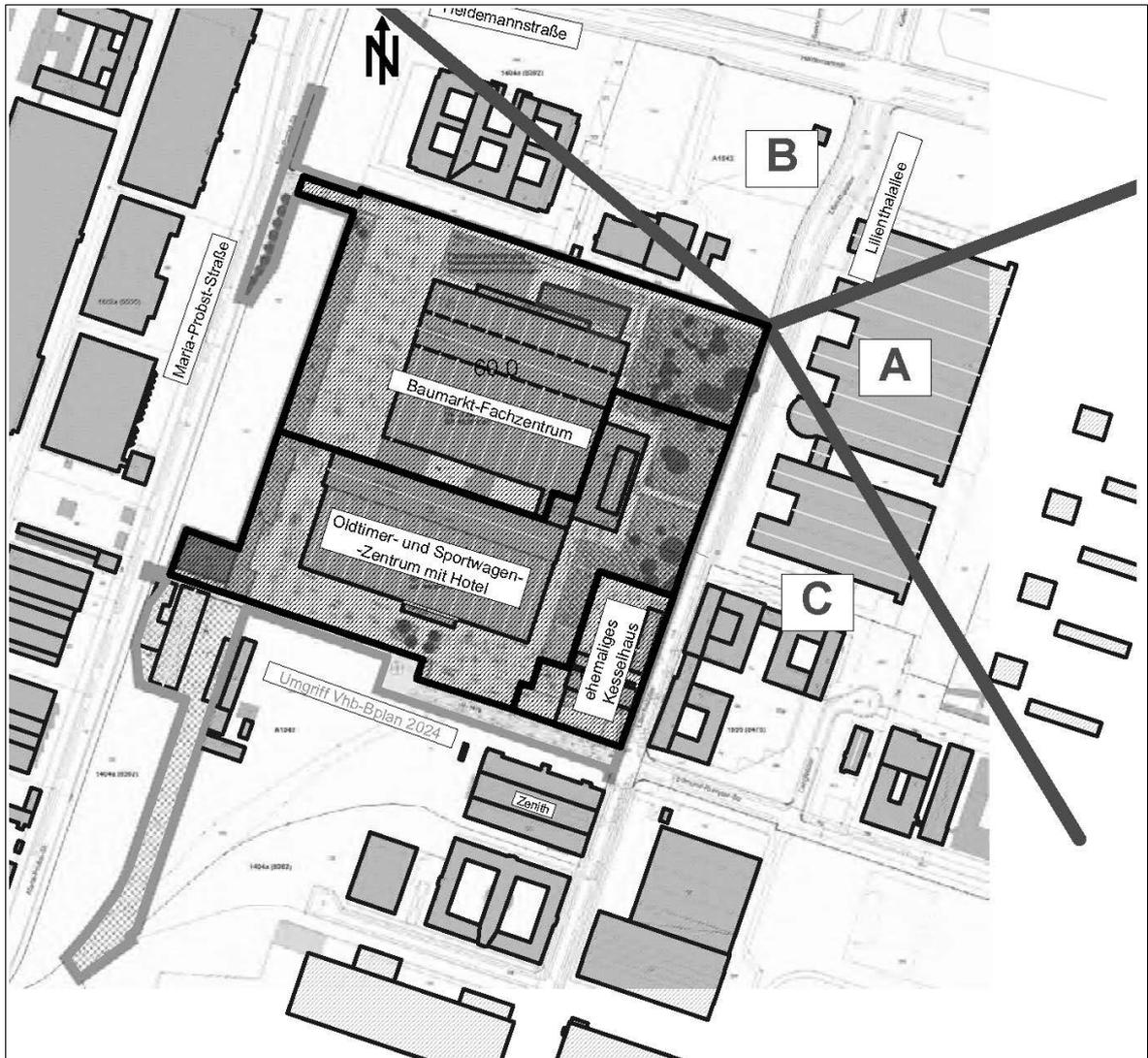
- (16) Für die oberirdischen Baumpflanzungen in den Stellplätzen ist bei einer Unterbauung mit einer Tiefgarage mindestens eine 1,20 m hohe Überdeckung zu gewährleisten. Zur Realisierung der Grünen Inseln über Tiefgaragen ist einer Überdeckung von mindestens 0,60 m Höhe vorzusehen.

