

Telefon: 0 233-26125  
26058  
28628  
Telefax: 0 233-24215

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtplanung  
PLAN-HA II/33 P  
PLAN-HA II/53  
PLAN-HA II/33 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037  
Lincolnstraße (südlich),  
Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (westlich),  
Cincinnatistraße (nördlich),  
General-Kalb-Weg (östlich)  
- Erweiterung der Europäischen Schule -**

**- Satzungsbeschluss -**

Stadtbezirk 17 Obergiesing-Fasangarten

**Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03164**

Anlagen:

1. Übersichtsplan M = 1 : 5.000
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung  
vom 17.06.2015 (SB)**

Öffentliche Sitzung

## **I. Vortrag der Referentin**

Wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 53 ff.)

### **A) Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)**

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 30.07.2014 den Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2037 gebilligt. Nach der Bekanntmachung über Ort und Dauer der Auslegung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 31 vom 10.11.2014 lag der Bebauungsplan mit Grünordnung in der Zeit vom 19.11.2014 mit 19.12.2014 öffentlich aus.

Während der Auslegung gingen nachfolgende Äußerungen vom Bund Naturschutz (Ziffer 1) und Bürgerinnen und Bürger (ab Ziffer 2) ein.

Die darüber hinausgehenden Anregungen zu Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/24 werden im Rahmen des endgültigen Beschlusses zur Flächennutzungsplan-Änderung behandelt.

## **1. Bund Naturschutz, Schreiben vom 19.12.2014**

Der Bund Naturschutz lehne den Entwurf des Bebauungsplans in der vorliegenden Fassung, aus den nachfolgend genannten Gründen ab.

### **- Baumschutz**

Es sollten möglichst viele Bäume, die aufgrund ihrer Größe und ihres Umfangs der Baumschutzverordnung unterliegen, erhalten bleiben. Auch wenn im Gegenzug mindestens 100 große bzw. mittelgroße Bäume neu gepflanzt würden, hätten diese niemals den selben ökologischen Wert. Zum Schutz der Bäume fordere man eine ökologische Bauaufsicht während der Bauphase.

Aus der Darstellung gehe nicht hervor, wo diese mindestens 100 Bäume als Ersatz gepflanzt werden sollen.

### **Stellungnahme:**

Mit dem Bebauungsplan wird der prämierte Wettbewerbsentwurf für die Erweiterung der Europäische Schule mit ergänzendem Kerngebiet umgesetzt. Mit der Entwurfsplanung wird auf besonders wertvollen Baumbestand soweit als möglich Rücksicht genommen. Aufgrund der beengten Grundstücksverhältnisse, der vielfältigen Flächenanforderungen und der erforderlichen Flächen für die Bauabwicklung (Aushub Grube, etc.) werden jedoch eine Vielzahl von Baumfällungen erforderlich. Es wird auf Ziffer 5 der Begründung verwiesen.

Der Verlust von nicht festgesetzten Bäumen wurde vollständig in die Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, siehe Begründung, Umweltbericht Ziffer 7.3. berücksichtigt.

Eine ökologische Bauaufsicht (Baubegleitung) wird durch den städtebaulichen Vertrag gewährleistet (siehe Begründung, Umweltbericht Ziffer 7.2.2.2. Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen).

Die Ersatzpflanzungen und Eingrünung der Freiflächen des Planungsgebietes (Schule, Platz, Kerngebiet) wird durch die grünordnerischen Festsetzungen § 17 bis § 20 der Satzungsbestimmungen gewährleistet.

### **- Arten und Biotopschutz**

Die regional bedeutsame Ruderalfläche entlang der Bahnlinie solle überbaut werden. Der übrig bleibende Streifen diene dadurch höchstens noch als Vernetzungstreifen, wobei die hier noch vorkommende Zauneidechse ihr Habitat gänzlich verliere. Gründe hierfür seien Überschattung durch den geplanten Lärmschutzwall und der Gebäude.

Außerdem komme es, im Zuge der Baufeldfreimachung, zu Verlusten von möglichen Brutplätzen des Gartenrotschwanzes, welcher nach der Roten Liste als „gefährdet“ eingestuft werde, sowie zu Verlusten von Starenkästen.

### **Stellungnahme:**

Der Verlust bzw. die Beeinträchtigung der Ruderalflächen werden in der Naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, Begründung, Umweltbericht Ziffer 7.3. der Begründung, berücksichtigt. Die Anforderungen des gesetzlichen Artenschutzes bezüglich der Zauneidechse und des Gartenrotschwanzes werden im Zuge der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (siehe Begründung, Umweltbericht Ziffer 7.2.2.2. und Ziffer 7.4.) behandelt. Die Eingriffe in Natur und Haushalt und den Artenschutz werden ausgeglichen (siehe Begründung, Umweltbericht Ziffer 7.3.).

### **- Nahversorgung**

Eine 2-jährige Lücke in der Nahversorgung der Bewohnerinnen und Bewohner sei nicht hinnehmbar. Unnötiger Einkaufsverkehr in andere Gebiete wäre die Folge.

### **Stellungnahme:**

Prinzipiell sind den Steuerungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt München (LH München) für die Sicherung der Nahversorgung durch die marktwirtschaftlichen Gegebenheiten im Einzelhandel klare Grenzen gesetzt. Die Entscheidung, ob und wo ein Einzelhandelsbetrieb entsteht, wird vom jeweiligen Betreiber mit dessen unternehmerischem Risiko getroffen.

Um dennoch die Versorgungslücke in der Siedlung am Perlacher Forst so gering als möglich zu halten hat die LH München alle Gelegenheiten wahrgenommen, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) wie auch die Betreiberin des bestehenden HIT-Marktes wie auch der zukünftigen Einzelhandelseinrichtung auf die Dringlichkeit eines kontinuierlichen Nahversorgungsangebotes hinzuweisen. Seitens der BImA wurden daher bereits zum Billigungsbeschluss verschiedene Interimsstandorte für einen vorübergehenden Standort eines Nahversorgers innerhalb der Siedlung am Perlacher Forst geprüft und im Hinblick auf die Umsetzbarkeit hin untersucht. Als mögliche Interimsstandorte wurden folgende Flächen und Gebäude überprüft:

- Ehemalige Fläche Little Oktoberfest an der Lincolnstraße,
- das Cincinnati-Kino,
- das Ärztehaus an der Minnewitstraße,
- die Bundeswehr-Unterkunft der Uni Neubiberg an der Minnewitstraße,
- der Parkplatz des Bundespatentgerichts / Zollwohnheim in der Cincinnatistraße,
- sowie die Fläche des ehemaligen Gourmet Express / neues MK-Gebiet an der Marklandstraße.

Alle diese Standorte schieden jedoch bislang aufgrund unterschiedlicher fehlender Voraussetzungen aus, sodass als einzige machbare Lösung eine möglichst lange Aufrechterhaltung der Nahversorgung am jetzigen Standort als zielführend erschien. Dennoch musste der HIT-Markt Mitte März 2015 schließen, damit ergibt sich eine nicht zu vermeidende Versorgungslücke für die Bevölkerung von ca. 2 bis 2½ Jahren. Mögliche Genehmigungen von vorgezogenen Baumaßnahmen zur Freimachung der Baugrundstücke sowohl für die Europäische Schule als auch für das Kerngebiet dienen der schnellen Umsetzung der Baumaßnahmen

und einer möglichst frühzeitigen Eröffnung eines neuen Lebensmittelmarktes.

Seitens der Betreiberin des ehemaligen HIT-Marktes bzw. der Betreiberin der geplanten Einzelhandelseinrichtung im Kerngebiet MK wurde mitgeteilt, dass ab dem Zeitpunkt der Schließung des HIT Marktes bis auf Weiteres ein kostenloser Shuttle-Bus alle 30 Minuten zum HIT-Markt im PEP (Einkaufszentrum in Neuperlach) zur Verfügung stehen wird.

Dennoch wird auch weiterhin versucht, einen Interimsstandort vor Ort anzubieten. Nach Auskunft der BlmA wird derzeit eine mögliche Unterbringung eines Interimsstandortes in konkreten Verhandlungen mit dem Eigentümer des Gebäudes Minnewitstraße 29 geprüft.

## **2. Europäische Schule (ESM)**

### **- Alternativstandort Kindertageseinrichtung, Wegfall der P&R-Plätze**

Die geplante Kindertageseinrichtung an der Cincinnatistraße sei unakzeptabel platziert. Ein Alternativstandort im Norden des Areals der Europäischen Schule müsse ernsthaft überdacht werden. Der geplante Standort sei abseits des Geländes der Europäischen Schule gelegen und dadurch nicht optimal in das Gesamtkonzept integriert.

Die geplante Lage führe dadurch zu erheblichen Verkehrsbewegungen im Wohngebiet - besonders während der Bring- und Abholzeiten der ca. 100 Kinder. Vor dem geplanten Standort werde außerdem ein Parkplatzenpass entstehen, der zu Lasten der vielen Arbeitnehmer geht, die derzeit die umliegenden Parkplätze (auch den HIT-Parkplatz) nutzen, um mit der S-Bahn in die Innenstadt zu pendeln.

Die zukünftige Verkehrssituation werde an dieser Stelle stark unterschätzt. Es könne nicht im Sinne der Verwaltung sein, dass Bestrebungen, Arbeitnehmer auf den öffentlichen Nahverkehr (S-Bahn) umzulenken missachtet würden, indem immer weniger Pendler-Parkplätze zur Verfügung stünden.

Außerdem würden die Anliegen der Bewohnerschaft in den aktuellen Ausführungen erneut missachtet. Der Bring- und Holverkehr für die Grundschule, Mittelschule, den Kindergarten, die Berufsschule und den nun noch dazu kommenden 100 Kindern der Kindertageseinrichtung der Europäischen Schule werde zukünftig zusammen treffen und mit einem weiter verringerten Parkplatzangebot sowie einer ungünstig verlagerten Bushaltestelle für ein Verkehrschaos im Wohngebiet sorgen.

Dies sei für die Bewohnerinnen und Bewohner gefährlich und unakzeptabel und müsse neu überdacht werden.

### **Stellungnahme:**

Die Situierung der Kindertageseinrichtung wurde mit der Prämierung des Wettbewerbsentwurfes festgelegt, dessen Umsetzung der Stadtrat mit Beschluss vom 26.09.2012 beschlossen hat.

Eine Verlagerung des Standorts der Kindertageseinrichtung nach Norden an die

Lincolnstraße ist daher nicht angezeigt.

Sie scheidet des weiteren aufgrund schulorganisatorischer Gründe und wegen der geringen Breite des Grundstücks der Europäischen Schule aus. Vor allem aber werden die vorgeschlagenen Flächen für die Umsetzung der gesamten Erschließung der Europäischen Schule mit Bussen und Privatfahrzeugen über den geplanten Busterminal im Norden und somit über die Lincolnstraße benötigt. Dies ist ein Erfordernis, um die Siedlung vom Erschließungsverkehr der geplanten Europäischen Schule weitgehend freizuhalten und vor zusätzlichem Verkehr zu schützen.

Eine Situierung der Kindertageseinrichtung mit erforderlichen Freiflächen innerhalb der westlich angrenzende Fläche des „Waldes“ ist mit dem Schutzstatus des geschützten Landschaftsbestandteils nicht vereinbar und damit ebenfalls nicht möglich.

Die Bewältigung des Bring- und Holverkehrs der Kindertageseinrichtung der Europäischen Schule über die Cincinnatistraße ist im Verkehrsgutachten vom August 2013 zum Bebauungsplan nachgewiesen worden. Das Verkehrsgutachten hat ergeben, dass der Bring- und Holverkehr über die Cincinnati- bzw. Marklandstraße gebietsverträglich abgewickelt werden kann.

Es gibt Erfahrungswerte über die Anzahl der benötigten Kurzzeitstellplätze für Bring- und Holverkehre von Kindertageseinrichtungen. Diese können im öffentlichen Straßenraum angeordnet werden und müssen nicht auf Privatgrund nachgewiesen werden. Das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München wird, nach jetzigem Stand, ein eingeschränktes Halteverbot für 7 Stellplätze vor der Kindertageseinrichtung erlassen, die vorgesehenen 7 Stellplätze sind aus der Erfahrung heraus ausreichend.

Da im Umfeld der geplanten Kindertageseinrichtung ausreichend Stellplätze im Straßenraum vorhanden sind, müssen nur diese Stellplätze mit eingeschränktem Haltverbot vorgehalten werden.

Das Stellplatzangebot, d.h. alle öffentlichen Stellplätze im Umfeld des Planungsgebietes (Cincinnati- / Marklandstraße) wurde ermittelt, um freie Kapazitäten beurteilen zu können. Die Parkplätze des HIT-Marktes sind keine öffentlichen Stellplätze und sind deshalb in dieser Bilanz nicht berücksichtigt worden. Dabei sind alle Stellplätze im Untersuchungsgebiet, die teilweise markiert sind oder auch nur anhand der Straßenlänge abgeschätzt wurden, gezählt worden. Von den ermittelten 155 Stellplätzen waren maximal 69 Stellplätze (12:00 Uhr) am Erhebungstag belegt. Die maximale Auslastung liegt damit im Umfeld der beiden Straßen bei 45 %, so dass immer ein freier Stellplatz vorhanden ist.

In der Zeit von 12:00 Uhr bis 15:00 Uhr ist ein Anstieg der belegten Stellplätze zu verzeichnen. Diese höheren Auslastungszahlen bestehen hauptsächlich im Umfeld des Knotenpunktes Cincinnati-/ Marklandstraße. Für den Planfall 2025 steigt die maximale Auslastung um 12 Uhr mittags von 45 % im Bestand auf 81 % im Planfall an. Dadurch wird vor allem eine erhöhte Auslastung von den Schulen bis zur S-Bahn auftreten.

Es werden aber immer noch ausreichend Stellplätze – auch für die Fahrgäste der S-Bahn - zur Verfügung stehen.

Der Kundenparkplatz des bestehenden HIT-Marktes wurde bislang zeitweise als P&R-Platz zweckentfremdet. Um nicht zusätzlichen Verkehr in die Siedlung zu ziehen, war dieser aber nicht als offizieller P&R-Platz ausgewiesen.

Gemäß des P&R-Konzepts der Landeshauptstadt München (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 24.01.2007) sind in der Umgebung P&R-Plätze am Mangfallplatz und in Unterhaching vorhanden, sowie im weiteren Verlauf der S-Bahnlinie S3 an den südlich gelegenen S-Bahn-Haltepunkten.

Eine Park & Ride – Planung am Standort Fasangarten wird nicht verfolgt.

#### **- Standortwahl für die Europäische Schule nicht ergebnisoffen**

In der Erörterungsveranstaltung vom 23.10.2012 habe die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und die Verwaltung eingeräumt, dass eine ergebnisoffene Standortsuche für die Schule nicht stattgefunden hätte. Dass der bisherige Standort am Hanns-Seidel-Platz beibehalten werden sollte, sei der Wunsch der Schulleitung gewesen. Die Möglichkeit einer Zusammenlegung der beiden Schulteile an einem ganz neuen Standort, der dann, etwa in den nun für eine andere Verwertung verwendeten Flächen an der Hochäckerstraße, auch erheblich sozialverträglicher hätte platziert sein können, sei nicht ansatzweise erwogen worden. Die ausschließlich belastenden Folgewirkungen des Schulbaus für die Siedlung müsse diese tragen, weil andere, gemeinwohlverträgliche Lösungen nicht so kostengünstig bzw. profitabel erschienen. Der Billigungsbeschluss (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) bestätige, dass die Vorgaben so bestimmt und verengt worden waren, dass ein anderer Standort als der derzeit beabsichtigte überhaupt nicht mehr in Betracht gezogen werden konnte.

#### **Stellungnahme:**

Der bisherige Standort der ESM liegt nicht wie dargestellt am Hanns-Seidel-Platz, sondern an der Elise-Aulinger-Straße 21.

Die Standortsuche für eine Erweiterung der Europäischen Schule München war ergebnisoffen, jedoch an folgende grundsätzlichen Voraussetzungen geknüpft, zum Einen maximal 4 km Entfernung zum Basisstandort in Neuperlach, um ein Pendeln von Lehrerinnen und Lehrern in den Pausen, sowie Veranstaltungen der gesamten Schule (z.B. Lehrerkonferenzen, Schulveranstaltungen) mit vertretbarem Aufwand zu ermöglichen.

Zum Anderen aber auch, dass neben der Erweiterung der Europäischen Schule selbst auch eine Kindertageseinrichtung auf dem Grundstück untergebracht werden sollte und dass sich ein passendes Grundstück im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) befinden musste und somit sofort verfügbar ist.

All diese Voraussetzungen sind am geplanten Standort in der Siedlung am Perlaicher Forst gegeben.

Der vorgeschlagene Standort an der Hochäckerstraße schied aufgrund der Tatsache, dass sich dieses Grundstück nicht im Eigentum des Bundes befindet, als mögliche Standortalternative aus. Darüber hinaus hat der Stadtrat der LH Mün-

chen mit Satzungsbeschluss vom 04.12.2013 (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2045) beschlossen, hier ein Wohngebiet zu entwickeln.

Eine unsachliche Verengung hat damit nicht stattgefunden, vielmehr wurden sachliche Kriterien zu Grunde gelegt und berücksichtigt.

Ergänzend wird auf die detaillierten Ausführungen zu Standortalternativen im Begründungstext unter Ziffer 7.4.2. mit der Überschrift „Darstellung der Ausnahmeveraussetzungen nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BnatSchG“, Buchstabe c) mit der Überschrift „Keine zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen, möglich (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG i.V.m. Art. 16 FFH-RL)“ verwiesen.

### **3. Kerngebiet**

#### **3.1. Nahversorger**

**- Weiterbetrieb des Nahversorgers am jetzigen Standort, Interimsstandort Little Oktoberfestgelände bzw. Unterbringung von Teilen der Baustelleneinrichtung auf diesem Gelände**

Wie in der Begründung des Billigungsbeschlusses (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) ausgeführt worden sei, wäre ein Interimsstandort auf dem Little Oktoberfestgelände möglich. Dementsprechend müsse es auch möglich sein, dass Teile der Baustelleneinrichtung auf diesem Gelände untergebracht werden. Die dabei auf dem Gelände der Europäischen Schule nicht benötigte und nicht genutzte Baustelleneinrichtungsfläche könnte zum Weiterbetrieb des Nahversorgers genutzt werden.

#### **Stellungnahme:**

Auch eine teilweise Ausgliederung der Baustelleneinrichtung auf das Gelände des Little Oktoberfestes wurde seitens des Staatlichen Bauamtes geprüft, sie scheidet jedoch aus folgenden Gründen aus:

Üblicherweise wird eine Ausgliederung einzelner Teile der Baustelleneinrichtung, z. B. Lagerflächen insbesondere auf Baustellen praktiziert, die auf eigenem Grundstück nicht über ein ausreichendes Platzangebot verfügen. Damit einher gehen jedoch unwirtschaftliche Bauabläufe, die neben erhöhtem logistischen Aufwand auch zu zusätzlichen Kosten und zeitlichen Verzögerungen führen können. Da auf dem Baugrundstück der Europäischen Schule selbst, ein für die Baustelleneinrichtungen ausreichendes Platzangebot vorhanden ist, besteht keine Notwendigkeit seitens des Staatlichen Bauamtes diese unwirtschaftlichere Variante zu wählen. Sie ist auch hinsichtlich des einzuhaltenden Fertigstellungstermins der Schule zum Schuljahr 2018/2019 ausgeschlossen.

Zudem würde eine Ausgliederung einzelner Teile der Baustelleneinrichtung zu deutlich stärkerem Baustellenverkehr auf der Lincolnstraße zwischen der Baustellenzufahrt und einer ausgegliederten Lagerfläche führen und damit verbundenen zu zusätzlichen Belastungen der Anwohnerschaft.