§ 14

In-Kraft-Treten

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

**Anlage zu § 12 Abs. 1 des Satzungstextes
Kontingentierungsflächen**



Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis		Seite
1.	Planungsanlass	33
2.	Ausgangssituation	33
2.1.	Lage im Stadtbezirk und Größe des Geltungsbereichs	33
2.2.	Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	33
2.2.1.	Städtebauliche Struktur, Nutzung und Baubestand	33
2.2.2.	Natur und Landschaft	35
2.2.3.	Erholung	36
2.2.4.	Verkehrliche Erschließung	36
2.3.	Vorbelastungen	37
2.3.1.	Altlasten/Kampfmittel	37
2.3.2.	Verkehrs- und Gewerbelärm	37
2.3.3.	Elektromagnetische Felder	38
2.3.4.	Luftschadstoffe	38
2.4.	Technische Infrastruktur	38
2.5.	Rechtliche Ausgangslage	38
3.	Planungsziele	40
4.	Planungskonzept	41
4.1.	Aspekte der Nachhaltigkeit	41
4.2.	Städtebauliches und landschaftsplanerisches Gesamtkonzept	41
4.3.	Konzept des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung	44
4.4.	Art der baulichen Nutzung	44
4.4.1.	Baumarkt-Fachzentrum	44
4.4.2.	Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum	45
4.5.	Maß der baulichen Nutzung	45
4.6.	Erhalt und Nutzbarmachung von nicht denkmalgeschützten Gebäuden	47
4.7.	Höhenentwicklung, Dächer und Baugestaltung	47
4.8.	Verkehrerschließung	48
4.9.	Nebenanlagen	52
4.10.	Einfriedungen	52
4.11.	Werbeanlagen	52
4.12.	Immissionsschutz	53
4.13.	Denkmalschutz	54
4.14.	Grünordnung	55
4.15.	Altlasten	56
5.	Wesentliche Auswirkungen der Planung	57
5.1.	Städtebauliche Ordnung	57
5.2.	Verkehr	57
5.3.	Grünordnung	58
6.	Eingriff und Ausgleich	58
7.	Umweltbericht	58
7.1.	Einleitung	58
7.2.	Verwendete Grundlagen und Gutachten	59

7.3.	Rechtliche Rahmenbedingungen	60
7.4.	Übergeordnete Planungen und Beschlüsse	61
7.5.	Bestandsaufnahme, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen mit der Prognose bei Durchführung der Planung	61
7.5.1.	Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit	62
7.5.2.	Schutzgut Tiere und Pflanzen	65
7.5.3.	Schutzgut Boden	69
7.5.4.	Schutzgut Oberflächen- und Grundwasser	70
7.5.5.	Schutzgut Klima/Luft	70
7.5.6.	Schutzgut Orts- und Landschaftsbild	71
7.5.7.	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	72
7.5.8.	Umweltschutzbelang Energie	72
7.5.9.	Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen	73
7.6.	Geplante Maßnahmen auf Bebauungsplan-Ebene zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich	73
7.7.	Eingriff und Ausgleich	75
7.8.	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	75
7.9.	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)	76
7.10.	Alternative Planungsmöglichkeiten	76
7.11.	Methodisches Vorgehen und technische Schwierigkeiten	76
7.12.	Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring)	77
7.13.	Allgemein verständliche Zusammenfassung	77
8.	Maßnahmen/Kosten/Sozialgerechte Bodennutzung	80
9.	Daten zum Bebauungsplan	81

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 Ausbesserungswerkes 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 Lilienthalallee 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 Geschützwerke 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 Büronutzungen, 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 geringmächtig. 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 Verkehrsgeräusche, 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:

Lilienthalallee 45: Ehem. Maschinenfabrik Friedrich Krupp, später Reichs- bzw. Bundesbahn-Ausbesserungswerk München-Freimann; ehem. Dampflo-, später Elektrolokhalle 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 Riehthalle als dreischiffige Eisenkonstruktion in Ostwestrichtung quergelagert mit Schiebebühne unter dem überhöhten nördlichen Schiff, die nördliche elektrische Teilwerkstätte sechsschiffig mit sechs Kranbahnen und südlichen Lichthöfen, Steinreliefs, bez. R. von Bohr; Wasserturm, über quadratischem Grundriss verjüngender, 40,5 Meter hoher Betonbau mit Zeltdach, 1918/19 durch die Bayerische Maschinenfabrik Friedrich Krupp; ehem. Presswerkstatt, seit 1925 Kesselschmiede für die Deutsche Reichsbahngesellschaft, dann S-Bahn-Halle, dreischiffige ausgemauert und verputzte Stahlbinderkonstruktion mit Firstoberlichtband im erhöhten Mittelschiff, 1916 durch die Bayerischen Geschützwerte Friedrich Krupp; 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.