### **- Nochmalige Überprüfung Alternativstandorte, Verkürzung Versorgungslücke, kein sofortiger Rückbau des jetzigen Nahversorgers**

Die Rückbauarbeiten am jetzigen Nahversorger HIT-Markt sollten etwa zur Jahresmitte 2015 begonnen werden. Hingegen sei die Fertigstellung des Kerngebietes erst 2016 / 2017 zu erwarten. Dies würde eine nicht hinnehmbare Nahversorgungslücke von zwei Jahren bedeuten, womit kein Einverständnis bestehe. Alle an der Planung Beteiligten versicherten, die Nahversorgungslücke würde nicht entstehen. Auch sei im Hinblick auf die damit verbundenen Nachteile vor allem für die ältere Bewohnerschaft, Menschen mit Behinderung sowie Familien hier eine besondere Fürsorgepflicht der LH München verbunden, da die Europäische Schule für keinen dieser Personenkreise auch nur einen einzigen Vorteil bringe. Es sei Aufgabe der LH München, alle bisher genannten Alternativstandorte nochmals einer kritischen Prüfung zu unterziehen und mit den Architekten und Grundstückseigentümern eine Lösung unter maximalem Erhalt der Versorgungssicherheit für die Bevölkerung in der Wohnanlage am Perlacher Forst und dem Fasangarten zu finden, um eine so lange Versorgungslücke zu vermeiden. Hierzu sei auch vorstellbar, die Bauarbeiten zunächst in der Peripherie von der Lincolnstraße her und nicht gleich mit dem Rückbau des jetzigen Nahversorgers zu beginnen und somit die sich abzeichnende Versorgungslücke zeitlich beträchtlich zu verkürzen.

#### **Stellungnahme:**

Auf die Ausführungen zum Thema „Nahversorgung, Versorgungslücke“ unter Buchstabe A) Ziffer 1 zum Einwand des Bund Naturschutzes wird verwiesen.

Einem gewünschten Beginn der Bauarbeiten zunächst in der Peripherie von der Lincolnstraße, um dadurch die sich abzeichnende Versorgungslücke zu verringern, steht entgegen, dass der Durchführung der Baumaßnahme für die Europäische Schule München eine koordinierte Abfolge von Planung, Ausschreibung und Baudurchführung für Baufeldfreimachung und Bauwerkserstellung zugrunde liegt.

Dadurch verursachte Verzögerungen im Bauablauf gefährden die Eröffnung der Schule zum Schuljahr 2018/2019.

### **- Einzelhandel / Zentrenkonzept**

Der derzeitige „Nahversorger“ in der Siedlung bewirtschaftete 2.500 m<sup>2</sup> Gewerbefläche. In der Begründung des Grundsatz- und Aufstellungsbeschlusses vom 28.10.2009 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 02988) und im Billigungsbeschluss vom 30.07.2014 (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 00796) werde zum Thema Einzelhandel / Zentrenkonzept ausgeführt, dass im Zuge der Verlagerung des bestehenden Verbrauchermarktes im Planungsgebiet Einzelhandelsflächen in einer Größenordnung bis zu 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche möglich seien. Darin werde ein Widerspruch zum Zentrenkonzept gesehen.

### **Stellungnahme:**

Ein Nahversorgungszentrum dient vorrangig der Versorgung der Bevölkerung mit Waren des kurzfristigen Bedarfs, nämlich Lebensmittel, Produkte des Lebensmittelhandwerkes, Drogeriewaren, Naturkost, Blumen und Arzneimittel. Wenn im Sinne des Zentrenkonzepts von einem „Nahversorger“ gesprochen wird, dann bezieht sich dies nicht ausschließlich auf räumliche Zusammenhänge, sondern auch auf bestimmte Angebotsformen mit einem „nahversorgungsrelevantem Sortiment“ oder auch „Waren des kurzfristigen Bedarfs.“

Im Sinne des Zentrenkonzepts soll der zukünftige Einzelhandelsstandort entsprechend seiner stadtstrukturellen Randlage weiterhin der Nahversorgung der umliegenden Wohnquartiere dienen. Dazu ist die Sicherstellung eines zeitgemäßen modernen Nahversorgungsangebotes, als planerisches Ziel erforderlich. Von einem stabilen und zeitgemäßen Nahbereichszentrum spricht man, wenn großflächige Betriebe für Lebensmittel, sowie Betriebe für Drogeriewaren und Getränke vorhanden sind. Bei einer Neuplanung des Nahversorgungszentrums ist daher eine Größenordnung von 3.000 m<sup>2</sup> als Verkaufsfläche angemessen, um eine attraktive, stabile neue Lage zu schaffen.

In diesem speziellen Fall übernimmt die Betreiberin des bestehenden und künftigen HIT-Marktes, als nur ein Anbieter alle Sortimentsbereiche, die sonst auf zwei oder drei unterschiedliche Hauptbetreiber verteilt worden wären. Die Verträglichkeit, der mit diesen Angeboten verbundenen Verkehre für die Wohnbevölkerung wurde nachgewiesen.

### **- Rechtfertigung von Gewerbefläche und Verkehrsbelastungen untauglich**

Offenbar keine Bedeutung habe auch die Frage gehabt, welcher Maximalbedarf in der Siedlung selbst von einem Verbrauchermarkt gedeckt werden müsste. In den ausgelegten Planungsunterlagen bliebe diese Frage erneut unberührt. Eine Klärung hätte ergeben, dass bereits das bestehende Angebot im Umfang von 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche jeden Bedarf, der in der Siedlung erwartet werden könne, deutlich übersteige. Mit einem aus dieser Siedlung herrührenden Bedarf könnten deshalb aber auch die verkehrlichen Belastungen nicht begründet und gerechtfertigt werden, die durch den Verbrauchermarkt als Kern des künftigen Nahversorgers erzeugt würden. Stattdessen verweise die Verwaltung nur darauf, dass kleinere Verkaufsflächen kein „zeitgemäßes“ Angebot ermöglichen. Was genau möge aber dieses Bemessungskriterium bedeuten, das zugleich auch die Zumutbarkeit der kommerzverkehrlichen Belastung bestimme.

### **Stellungnahme:**

Es wird auf die vorstehende Ausführungen zu „Einzelhandel / Zentrenkonzept“ und auf die Ausführungen zu „Gewerbefläche und Einkaufsverkehr“ unter Buchstabe A) Ziffer 5.3 zu „Gewerbefläche und Einkaufsverkehr“ verwiesen.

### **- Überversorgung, Zentrenkonzept, „Zeitgemäßheit“, ungerechte Belastung**

Bei der Festsetzung von Gewerbeflächen von 3.000 m<sup>2</sup> für den neuen Verbrau-

chermarkt zuzüglich ca. 5.500 m<sup>2</sup> Geschossfläche für „Büros und Dienstleistungen“ im Sinne von § 7 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) bestehe weiterhin eine Lücke zwischen Bedarf und Angebot.

Zu dem seinerzeitigen Einwand, die Gewerbeflächen für den Verbrauchermarkt seien im Hinblick auf den in Betracht zu ziehenden Bedarf einerseits, die jeweils zu erwartenden verkehrlichen Belastungen andererseits viel zu hoch, verweise das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zunächst darauf, es sei die Verlagerung des bestehenden HIT-Marktes erforderlich. Was habe dieser mit dem vorgebrachten Einwand zu tun. Außerdem folge aus der Verlagerungserforderlichkeit nicht die Erforderlichkeit einer bestimmten Gewerbefläche. Vielmehr hätte die Chance genutzt werden können, das flächenbezogen mögliche Angebot wieder auf den tatsächlich aus der Siedlung entstehenden Bedarf zurückzuführen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verweise ferner auf das Zentrenkonzept. Dieses Konzept solle der Stadt ein „polyzentrisches Entwicklungsmodell“ vorgeben, in dem Unternehmensinteressen, Versorgungsbedarfe und Verkehrsbelastungen eine jeweils standortangemessene Balance finden. Das Referat meinte dazu, im Sinn dieses Konzeptes liege es, dass „der zukünftige Einzelhandelsstandort entsprechend seiner stadtstrukturellen Randlage weiterhin der Nahversorgung der umliegenden Wohnquartiere dienen“ solle. Was bedeute hier „stadtstrukturelle Randlage“ und was folge hieraus.

Zwar liege das geplante Gebäude im Kerngebiet (MK) ganz am Rand der Siedlung. Diese werde aber ganz überwiegend durch den Einkaufsverkehr aus dem südlichen Umland belastet und das Ziel nur erreiche, wenn dieser zuvor die gesamte Siedlung durchquert habe (über Marklandstraße, in geringerem Maß auch Minnewit- / Cincinnatistraße). Wieso solle die Randlage des Nahversorgers unter diesen Umständen dem Anliegen des Zentrenkonzepts entsprechen. Mit diesem dürfe ein Standort doch gerade nicht vereinbar sein, bei dem letztlich einer einzigen Erschließungsstraße, nämlich der Marklandstraße, planerisch nahezu die gesamte Belastung des Durchgangsverkehrs zum und aus dem Süden des Standortes zugewiesen werde. Die Verwaltung habe bei ihrer Bestimmung der Zentralität des geplanten Nahversorgers im Kerngebiet nicht die Siedlung, sondern einen viel größeren Bezugsrahmen und -raum über die Grenzen der Siedlung am Perlacher Forst hinaus verfolgt. Dies könne man der uneinheitlichen, immer wieder wechselnde Begrifflichkeit in der Beschlussvorlage entnehmen.

Der die Marklandstraße nutzende Einkaufsverkehr reiche nach Erhebungen der Anwohnerschaft vor Ort bis Deisenhofen. Gehöre diese Gemeinde auch noch in den Rahmen, den das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als für die Bestimmung der Zentralität des Nahversorgers maßgeblich erachte.

Entweder sei hier die Berufung auf das Zentrenkonzept nur vorgeschoben, um Begründungs- und Rechtfertigungsdefizite auszugleichen oder das Zentrenkonzept sei untauglich und nicht dazu bestimmt, die ihm abverlangte Funktion der Zivilisierung des planerischen Zugriffs auf die Lebenswelt von Menschen zu erfüllen. Der in den Planunterlagen mehrfach zu findende Verweis auf das Zentrenkonzept könne das Maß der baulichen Nutzung in keiner nachvollziehbaren Weise stützen, das durch den Nahversorger erreicht wird.

Als Begründung bleibe dann nur noch der Begriff der „Zeitgemäßheit“ übrig, die einen Verbrauchermarkt in der beabsichtigten Größe „erforderlich“ mache. Der Begriff der Zeitgemäßheit bedürfe der Erläuterung. Eine solche Erläuterung fehle in den ausgelegten Planunterlagen. Hinzu komme, dass der künftige Betreiber des Verbrauchermarkts jedenfalls als Interimslösung sehr wohl für realisierbar hält, was in anderem Zusammenhang dann aber wieder als unzeitgemäß zu gelten hätte, der Betrieb eines Nahversorgers „mit ca. 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufs- und Lagerfläche“ auf einem „Grundstück mit ca. 3.000 m<sup>2</sup>“. Als Zuschusskonzept werde der Konzern auch die Interimslösung nicht anlegen können. Deshalb seien die Dimensionen des Verbrauchermarkts durchaus mit dem unternehmerischen Verwertungsinteresse vereinbar, die näher an der planerischen Geringfügigkeitsschwelle lägen und die nach dem Zentrenkonzept für die 6.000 bis 7.000 Anwohnerinnen und Anwohner der Siedlung als angemessen zu gelten hätten. Auch das mache deutlich, dass der Begriff der Zeitgemäßheit als Grundlage für die Begründung und Rechtfertigung der Dimensionen des geplanten Nahversorgers nicht dienen könne.

Warum sollte in der Siedlung „unzeitgemäß“ sein, was zur Versorgung des Agfa-Geländes als offenbar zeitgemäß erachtet wurde, nämlich ein Vollsortimenter im Umfang von 1.200 m<sup>2</sup> (Bebauungsplan Nr. 1979). Stattdessen entstehe neben dem Isarcenter und dem Gewerbegebiet Unterhaching ein drittes großes Gebäude für das südliche Münchner Umland.

Der neue Verbrauchermarkt nebst Randgewerben im Erdgeschoss sowie weitere gewerbliche Nutzungen im ersten und zweiten Stock des Gebäudes im Kerngebiet MK - solle offensichtlich eine Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen anlocken, deren Entstehungsraum weit über die Siedlung hinaus reiche. Um so weniger ließen sich dann aber die durch den Komplex verursachten verkehrlichen Belastungen rechtfertigen, die die Siedlung künftig ertragen müsse. Diese Rechtfertigungslücke würden ganz besonders die Anwohnerschaft der Marklandstraße betreffen. Im Jahr 2005 wurde die Straße ausgebaut, um eine schnelle Hauptzufahrt zum Nahversorger zu ermöglichen. Die Marklandstraße werde, sollte das Gebäude im Kerngebiet wie geplant errichtet werden, die überwiegende Hauptlast des Durchgangsverkehrs aus den südlich und östlich angrenzenden Quartieren der Stadt und des Landkreises zu tragen haben.

Ein vertretbarer Rechtfertigungsgrund, warum gerade den Anliegern der Marklandstraße diese Belastung zugemutet werden solle, und zwar seit Anfang 2005 und künftig in immer weiter steigendem Maß, sei nicht erkennbar. Hier fehle diesbezüglich die Begründung.

### **Stellungnahme:**

Am 28.10.2009 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München einen Grundsatz- und Aufstellungsbeschluss beschlossen, in dem neben dem Bau der Schule auch die Entwicklung eines Kerngebietes mit Nahversorgung, zusätzlichen Dienstleistungsangeboten und Gastronomie beschlossen wurde. Mit diesem Beschluss wurde auch die flächengleiche Verlagerung des bestehenden HIT-Marktes beschlossen.

Der Größe des Gebäudes im Kerngebiet MK liegt der, mit dem ersten Preis ausgezeichnete Wettbewerbsentwurf, dessen Umsetzung der Stadtrat am 26.09.2012 beschlossen hat, zugrunde. Eine Höhenentwicklung von bis zu fünf Geschossen wurde als sinnvoll und städtebaulich umsetzbar erachtet.

Auf die Ausführungen im Begründungstext des Bebauungsplanes unter Buchstabe A) Ziffer 4.2 und Ziffer 4.3 zu Art und Maß der baulichen Nutzung wird verwiesen.

Die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes für das Kerngebiet MK berücksichtigen alle abwägungsrelevanten Belange zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Ergänzend wird auf die vorstehenden Ausführungen zu „Einzelhandel / Zentrenkonzept“ und „Rechtfertigung von Gewerbefläche und Verkehrsbelastungen untauglich“ und auf die Ausführungen unter Buchstabe A) Ziffer 5.2. Verkehrsbelastung, insbesondere der Marklandstraße; „Zumutbarkeit“ verwiesen.

#### **- Verharmlosung des Kerngebiets; erhebliche Ausweitung gewerblicher Nutzflächen**

Diese Bezeichnung „Nahversorger“ könne nur als Verharmlosung angesehen werden, geeignet um über Umfang und Funktion des Planungsvorhabens zu täuschen.

Wie bereits dargelegt, könne als Bezugsrahmen des geplanten Gebäudes im Kerngebiet ein „Nah“-Raum nur dann unterstellt werden, wenn „Nähe“ und „Ferne“ nicht mehr zu unterscheiden wären. Und dass es bei den sonstigen Gewerbebetrieben, Praxen, Büros etc. vorrangig um so etwas wie „Versorgung“ ginge, könne bei näherem Hinsehen nicht angenommen werden. Das 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und ca. 5.500 m<sup>2</sup> weitere Gewerbefläche einschließende Gebäude sei geeignet den Stadtteil Obergiesing nebst angrenzenden Stadtteilen und Landkreis-Quartieren zu versorgen. Für den Bedarf und die Belastungsgrenzen der Menschen in der Siedlung sei dieses Zentrum aber viel zu groß.

Die Probleme, die man deshalb in Obergiesing, Unterhaching, im Fasangarten, in Altperlach und in Harlaching sehe, werden aus den Bebauungsplanunterlagen (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) deutlich. Nach Auffassung der Verwaltung sei die Sorge aller dieser Stadtteile und Gemeinden, das Einzugsgebiet des Nahversorgers könne das jeweilig Gebiet doch erfassen, so dass dort mit negativen Auswirkungen zu rechnen wäre, ganz offensichtlich unbegründet, dass es einer sachbezogen-substanziellen Auseinandersetzung mit dieser Sorge nicht bedürfe.

Zunehmend größere Bedeutung komme der Behauptung zu, es fände letztlich eine bloße Verlagerung, keineswegs aber eine Vergrößerung von Gewerbeflächen statt. Das sei schon im Hinblick allein auf die Fläche des Verbrauchermarkts falsch. Diese vergrößere sich von 2.600 auf 3.000 m<sup>2</sup>, eine nicht unerheblich zu nennende Steigerung. Das Gebäude werde in den zwei weiteren Stock-

werken aber noch bis zu 5.000 m<sup>2</sup> weitere Fläche umfassen. In Bezug auf diese Fläche sei bislang fast durchgängig von „Büros und Praxen“ gesprochen worden; auch die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ausgelegten Planungsunterlagen verwendeten diese Formulierung fast durchgängig. Die Regelungen des § 7 Abs. 2 BauNVO offenbaren, welche Nutzungen im geplanten Gebäude neben dem Verbrauchermarkt im Erdgeschoss noch zulässig wären; einige Beispiele: „Schank- und Speisewirtschaften“, „Betriebe des Beherbergungsgewerbes“, „Vergnügungsstätten“ und „Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke“. Das sei mehr als „Büros und Praxen“, das verursa- che eher mehr als weniger Autoverkehr, das könne (und müsse wohl auch, um sich zu rentieren) über Tag und Nacht, werktags, sonntags, feiertags betrieben werden. Mit was das Referat für Stadtplanung und Bauordnung tatsächlich rechne, zeige sich an einer einzigen Stelle in den Unterlagen zum Planungsentwurf: „Sofern eine nächtliche Gewerbenutzung im Kerngebiet vorgesehen ist (z. B. Gastronomie-, Kino- oder Fitnessstudionutzung usw.).“ (Begründung, Anlagenlärm / Kerngebiet MK). Die Bewohnerschaft an der Marklandstraße würde damit rechnen müssen, dass nicht nur das ganze südliche Umland zwischen 8:00 und 20:00 Uhr zum Einkaufen in den Verbrauchermarkt führe, sondern auch damit, dass bis tief in die Nacht und das ganze Wochenende über Hotel-, Restaurant- und Fitnessstudiobesucherinnen und -besucher durch die Straße kämen.

#### **Stellungnahme:**

Im Hinblick auf die Flächen des Einzelhandels sieht der Bebauungsplan eine nahezu flächengleiche Verlagerung des Einzelhandels vor.

Auf die Ausführungen im Begründstext des Bebauungsplanes unter unter Buchstabe A) Ziffer 4.2 und 4.3 zu Art und Maß der baulichen Nutzung verwiesen.

Ergänzend wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Thema Kerngebiet unter Ziffer 3 zu „Überversorgung, Zentrenkonzept, „Zeitgemäßheit“, ungerechte Belastung“ und zu „Rechtfertigung von Gewerbefläche und Verkehrsbelastungen untauglich“ verwiesen.

#### **- Widerspruch zum Aufstellungsbeschluss**

Dem geplanten Nahversorger werde, wie den Planungsunterlagen zu entnehmen sei, Funktion und Zuschnitt eines Nahbereichszentrums, zugeschrieben. Das stehe in Widerspruch zu den Ausführungen im Grundsatz- und Aufstellungsbeschluss vom 28.10.2009 für das Kerngebiet, wo es schon zum bestehenden HIT-Markt hieße: „Größe wie Angebotsform des Marktes weisen auf einen weit über den Nahbereich hinausgehenden Einzugsbereich hin“. Ersichtlich treffe diese Formulierung die tatsächlich beabsichtigten Verhältnisse erheblich genauer als das Wort vom „Nahbereichszentrum“. Erneut solle hier verharmlost werden, was tatsächlich auf die Siedlung, und in dieser insbesondere auf die Marklandstraße, zukäme.

#### **Stellungnahme:**

Der Verbrauchermarkt erhält durch die Verlagerung nur ca. 50 m<sup>2</sup> mehr Verkaufs-

fläche, damit erfolgt eine nahezu flächengleiche Verlagerung der bisherigen Verkaufsfläche auf den geplanten Standort.

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist bewusst, dass ein Anbieter in dieser Größenordnung eine hohe Attraktivität aufweist. Um den Einzugsbereich des Anbieters zu reduzieren, wurde in den Festsetzungen des Bebauungsplanes in § 2 Abs. 3a der Satzungsbestimmungen das nicht nahversorgungsrelevante Sortiment auf 10% beschränkt.