Auf den Erlaubnisvorbehalt nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1 und 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG) wird hingewiesen. Danach bedarf der Erlaubnis, wer Baudenkmäler beseitigen, verändern oder an einen anderen Ort verbringen oder geschützte Ausstattungstücke beseitigen, verändern, an einen anderen Ort verbringen oder aus einem Baudenkmal entfernen will. Der Erlaubnis bedarf auch, wer in der Nähe von Baudenkmalen Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, wenn sich dies auf Bestand oder Erscheinungsbild ei-

nes der Baudenkmäler auswirken kann. Weiter wird auf die Regelung des Art. 6 Abs. 3 DSchG („Ist eine Baugenehmigung oder an ihrer Stelle eine bauaufsichtliche Zustimmung oder abgrabungsaufsichtliche Genehmigung erforderlich, entfällt die Erlaubnis. Ist in den Fällen des Art. 18 Abs. 2 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) keine Baugenehmigung oder bauaufsichtliche Zustimmung, jedoch eine durch die Denkmaleigenschaft bedingte Abweichung nach Art. 63 Abs. 1 Satz 1 BayBO erforderlich, schließt die Erlaubnis nach diesem Gesetz die Zustimmung im Einzelfall nach Art. 18 Abs. 2 BayBO und die Abweichung nach Art. 63 Abs. 1 Satz 1 BayBO ein.“) sowie auf Art. 8 DSchG (Meldepflicht bei Auffindung von Bodendenkmälern) verwiesen.

Naturschutz

Im Plangebiet sind keine Schutzgebiete, insbesondere keine FFH-Gebiete bekannt. Teile der vorhandenen Biotope (siehe Ziffer 2.2.2.) sind nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG und § 30 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG geschützt. Diese Biotope sind wichtige Trittsteinbiotope im räumlichen Verbund gesetzlich geschützter Biotope (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/ Radwegenetz
- 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 Potenzial 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-, Radfahrerverkehr 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 histo-

rischen 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 Hauptzugänge 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 Grundstückstreifen 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 im Verlauf des westlich angrenzenden öffentlichen Grünzugs 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 in Ziffer 2.5 (Rechtliche Ausgangslage, Bauleitplanung) genannten 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 Fröttmanner 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-Bahnhaltepunkt Freimann bis zur Maria-Probst-Straße und 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 (Punkt-

fundamente 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 Ansiedlung 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 zusätzlich 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 und gleichzeitig keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Standorte im Sinne des Zentrenkonzepts der Landeshauptstadt München ausgehen.

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 Zentrenkonzeptes 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 vorhabensspezifische 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, Grundstückserschließung

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, sondern lediglich eine RW/FW-Verbindung vorgesehen. Für die verkehrliche Verbindung zwischen Lilienthalallee und Maria-Probst-Straße ist bereits südlich des ehemaligen Ausbesserungswerks Freimann eine neue Verbindungsstraße geplant. Die Planungen sowie die erforderlichen Verfahrensschritte hierfür sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Die Verbindungsstraße ist nicht Voraussetzung für den vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung.

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. Die Untersuchung wurde im Verlauf des Verfahrens nochmals überprüft und in Teilbereichen angepasst. So wurden im Verlauf des Wettbewerbsverfahrens für die ehemalige Bayernkaserne die zu planenden 3.000 Wohneinheiten auf 4.000 Wohneinheiten erhöht. Dies entspricht nun einer Bewohnerschaft von rund 10.000 gegenüber 7.000 Menschen, welches in der aktuellen Verkehrsuntersuchung Berücksichtigung fand. Der direkt östlich an die ehemalige Bayernkaserne anschließende Bereich wurde nun auch in die Untersuchung aufgenommen. Hier ist beabsichtigt, die vorhandene Gewerbenutzung aufzugeben und das Areal entsprechend der Planung für die ehemalige Bayernkaserne zu entwickeln. Zudem wurden die umfangreichen Ausbauüberlegungen eines Gewerbebetriebs südlich des Planungsgebiets beiderseits der Lilienthalallee berücksichtigt. Die in einem nächsten Schritt geplante bauliche Entwicklung auf der Fläche im südlichen Anschluss an das Planungsgebiet sowie die beabsichtigte Straßenspanne zwischen Lilienthalallee und Maria-Probst-Straße bleiben dagegen ausgenommen, da für beide Projekte die erforderlichen Verfahren noch nicht abgeschlossen sind. Ihre Auswirkungen im Detail werden im Rahmen der entsprechenden und notwendigen Planungsverfahren zu betrachten sein.

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 verkehrsgutachterlichen 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 von der Landeshauptstadt München am 28.08.2014 angenommene 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 bauaufsichtliches Einschreiten oder die Geltendmachung von Vertragsstrafen geahndet werden.

Nach den Prüfergebnissen der Verkehrsuntersuchung sind die Verkehre unter diesen Bedingungen abwickelbar, es bestehen ausreichende Leistungsreserven insbesondere auch während der maßgeblichen Verkehrsspitzen morgens und abends. Bei dieser Betrachtung sind die verkehrlichen Auswirkungen von vorhandenen Einrichtungen bzw. von Planungen im Umfeld umfassend berücksichtigt (MOC, „Zenith“-Halle, erkennbare auf vorhandenen Bebauungsplänen beruhende Baupotenziale in einem größeren Umgriff einschließlich Euro-Park, in der ehemaligen Bayernkaserne, im Bereich Lilienthalallee sowie im Bereich Kieferngrund).

Zur Abwicklung des in der Prognose 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. Die Errichtung einer Signalanlage ist erforderlich. 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 Radverkehrsnebenroute wird über eine öffentlich nutzbare Rad- und Fußwegeverbindung im Süden des Plangebiets 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 lediglich 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 3 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 der Schalldämmklüfter 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. 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 können so ausgestattet werden, 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 Sportwa-

gen-Zentrum mit Hotel“, „Baumarkt-Fachzentrum“ und „ehemaliges Kesselhaus“) vergeben, 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 (westlich der Lützelsteiner Straße) und nördlich der Heidemannstraße 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 keine Überschreitung der nach Kontingentierung zulässigen Werte.

Für den zukünftigen Betrieb ist auf ein Einhalten der Schallemissionskontingente inklusive Zusatzkontingente zu achten, damit wird sichergestellt, 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. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat zuletzt mit E-Mail vom 15.12.2014 sein grundsätzliches Einverständnis mit einer Umnutzung unter Erhalt der Denkmalwerte mitgeteilt sowie auf das Erfordernis einer erneuten Befassung im Rahmen eines konkreten Bauantrags oder Erlaubnis-Antrags nach Art. 6 DSchG hingewiesen, da für eine denkmalfachlich einwandfreie Umsetzung eine Detailabstimmung zwingend erforderlich sei.

Um die Verträglichkeit mit dem Denkmal sicher zu stellen, soll der endgültige Entwurf des Bauvorhabens außerdem in der Stadtgestaltungskommission diskutiert werden.

Eventuell auftretende Bodendenkmäler unterliegen der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde gemäß Art. 8 Abs.1 und Abs. 2 DSchG.

4.14. Grünordnung

Die Freiflächengestaltung für das Gesamtareal orientiert sich an den Vegetationsbildern der Fröttmaninger Heide wie Kalkhalbtrocken- und Trockenrasen, offene Kiesflächen, Pioniervegetation 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 unbeeinträchtigt 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 frei durchwurzelbare 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, Feuerwehruzufahrten und weitere Belagsflächen sind, sofern funktionale oder gestalterische Aspekte nicht dagegen sprechen, wasserdurchlässig (z. B. Schotterrassen, 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 Wasserwirt-

schaftsamt 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 Grundstückerschließung
- 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 (Flst. 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 Kohlebun-

ker 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 Anlieferbereiches 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 (Aufgrund der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde die ursprüngliche Verkehrsuntersuchung nochmals überprüft und in Teilen angepasst. Dies machte eine Aktualisierung der Gutachten zur Emissionskontingentierung und zur Schalltechnischen Untersuchung sowie des Umweltberichts erforderlich. Dies hat jedoch keine Auswirkungen auf die Bewertung der einzelnen Schutzgüter sowie die erforderlichen Maßnahmen):

- 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, Stand 13.02.2015
 - 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,
 - Altlastensituation 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 Altlastverdacht, Schreiben RGU vom 04.05.2009,
 - Vermessungsamt: Höchstgrundwasserstand (HW 1940), 05.09.2008,
 - Emissionskontingentierung, Müller-BBM, 16.02.2015
 - Schalltechnische Untersuchung, Müller-BBM, 16.02.2015
 - 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.