### **- Gefährdung des Siedlungscharakters aufgrund der Größe des geplanten Einzelhandels**

Die geplante Einzelhandelseinrichtung mit ergänzenden Nutzungen, die 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche umfasse, sprengt jegliche Verhältnisbestimmung zur Siedlung. Nur auf diese Beziehung aber könne es ankommen und nur diese könne planungsrechtlich maßgeblich sein. Eine Einzelhandelseinrichtung dieser Größe lasse die Siedlung dann aber gewissermaßen „kippen“. Am äußersten nordöstlichen Rand der Siedlung gelegen, erreichbar nach Querung der ganzen Siedlung, erzeuge diese Einrichtung sowohl in seiner stadtsoziologisch-milieubezogenen, verkehrlichen und ökologischen, wie aber auch baukörperlich-anschaulichen Prägekraft ein starkes Ungleichgewicht ohne erkennbaren Mittelpunkt.

Zu diesem schon im November 2012 erhobenen Einwand verweise das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf die mehrdeutig erkannte „stadtstrukturelle Randlage“ des Nahversorgers, auf das gleichfalls schon kritisierte „zeitgemäße moderne Nahversorgungsangebot“ und darauf, dass das „nicht nahversorgungsrelevante Randsortiment... auf 10 % beschränkt“ werde - was nichts mit einer stadtplanerisch zu verhindernden Disbalance zu tun habe. Außer inhaltsleeren Aussagen könne der Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu diesem Einwand, den man nicht unerheblich finde, nichts entnommen werden.

### **Stellungnahme:**

Die Lage an der S-Bahnhaltestelle „Fasangarten“ entspricht den Zielen des Zentrenkonzepts, da Standorte mit ÖPNV-Anschluss zu bevorzugen sind. Dies führt zu mehr Laufkundschaft, was wiederum den Nahversorgungscharakter des neuen Verbrauchermarktes stützt. Der hier geplante Platz wird durch den Einzelhandel belebt und führt damit zur städtebaulich gewünschten Mittelpunktbildung. Ergänzend wird auf die vorstehende Beantwortung zu „Widerspruch zum Aufstellungsbeschluss“ verwiesen.

### **- Gestaltung Nahversorger, Beteiligung Stadtgestaltungskommission**

In bauästhetischer Hinsicht sei der neue Nahversorger mit einer „eingehausten“ Ladezufahrt für Lastkraftwagen und einer Tiefgarage wenig ansprechend.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stellte hierzu fest, es werde durch „die Planung ... ein derzeit brachliegender Bereich und ein teilweise sozial unkon-

trollierter Zugang zu einem Haltepunkt des öffentlichen Nahverkehrs sowohl baulich als auch gestalterisch aufgewertet“; an späterer Stelle werde noch darauf verwiesen, das „Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs“, auf dem die Planung beruhe, stelle unter anderem eine „hohe Aufenthaltsqualität“ sowie „hohen Spielwert für Kinder und Jugendliche“ sicher; und noch später werde festgestellt, es entstehe „ein attraktiver öffentlicher Platz“. Diese Darlegungen seien nur Behauptungen. Auch nur der Versuch einer Auseinandersetzung mit den detaillierten Gründen, die zur Plausibilisierung des Gegenteils eingewendet wurden, unterblieben.

Des Weiteren habe das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die von der „Bürgerinitiative Amisiedlung“ übermittelten Darlegungen nicht an die Stadtgestaltungskommission weitergeleitet. Es wurde darauf hingewiesen, dass deren Gremienmitglieder unabhängig entscheiden. Um diese Unabhängigkeit sicherzustellen, würden keine Stellungnahmen weitergeleitet.

#### **Stellungnahme:**

Die städtebauliche Gestaltung, die Kubatur, die Stellung der Baukörper zueinander und der dadurch entstehende öffentliche Raum im Vorfeld des S-Bahnhofs Fasangarten beruhen auf dem Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbes mit Realisierungsteil für die Erweiterung der Europäischen Schule. Im Rahmen des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenteils war ein Gesamtkonzept für das neu zu strukturierende Areal zu entwickeln. Neben den Flächen für die Europäische Schule waren im südlichen Grundstücksteil Flächen für eine Einzelhandelsnutzung, Büros, Praxen, untergeordnet auch für Wohnen sowie parallel zur angrenzenden S-Bahntrasse ein übergeordneter Grünzug vorzusehen und das Vorfeld des S-Bahnhofs als attraktives multifunktionales Entree mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten. Das Preisgericht hat aus insgesamt 22 eingereichten Wettbewerbsarbeiten, den Siegerentwurf als beste Lösung für die Planungsaufgabe ermittelt. Der Stadtrat hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in seiner Sitzung am 26.09.2012 beauftragt, die Arbeit des Wettbewerbsgewinners der weiteren Bauleitplanung zugrunde zu legen. Dies ist mit dem vorliegenden Bebauungsplan erfolgt.

Da das Gebäude im geplanten Kerngebiet MK nicht Gegenstand des Realisierungswettbewerbes war, sondern nur im Rahmen des Ideenteils die mögliche Gebäudekubatur dargestellt wurde, war zur Qualitätssicherung die bauliche Gestaltung dieses Gebäudes in der Kommission für Stadtgestaltung im März 2014 im Vorgriff auf die spätere Baugenehmigung vorgestellt und diskutiert worden. Eine Behandlung von Einwänden, die von Seiten der Öffentlichkeit im Rahmen der Vorstellung einer konkreten Baumaßnahme in der Kommission für Stadtgestaltung vorgetragen werden, ist nach dem Statut der Kommission nicht vorgesehen und auch nicht zulässig.

### **- Behauptete Vorprägungen, mangelndes „Einfügen“ der Planung in den Siedlungscharakter**

Die Verwaltung verweise zur Rechtfertigung immer noch auf das alte Heizkraftwerk und auf das Bundespatentgericht. Sie halte weiterhin daran fest, dass diese Bauwerke für die Bemessung des Maßes der baulichen Nutzung im Kerngebiet erheblich seien. Das werde von der Verwaltung ohne Begründung behauptet. Es sei, wie man bereits zum 30.11.2012 eingewandt habe, planungsrechtlich nicht begründbar. In beiden Fällen handele es sich zwar um mehrstöckige Bauwerke. Dennoch gehe der Entlastungsverweis fehl. Das längst nicht mehr in Betrieb befindliche, bereits verfallende ehemalige Heizkraftwerk stehe immer schon, jedenfalls aber im letzten Jahrzehnt, für sich. Es sei immer schon ein Solitär, viel zu weit von der Siedlung entfernt, in seiner Funktion offensichtlich vollkommen eigenständig, zu nah auch an der S-Bahnlinie gelegen, als dass es die Siedlung in dieser Randlage mitprägen könne. Eine solche Prägung könne nun zwar das Gebäude des Bundespatentgerichts, des alten Militärkrankenhauses, grundsätzlich durchaus entfalten. Doch entfalte sich diese Prägung weit zurückgesetzt von der Cincinnatistraße, tief in dichter Bewaldung, von jeglichem Standort in der angrenzenden Wohnbebauung aus nahezu unsichtbar. Dies sei also nicht geeignet, das mehrgeschossige Gebäude am Ende der Marklandstraße in planungsrechtlich erheblicher Hinsicht auszubalancieren und zu rechtfertigen. An anderer Stelle werde ja auch eingeräumt, es nehme das Bundespatentgericht „mit seiner Dimensionierung und seiner Höhenentwicklung von bis zu sechs Geschossen eine Sonderstellung in der Siedlung ein“. Dies sei zwar richtig, der Konsistenz und Widerspruchsfreiheit der Planungsbegründung aber kaum zuträglich.

Neu sei der Hinweis, die baukörperliche Anmutung entspreche „den für die Wohnsiedlung am Perlacher Forst charakteristischen dreigeschossigen Wohngebäuden“. Und damit sei aber der große Unterschied, der innerhalb der Siedlung zwischen den Flächen mit dreigeschossigem Geschosswohnungsbau einerseits und den Flächen mit eingeschossigen kleinen Einfamilien- und Doppelhäusern andererseits deutlich wahrzunehmen sei, nicht mehr erkennbar. Das neu geplante Gebäude sei der letztgenannten Bebauung benachbart, nur über diese trete es in eine optische Beziehung zur Siedlung, und in dieser Beziehung erzeuge es eine städtebauliche Spannung, die ein „Einfügen“ etwa im Sinn des § 34 BauGB als abwegig erscheinen lasse. Unter Verweis auf ein „zurückgesetztes Terrassengeschoss“ des neu geplanten Gebäudes und den kleinen Grünstreifen zwischen neuem Gebäude und Marklandstraße finde die Verwaltung trotzdem, es werde der sich widersprechenden Bebauung prägende „Charakter einer großzügigen offenen, durchgrünten Vorgartenzone“ auch in dem und durch das Kerngebiet noch gewahrt. Der Begriff des „Einfügens“-Maßstabes wäre dann praktisch nahezu jeglicher Unterscheidungskraft beraubt. Die Münchner Gartenstädte hätten dann allen Anlass, mit gewisser Beunruhigung das Planungsgeschehen in der Siedlung am Perlacher Forst zu beobachten.

### **Stellungnahme:**

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird eine bislang ungeordnete und brachliegende Fläche einer nachhaltigen städtebaulichen Ordnung zugeführt.

Des Weiteren stellt der vorliegende Bebauungsplan die Umsetzung des prämierten Siegerentwurfes aus dem Wettbewerb für die Europäischen Schule mit ergänzendem Kerngebiet dar. Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 26.09.2012 vom Ergebnis dieses Wettbewerbes Kenntnis genommen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit der Umsetzung der Arbeit des Wettbewerbssiegers beauftragt.

Weder das alte Heizkraftwerk noch das Bundespatentgericht mit seinen sechs Geschossen stellten eine Bemessungsgrundlage für die Geschossigkeit bei der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe dar. Vielmehr nimmt das Bundespatentgericht südlich der Cincinnatistraße mit seiner Dimensionierung und seiner Höhenentwicklung von bis zu sechs Geschossen eine Sonderstellung in der Siedlung ein. Auf Ziffer 2.2. der Begründung zum Bebauungsplan wird verwiesen. Die Gebäude der Europäischen Schule und des Kerngebietes sehen eine Weiterentwicklung vorhandener Strukturen im Sinne des § 1 Abs. 5 i. V. mit Abs. 6 Nr. 4 BauGB vor.

Alle neu geplanten Gebäude sind als Solitärgebäude mit entsprechend gestalteten Freiräumen vorgesehen. Die an der Cincinnati- und Marklandstraße geplanten Gebäude (Kindergarten, Sporthalle, Gebäude im Kerngebiet) weisen großzügige begrünte Freibereiche zu den Straßen hin auf. Festsetzungen zur Freiflächengestaltung und zur Begrünung dieser Flächen (Vorgaben zu Anzahl, Qualität und Pflanzdichte von neuen Großbäumen, Verbot von Einfriedungen zur Straße, Reduzierung der Erschließungsflächen) gewährleisten, dass sich die neuen Bauten gut in das Bild der Siedlung am Perlacher Forst einfügen.

Um einen städtebaulich verträglichen Übergang zu den bestehenden Wohngebäuden herzustellen, wurden mit dem Bebauungsplan Festsetzungen zur Gliederung der Baumasse getroffen. So wird das Gebäude entlang der Marklandstraße mit maximal drei Geschossen und einem zurückgesetzten Terrassengeschoss festgesetzt. Durch Abrücken des Gebäudes von der Straßenbegrenzungslinie um ca. 12.00 m sowie durch weitere Festsetzungen zur Begrünung wird ein großzügiger offener Vorgartenbereich gesichert, der dem Charakter und Gesamtbild der Siedlung am Perlacher Forst entspricht.

#### **- Vorprägende Wirkung des Kerngebietes, Verdichtung der Siedlung**

Zu befürchten sei, dass dem geplanten Neubau, künftig prägende Wirkung zugesprochen werden würde. Zu dieser Besorgnis äußerte sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht. Es werde der Zeitpunkt kommen, da ein ganzes Grundstück in der Siedlung an ein Immobilienunternehmen übereignet werde, das dort dann natürlich ein kommerziell interessantes „Premium“-Objekt zu verwirklichen versuche. Dann gälte es, planungsrechtlich vorschiebbare Gründe dafür zu finden, dass das betreffende Grundstück in weitaus höherem Maß ausgenutzt werden könne, als dies durch die bestehende Bebauung bislang geschehen sei. In diesem Zusammenhang könne dann der Riesenbau am Ende der Marklandstraße auch argumentativ genutzt werden. So wie die planende Verwaltung

die vorprägende Wirkung von Heizkraftwerk und Patentgericht zur Plausibilisierung der planungsrechtlichen Zulässigkeit des geplanten Gebäudes im Kerngebiet bemühe, könne dann dessen angeblich vorprägende Wirkung geltend gemacht werden, um das nächste Großvorhaben tiefer in der Siedlung selbst planungsrechtlich zu begründen (§ 34 BauGB, „Einfügens“-Maßstab). Dass dies keine unbegründete Sorge sei, zeige die bisherige Genehmigungspraxis der Lokalbaukommission in anderen Stadtvierteln. Sie folge, mit ganz wenigen Ausnahmen, genau dieser Begründungslinie. Das nächste Großvorhaben in der Siedlung sei bereits absehbar. Es werde befürchtet, dass auf dem Grundstück am Kreisel Fasangartenstraße / Minnewitstraße eine neue große Anlage errichtet wird. Dort werde dessen Eigentümerin versuchen, das geplante prägende Gebäude im MK am Ende der Marklandstraße als Maßgabe heranzuziehen.

#### **Stellungnahme:**

Siehe die Ausführungen zu vorstehenden Einwand „Behauptete Vorprägungen, „Einfügen“

Das Bauvorhaben an der Fasangarten- / Minnewitstraße liegt außerhalb des Bebauungsplanumgriffs und ist damit nicht Gegenstand dieser Abwägung.

#### **4. Platz**

##### **- Zentralität in städtischer Randlage nicht erkennbar**

Der Beschluss nenne als ein Planungsziel die „attraktive Gestaltung des Entrees in das Wohngebiet am Perlacher Forst“. Das solle erreicht werden durch ein „multifunktionales Vorfeld des S-Bahnhofs ... auch mit Aufenthaltsqualität für Kinder und Jugendliche“. Erläutert werde das dahingehend, dass so ein „ergänzendes Freiraumangebot für die Wohnsiedlung“ mit der „Funktion eines Anlaufpunktes bzw. zentralen Platzes“ geschaffen werden soll. Der Bebauungsplanentwurf halte an dieser Vorstellung fest, dass es eines Platzes für das Viertel bedürfe, dass dessen Lage vor dem neu geplanten Gebäude als zentral anzusehen sei und dass dieser sich dort als funktional und schön erweisen werde. Diese Vorstellung bleibe merkwürdig.

Ein tatsächlicher zentraler Anlaufpunkt bestehe um das Cincinnati-Kino herum, gewisse Platzfunktionen, etwa zu Zeiten des Wochenmarkts, erfülle auch das Dienstleistungsensemble an der Ecke Fasangarten- / Minnewitstraße. Wozu einen Platz, ausgerechnet am äußersten Rand der Siedlung, erreichbar nur nach deren vollständiger Querung.

Man habe dieses Konstrukt mit Einwendung vom 30.11.2012 „fast schon surreal“ genannt und halte daran fest. Allerdings fänden die Planungserläuterungen hier zu einer Antwort, die einen gewissen Bezug zu den Einwendung erkennen lasse. Es sei nämlich „durch den S-Bahnhof Fasangarten und die bestehende Unterführung der S-Bahngleise ... eine Verbindung auch zu den Wohngebieten östlich der Gleise gegeben“, woraus folge, dass der geplante Platz „somit nicht am Rande der Siedlung, sondern durchaus als zentraler Platz innerhalb der umliegenden Wohngebiete zu verstehen“ sei. Es solle sich also um einen zwar in „städtischer

Randlage“ befindlichen, dennoch aber zugleich „zentralen“ Platz“ handeln, dies zwar nicht für die Siedlung, wohl aber für ein weiter ausgreifendes und bewohntes Gebiet.

Aber welcher Logik folge das Argument, und was möge es seinerseits für Folgerungen veranlassen. Zunächst werde der Punkt ausgemacht, der als zentral gelten solle, von dem zugleich aber behauptet werde, es seien die Inhalte des Zentrenkonzepts beachtet worden. Dieser Punkt sei hier das neue Kerngebiet. Um diesen Punkt werde dann ein beliebig weiter Kreis geschlagen. Und so ergäbe sich die Zentralität eines so erzeugten Mittelpunktes. Mit realen baulichen Gegebenheiten habe das nichts mehr zu tun. Ebenso wenig habe das etwas zu tun mit einem öffentlichen Treffraum, den sich eine Bürgerschaft über die Jahre hinweg selbst angeeignet hätte, oder mit der Anschaulichkeit eines gewachsenen Quartiers. Es werde hier nicht der Versuch unternommen, die Qualität eines städtischen Platzes und dessen Zentralität aus einem bestimmten Milieu abzuleiten, das in der Siedlung - und gerade in der Marklandstraße - in seltener Dichte und Substanz fassbar wäre.

Auch habe man dort Pläne mit der Siedlung. Und diese ließen dann auch die weiteren Bezüge erkennen, in die sich das Argument der planenden Verwaltung zur Begründung des „zentralen Quartiersplatzes“ einordne. Der Standort für den neu geplanten Platz, der für den Autoverkehr gut erreichbar sei oder diesem jedenfalls, wie Anfang 2004 im Fall der Marklandstraße, im Wege des autogerechten Ausbaus und der umwidmenden Öffnung erschlossen werden könne, werde von der Verwaltung als „zentral“ bezeichnet, um dort dann die profitable Nahversorgungseinrichtung zu situieren.

### **Stellungnahme:**

Der Bebauungsplan stellt die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses für die Erweiterung der Europäischen Schule mit erforderlichen Freiflächen und ergänzendem Kerngebiet dar. Die Stellung der geplanten Bauten zueinander ermöglicht die Schaffung eines neuen Platzes, der in Verbindung mit dem bestehenden S-Bahnhalte, der vorgesehenen Begrünung und Möblierung und nicht zuletzt auch wegen der geplanten Nutzungen im Kerngebiet MK ein Entree mit Aufenthaltsqualität für die umliegende Wohnbebauung östlich und westlich der Gleise darstellen wird. Zudem wird durch den Bau einer Rampe eine bessere Erreichbarkeit der S-Bahn-Unterführung und damit der S-Bahngleise auch für Behinderte erreicht werden.

Ein alternativer Standort für einen zentralen Platz innerhalb der Siedlung am Perlacher Forst, wie z.B. das vorgeschlagene Umfeld des Kinos an der Cincinnatistraße 31, steht nach Aussage der BImA nicht zur Verfügung. Zusätzlich soll der Platz insbesondere auch von der Bewohnerschaft östlich der Bahnlinie genutzt werden. Überdies wäre ein Alternativstandort in zentraler Lage der Siedlung, in vergleichbarer Größenordnung strukturell mit dem bestehenden Siedlungsgefüge schwer zu vereinbaren.

Pläne der Landeshauptstadt München schon seit Jahren hier eine profitable Ein-

zelhandelseinrichtung etablieren zu wollen und dies durch „Umwidmung bzw. Öffnung der Marklandstraße“ bereits im Jahre 2004 vorbereitet zu haben, gibt und gab es nicht.

Die Verlagerung der bestehenden Einzelhandelseinrichtung ist durch den geplanten Schulbau bedingt, um so die Versorgung der Bevölkerung auch langfristig sicherzustellen.

Zum Zentrenkonzept wird ergänzend aus Stellungnahme zu „Überversorgung, Zentrenkonzept, „Zeitgemäßheit“, ungerechte Belastung“ verwiesen.

#### **- Einengung des Freiraumes (Platzes) – erhöhtes Fußgängeraufkommen in der Cincinnatistraße)**

Nach Norden hin werden sich Gefühle der Einzwängung und Absperrung einstellen. Die Europäische Schule liege genau zwischen dem S-Bahnhof und einer mittelgroßen Berufsschule. Nach Verlassen der S-Bahn würden sich die Berufsschülerinnen und Berufsschüler einen Weg suchen. Derzeit fänden sie ihn über das Gelände des derzeitigen HIT-Marktes und durch diesen hindurch. Zukünftig werde dort die Europäische Schule stehen. Deren Betrieb würde durch drei S-Bahnen voll Berufsschülerinnen und Berufsschüler gewiss beeinträchtigt, die morgens über das Gelände der Europäischen Schule strömten. Deswegen, aber wohl auch dem hohen Sicherheitsbedarf der Europäischen Schulen geschuldet, habe der Leiter der Europäischen Schule in München in der Erörterungsveranstaltung am 23.10.2012 geeignete Absperrvorrichtungen angekündigt. Das bedeute auch nach Norden hin werde die „Freifläche“ optisch, sozial und kommunikativ abgesperrt. Weitere Einzelheiten hierzu lassen sich der Begründung des Bebauungsplanentwurfs entnehmen wie „komplette Einzäunung des Geländes“ als „offene Einfriedung“ bis zu 2 m Höhe.

#### **Stellungnahme:**

Die Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule verfügt über ein differenziertes Sicherheitssystem, in dem die komplette Einzäunung des Geländes eine zentrale Rolle spielt. Daher können Schülerinnen und Schüler der Berufsschule zukünftig nicht mehr über das Schulgelände der Europäischen Schule abkürzen.

Um diese Fußgängerverkehre zu erfassen, wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens vom August 2013 eine Erhebung der Fußgängerströme in der Cincinnatistraße durchgeführt. Dabei kam man zu dem Ergebnis, dass sich die Fußgängerströme künftig auf der Nordseite der Cincinnatistraße merklich erhöhen werden, sodass die bestehenden Gehwegbreiten nördlich und südlich der Cincinnatistraße (westlich des Knotenpunktes mit der Marklandstraße) von derzeit 2,15 m in Zukunft zu gering bemessen sind. Daher wird die Fußwegbreite auf der Nordseite der Cincinnatistraße im Zuge der Realisierung der Europäischen Schule auf ein ausreichendes Maß von 3,00 m erweitert werden.

#### **- Platzfläche, Einengung, mangelnde Qualität und Akzeptanz**

Der Planzeichnung sei zu entnehmen, dass das Vorfeld des geplanten Gebäudes

im Kerngebiet nach Süden durch dieses und nach Norden durch die Europäische Schule eingefasst werde. Die Gebäude werden kaum geeignet sein, den Eindruck eines „Freiraumangebots“ zu befördern.

Die „hohe Aufenthaltsqualität auch für Kinder und Jugendliche“ werde angezweifelt. Kinder würden es nur schwer auf den Platz schaffen, durch den Auto-, Bus- und Lastwagenverkehr, der sich auf dem vorgesehenen Kreisverkehr ballen werde, durch den hindurch der Platz von der Siedlung her allein erreicht werden könne. Und warum sollten Eltern mit Kindern freiwillig eine von hohen Absperrungen eingegrenzte Fläche aufsuchen, wenn es doch in der Siedlung grüne, ruhige und ungefährliche Treffpunkte gäbe.

Damit blieben die abenteuerlustigeren Jugendlichen mit deren Spielgeräten. Die Platzfläche sei dafür geeignet, man werde gesehen und gehört. Was könnten dann aber andere Nutzergruppen an einer sozial so vorstrukturierten Fläche noch finden.

Es sei eine unattraktive Fläche zu erwarten, die das urbane Zentrum Unterhaching oder das Vorfeld des Giesinger Bahnhofs schmückten. Man werde die Freifläche nicht meiden können, diese erschließe den S-Bahnhof. Doch werde man diese schnell durchqueren. Sogenannte Zentralität im äußersten nordöstlichen Winkel der Siedlung, hohe Aufenthaltsqualität sowie eine Aufwertung des S-Bahn-Eingangsbereichs seien nicht erkennbar.

### **Stellungnahme:**

Der Platz mit seiner durchschnittlichen Breite von 50 m wird durch die umgebenden Gebäude der Schule und des Kerngebietes gefasst und erhält durch Baumpflanzungen und Möblierung eine Aufenthaltsqualität insbesondere auch für Kinder und Jugendliche.

Die Gestaltung des neu entstehenden Platzes im Vorfeld des S-Bahnhofes war Bestandteil des prämierten Wettbewerbsentwurfes. Durch die Ausweisung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer“ werden die Voraussetzungen für eine Platzgestaltung geschaffen, die den Bedürfnissen dieser Nutzergruppen gerecht werden wird.

Eine Qualitätssicherung des zukünftigen Platzes, der Gestaltung und Möblierung mit Angeboten für verschiedene Nutzer- und Altersgruppen erfolgt durch die enge Zusammenarbeit zwischen den Wettbewerbssiegern und planenden Architekten Leon Wohlhage Wernik, dem Atelier Loidl, Landschaftsarchitekten und den zuständigen Fachabteilungen des Baureferates der LH München.

## **5. Verkehr**

### **5.1. Herbert-Quandt-Straße**

#### **- Nichtbeachtung Beschluss Prüfungsauftrag zur Verlängerung Herbert-Quandt-Straße**

Gemäß Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 16.07.2014 sei der Durchstich der Herbert-Quandt-Straße beschlossen und ein Planungsauftrag erteilt worden.

Diese neue Verkehrsanbindung solle den Bring- und Holverkehr (ca. 80 An- und Abfahrten mit 20 Bussen) der Europäischen Schule von der hierfür vorgesehenen Lincolnstraße entlasten, um den Charakter der Siedlung zu erhalten und die Bewohnerschaft zu schützen.

#### **Stellungnahme:**

Im Zuge der Erarbeitung des Billigungsbeschlusses zum vorliegenden Bebauungsplan war der Durchstich der Herbert-Quandt-Straße grundsätzlich untersucht worden. Im Ergebnis zeigte sich, dass der Durchstich nicht ursächlich und notwendig zur verträglichen Abwicklung des aus dem Planungsgebiet resultierenden Verkehrs ist.

Dennoch wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.07.2014 beschlossen, dass der Durchstich der Herbert-Quandt-Straße zu planen sei. Dazu soll dem Stadtrat eine Planung für den Durchstich mit einer Führung der Straße entlang des Gewerbegebietes (nördlich der Lincolnstraße) und mit einer Breite von 3,50 m (mit Ausweibuchten; ohne gesonderten Fuß- und Radweg) mit einer groben Kostenschätzung vorgelegt werden.

Der Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 30.07.2014 in Bezug auf die Planung der Verlängerung der Herbert-Quandt-Straße ist selbstverständlich bindend für die Verwaltung der Landeshauptstadt München. Daher hat das Baureferat auch bereits zuständigkeitshalber die Initiative ergriffen und ist nach ersten Ortsbesichtigungen unter Beteiligung aller Fachdisziplinen mit der Erstellung einer Vorplanung befasst.

Das Baureferat wird nach derzeitigen Planungsstand eine entsprechende Beschlussvorlage Ende 2016 dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen.

Sofern der Stadtrat den Durchstich der Herbert-Quandt-Straße endgültig beschließt, wird nach Aussage des Baureferates angestrebt, den Durchstich der Herbert-Quandt-Straße noch rechtzeitig zum Schulbeginn der Europäischen Schule im September 2018 fertig zu stellen.

#### **- Abwicklung Baustellenverkehr über die Herbert-Quandt-Straße**

Durch eine beschleunigte Planung (Stadtratsbeschluss) und den Bau der Verlängerung der Herbert-Quandt-Straße bereits als Baustellenzufahrt zur Europäischen Schule könnten die Anwohnerinnen und Anwohner der Lincoln- und der Leifstraße von einer erheblichen Beeinträchtigung durch Verkehrslärm, Staub und Schmutz infolge der Baustelle der Europäischen Schule geschützt werden.

Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb dies nicht zügig in Angriff genommen werde. Darüber hinaus könnten dadurch sichere Schulwege geschaffen und die Angst der Bewohnerinnen und Bewohner, dass etwas passiere, verringert werden.

### **Stellungnahme:**

Die Europäische Schule wird voraussichtlich zum Schuljahr 2018 /2019 eröffnen, daher ist eine Abwicklung des Baustellenverkehrs über den Durchstich der Herbert-Quandt-Straße aus zeitlichen und organisatorischen Gründen nicht möglich. Mit dem Verkehrsgutachten vom August 2013 zum vorliegenden Bebauungsplan wurde der Nachweis erbracht, dass das durch die Europäische Schule bedingte Verkehrsaufkommen über die Lincolnstraße abwickelbar ist. Somit kann davon ausgegangen werden, dass auch der Baustellenverkehr über die Lincolnstraße abwickelbar ist.

Auf vorstehende Ausführungen wird verwiesen.

### **- Lage und verkehrliche Bedeutung der Europäischen Schule; Durchstich Herbert-Quandt-Straße, Planverweigerung, Planwiderspruch**

Der Stadtrat habe das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, den Durchstich der Herbert-Quandt-Straße zum Nordende der Europäischen Schule nach näheren Vorgaben und verbunden mit einer Kostenschätzung zu planen. Damit werde einer zentralen Forderung der Bürgerschaft in der Siedlung Rechnung getragen. Dieser Durchstich sei geeignet, Mehrverkehr durch die Europäische Schule in der Lincolnstraße nahezu vollständig auszuschließen. Im Billigungsbeschluss (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) werde dargelegt, dass auch die Lincolnstraße ohne weiteres leistungsfähig genug sei, eine hinreichende Verkehrsqualität von und zu der Europäischen Schule sicherzustellen. Auch deshalb seien die Kosten eines aus verkehrlicher Sicht unnötigen Durchstichs mit Kosten für die Stadt verbunden. Das seien die wesentlichen Inhalte einer Darlegung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, die in der nachfolgenden Äußerung münde: „Aus o. g. Gründen werde eine Straßenplanung in diesem Bereich abgelehnt und der Anregung einer Verlängerung der Herbert-Quandt-Straße bis zur Lincolnstraße nicht entsprochen“.

Die Verwaltung müsse ihren Aufgaben nachkommen. Dabei handle es sich um Vorgaben, die die Vollversammlung des Stadtrates am 30.07.2014 (Sitzungsvorlagen Nr. 14 – 20 / V 00796) nach Maßgabe des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 16.07.2014 beschlossen habe. Diese Vorgaben seien damit Teil des Bebauungsplanentwurfes mit Grünordnung Nr. 2037 geworden, der gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch öffentlich ausgelegt wurde und dem Stadtrat zur abschließenden Entscheidung vorgelegt werde.

Was bezwecke der Bebauungsplanentwurf, wozu könne Stellung genommen werden. Sei einer Verweigerung des Durchstichs entschieden zu widersprechen oder umgekehrt entschieden zu begrüßen, dass hinsichtlich dieser Forderung der

betroffenen Bürgerschaft entsprochen wurde. Der Billigungsbeschluss (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) sei an dieser Stelle widersprüchlich. Zu diesem Aspekt der Planung könne nicht Stellung genommen werden. Deshalb sei der Billigungsbeschluss nicht auslegungsfähig gewesen.

Dabei handele es sich nicht um einen untergeordneten Aspekt der Gesamtplanung. Ob die Europäische Schule von Nordwesten durch die Lincolnstraße oder von Norden durch die Herbert-Quandt-Straße angefahren werden würde, mache für die Belastung der Marklandstraße keinen Unterschied. Für den Rest des Viertels und insbesondere für die Lincolnstraße sei diese Entscheidung erheblich. Dies aber bedeute, dass der Billigungsbeschluss (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) zurückgezogen und überarbeitet werden müsste. Dieser könne so nicht Gegenstand einer abschließenden Stellungnahme der Bürgerschaft werden. In der Folge könne dieser auch nicht Gegenstand einer Entscheidung des Stadtrats werden.

#### **Stellungnahme:**

Auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 5.1 zum Durchstich der Herbert-Quandt-Straße wird verwiesen.

## **5.2. Sonstige Einwände zum Verkehr**

### **- „Kreisverkehr“ - Konfliktfreie Abwicklung des Verkehrs**

Die Einwände seien mit Ausführungen wie „Durch den Kreisverkehr können die Verkehrsbeziehungen“ am nördlichen Ausgang der Marklandstraße „konfliktfrei abgewickelt werden“ nicht begründet.

#### **Stellungnahme:**

Die Umgestaltung des Knotenpunktes Markland- / Cincinnatistraße wurde im Zuge des erstellten Verkehrsgutachtens vom August 2013 untersucht und bewertet.

Sie ist im Zusammenspiel mit der künftigen Platzfläche und im Hinblick auf die vielfältigen Anforderungen der Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer wie des motorisierten Verkehrs zu sehen. Sie wurde in Form einer kreisförmigen Umfahrung konzipiert und bietet die Möglichkeit, die Verkehrsbeziehungen der bestehenden Straßen, der Busendhaltestelle und der zukünftigen Zufahrt zur Tiefgarage des Gebäudes im Kerngebietes MK konfliktfrei abzuwickeln.

Durch die Anlage von Zebrastreifen kann eine sichere Querung der Markland- und Cincinnatistraße zukünftig erreicht werden. Des weiteren kann durch die Form des geplanten „Kreisverkehrs“ eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung auf den Verkehr der Cincinnatistraße und der Marklandstraße erzielt werden.

### **- Verkehrsbelastung, insbesondere der Marklandstraße; „Zumutbarkeit“-Vergleichbarkeit,**

In der Erörterungsveranstaltung am 23.10.2012 zur frühzeitigen Unterrichtung

über den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037 sei die Verwaltung vor allem mit dem Argument zu vernehmen gewesen, es erscheine im Vergleich mit anderen städtischen Wohngebieten die Verkehrsbelastung in der Siedlung zumutbar. Dieses Argument sei schon zur Thematik um die Öffnung der Marklandstraße und zur Thematik um den aufgehobenen Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2000 bekannt. Die seinerzeit vorgebrachten Gegenargumente der Bürgerschaft seien in keinerlei erkennbarer Weise zur Kenntnis genommen worden. Ausweislich des Billigungsbeschlusses zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037 ändere sich daran weiterhin nichts.

Bislang habe das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht erläutert, welches diese vergleichbaren anderen Wohngebiete sein könnten, die offenbar von der Verwaltung zum Vergleich der Verkehrsbelastungen herangezogen wurden. Worin sollten sich diese Wohngebiete und die Siedlung, insbesondere aber das Quartier an der Marklandstraße, gleichen und was wäre der Vergleichsmaßstab.

Es wurden Autos gezählt. Das Ergebnis erlaube die Folgerung, man liege damit „in einem Bereich, der in den meisten Wohngebieten außerhalb des Mittleren Rings anzutreffen“ sei, aus „dieser Größenordnung heraus sind keine Handlungsansätze abzuleiten“.

Die völlige Missachtung der Eigenartigkeit der Lebenswelten, die sich ausgebildet habe und die nun zerstört würden, sei schwer akzeptierbar.

Wie viele Menschen sich an welchen Stellen konzentrieren, was sie dort mit ihren Autos machen, wie Menschen ihre Häuser und Wohnungen angelegt haben, wie weit von den Straßen diese Behausungen entfernt seien, wie es um die Bauweisen, Infrastrukturen und die Bepflanzung stehe, welche sonstigen Belastungen (etwa: nahe andere Verkehrserzeuger, Autobahnen, ÖPNV-Linien), aber auch Begünstigungen (etwa: „parkähnliche“ Anmutung, nachverdichtungsunfreundliche Bebauung) das Quartier kennzeichneten - diese und viele andere Besonderheiten bestimmter Stadtquartiere halte die Verwaltung für jedenfalls im vorliegenden Zusammenhang nicht berücksichtigungsbedürftig.

Es könne nicht sein, dass bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung, die als zumutbar für die Siedlung und dort insbesondere für Marklandstraße behauptet werde, etwas stattgefunden hätte, das die Bezeichnung „Vergleich“ annäherungsweise verdienen könnte. Insbesondere werde unterstellt, dass das Gebäude im MK wirtschaftlich nur funktionieren würde, wenn in der Marklandstraße mindestens 2.500 Fahrzeugbewegungen im Tagesdurchschnitt als vergleichsweise hinnehmbar behauptet werden könnten. Jeder genauere Vergleich mit anderen Quartieren hätte diese Behauptung nur schwächen können, auch deshalb sei ein solcher Vergleich wohl unterblieben.

Schon aus diesem Grund sei aber die Zumutbarkeitsbewertung mangelhaft, die das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Hinblick auf den Ziel- und Quellverkehr vornimmt, der zum und aus dem Kerngebiet MK durch die Marklandstraße fließen wird.

### **Stellungnahme:**

Zur Ermittlung der Auswirkungen des gegenständlichen Projektes wurde ein externes Verkehrsgutachten erstellt. Auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme wurden verkehrsplanerische Vorschläge erarbeitet, die sich z.T. in Regelungen des Bebauungsplanes zeigen, als auch außerhalb des eigentlichen Bebauungsplanumgriffs ihren Niederschlag in Vorschlägen zur Verkehrsordnung wiederfinden.

Darin finden sich Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit bestehender und zukünftiger Einrichtungen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur verträglichen Abwicklung des notwendigen (Bus-)Verkehrs.

Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes liegt somit ein Verkehrskonzept vor, das einerseits auf der Öffnung der Marklandstraße aufbaut, andererseits für die Straßen des Quartiers keine Überlastungen für die Zukunft erwarten lässt. Insofern besteht kein Anlass zur Änderung bzw. Fortschreibung des Verkehrskonzeptes, dem mit Beschluss der Vollversammlung vom 04.03.2009 zugestimmt wurde. Gegebenenfalls erforderliche verkehrsordnende Konsequenzen werden im Rahmen des vorliegenden Satzungsbeschlusses aufgezeigt.

In der Siedlung am Perlacher Forst bestehen in den Straßen Verkehrsbelastungen von 2.000 - 3.000 Kfz/24h, in vereinzelt Abschnitten bis zu 4.000 Kfz/24h. Damit liegt man in einem Bereich, der in den meisten Wohngebieten außerhalb des Mittleren Ringes anzutreffen ist. Diese Aussage gilt auch nach wie vor im Hinblick auf die zukünftig prognostizierten Verkehrsbelastungen. Aus dieser Größenordnung heraus sind keine Handlungsansätze abzuleiten.

Gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ müssen sich Stadtstraßen „...an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen.“ Daher werden Straßen Kategorien zugeteilt. Diese Kategorien werden in den RASt 06 erklärt. Die Marklandstraße fällt unter die Kategorie der Wohnstraßen, die mit einer Verkehrsbemessungsstärke bis zu 400 Kfz/h in der Spitzenstunde, bezogen auf den Querschnitt klassifiziert werden.

Die erhobenen Spitzenstundenbelastungen gemäß Zählungen der Landeshauptstadt München liegen in der Marklandstraße sowohl in der Morgenspitze (ca. 130 Kfz) als auch in der Abendspitze (ca. 200 Kfz) weit unter den angeführten 400 Kfz/h.

Auch unter Zugrundelegung der Prognosebelastung 2025 liegen die Spitzenstundenbelastungen sowohl in der Morgenspitze (ca. 290 Kfz) als auch in der Abendspitze (ca. 390 Kfz) noch unter den angeführten 400 Kfz/h, d.h. die prognostizierten Verkehrsbelastungen entsprechen in ihrer Höhe noch der Funktion der Marklandstraße als Wohnstraße.

### **- Geschäftsverkehr, „RASt 06“, Abwägungsausfall**

Eine Abwägung, in der die Belastung der ganzen Marklandstraße unter Einbezug der Besonderheit dieses Quartierteils berücksichtigt worden sei, sei nicht erkennbar. Man habe Autos gezählt und die Automengen auf als „Planfall 2025“ be-

zeichneten Zeitpunkt hochprognostiziert. Diese Automengen seien dann in Bezug gesetzt worden zur Leistungsfähigkeit der Marklandstraße. Diese Leistungsfähigkeit werde nun erstmals, nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06“ beurteilt und bejaht.

Die Richtlinien ließen in Wohnstraßen bis zu 400 Fahrzeugbewegungen in der Stunde zu, und zwar in jeder Straße jeglichen Wohngebiets, allein in Abhängigkeit vom Querschnitt der Straße. Die Verwaltung meine, die Marklandstraße weise nach ihrem Ausbau durch die Stadt genau diesen Querschnitt auf. Im bereits erwähnten Planfall 2025 seien in der Marklandstraße fast diese 400 Fahrzeugbewegungen zu erwarten, und zwar grundsätzlich zu jeder Stunde. Bei, angenommen, 12 Stunden Fahrzeugbewegungen könne dies einen täglichen Autoverkehr von 4.800 Fahrzeugen ergeben, und zwar in einem reinen Wohngebiet, in einer Straße mit parkähnlichem Charakter.