Aufgrund der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde die ursprüngliche Verkehrsuntersuchung angepasst. Dies bewirkte auch Anpassungen in der Emissionskontingentierung, in der Schalltechnischen Untersuchung sowie im Umweltbericht, jedoch ohne Auswirkungen auf die Bewertung der einzelnen Schutzgüter.

Die Aktualität aller oben genannten, für den Umweltbericht verwendeten Unterlagen wurde vom Büro mahl-gebhard konzepte mit E-Mail vom 02.03.2015 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)
- Bundesimmissionsschutzgesetz (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 Verkehrsgläusche, besonders ausgehend von der Heidemannstraße, beaufschlagt. Die Verkehrsstärke auf der Heidemannstraße liegt bereits derzeit bei über 28.000 Kfz/24h. Hieraus ergeben sich bereits derzeit Beurteilungspegel an den zur Straße nächstgelegenen Gebäuden - je nach Abstand, Immissionsorthöhe 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 Verkehrsgläuschbelastung 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 Verkehrsgläuschbelastung 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. 0,8 dB(A) und entlang der Lilienthalallee um ca. 0,4 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 auf Bereiche entlang der Maria-Probst-Straße, im Bereich südlich der Heidemannstraße bis zur Pkw-Zufahrt zum Bebauungsplanareal und 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 wird. 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 Knoten-

punkts 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) durchgängige 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 der Zu- und Ausfahrt 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 nutzbar. Auch wird der Weg am Südrand des Plangebiets nachts beleuchtet. Die Gebäude sind barrierefrei erreichbar, die Freiräume barrierefrei nutzbar.

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 Durch-

gängigkeit 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 Fledermausarten prognostiziert.

Auswirkungen

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

trums im Nordwesten des Geländes an die Maria-Probst-Straße verursacht eine Trennung des westlich an den Planungsriff 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 Autobegiertere“ 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 Grünzuges 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 Bebauungsplans 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 Pfl-

maßnahmen 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. Aufgrund der festgesetzten GR ergibt sich für den nördlichen Bereich des Baumarkt-Fachzentrums und für das südliche Oldtimer- und Sportwagen-Zentrum eine GRZ von höchstens 0,8. 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 (versicke-

rungsfähige Beläge für Feuerwehruzufahrten, 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.

Altlasten 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 Win-

ter 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 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. Umweltschutzbelang 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, (Flst. 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 Ausnah-

me gilt nicht für die Fällung von Großbäumen während des Brutgeschäfts 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 GR zu einer GRZ von jeweils höchstens 0,8 und dadurch zu einer zusätzlichen Versiegelung. Laut vorliegendem Freiflächenkonzept sind demnach mit Umsetzung der Planung, inklusive versickerungsfähige Beläge für Feuerwehrezufahrten, Stellplatzflächen, Fuß- und Radwegen, 9,2 ha der Flächen voll- bzw. teilversiegelt.

Die Umweltprüfung hat ergeben, dass sich die Lärm- und Verkehrsbelastung in den gewerblich genutzt 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 Strukturreichtum 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 Nutzung der denkmalgeschützten Lokhalle verfolgt. Der Versuch, die Halle als einen Ort für Ausstellungen besonders raumgreifender Kunst-Exponate bzw. Aktionskunst umzunutzen, scheiterte aufgrund der Größe der Bestandsgebäude - die denkmalgeschützte Lokhalle hat eine Grundfläche von rund 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 Altlastensituation.

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 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 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 GR im Nord- und Südteil zu einer GRZ 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
Biotopepflege	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, zweispuriger 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	Geschoss- fläche	Arbeits- plätze 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 Direktorium Rechtsabteilung
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