Zum einen enthalte die „RASSt 06“ nur technische Regeln, zum anderen können solche Meinungsäußerungen aus sich selbst heraus keinerlei normative Kraft entfalten. Ob und mit welchen Maßgaben diese einen bestimmten Einzelfall erfassen, könne nur in sorgfältiger Analyse dieses Einzelfalls und der ihn jeweils prägenden Besonderheiten ermittelt werden. Zu dieser Analyse gehören dann zahlreiche Abwägungen, mittels derer erst festgestellt werden könne, welches Gewicht welchen Eigenarten der jeweiligen Straße in deren Funktion und stadträumlichem Kontext zuzumessen sei. Die „RASSt 06“ enthebe die Verwaltung nicht von der planungsrechtlichen Vorgabe, eine Einzelfallprüfung und -abwägung durchzuführen. Dabei müsse eine Abwägung der verschiedenen Belange und Interessen, die diesen Einzelfall in Übereinstimmung oder Konflikt prägen, erfolgen.

Dem Billigungsbeschluss sei eine Abwägung in Bezug auf die Marklandstraße weiterhin nicht zu entnehmen. Die Verwaltung erachte die prägenden Besonderheiten der Marklandstraße als unerheblich. Sie berücksichtige nicht die Lage der Bebauung an der Straße, nicht die bis Anfang 2004 praktisch autofreie Geschichte dieser Straße, nicht die deshalb zunächst sich zur Straße hin öffnende Ausgestaltung der Grundstücke, nicht die bis Anfang 2004 bestehende, durch ihre Öffnung aber gezielt zerstörte Funktion dieser Straße als Kommunikations-, Begegnungs- und Interaktionsraum innerhalb des Quartiers. Auch die, vom Autoverkehr abgesehen, vollständige Freiheit dieser Straße von sonstigen Einwirkungen im Zusammenhang mit dem Autoverkehr (Schall, Licht, Staub, Geruch, mechanische Einwirkungen) blieben unberücksichtigt. Der Billigungsbeschluss (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) lasse offen, wie und mit welchen Folgen die „RASSt 06“ zur Beurteilung der Umwidmung einer Anliegerstraße in einem reinen Wohngebiet in eine Durchgangsstraße zur Erschließung eines großen geplanten Gebäudes im Kerngebiet für den Autoverkehr aus dem und in das weitere Umland herangezogen werden können.

#### **Stellungnahme:**

Die Abwägung zur Öffnung der Marklandstraße und damit zur Änderung der An-

lieger- zur Durchgangsstraße war Bestandteil des von der Vollversammlung des Stadtrates am 04.03.2009 gefassten Beschlusses zum Verkehrskonzept (Verkehrerschließungskonzept für die Siedlung am Perlacher Forst, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/ V 01670). Der Bebauungsplan basiert auf dieser Entscheidung.

Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ wurden in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vom Arbeitsausschuss „Stadtstraßen“ erarbeitet. Sie behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebaute Hauptverkehrsstraßen. Sie sind in intensiven Diskussionen erarbeitet und einem umfangreichen Abstimmungsprozess unterzogen worden. Sie werden daher als allgemein anerkanntes Regelwerk von allen Fachplanern eingesetzt.

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) müssen sich Stadtstraßen „...an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen.“ Daher werden Straßen Kategorien zugeteilt. Diese Kategorien werden in den RASt 06 erklärt. Die Marklandstraße fällt unter die Kategorie der Wohnstraßen, die mit einer Verkehrsbemessungsstärke bis zu 400 Kfz/h in der Spitzenstunde, bezogen auf den Querschnitt klassifiziert werden.

Die erhobenen Spitzenstundenbelastungen gemäß Zählungen der Landeshauptstadt München liegen in der Marklandstraße sowohl in der Morgenspitze (ca. 130 Kfz) als auch in der Abendspitze (ca. 200 Kfz) weit unter den angeführten 400 Kfz/h.

Auch unter Zugrundelegung der Prognosebelastung 2025 liegen die Spitzenstundenbelastungen sowohl in der Morgenspitze (ca. 290 Kfz) als auch in der Abendspitze (ca. 390 Kfz) noch unter den angeführten 400 Kfz/h, d.h. die prognostizierten Verkehrsbelastungen entsprechen in ihrer Höhe noch der Funktion der Marklandstraße als Wohnstraße.

Alle, für die Planung relevanten Immissionen und Emissionen wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gutachterlich untersucht, bewertet und in der Begründung zum Bebauungsplan unter Ziffer 4.16 und im Umweltbericht unter Ziffer 7 dargestellt.

#### **- Autobefreitere Lebenswelten oder Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06)**

Selbst wenn ein Quartier gefunden werden könnte, dessen planungsrechtliche Vergleichbarkeit plausibel erschiene, erstaune das Zumutbarkeits - Argument des Referates für Stadtplanung und Bauordnung. Man müsse in den dafür geeigneten Quartieren den Autoverkehr schrittweise erschweren und insgesamt unattraktiv gestalten, um diesen durch nicht oder deutlich weniger gemeinwohlschädliche und zukunfts hindernde Mobilitätsangebote zu ersetzen. So würden vielleicht urbane Zonen entstehen.

Professionelle Planung müsse sich nicht nur die Erhaltung lebensfähiger Quartiere zum Ziel setzen, sondern auch bemüht sein, eine grundlegende Umsteuerung hinsichtlich der gesellschaftlichen Entwicklungen rechtzeitig einzuleiten. Solche Überlegungen habe die Verwaltung nicht erwogen. Dort zähle man Autos und den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ entnehme man eine in Wohnstraßen zulässige Spitzenbelastung von 400 Autos in der Stunde.

Erst werde Mehrverkehr herbei geplant. Dann werde die Verkehrsmengensteigerung gemessen, um dieser anschließend einen hinlänglich „leistungsfähigen“ Entfaltungsraum zuzuweisen. Es werde nicht erwogen, dass Verkehrsplanung gerade in der Stadt München ein zentrales, allem anderen vorgelagertes Ziel haben müsste, nämlich die Erschwerung, Zurückdrängung und Verminderung der privaten Autonutzung. Aber die Verwaltung erkenne diese nicht, ausweislich des ausgelegten Billigungsbeschlusses vom 30.07.2014 (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037).

#### **Stellungnahme:**

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2005 liegt ein umfänglich mit der Bürgerschaft Münchens und allen Fachakteuren abgestimmtes Planwerk vor, das im Wesentlichen auf die Zielsetzungen Vermeidung, Verminderung und Verlagerung des notwendigen Mobilitätsbedürfnisses auf ein stadtverträgliches Maß baut. Dazu wurde eine Reihe von Handlungskonzepten und Maßnahmen durch die Landeshauptstadt München eingeleitet, wie z.B. Bündelung des Straßenverkehrs auf das Primär- und Sekundärstraßennetz, Ausbau und Ertüchtigung des öffentlichen Personennahverkehrs, Ausbau des Radverkehrsnetzes, Einrichten eines betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements etc., die wichtige Voraussetzungen zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Luftqualität und des Lärmschutzes sind.

Unabhängig vom gegenständlichen Bebauungsplanverfahren werden hierzu von allen Beteiligten höchste Anstrengungen unternommen, die oben genannten verkehrsplanerischen Ziele umzusetzen. Die vorgebrachten Einwände sind also hier gerade nicht zutreffend.

Ergänzend wird auf die vorstehende Stellungnahme zu „Geschäftsverkehr, „RASt 06“, Abwägungsausfall“ verwiesen.

#### **- Öffnung der Marklandstraße, Verkehr und Bebauung**

Die Absicht der der Landeshauptstadt München sei gewesen, die Marklandstraße für den Verkehr zur Einzelhandelseinrichtung offen zu halten. Daher werde die Wiederschließung der Marklandstraße gefordert.

#### **Stellungnahme:**

Die Öffnung der Marklandstraße ist bereits im Jahre 2005 erfolgt und damit nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes.

Auf die vorstehenden Ausführungen unter Buchstabe A) Ziffer 5.2. zur Verkehrsbelastung, insbesondere der Marklandstraße; „Zumutbarkeit“ sowie auf die Ausführungen unter Buchstabe A) Ziffer 6 zum Siedlungscharakter, „Amerikanischer Charakter der Siedlung, deutsche Umgestaltung“ wird verwiesen.

#### **- Reines Wohngebiet im Durchgangsverkehr**

Die Siedlung weise die planungsrechtliche Qualität eines „reinen Wohngebietes“ (§ 34 BauGB in Verbindung mit § 3 BauNVO) auf. Die damit verbundene Vorgabe wie Unterschützstellung von Art und Maß der baulichen Nutzung in diesem Quartier sei mit der verkehrlichen Bedeutung unvereinbar, die die Marklandstraße als Zuführung und Durchleitung des gebündelten Einkaufsverkehrs von der Balanstraße und der Fasangartenstraße her erlange. Mit einem reinen Wohngebiet ganz besonderer Prägung, wie es sich an der Marklandstraße darstelle, sei der Durchgangsverkehr unvereinbar. Eine weitere Zunahme sei zu erwarten.

#### **Stellungnahme:**

Auf die Ausführungen unter unter Buchstabe A) Ziffer 5.2. zu „Verkehrsbelastung, insbesondere der Marklandstraße; „Zumutbarkeit“ des Verkehrs“ wird verwiesen.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum vorliegenden Bebauungsplan wurde nachgewiesen, dass selbst unter Zugrundelegung einer Prognosebelastung für das Jahr 2025 davon ausgegangen werden kann, dass die in der Marklandstraße zukünftig auftretenden Verkehrsbelastungen noch der Funktion einer Wohnstraße entsprechen und damit mit dem vorhandenen Wohngebiet unabhängig von der Frage, um welche BauNVO Kategorie es sich handelt, vereinbar ist.

Eine „Unterschützstellung“ eines Siedlungsbereiches im Hinblick auf die Art und das Maß der baulichen Nutzung kann aus dem § 34 BauGB nicht abgeleitet werden.

#### **- Verkehrszunahme durch die Europäische Schule, Kindertageseinrichtung und Turnhalle**

Man werde erwarten müssen, dass Nutzer der Europäischen Schule auch aus den südlich der Siedlung gelegenen Wohnquartieren zu dieser Schule gebracht würden, oder, soweit sie schon über eigene Fahrzeuge verfügten, selbst dorthin führen. Sie würden dann den kürzesten Weg suchen, und dieser führe durch die Marklandstraße. Der Umstand, dass der Verkehrsknotenpunkt im Kreisel vor Schule und dem geplanten Gebäude im Kerngebiet kaum Halte- und keine Parkmöglichkeiten biete, werde diesen Verkehr nicht verringern. Eine weitere Steigerung durch den Bring- und Holverkehr zu der Kindertageseinrichtung und zur Turnhalle, die zur Europäischen Schule gehörten, seien zu erwarten. Dazu kämen täglich mehrfach Einkaufs-, Kindertageseinrichtungs- und Turnhallenverkehr, Busse und Berufsschülerinnen und Berufsschüler, die Zeiten der Schulferien ausgenommen. Dies alles werde dann in dem Kreisel vor dem geplanten Gebäude im Kerngebiet und der Schule seinen Raum suchen.

Das alles sei, so die nahezu begründungslose Wertung der Verwaltung, unerheblich.

**Stellungnahme:**

Im Zuge des Bebauungsplanes wurden alle für die Planung relevanten Aspekte gutachterlich geprüft und in der Planung entsprechend berücksichtigt.

Ausweislich des erarbeiteten Verkehrsgutachtens werden im Planfall 2025 bis zu 1.900 Kfz/24h durch das gegenständliche Projekt neu erzeugt werden, ca. 1.600 aus Schule und Kindergarten, ca. 300 aus dem Kerngebiet. Dies wird zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung in der Marklandstraße um ca. 500 Kfz/24h auf ca. 2.500 Kfz/24h führen. Diese Werte sind jedoch als Maximalwerte zu verstehen. Sowohl in der Berechnung des Verkehrs aus der Schule als auch des Kerngebietes wurden die jeweils maximal vorstellbaren Einzelanteile der Verkehrserzeugung ermittelt und aufsummiert: in der Realität ist ein gleichzeitiges Auftreten dieser Annahmen allerdings nicht vorstellbar, sondern wurde lediglich zur Ermittlung der Größenordnung eines in der Tat „worst case“ aufgestellt.

Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Buchstabe A) Ziffer 5.2. zum Thema „Kreisverkehr“ - Konfliktfreie Abwicklung des Verkehrs“ verwiesen.

**- Nicht berücksichtigte Planungsfolge durch Nichtbeachtung des motorisierten Individualverkehrs, darin gründende Abwägungsmängel**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sei der Ansicht, dass für die Folgen verwirklichter Planungen andere staatliche Dienststellen und Organe zuständig seien. Im Billigungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037 betreffe dies die erheblichen Mehrbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr, die durch die Planung in der Siedlung entstehen. Darin werde ein Abwägungsmangel gesehen.

**Stellungnahme:**

Zur Ermittlung der Auswirkungen des gegenständlichen Projektes wurde ein externes Verkehrsgutachten erstellt. Auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme wurden verkehrsplanerische Vorschläge erarbeitet, die sich z.T. in Regelungen des Bebauungsplanes zeigen, als auch außerhalb des eigentlichen Bebauungsplanumgriffes ihren Niederschlag in Vorschlägen zur Verkehrsordnung wiederfinden.

Nach wissenschaftlich anerkannten Verfahren wurden für alle bekannten Nutzungsarten die Anzahl der neu erzeugten Fahrten ermittelt. Die geplante Auslagerung der Europäischen Schule in den Perlacher Forst sowie die Kerngebietenutzungen werden nach Ermittlung der Neuverkehre rund 1.900 Kfz-Fahrten / Tag induzieren. Diese Anzahl an Kfz-Fahrten wurde unter Berücksichtigung des Wegezwecks und der Herkunft auf das bestehende Straßennetz mit dem Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 überlagert und somit der Planfall 2025 gebildet. Im Anschluss daran wurden die maßgebenden bisher unsignalisierten Knotenpunkte

in der „Wohnsiedlung am Perlacher Forst“ auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft. Festzustellen ist, dass die Knotenpunkte im Planfall 2025 in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde eine ausreichende Verkehrsqualität besitzen.

Ein wesentlicher Inhalt des vorliegenden Planungskonzeptes ist es, die Auswirkungen dieses Mehrverkehrs dadurch möglichst gering zu halten, dass die Zufahrt auf der Nordseite des Projektes über die Lincolnstraße liegt und die Erschließungsstraßen der übrigen Siedlung am Perlacher Forst nicht notwendigerweise benutzt werden müssen.

Damit wurden alle Aspekte des Verkehrs abgewogen und in ausreichend im Rahmen des Bebauungskonzeptes berücksichtigt.

#### **- Nichteinhaltung der Tempo-30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung in der Marklandstraße**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verweise auf die 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung und folgere daraus, dass eigentlich noch mehr als die 2.500 Autos täglich zumutbar wären.

In der Marklandstraße werde die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h tatsächlich nicht eingehalten.- In Zukunft werde sich dieser Zustand wegen der Herausnahme aus der Verkehrsüberwachung noch verschlimmern.

#### **Stellungnahme:**

Nach Aussage der kommunalen Verkehrsüberwachung wurde in der Siedlung am Perlacher Forst in 2011 und 2012 an über hundert Tagen die Einhaltung der Geschwindigkeit überprüft. Das dargestellte Ergebnis, dass die Beanstandungsquote damit leicht unter (für die Lincolnstraße) bzw. leicht über (für die Marklandstraße) dem Münchner Durchschnitt liege, basiert also auf einer überaus großen Datenbasis. Ein Handlungsbedarf kann daraus nicht abgeleitet werden. Neuerliche Überprüfungen sind und waren daher entbehrlich.

#### **- Zusätzliche Verkehrsbelastung der Marklandstraße durch die geplante Europäische Schule, der Sportanlagen und der Kindertageseinrichtung**

Die An- und Abfahrt von Schülerinnen und Schüler durch Busse solle über den nördlichen Eingang der Europäischen Schule abgewickelt werden. Der sozial und kommunikativ wichtigere Eingang liege aber im Süden des geplanten Gebäudes. Hier würden sich alle zu dem übrigen Verkehr hinzugesellen, der den Knotenpunkt bereits belege. Manches spreche sogar dafür, dass sich im Süden die Hauptmenge des Zu- und Abstroms entwickeln werde. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beachte diese Möglichkeit nicht. Dass es wieder die Marklandstraße betreffe sei der Verwaltung keine Erwägung wert.

Der Europäischen Schule seien eine Turnhalle und eine große Kindertageseinrichtung (ca. 100 Kinder) angegliedert. Grundsätzlich seien beide Nebenanlagen

nur für Kinder von EU-Bediensteten nutzbar. Die Verkehrsbelastung dieser beiden Anlagen wiederum seien aber von den Anwohnerinnen und Anwohnern der Siedlung zu tragen. In der Erörterungsveranstaltung am 23.10.2012 wurden die Bürgerinnen und Bürger an den Bezirksausschuss und das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München verwiesen.

Im Billigungsbeschluss (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) verweise das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch auf das Verkehrsgutachten. Dieses Gutachten habe „den Nachweis geführt, dass die Cincinnatistraße für das, durch die Kindertageseinrichtung erzeugte Verkehrsaufkommen ausreichend Reserven aufweist und der Hol- und Bringverkehr gebietsverträglich abgewickelt werden“ könne.

Die Marklandstraße bleibe wieder unberücksichtigt. Doch lasse das Verkehrsgutachten auch jede genauere Befassung mit den tatsächlich zu erwartenden und eben angedeuteten Verkehrsverhältnissen vor der Kindertageseinrichtung und am Knotenpunkt vermissen.

Hinzu komme, dass die Verträglichkeit der Abwicklung dieses Bring- und Holverkehrs in dem Verkehrsgutachten nur im Hinblick auf das Fassungsvermögen der Cincinnatistraße für den fließenden Verkehr bestimmt worden sei.

#### **Stellungnahme:**

Das, dem Bebauungsplan zugrunde liegende Entwurfskonzept des prämierten Wettbewerbsentwurfes sieht die Erschließung der Europäischen Schule mit Bussen, Kraftfahrzeugen und Fahrrädern ausschließlich über die Lincolnstraße vor. Hier sind im vorliegenden Bebauungsplan der Busterminal, Parkplätze und Vorfahrten sowie Fahrradabstellmöglichkeiten angeordnet. Damit wird die Siedlung Am Perlacher Forst und damit auch die Marklandstraße vom Verkehr der Europäischen Schule entlastet werden.

Das Verkehrsgutachten vom August 2013 hat gezeigt, dass der zusätzliche Verkehr über die Lincolnstraße abgewickelt werden kann.

Nach wissenschaftlich anerkannten Verfahren wurden für alle bekannten Nutzungsarten die Anzahl der neu erzeugten Fahrten ermittelt. Die geplante Auslagerung der Europäischen Schule in den Perlacher Forst sowie die Kerngebietenutzungen werden nach Ermittlung der Neuverkehre ca. 1.900 Kfz-Fahrten / Tag induzieren. Diese Anzahl an Kfz-Fahrten wurde unter Berücksichtigung des Wegezwecks und der Herkunft auf das bestehende Straßennetz mit dem Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 überlagert und somit der Planfall 2025 gebildet. Im Anschluss daran wurden die maßgebenden bisher unsignalisierten Knotenpunkte in der „Wohnsiedlung am Perlacher Forst“ auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft. Festzustellen ist, dass alle Knotenpunkte im Planfall 2025 in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde eine ausreichende Verkehrsqualität besitzen. Dazu gehört auch der neu zu schaffende sogenannten „Kreisverkehr“ Cincinnati-/ Marklandstraße.

Ergänzend wird auf die Ausführungen im Begründungstext zum Bebauungsplan mit Grünordnung Ziffer 4.13. Verkehrliches Erschließungskonzept verwiesen.

#### **- Verlegung der Bushaltestelle näher an den S-Bahnhalt**

Es sei notwendig, die Bushaltestelle direkt an der S-Bahnhaltestelle zu belassen und nicht weiter weg zu verlegen. Sonst werden in besonderem Maße die älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen sowie Mütter mit ihren kleinen Kindern benachteiligt und es sei zu befürchten, dass der ÖVPN von weniger Menschen genutzt werde.

#### **Stellungnahme:**

Die geplante Bushaltestelle liegt mit einer Entfernung von ca. 140 m zum Bahnsteig in Sichtweite des S-Bahn Haltepunktes und ist über den zukünftigen Platzbereich gefahrlos und querungsfrei fußläufig von der S-Bahn aus zu erreichen. Durch die geplante Platzgestaltung und den Bau eines neuen Rampenbauwerks wird zukünftig die Zugänglichkeit zum S-Bahnsteig barrierefrei und behindertengerecht möglich sein und damit verbessert.

### **5.3. Ruhender Verkehr**

#### **- Wegfall der bislang als P&R Parkplätze genutzten Parkplätze**

Innerhalb der Landeshauptstadt München werde angestrebt, dass möglichst viele Personen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) benutzen. Derzeit gebe es auf dem Parkplatz vor dem Nahversorger ca. 100 Parkplätze, die von vielen Menschen zum Umstieg in die S-Bahn genutzt würden. Wenn die dortigen Parkplätze wegfielen, sei mehr Kfz-Verkehr in der Siedlung zu erwarten bzw. die Pkw's würden direkt in die Innenstadt fahren. Deshalb sollten dort Parkplätze in ausreichender Anzahl erhalten bleiben.

#### **Stellungnahme:**

Auf die Ausführungen unter Buchstabe A) Ziffer 2 Europäische Schule (ESM) „Alternativstandort Kindertageseinrichtung und damit verbundener Wegfall der P&R-Plätze“ wird hingewiesen.

#### **- Verknapfung des Parkplatzangebotes**

Die geplante Tiefgarage im Kerngebiet werde ein oberirdisches Parken nicht verhindern können. Die P&R-Fahrzeuge stünden schon an den Zuwegen zur S-Bahn. Die Reihen der hinzukommenden, dann haltenden oder parkenden Fahrzeuge würden sich immer weiter in die Markland- und Cincinnatistraße hinein bewegen. Auf der Marklandstraße würde dann also noch mehr gerast werden.

#### **Stellungnahme:**

Auf die Ausführungen Buchstabe A) zu Ziffer 2.1. Europäische Schule (ESM), „Alternativstandort Kindertageseinrichtung und damit verbundener Wegfall der P&R-Plätze“ wird verwiesen.

### **- Gewerbefläche und Einkaufsverkehr**

Für die Bemessung der gewerblich nutzbaren Fläche sei es, wie bereits in den Einwendungen vom 30.10.2012 vorgetragen, weiterhin unbedeutend, in welchem Verhältnis Fläche und Einkaufsverkehr zueinander stünden.

#### **Stellungnahme:**

Der Stellplatzbedarf der geplanten Einzelhandelseinrichtung errechnet sich, wie bei jeder anderen Einzelhandelseinrichtung im Münchner Stadtgebiet auch aufgrund der Stellplatzsatzung, die aufgrund der Novellierung der Bayerischen Bauordnung zum Januar 2008 erlassen wurde. Ziel dieser Satzung ist es u.a., dass im Baugenehmigungs- oder Freistellungsverfahren nachvollziehbare Stellplatzrichtzahlen und Berechnungsgrundlagen zur Verfügung stehen. Eine Reduzierung der pflichtigen Stellplätze wird bei Einzelhandelseinrichtung grundsätzlich nicht gewährt.

Aufgrund des Stellplatzschlüssels ergeben sich für die geplante Einzelhandelseinrichtung mit kleineren Ladeneinheiten in Abhängigkeit zur vorgesehenen Verkaufsfläche insgesamt ca. 90 pflichtige Stellplätze, die den derzeit ca. 150 Stellplätzen vor dem bestehenden HIT-Markt gegenüber stehen.

Damit wird die Zahl der Stellplätze für den Einzelhandel zukünftig reduziert werden.

## **6. Siedlungscharakters**

### **- Erhalt des Siedlungscharakters**

Durch den Verkehr in der Marklandstraße werde der parkähnliche Siedlungscharakter zerstört.

In anderen Darstellungen von Verwaltung und BImA sei immer die Besonderheit, bzw. Einzigartigkeit der Siedlung betont worden. Nur mit dieser im Entwurf zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2000 erstmals planerisch hervorgehobenen Einzigartigkeit ließen sich die weitreichenden Eigentumsbeschränkungen verstehen und rechtfertigen, die dieser Bebauungsplan festsetzen sollte. Die Siedlung sei durch eine „parkähnliche Anmutung“, durch ihre „Offenheit“, auch durch „Streifräume für Kinder und Jugendliche“ gekennzeichnet, um nur einige Darstellungen der Verwaltung zu zitieren. Wohl auch deshalb fänden sich ähnliche, wenn auch etwas schwächere Formulierungen auch in den aktuellen Bebauungsplanunterlagen (Beispiel: „homogene parkartige amerikanische Wohnsiedlung“, zum Thema Umgebung). Die Begründung zum Bebauungsplan sei an dieser Stelle von einer gewissen inneren Spannung, vielleicht sogar schon von innerer Widersprüchlichkeit geprägt. Denn die zitierten Formulierungen stünden dem der Bebauungsplanbegründung und -rechtfertigung ganz unverkennbar leitenden Ziel, einer möglichst weitgehenden kommerziellen, und das bedeute vor allem automobilen Vernutzung der Siedlung heute eher entgegen. Es sei eben nicht einfach, erst Kfz-Verkehrsströme in einen „Park“ zu leiten und das dann als gemeinwohlförderliche Entwicklung zu rechtfertigen. In solcher Schwierigkeit werde wohl der Grund dafür zu suchen sein, dass die noch für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2000 verwendeten Begrifflichkeiten des parkähnlichen Charak-

ters der Siedlung nun erkennbar zurückhaltender ausfielen.

### **- Urbaner Möglichkeitsraum, Verhinderungsverwaltung - Erhalt des Siedlungscharakters**

Die Siedlung sei in ihrer Geschichte und ursprünglichen Funktion entsprechend Stadt und Wald zugleich. Sie sei nicht nur städtisch geprägt und vernetzt, sondern auch von naturgeprägter Eigenart, welche nun durch die Planung gefährdet werde. Die Siedlung sei ein Stadtquartier, das sich von nahezu allen anderen Stadtquartieren, trotz aller Nivellierungsbemühungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, identitätsprägend unterscheide.

Im Hinblick auf die Grünflächen, Wege und Straßen, im Hinblick auch auf den nahen S-Bahnhof sowie die vorhandenen Geschäfte und Lokale könnte die Siedlung für „Junge“, für Familien mit Kindern, für Berufstätige, für ältere Menschen ein geeigneter multifunktionaler Lebensraum sein - wäre da nicht der ständig zunehmende Autoverkehr.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung fungiere hier nicht als Ermöglichungs-, sondern als Verhinderungsverwaltung. In der Bebauungsplanbegründung sei zu vorgenannten Argumenten keine Ausführung zu finden.

### **- „Amerikanischer“ Charakter der Siedlung, deutsche Umgestaltung**

Wenige zentrale Durchgangsachsen, hier Minnewit- und Cincinnatistraße, erschlossen eine offen bebaute und nahezu durchgängig begrünte Fläche. Entlang der wenigen großen Erschließungsachsen sei die Bebauung zum Schutz der Anwohnerschaft vor dem Autoverkehr weit (in der Siedlung mindestens 50 m) zurückgesetzt, überdies fast durchgängig mit Schmal- oder Rückseite zur Straße ausgerichtet. Zwischen den Häusern entlang der großen Erschließungsachsen erstreckten sich weitläufige Grünflächen. Durch diese hindurch werden die Lebenswelten der dort wohnenden Anwohnerschaft miteinander verbunden, so dass es der Straße hierfür nicht bedürfe. Von den Erschließungsachsen gehe dann eine Vielzahl reiner Anliegerstraßen ab, deren Bebauung erheblich näher an die Straße heranrücke (in der Siedlung bis knapp 8 m) und typischerweise mit der Frontseite zur Straße hin weise.

Auch die Marklandstraße sei bis zu deren Öffnung 2005 eine solche reine Anliegerstraße gewesen. Auch die Häuser entlang der Marklandstraße seien geplant, errichtet und ausgebaut, um sozialen Austausch auch über die Straße hinweg zu ermöglichen. Die Umgestaltung der Straßen, erneut exemplarisch zu beobachten am Ausbau der Marklandstraße habe der Siedlung freilich nicht nur die großzügige, ein wenig randunscharfe und lässig wirkende Anmutung genommen.

### **- Verlust des besonderen Charakters der Siedlung durch ihre autogerechte Gestaltung**

Vor allem seien die Straßen der Siedlung nun autogerecht ausgestaltet. Das meine der „Münchner Standard“ vor allem, von dem sich die Stadtverwaltung leiten

lasse, um diesen zu bekräftigen. Gerade in der Siedlung „Am Perlacher Forst“ sollte der Gedanke eines nicht vom Autoverkehr bestimmten Quartiers, zunächst um der Integration des amerikanischen Besatzungspersonals willen, seinen besonders ausgeprägten Ausdruck finden können. Würden das gewaltige Gebäude im Kerngebiet und die auch nicht nur durch die Lincolnstraße erschlossene Europäische Schule verwirklicht, dann hätte Vergangenheit über Zukunft gesiegt. Zu den Einwendungen vom Oktober 2013 werde dazu im Billigungsbeschluss vom 30.07.2014 nicht Stellung genommen.

Der besondere Charakter einer „amerikanischen“ Siedlung wäre dann nicht mehr erkennbar. Dieser Charakter sei gefährdet durch den morgendlichen Schwerlastverkehrs zum Gebäude im Kerngebiet, durch die tagsüber immer weiter anschwellenden Flut des Einkaufs-Durchgangsverkehrs, durch die Hol- und Bring-Transporte aus dem Süden zu Schule, Kindergarten und Turnhalle, durch den nächtlichen sowie sonntäglichen Verkehr von und zu den im Gebäude im Kerngebiet gewünschten und nach § 7 Abs. 1 und Abs. 2 BauNVO zulässigen Gewerben (z.B. Gastronomie-, Kino- oder ... Fitnessstudionutzung, wie in der Begründung Billigungsbeschluss zum Thema Anlagenlärm, Summenbetrachtung aufgeführt) sowie den zu diesen Zeiten dann auch wieder zu erwartenden Autoverkehrs.

#### **- Vergleichbarkeit, Einzigartigkeit:**

Trotz der von der Verwaltung noch anerkannten Besonderheit der Siedlung solle aber ein beliebiges Wohngebiet in München - welche der verschiedenen planungsrechtlichen Kategorien damit näher auch gemeint sein möge - ohne weiteres mit dem Planungsgebiet und in diesem, insbesondere die Marklandstraße verglichen werden. Dann sei die Siedlung planungsrechtlich in deren Einzigartigkeit zu würdigen.

Innerhalb der Siedlung könne dann als Vergleichsmaßstab für die Marklandstraße nur die Situation in den anderen Straßen östlich der Minnewitstraße herangezogen werden. Die Anlieger in den Straßen östlich der Minnewitstraße würden durch den Autoverkehr ungleich härter belastet als die Anlieger in der Minnewit- und Cincinnatistraße, die immer schon die zentralen Erschließungsachsen der Siedlung gewesen seien, auch der Belastung des Autoverkehrs ungleich weiter entrückt seien. Dieses Ergebnis zwingt zu einer Rückgängigmachung der Öffnung der Marklandstraße für den Durchgangsverkehr. Außerdem entbehre das Argument der Verwaltung, es sei im Hinblick auf andere vergleichbare Quartiere die Verkehrsbelastung in der Siedlung zumutbar, jeder Grundlage. Das werde behauptet und nicht begründet.

#### **Stellungnahme:**

Zusammenfassend lässt sich zu der Meinung, dass der typische Charakter der Siedlung am Perlacher Forst durch die Neuplanung verloren gehen könnte, feststellen:

Mit der vorliegenden Planung und der Umsetzung des prämierten Siegerentwurfes der Europäischen Schule mit ergänzendem Kerngebiet wird eine bislang ungeordnete und brachliegende Fläche einer nachhaltigen städtebaulichen Ordnung zugeführt, die positive Akzente für die Siedlung am Perlacher Forst setzt.

Die getroffenen Festsetzungen zur Freiflächengestaltung und Begrünung nehmen die charakteristischen Merkmale der Umgebung auf und gewährleisten, dass sich die neuen Bauten gut in das Bild der Siedlung einfügen und der Charakter der Siedlung am Perlacher Forst mit seinen Wohngebäuden und den dazwischen liegenden parkähnlichen Freibereichen gewahrt bleibt.

Das, durch die Planung verursachte zusätzliche Verkehrsaufkommen ist abwickelbar und beeinträchtigt mit den entstehenden Lärmemissionen nicht die Wohnqualität, sodass das Wohnen und die Nutzung der Freiflächen in der parkartigen Siedlung auch weiterhin möglich sind und der Charakter der Siedlung am Perlacher Forst erhalten bleibt.

Ergänzend wird ausgeführt, dass zur Verkehrssituation ein Verkehrsgutachten erstellt wurde. Im Ergebnis zeigte sich, dass der durch die Planung erzeugte Neuverkehr, unter Beachtung von zusätzlichen verkehrlenkenden Maßnahmen wie z.B. am Knotenpunkt Lincolnstraße / Leifstraße mit einer Vorfahrts- anstelle der bisherigen Rechts-vor-Links-Regelung und Halteverboten im Umfeld dieses Knotenpunktes, zukünftig aufgenommen bzw. verträglich abgewickelt werden kann.

Die Gestaltung und der Ausbauzustand der Straßen erfolgten nach den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) unter Einschluss der Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Straßenbauarbeiten in München (ZTV Stra Mü). Als mögliche Fahrbahnbreite ist 6,50 m vorgesehen.

Zur Rückgängigmachung der Öffnung der Marklandstraße wird ergänzend auf die Ausführungen zum Verkehr unter Ziffer 5.2. zu Geschäftsverkehr, „RASt 06“, Abwägungsausfall verwiesen.

## **7. Emissionen / Immissionen**

### **- Immissionsschutzrechtliche (Un-)„Erheblichkeit“ künftiger Verkehrsbelastung**

Der Grundsatz- und Aufstellungsbeschluss vom 28.10.2009 führe zum Thema „Immissionsschutz“ aus: „Im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen des Planungsvorhabens sind durch die geplante verkehrliche Erschließung des Planungsgebietes grundsätzlich keine erheblichen Störungen der Nachbarschaft zu erwarten“. „Grundsätzlich“ bedeute, dass Ausnahmen denkbar seien und die Feststellung der „Unerheblichkeit“ beruhe auf einer Wertung. Dies bedeute u.a. insbesondere für die betroffenen Anlieger der Marklandstraße, dass eine etwaige Zunahme des emittierenden Verkehrs zwar nicht auszuschließen sei, die daraus erwachsenden Belastungen aber als unerheblich angesehen würden.

### **Stellungnahme:**

Die dem Aufstellungsbeschluss zugrunde liegenden Gutachten wurden im Zuge des weiteren Bebauungsplanverfahren im Hinblick auf die vorliegende Planung fortgeschrieben bzw. konkretisiert. Das Ergebnis des Verkehrs- und Immissionschutzrechtlichen Gutachtens ist Grundlage für die Festsetzung der vorliegenden Planung.

#### **- Schwellenwerte, Planungswiderspruch, unberücksichtigte Einwirkungen**

In der Erörterungsveranstaltung am 23.10.2012 sei seitens der Verwaltung betont worden, dass alle Schwellenwerte eingehalten worden seien. Der Billigungsbeschluss (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) liste die immissionsrechtlichen Grundlagen auf, verweise auf eine immissionstechnische Untersuchung und führe an, dass die immissionsrechtlichen Vorgaben durch den Bebauungsplanentwurf beachtet worden seien.

Die in den Bebauungsplanunterlagen in Bezug genommenen Untersuchungen seien nicht veröffentlicht, diese könnten deshalb auf Gegenstand, Methode und Ergebnisse nicht kontrolliert werden. Es sei überwiegend die Belastung geprüft worden, der die Nutzungen innerhalb des Kerngebiets ausgesetzt seien. Den Emissionen, die von dem geplanten Gebäude im Kerngebiet und dem von ihm ausgelösten Autoverkehr ausgingen, werde wenig beachtet. Ausweislich des Billigungsbeschlusses (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) seien Nachbargrundstücke auf deren Immissionsbelastung hin begutachtet worden, aber nur die unmittelbar westlich angrenzenden Grundstücke und diese nur ansatzweise. Diese unmittelbare Nachbarschaft sei aber einer immissionsschutzrechtlich problematischen Belastung ausgesetzt.

Die Vorgaben, die dieser Belastung entgegen wirken sollten („eingehauste“ Tiefgaragenrampe, selbständige und eingegliederte Lkw-Anlieferung, im übrigen „Emissionskontingentierung“), seien nicht geeignet, die Lärmzunahme insbesondere an der Marklandstraße effektiv abzufangen. Zwar sei die nordöstlich der Bahngleise gelegene Frankenwaldstraße tatsächlich geringeren Lärmimmissionen ausgesetzt, wenn die Anlieferung des Verbrauchermarkts nicht mehr, wie derzeit noch zum Teil, von Norden über die Lincolnstraße stattfindet, sondern, wie künftig, nur noch von Süden (Marklandstraße) und Westen (Cincinnatistraße) her, also durch die ganze Siedlung. Für die Frankenwaldstraße möge stimmen, dass es dort zu einer „Verbesserung der Anlagenlärmsituation für die Nachbarschaft“ bzw. zu einer „Verbesserung der Lärmbelastung der benachbarten Wohngebiete“ komme. Entgegen der Formulierung in der Begründung zum Billigungsbeschluss (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) könne das aber nur für diese eine Straße stimmen.

Am Nordende der Marklandstraße käme es dagegen zu keiner Verbesserung der Lärmimmissionssituation. Die Verwaltung erkenne die immissionsschutzrechtlich bedenkliche Lage in der Frankenwaldstraße, nicht aber in der verkehrlich ungleich massiver belasteten Marklandstraße. Hier bestehe ein Widerspruch. Es

werde u. a. darauf verwiesen, dass etwa noch erforderlich werdende aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Genehmigungsverfahren zu prüfen seien, die künftige Nutzungen innerhalb des geplanten Gebäudes im Kerngebiet zu durchlaufen hätten. Der Anwohnerschaft am nördlichen Ende der Marklandstraße werde aber belastet, wenn sich Anlieferfahrzeuge, nicht mehr wie derzeit hinter dem bestehenden HIT-Markt, sondern künftig vor der Zufahrt zum geplanten MK-Gebäude in der Marklandstraße stauen. Hier bestehe ein Abwägungsausfall.

Hinzu komme, dass die Verkehrsbelastung des Viertels dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung fast ausschließlich als Lärmbelastung zum Gegenstand werde. Der Lärm, den die Fahrzeuge in der Marklandstraße derzeit und dort künftig erzeugten sei eine Zumutung. Aber dabei bleibe es nicht.

Jedes einzelne Auto müsse in den Wohnungen an der Marklandstraße optisch zur Kenntnis genommen werden, unmittelbar auf die Entfernung von ca. 8 m, mittelbar der Lichtreflexionen auf lackiertem Blech wegen und infolge der Scheinwerferausleuchtung der Wohnräume. Schwerere Lastfahrzeuge, mit denen die Zulieferung schon des bestehenden HIT-Verbrauchermarkts abgewickelt werde, ließen die Häuser vibrieren. Diese seien nicht für eine derartige Verkehrsbelastung gebaut, es zeigten sich immer wieder Risse im Putz der oberen Stockwerke. Allen diesen, weit über die Lärmimmissionen hinausgehenden Einwirkungen könne man teilweise entgehen, wenn man die Wohnungen nicht nur mit möglichst hochwertigen Lärmschutzscheiben versehe, sondern straßenseitige vollständig abdichte. Gegen die sonstigen Einwirkungen gebe es keinen Schutz. Was hier stattfindet, sei eine massive Freiheitsbeschränkung.

Die Freiheit der Entscheidung über die Gestaltung der engeren persönlichen Lebenswelt werde zugunsten der Entfaltungsfreiheit des Autoverkehrs drastisch beschränkt.

Im übrigen halte man an der Einwendung fest, dass gerade die hier gegebenenfalls herangezogenen Schwellenwerte keineswegs in Gesetzgebungsverfahren erarbeitet und in Gesetzesform festgelegt worden seien. Die Legitimation solcher Schwellenwerte sei gering, und sie könne jederzeit mit der Behauptung bestritten werden, das gesetzliche Zumutbarkeits-Kriterium nicht mehr richtig zu konkretisieren.

Eine Abwägung, in der die besonderen Verhältnisse der westlichen und südlichen Nachbarschaft des geplanten Gebäudes im Kerngebiet nachvollziehbar berücksichtigt worden wären, ließe der Billigungsbeschluss (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) aber nicht erkennen. Die verkehrsbedingten Immissionen seien allein aus der Zahl der Autobewegungen abgeleitet worden, die gemäß Verkehrsuntersuchung ermittelt und prognostiziert worden seien. Das habe zwar noch etwas mit der besonderen Ausgestaltung der betroffenen Straßen zu tun, könne eine Abwägung aber nicht ersetzen.

#### **Stellungnahme:**

Die Ergebnisse aller, für die vorliegende Planung relevanter Gutachten wurden in die Abwägung eingestellt und sind in der Begründung und im Umweltbericht zum vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037 dargestellt und waren

Grundlage für die getroffenen Festsetzungen zum Bebauungsplan.

Die, der Beurteilung des Verkehrslärms zugrunde gelegte DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ ist zwar gesetzlich nicht verankert, stellt aber dennoch eine eingeführte DIN-Norm dar, die üblicherweise zur Beurteilung des Verkehrslärms im Rahmen von Bebauungsplanverfahren herangezogen wird.

Die Gutachten selbst konnten während der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Referat für Stadtplanung und Bauordnung eingesehen werden.

Zur Zunahme des Verkehrs in der Marklandstraße aufgrund der beabsichtigten Planung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.2. zu „Verkehrsbelastung, insbesondere der Marklandstraße; „Zumutbarkeit““ verwiesen.

#### **- Immissionen durch Verkehr nur rechnerisch ermittelt**

Die Aussagen des Verkehrsgutachtens, auf die verwiesen wurde, seien für das eigentliche Problem kaum bedeutsam, das der Siedlung in der Platzierung der Nebenanlagen der Europäischen Schule entstehe. Und da die immissionsrechtlich erheblichen Lärmpegel nicht gemessen, sondern errechnet würden, und dieser Berechnung wiederum die Zahlen zugrunde gelegt würden, die zuvor im oben erwähnten Schätz- bzw. Prognose-Verfahren ermittelt worden seien, ergebe sich nach Inbetriebnahme der drei großen Verkehrserzeuger wie das geplante Gebäude im Kerngebiet, die Kindertageseinrichtung und die Europäische Schule eine „Erhöhung des Verkehrslärmpegels“ an der Markland- und Cincinnatistraße, die „als nicht wesentlich, da nicht wahrnehmbar einzustufen“ ist.

#### **Stellungnahme:**

Grundlage für die Berechnung der Immissionen durch Verkehrslärm stellen die prognostizierten Verkehrszahlen dar. Eine Messung der Verkehrslärmpegel vor Ort würde das Ergebnis verfälschen, da dann Nutzungen die erst in Zukunft Verkehr verursachen werden, und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verursachen könnten, nicht berücksichtigt werden würden.

Das Lärmgutachten wird auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrs erstellt.

#### **- Lärmschutz und Aufheizung**

In den gesetzlichen Regelwerken werde ein erhöhter Lärmschutz für Schulen gefordert. Die Situierung der Europäischen Schule grenze direkt an eine Bahnstrecke (S-Bahn und Güterverkehr) ohne erhöhte Lärmschutzmaßnahmen. Aufgrund der dort zu erwartenden Schallreflexionen infolge der angrenzenden Gebäude werden die gesetzlich geforderten Lärmgrenzwerte ganz offensichtlich nicht eingehalten.

Womöglich komme noch hinzu, dass die Oberfläche der Außenhaut der Gebäude weder mit einer besonders lärmabsorbierenden noch mit einer aufheizungsarmen

Oberfläche vorgesehen ist. Hierdurch werde speziell an heißen Sommertagen die Notwendigkeit der Belüftung durch das Öffnen der Fenster infolge einer Aufheizung der Klassenräume nötig und damit komme es zwangsläufig zu einer starken Beeinträchtigung des Unterrichtes der Schülerinnen und Schüler durch zusätzlichen Lärm von außen.

Auch in den außen liegenden Sportflächen werde voraussichtlich der Lärmschutz nicht eingehalten werden können.

### **Stellungnahme:**

Schulen werden im Rahmen der Bauleitplanung mit dem Schutzniveau eines Allgemeinen Wohngebietes beurteilt. Gesetzliche Regelwerke, die einen erhöhten Lärmschutz für Schulen fordern gibt es nicht.

Ruhige Innenräume werden üblicherweise durch passive Schallschutzmaßnahmen (Orientierung der Klassenräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite, schalldämmende Außenbauteile und Lüftungskonzepte) im Rahmen der Bauausführung sichergestellt.

Insofern kann davon ausgegangen werden, dass auch an heißen Sommertagen ein angenehmes Raumklima in den Klassenräumen herrschen wird.

Der Lärmschutz der Freiflächen ist im vorliegenden Bebauungsplan durch die abschirmende Wirkung der Schulgebäude gegeben. Das immissionstechnische Gutachten vom Januar 2014 zum Bebauungsplan belegt die Einhaltung sämtlicher Schallschutzanforderungen.

Die geplante Schule ist grundsätzlich so organisiert, dass die Klassenräume überwiegend zur geschützten lärmabgewandten Westseite orientiert sind.

Fassadenreflexionen wurden in den Untersuchungen und schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt. In der östlichen Nachbarschaft kommt es aufgrund von Reflexionen an der geplanten Bebauung an einzelnen Gebäuden zu Pegelerhöhungen. Zusätzliche Festsetzungen zum Lärmschutz werden jedoch nicht erforderlich.

Ergänzend wird auf die Ausführungen im Begründungstext unter Ziffer 4.16.

Schutz vor Lärm, Erschütterungen und Sekundärluftschall, elektrischen und magnetischen Feldern und im Umweltbericht unter Ziffer 7.2.1.1. Wirkungsbereich Lärm (Verkehrslärm, Gewerbelärm, Sport- und Freizeitlärm, sonstiger Lärm) verwiesen.

### **- Schutz vor Elektromog**

Die Lage der Schule direkt angrenzend an einer Bahnstrecke (S-Bahn und Güterverkehr) lasse befürchten, dass die Schülerinnen und Schüler einem hohen Elektromog ausgesetzt werden. Untersuchungen hätten ergeben, dass erhebliche Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten seien. Diese wirkten sich besonders schädlich bei jüngeren Kindern (Wachstum) aus. Voraussichtlich werden bei den Gebäuden keine besonderen Vorkehrungen getroffen, die diesen Elek-

trosmog mindern bzw. absorbieren.

**Stellungnahme:**

Für die Beurteilung der elektromagnetischen Felder gilt die 26.BImSchV. Die Grenzwerte der 26. BImSchV werden auch bei höchster betrieblicher Auslastung bereits im Nahbereich der Bahnanlage (<2m) zuverlässig eingehalten. Grenzwerte der 26. BImSchV sind damit im gesamten Planungsgebiet eingehalten bzw. bei Weitem unterschritten. Relevante Hochfrequenzanteile sind nicht vorhanden. Schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder können deshalb ausgeschlossen werden.

**8. Grünordnung**

**- Schutz der Freiluftschneisen**

Ein wichtiges stadtplanerisches Ziel sei es, die Frischluftschneisen von einer Bebauung freizuhalten. Gerade durch ein derart lang gestrecktes Gebäude sei zwangsläufig zu erwarten, dass die dortige Frischluftschneise erheblich beeinträchtigt werde. Damit werde das Stadtklima der angrenzenden Stadtteile negativ verändert. Dies wäre bei einer günstigeren Gebäudeform nicht der Fall.

**Stellungnahme:**

Das in Nord-Südrichtung ausgerichtete Gebäude wirkt sich nur lokal als Barriere für den bodennahen Abfluss der aus den umgebenden Waldflächen produzierten Frischluft aus. Eine Auswirkung auf angrenzende Stadtteile ist nicht zu erwarten, da nördlich und südlich des geplanten Gebäudes die Frischluft in Hauptwindrichtung von West nach Ost abfließen kann, insbesondere auch entlang der Bahnleiße. Aufgrund der starken Durchgrünung der angrenzenden Siedlungsquartiere und der umliegenden Wald- und Grünflächen, welche als Frischluftproduzenten dienen, kann eine erheblich negative Veränderung des Stadtklimas sowohl innerhalb des Bebauungsplangebiets als auch in den angrenzenden Stadtteilen ausgeschlossen werden.

**- Schutz des Grundwasserstromes, Grundwasseraufstau**

Durch die langgestreckte Form des Gebäudes, die entsprechend tief in den Untergrund einbinde, sei zu befürchten, dass sich bei entsprechendem Grundwasserstand ein Aufstau des Grundwassers vor dem Gebäude und eine Absenkung hinter dem Gebäude - bedingt durch die Form des Gebäudes - ergebe und hierdurch der Grundwasserstrom erheblich beeinträchtigt werde. Dies würde sich bei einer anderen Ausbildung der unterirdischen Gebäudeteile nicht ergeben.

**Stellungnahme:**

Für den Geltungsbereich ist mit einem Höchstgrundwasserstand von ca. 533 m über Normalnull (Flurabstand ca. 7,5 m, Fließrichtung nach NNW bis NW) zu rechnen. Innerhalb der Gemeinbedarfsfläche der Europäischen Schule sind kei-

ne Tiefgaragen oder Unterkellerungen vorgesehen, die in das Grundwasser einbinden. Eine entsprechende Änderung des Grundwasserstroms durch Aufstau oder Absenkung ist somit nicht gegeben.

## 9. Sonstiges

### - Schutz der Schülerinnen und Schüler bei Gefährdungslagen

Die bereits bisher nicht auszuschließenden Unglücks- und Katastrophenfälle wie z.B. Brand und auch die weiteren neuen Gefährdungslagen wie z.B. Amokläufer würden bereits in der Planung von Gebäuden vielfältige zu berücksichtigende Maßnahmen, um eine Gefährdung von Leib und Leben der sich darin aufhaltenden Personen möglichst zu vermeiden oder zumindest zu verringern, erfordern. Dies könnte durch eine günstigere Gebäudeanordnung, Gebäudegestaltung sowie weiterer vorausschauender planlicher Maßnahmen innerhalb der Gebäude zum Brand- und Katastrophenschutz und zum Schutz vor weiteren Gefährdungslagen erheblich verbessert werden.

### **Stellungnahme:**

Im Zuge der Bauleitplanung ist für jedes Vorhaben ein ausreichender Brandschutz in einen Brandschutzkonzept, das mit der Branddirektion des Kreisverwaltungsreferates abgestimmt ist, vorzulegen. Dies ist auch für die Planung der Europäischen Schule erfolgt.

Des Weiteren wurde das Thema „Schutz der Schülerinnen und Schüler sowie aller an der Schule tätigen Personen bei Unglücks- und Katastrophenfällen sowie bei weiteren Gefährdungslagen wie z.B. „Amokläufer“ seitens der planenden Architekten bei der bisherigen Planung ausführlich berücksichtigt. Insbesondere sind Fachleute für Brandschutz und für Safety+Security (Betriebssicherheit und Angriffssicherheit) eingebunden worden. Die Planung wurde an zahlreichen Stellen aufgrund deren Hinweise und Vorschläge optimiert.

### - Zusammenfassung der Forderungen

Seitens eines Bürgers wurden neben Einwendungen noch folgender Forderungskatalog vorgebracht:

Die vorgelegte Planung sei in ihren wesentlichen Bestandteilen eigentlich nicht korrigierbar. Es werde aber voraussichtlich nicht umgeplant werden.

Deshalb seien nachfolgende Forderungen zu beachten und zu verwirklichen:

- a) Anstelle des geplanten Gebäudes im Kerngebiet ein kleiner Supermarkt mit höchstens 1.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.
- b) Ein direkter Zugang vom Bahnsteig des S-Bahnhofs zu diesem Supermarkt.
- c) Einige wenige weitere Läden und Dienstleistungsflächen, ausschließlich orientiert an dem täglichen Bedarf der Bewohnerschaft der Siedlung am Perlaicher Forst und der unmittelbar östlich an die Bahngleise angrenzenden Wohnquartiere, ohne jede darüber hinausgehende zentrale Funktion.

- d) Die Wiederschließung der Marklandstraße.
- e) Die Erschwerung und Verlangsamung des Verkehrs in Cincinnati- und Minnewitstraße durch geeignete, vor allem straßenbauliche Maßnahmen.
- f) Die Verlagerung der geplanten Kindertageseinrichtung in den Norden der für die Europäische Schule in Anspruch genommenen Flächen.
- g) Der Durchstich der Herbert-Quandt-Straße in die Lincolnstraße, so dass keine unmittelbare Verbindung zwischen den Siedlungsstraßen und dem Verkehrsnetz außerhalb der Siedlung geöffnet wird.

**Stellungnahme:**

Im Ergebnis wird mit diesem Beschlussentwurf eine qualifizierte und intensive Abwägung aller, die vorliegende Planung betreffenden öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander vorgelegt. Das Ergebnis dieser Abwägung hat zu entsprechenden Festsetzungen im beschlussgegenständlichen Bebauungsplanes mit Grünordnung geführt und wird im Begründungstext und im Umweltbericht umfassend dargestellt und erläutert.

zu a)

Auf die Ausführungen unter Buchstabe A) zu Ziffer 3.1. Nahversorger dieser Beschlussvorlage wird verwiesen.

zu b)

Ein direkter Zugang vom Bahnsteig des S-Bahnhofs zum geplanten Supermarkt ist wegen der vorhandenen Grundstücksverhältnisse nicht möglich. Darüber hinaus benötigt die Deutsche Bahn AG aus Sicherheitsgründen eine 5 m breite Leitungsschutzzone für Ihre Bahnleitungen.

zu c)

Auf die Ausführungen unter Buchstabe A) zu Ziffer 3.1. Nahversorger dieser Beschlussvorlage wird verwiesen.

zu d)

Auf die Ausführungen unter Buchstabe A) zu Ziffer 5.2. Sonstige Einwände zum Verkehr dieser Beschlussvorlage wird verwiesen.

zu e)

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Planungsvorhabens wurde ein externes Verkehrsgutachten (August 2013) erstellt. Auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme wurden verkehrsplanerische Vorschläge erarbeitet, die sich z.T. in Regelungen des Bebauungsplanentwurfes zeigen, als auch außerhalb des eigentlichen Bebauungsplanumgriffes ihren Niederschlag in Vorschlägen zur Verkehrsordnung wiederfinden. Dazu zählen Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit bestehender und zukünftiger Einrichtungen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur stadtverträglichen Abwicklung des notwendigen (Bus-)Verkehrs. Verkehrslenkende und verkehrssichernde Maßnahmen werden, sofern diese als erforderlich erachtet werden, vom Kreisverwaltungsreferat der LH München in einem gesonderten Verfahren geprüft und erstellt.

zu f)

Auf die Ausführungen unter Buchstabe A) Ziffer 2 Alternativstandort Kindertagesstätte dieser Beschlussvorlage wird verwiesen.

zu g)

Auf die Ausführungen unter Buchstabe A) Ziffer 5.1. zum Durchstich Herbert-Quandt-Straße dieser Beschlussvorlage wird verwiesen.

## **B) Beteiligungsverfahren gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 4 BauGB**

Zwischenzeitlich hat sich die Notwendigkeit aufgezeigt, den Bebauungsplanentwurf (Billigungsbeschluss vom 30.07.2014) geringfügig zu ändern.

### **1. Beteiligungsverfahren gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 4 BauGB vom 24.11.2014 mit 08.12.2014.**

#### **Beschreibung der Planänderungen:**

##### **Im Bereich der Platzfläche:**

1. Im östlichen Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (U-1729) wurde die östliche Straßenbegrenzungslinie nach Westen verschoben und auf die östliche Grenze der neu vermessenen Flurstücke Nr. 2641/392 bzw. 2641/393 gelegt. Die beiden genannten Flurstücke wurden mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, vom 13.02.2014 mit Wirkung zum 17.03.2014 von Bahnbetriebszwecken freigestellt.
2. Die bei der Bahn verbleibenden Flurstücke Nr. 2641/130 und 2641/131, östlich der beiden freigestellten Flurstücke, sind nachrichtlich als Bahnanlage dargestellt. Die bisherige Überlagerung mit der Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (U-1729) entfällt.
3. Nördlich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (U-1729) wird der für die Platzgestaltung nicht erforderliche Teil des von Bahnbetriebszwecken freigestellten Flurstücks Nr. 2641/393 dem Gemeinbedarf Europäische Schule zugeschlagen.
4. Die festgesetzte Umgrenzung der Nebenanlage für Fahrradabstellplätze auf dem Flurstück Nr. 2641/392 wurde nach Westen geringfügig vergrößert, um die entfallende Fläche auf dem Flurstück Nr. 2641/130 zu kompensieren und die erforderlichen 100 Fahrradabstellplätze in diesem Bereich nachweisen zu können.
5. Das versehentlich dargestellte Liniengefüge im Unterdruck auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (U-1729) wurde entfernt.

### **Im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten:**

6. Nördlich des Gemeinbedarfs Sportstätten wurde in Anlehnung an die schon vorhandene Laufbahn und die Kugelstoßanlage die Abgrenzung zum Gemeinbedarf Europäische Schule angepasst, so dass diese nun an dem schon bestehenden Zaun verläuft. Dadurch hat sich die Fläche des Gemeinbedarfs Sportstätten vergrößert, die des Gemeinbedarfs Europäische Schule verkleinert. Die davon nördlich liegende Waldfläche und Ausgleichsfläche A2 wurden in diesem Bereich nach Süden bis an die neue Abgrenzung des Gemeinbedarfs Sportstätten erweitert.
7. Aufgrund der Anpassung der Grundstücksfläche im Gemeinbedarf Sportstätten an die tatsächlich vor Ort vorhandenen Gegebenheiten (ein Teil der Laufbahn und die Kugelstoßanlage lagen bislang auf dem Grundstück der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA)) wurde die maximal mögliche Grundfläche GR der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten von 3.500 m<sup>2</sup> auf 3.600 m<sup>2</sup> erhöht.
8. Für die Freisportanlagen im Gemeinbedarf Sportstätten wurde eine Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen neu festgesetzt.

### **Sonstiges:**

9. Im nordwestlichen Bereich der Waldfläche, an der Ecke Lincolnstraße / General-Kalb-Weg, ist die Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entfallen.
10. Die hinweisliche Darstellung der Abgrenzung der kartierten Biotope (mit Nummern) wurde entsprechend der aktuellen Lage in der Stadtgrundkarte übernommen.

### **Änderung Satzung:**

In der Satzungsbestimmung § 2 (Art der baulichen Nutzung) wurde der Abs. 2 durch die Formulierung „und Kugelstoßanlage“ ergänzt.

Die Satzungsbestimmung § 6 (Flächen für Nebenanlagen) wurde um Abs. 4 (In der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten sind in der Umgrenzung von Nebenanlagen die Freisportanlagen für die Gemeinbedarfsfläche zulässig.) ergänzt. In Folge dessen wurde Abs. 4 (alt) neu Abs. 5 und Abs. 5 (alt) neu Abs. 6.

### **Änderung Begründung:**

Die Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung wurde unter Ziffer 2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse, Ziffer 2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse, Nutzung, baulicher Bestand, Planungsgebiet, Ziffer 3. Planungsziele, Ziffer 4.1. Städtebauliches und landschaftsplanerisches Grundkonzept,

Ziffer 4.2. Art der baulichen Nutzung, Fläche für Gemeinbedarf Sportstätten, Ziffer 4.3. Maß der baulichen Nutzung, Gemeinbedarf Sportstätten, Ziffer 4.6. Flächen für Nebenanlagen, Ziffer 5. Wesentliche Auswirkungen der Planung, Ziffer 7.2.3.2. Wirkungsbereich Bodenfunktion, Ziffer 7.3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelungen und Ziffer 8. Daten zum Bebauungsplan, Maß der Nutzung entsprechend angepasst.

Da durch die vorgenannten Änderungen des Bebauungsplans mit Grünordnung die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, wurde gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 4 BauGB die Einholung der Stellungnahmen auf die von den Änderungen und Ergänzungen betroffene Öffentlichkeit sowie die hiervon berührten Behörden beschränkt. Träger öffentlicher Belange waren nicht betroffen.

Die Beteiligten stimmten den Änderungen und Ergänzungen zu.

## **2. Beteiligungsverfahren gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 4 BauGB vom 26.03.2015 mit 02.04.2015 .**

Zum 01.01.2015 hat sich die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) hinsichtlich der Beurteilungsrichtlinie zum Schienenverkehrslärm geändert und ein neues Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Schienenwege (Schall 03, in der Fassung vom 16.03.2015) wurde eingeführt. Daher erfolgte im Februar 2015 - nach Änderung der 16. BImSchV – eine Neuberechnung der Verkehrslärmeinwirkungen, mit dem aktuellen Berechnungsverfahren. Das Ergebnis der Neuberechnung beinhaltet neue zu berücksichtigende und abwägungsrelevante Aspekte.

### **Änderung Satzung:**

Die Satzungsbestimmung § 24 (Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen) wurde um Abs. 1 und Abs. 4 neu ergänzt, da die Neuberechnung zu einer Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen und damit erstmals zu Beurteilungspegeln von mehr als 65/60 dB (A) tags/nachts entlang der S-Bahngleise führte. Dies erforderte weitergehende Regelungen zum Schallschutz im Vergleich zu den Festsetzungen vor Änderung der 16. BImSchV.

Mit Abs. 1 wurde das erforderliche Schalldämmmaß der Außenbauteile neu festgesetzt.

Abs. 4 regelt die Anforderungen bei der Anordnung lüftungstechnisch notwendiger Fenster von schutzbedürftigen Wohn- und Aufenthaltsräumen im Sinne der DIN 4109, bei Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65/60 dB (A) tags/nachts in den Baugebieten der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und im Kerngebiet MK.

In Folge dessen haben sich die bisherigen Absätze (gegenüber Stand Billigungsbeschluss) entsprechend verschoben.

### **Änderung Begründung:**

Die Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung wurde unter Ziffer 2.2 Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse „Verkehrslärmeinwirkungen“, Ziffer 4.16. Verkehrslärm, Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule, Kerngebiet MK, Platzfläche (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung), Lärmbelastung bei freier Schallausbreitung, Schallschutzkonzept für die Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule, Schallschutzkonzept für das Kerngebiet MK, Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft, Ziffer 7 Umweltbericht; Ziffer 7.2.1.1. „Wirkungsbereich Lärm und Ziffer 7.7. Zusätzliche Angaben (Ergänzung des Immissionsgutachtens nach Änderung der 16. BimSchV) entsprechend angepasst.

Da auch in dem zweiten Beteiligungsverfahren durch die vorgenannten Änderungen des Bebauungsplans mit Grünordnung die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, wurde gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 4 BauGB die Einholung der Stellungnahmen auf die von den Änderungen und Ergänzungen betroffene Öffentlichkeit sowie die hiervon berührten Behörden beschränkt. Träger öffentlicher Belange waren nicht betroffen.

Die Beteiligten stimmten den Änderungen und Ergänzungen grundsätzlich zu. Mit Schreiben des Referates für Gesundheit und Umwelt vom 13.04.2015 erfolgten noch redaktionelle Änderungswünsche, die Berücksichtigung fanden und allen Beteiligten nochmals zur Kenntnis übermittelt wurden.

### **C) Prüfungsauftrag der Vollversammlung des Stadtrats gemäß Beschluss vom 30.07.2014**

In der Vollversammlung vom 30.07.2014 hat der Stadtrat im Rahmen des Billigungsbeschlusses die Verwaltung beauftragt, sich mit der Europäischen Schule ins Benehmen zu setzen, um

- a) die Öffnung der Sportanlage der Europäischen Schule nach Möglichkeit herbeizuführen;
- b) die Anzahl der Busfahrten zum ESM-Standort Fasangarten nach Möglichkeit zu verringern, beispielsweise im Rahmen eines Mobilitätsmanagements unter besondere Berücksichtigung des S-Bahn-Haltepunktes Fasangarten;
- c) für die über den ESM-Standort Fasangarten weiterfahrenden Busfahrten von / zum Standort Neuperlach die Nutzung des Friedhofparkplatzes vorzusehen.

Die Verwaltung wird beauftragt, während der Bauphase im besonderen die Schulwegsicherheit der Verkehre zu den umliegenden Schulen zu gewährleisten.

- d) Im Weiteren ist der Durchstich der Herbert-Quandt-Straße zu planen. Dazu wird die Verwaltung dem Stadtrat eine Planung für den Durchstich mit einer Führung der Straße entlang des Gewerbegebietes und einer Breite von 3,50 m (mit Ausweichbuchten; ohne gesonderten Fuß- und Radweg) mit einer Kostengrobschät-

zung vorlegen.

**Stellungnahme:**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat sich zu den unter Buchstabe a) bis c) gestellten Anforderungen mit der Leitung der Europäischen Schule München wie folgt verständigt:

zu a)

Nach Abstimmung mit der ESM ist eine Öffnung der Sportanlage stundenplanabhängig, grundsätzlich realisierbar, jedoch keinesfalls während der Unterrichtsstunden vor 16.00 Uhr, möglich. Als Vertragspartner kommen ortsansässige eingetragene Vereine mit geregelter Spielbetrieb in Frage.

In den Abendstunden kann eine Nutzung der Sportanlagen maximal bis 21.00 Uhr, da der Hausmeister die Sporthalle abschließen muss, in Aussicht gestellt werden.

An Wochenenden können die Sportanlagen generell nur für zeitlich begrenzte Einzelereignisse bzw. Einzelveranstaltungen genutzt werden, da entsprechende Veranstaltungen generell auch die Anwesenheit des Hausmeisters erfordern, um die Zugänglichkeit zu den Sporteinrichtungen zu gewährleisten, nach Veranstaltungsende die Sportanlagen zu reinigen und abschließen. Nur so könnte zum Wochenbeginn wieder ein geregelter Schulbetrieb sichergestellt werden. Eine ständige Anwesenheit des Hausmeisters der Schule an Wochenenden kann seitens der Europäischen Schule nicht generell zugesichert werden.

Eine Nutzung während der Ferienzeiten wird aufgrund verschiedener organisatorischer Gegebenheiten (z.B. Urlaub des Hausmeisters, kein geregelter Reinigungsdienst usw.) abgelehnt. Durch die von den bayerischen Ferien abweichenden Ferienregelungen (z.B. Beginn der Sommerferien für Schulen in Bayern Ende Juli, bei der ESM bereits Anfang Juli) ist die Nutzung der Sportanlagen ebenfalls eingeschränkt. Des Weiteren müssen externe Nutzer damit rechnen, dass einzelne Stunden wegen schulischer Veranstaltungen der ESM ausfallen müssen.

Nach Aussage des Gutachters ist es zudem angezeigt, zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 18. BImSchV in der werktäglichen Ruhezeit von 20.00 bis 22.00 Uhr eine Öffnung der Außensportanlagen für außerschulische Nutzungen in den Abendstunden auf 1 Stunde zu beschränken. Eine entsprechende Regelung ist im Rahmen der Baugenehmigung zu treffen.

zu b)

Eine Möglichkeit die Anzahl der Busfahrten zum geplanten Standort der Europäischen Schule weiter zu verringern, beispielsweise im Rahmen eines Mobilitätsmanagements unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsmittel (S-Bahn, Bus) wird seitens der ESM nur eingeschränkt gesehen. Grund dafür ist, dass die Schülerinnen und Schüler aus dem gesamten Stadtgebiet Münchens kommen und der Bring- und Holverkehr der Schülerinnen und Schüler nicht durch die Schule selbst, sondern von einer Elternvereinigung organisiert wird. Seitens der ESM wird jedoch zugesichert, künftig in Gesprächen mit der Elternvereinigung darauf hinzuwirken, dass die Auslastung der einzelnen Busse in Abwägung mit der Länge der zu fahrenden Routen weiter optimiert wird. Da die geplante Europäische Schule eine Grundschule sein wird, sind

einer vermehrten Nutzung der S-Bahn durch die Schülerinnen und Schüler aus Sicherheitsaspekten enge Grenzen gesetzt. Auch eine gemeinsame Busnutzung von Schülerinnen und Schülern und Kindergartenkindern scheidet nicht nur aufgrund organisatorischer Gründe (es handelt sich um unterschiedliche organisatorische Verwaltungseinheiten), sondern auch wegen unterschiedlicher Anfangszeiten der beiden Einrichtungen und aus personellen Gründen - üblicherweise werden die Schülerinnen und Schüler von Lehrerinnen und Lehrern morgens am Bus abgeholt und nachmittags wieder zu den jeweiligen Bussen gebracht - aus.

zu c)

Der geplante Schulstandort in der Siedlung am Perlacher Forst ist eine eigenständige Schuleinheit, weiterführender Busverkehr zum Standort der Europäischen Schule in Neuperlach ist deshalb nicht vorgesehen und eine Nutzung des Friedhofparkplatzes nicht erforderlich.

Ergänzend wird festgestellt, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (der Schulweg würde jahreszeitlich bedingt bei Dunkelheit zwischen Friedhof und Schrotthändler bzw. S-Bahngleisen verlaufen) wie auch aus organisatorischen Gründen (die Schülerinnen und Schüler werden am Bus in Empfang genommen und nach Schulschluss wieder zum Bus gebracht, der Ein- und Ausstieg muss aus Gründen der Verkehrssicherheit begleitet werden.) der „Friedhofparkplatz“ an der Ständlerstraße als Halteplatz für Schulbusse als nicht praktikabel und aus Sicht der ESM auch als nicht akzeptabel erachtet wird.

zu d)

Eine Planung für den Durchstich der Herbert-Quandt-Straße mit einer Führung der Straße entlang des Gewerbegebietes und einer Breite von 3,50 m (mit Ausweichebuchten; ohne gesonderten Fuß- und Radweg) mit einer überschlägigen Einschätzung der dadurch entstehenden Kosten wird derzeit vom der zuständigen Dienststelle des Baureferates erarbeitet. Das Baureferat wird nach derzeitigen Planungsstand eine entsprechende Beschlussvorlage Ende 2016 dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen. Sofern der Stadtrat den Durchstich der Herbert-Quandt-Straße endgültig beschließt, wird nach Aussage des Baureferates angestrebt, den Durchstich der Herbert-Quandt-Straße noch rechtzeitig zum Schulbeginn der Europäischen Schule im September 2018 fertig zu stellen.

Die Festlegung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf die Schulwegsicherheit werden vom Kreisverwaltungsreferat in eigener Zuständigkeit erlassen. Eine detaillierte Aussage über ggf. notwendig werdende Maßnahmen zur Wahrung der Schulwegsicherheit in der Siedlung am Perlacher Forst während der Umsetzung des Bebauungsplanes können erst getroffen werden, wenn bekannt ist, welche Flächen die jeweilige Baustellen auf öffentlichem Verkehrsgrund benötigen und welche Einschränkungen sich dadurch ergeben.

Erst dann können Verkehrsbeobachtungen und ggf. Verkehrserhebungen an genaueren, noch festzulegenden Örtlichkeiten erfolgen, um mögliche, zu treffende Maßnahmen zu prüfen. Daher sind zum jetzigen Zeitpunkt auch keine pauschalen Aussagen über in der Zukunft notwendige verkehrssichernde Maßnahmen möglich.

Der Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirks hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong und der zuständigen Verwaltungsbeirätin Frau Rieke in der HA II des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe A) des Vortrages der Referentin entsprochen werden.
2. Den nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2037 vorgenommenen Änderungen gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 4 BauGB unter Buchstabe B) des Vortrages der Referentin wird zugestimmt.
3. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037 wird gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung erlassen. Ihm wird die nachfolgende Begründung beigegeben.
4. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **Satzungstext**

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037 der Landeshauptstadt München

Lincolnstraße (südlich),  
Bahnlinie München Ost – Deisenhofen (westlich),  
Cincinnatistraße (nördlich), General-Kalb-Weg (östlich)  
- Erweiterung der Europäischen Schule in München -

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9, 10 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und des § 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 3 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

vom.....

### **§ 1**

#### **Bebauungsplan mit Grünordnung**

- (1) Für den Bereich zwischen Lincolnstraße (südlich), Bahnlinie München Ost – Deisenhofen (westlich), Cincinnatistraße (nördlich), General-Kalb-Weg (östlich) wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 30.04.2015, angefertigt vom Geodaten-Service München (GSM) am ..... und diesem Satzungstext.

### **§ 2**

#### **Art der baulichen Nutzung**

- (1) Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule

Die Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule dient der Unterbringung von Gebäuden und Einrichtungen für die Europäische Schule mit Verwaltungs-, Lager- und Nebenräumen mit den dazugehörigen Nebeneinrichtungen wie z.B. Freisportanlagen, Pausenhof mit teilweiser Überdachung, Gerätehäusern, Fahrradabstellanlagen, Tribüne und einem Busterminal mit Stellplatzanlage sowie einer Sporthalle mit Hausmeisterwohnung und einer Kindertageseinrichtung mit den dazugehörigen Freiflächen.

- (2) Gemeinbedarfsfläche Sportstätten

Die Gemeinbedarfsfläche Sportstätten dient der Unterbringung der städtischen Schulsportanlage mit Sporthalle und Freisportanlagen (Rasenspielfeld, Allwetterplatz mit Sprunggrube, Laufbahn und Kugelstoßanlage) mit dazugehörigen Lager- und Nebenräumen.

- (3) Kerngebiet MK

- a) Im Kerngebiet sind die nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zulässigen Einzelhandelsbetriebe nur im Erdgeschoss und mit einem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment (Nahrungs- und Genussmittel, Reform- und Drogeriewaren, Arzneimittel, Blumen,

Zeitschriften Bürobedarf, Papierwaren Schreibwaren, Schulbedarf) zulässig. Dabei dürfen auf maximal 10 % der Verkaufsfläche nicht nahversorgungsrelevante Sortimente angeboten werden.

- b) Oberhalb des Erdgeschosses wird Wohnnutzung gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO im Umfang von 30 % der Geschossfläche festgesetzt.
- c) Ausgeschlossen werden:
  - Vergnügungsstätten mit einem überwiegend oder ausschließlich auf sexuelle Animation zielenden Angebot. Hierzu zählen insbesondere Stripteaselokale, Table-Dance-Bars, Animierlokale, Kinos und Vorführräume und Gelegenheiten zur Vorführung von Filmen pornographischen Inhalts, Peep-Shows und sonstige Vorführ- oder Gesellschaftsräume, deren ausschließlicher oder überwiegender Geschäftszweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist und Spielhallen.
  - Die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen.
  - Die gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Tankstellen.
  - Bordelle.

### **§ 3**

#### **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 ganz mitzurechnen.
- (2) In den Baugebieten darf die jeweils festgesetzte Grundfläche (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Anlagen nicht überschritten werden.
- (3) Im Kerngebiet MK darf die festgesetzte Geschossfläche für Abstellräume von Fahrrädern, Kinderwägen und Mobilitätshilfen, die der festgesetzten Wohnnutzung zugeordnet werden, um insgesamt bis zu 60 m<sup>2</sup> überschritten werden, sofern diese Räume in das Erdgeschoss des Gebäudes integriert sind und alle sonstigen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (Geschossfläche, Grundfläche, Höhenentwicklung, Bauraum) eingehalten werden.

### **§ 4**

#### **Höhenentwicklung**

- (1) Die festgesetzten Wandhöhen (WH) in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und im Kerngebiet MK beziehen sich auf den Höhenbezugspunkt 543,60 m über Normalnull (NN).
- (2) Von den festgesetzten Abgrenzungen unterschiedlicher Höhenentwicklung kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern.

### **§ 5**

#### **Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise**

- (1) Im Kerngebiet MK sind an den Außenfassaden des Gebäudes Erker nicht zulässig.

- (2) Im Kerngebiet MK sind an den Fassaden zur Marklandstraße und zur Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung keine Balkone zulässig.
- (3) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule ist unmittelbar im Anschluss an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zwischen dem Schulgebäude und der Sporthalle eine Eingangsüberdachung mit einer maximalen Fläche von 300 m<sup>2</sup> zulässig. Die Überdachung ist mit einer lichten Höhe von mindestens 3,50 m zu errichten.
- (4) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und im Kerngebiet MK ist die Bebauung entlang der S-Bahntrasse in geschlossener Bauweise und durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten.
- (5) Im Kerngebiet MK ist in dem mit einer maximalen Wandhöhe von 17 m festgesetzten Bereich die Fassade zur Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Baulinie) durchgehend profil- und höhengleich zu errichten.
- (6) Im Kerngebiet MK ist von jedem Treppenhaus ein direkter Zugang zur Dachfläche über dem Erdgeschoss zu gewährleisten.
- (7) Ausnahmsweise kann im Kerngebiet MK im Erdgeschoss zur ebenerdigen Unterbringung der, für eine mögliche Einzelhandelseinrichtung nach Fahrradabstellplatzsatzung erforderlichen Fahrradabstellplätze, von der im Plan festgesetzten Baulinie, zurückgewichen werden.

## **§ 6**

### **Flächen für Nebenanlagen**

- (1) Nebenanlagen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und in den entsprechend planlich oder textlich festgesetzten Flächen zulässig.
- (2) Trafostationen sind nur innerhalb von Gebäuden zulässig.
- (3) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sind in der Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen westlich des Schulgebäudes, folgende Anlagen zulässig:  
Pausenhof mit den für den Schüleraufenthalt erforderlichen Einrichtungen,
  - Überdachung des Pausenhofes bis zu einer Fläche von 400 m<sup>2</sup> und bis zu einer Höhe von 5,0 m,
  - Tribüne im Pausenhof bis zu einer Fläche von 150 m<sup>2</sup> und bis zu einer Höhe von 3,0 m,
  - Sitzgelegenheiten bis zu einer Höhe von 1,0 m,
  - Einrichtungen und Geräte zur Bewegungsmotivation (z.B. für Klettern, Balancieren, Rutschen),
  - Freisportflächen mit den notwendigen Einrichtungen,
  - Gerätehäuser für die Freisportflächen,
  - unterirdisches Regenrückhaltebecken,
  - sonstige bauliche Anlagen, die der notwendigen technischen Versorgung dienen,
  - Fahnenmasten.

- (4) In der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten sind in der Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen die Freisportanlagen zulässig.
- (5) Im Kerngebiet MK sind Aufstellflächen für Einkaufswägen sowie Flächen für die Müllabwahrung nur innerhalb des Gebäudes zulässig.
- (6) Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist im räumlichen Zusammenhang mit einer zulässigen Gastronomienutzung im Kerngebiet MK eine nicht überdachte Freischankfläche bis zu einer Größe von maximal 100 m<sup>2</sup> zulässig.

## **§ 7**

### **Flächen für die soziale Wohnraumförderung**

Im Kerngebiet MK sind 30 % der zulässigen Geschossfläche für Wohnnutzung für solche Wohnungen zu verwenden, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten.

## **§ 8**

### **Abstandsflächen, Belichtung**

- (1) Im Planungsgebiet gelten gegenüber den an den Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 2037 an der Nordfassade und entlang des im nördlichen Bereichs der Ostfassade des Schulbaus und an der Ostfassade des Gebäudes im Kerngebiet MK angrenzenden Grundstücken die Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 1 und Satz 2 BayBO.
- (2) Im übrigen gelten die Abstandsflächentiefen, die sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes ergeben.
- (3) Innerhalb des Bauraums der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule werden die Abstandsflächen in den Lichthöfen verkürzt, soweit die Wahrung gesunder Arbeitsverhältnisse in den dort angrenzenden Aufenthaltsräumen nachgewiesen ist.
- (4) Im Kerngebiet MK muss mindestens ein Aufenthaltsraum jeder Wohnung im südlichen Teilbereich des mit einer maximalen Wandhöhe von 15 m festgesetzten Gebäudeteils nach Süden belichtet werden.

## **§ 9**

### **Fahr- und Leitungsrechte**

- (1) Von der festgesetzten Lage der Leitungsrechtsfläche kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (2) Das Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis (FB) auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und das Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis (FB) im Norden des Schulgrundstücks östlich des Wendekreises der Lincolnstraße beschränken sich auf Fahrrechte für die Dienststellen der Deutschen Bahn AG. Von der festgesetzten Lage der Fahrrechte für einen beschränkten Personenkreis kann ausnahmsweise ab-

gewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

## **§ 10**

### **Entlüftungseinrichtungen**

- (1) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sind in der Umgrenzung der Nebenanlage für die Tiefgarage, die für die Tiefgarage notwendigen technischen Anlagen zur Entlüftung der Tiefgarage zulässig, sofern diese einen Abstand von mindestens 4,5 m zu sensiblen Nutzungen wie z. B. Aufenthalts- bzw. Klassenräumen einhalten.
- (2) Entlüftungseinrichtungen sind so anzubringen, dass sie die Qualität und Nutzbarkeit von Freibereichen auf Dächern nicht einschränken.
- (3) Im Kerngebiet MK ist die Entlüftung der Tiefgarage und des Einzelhandels durch bauliche und technische Vorkehrungen über das Dach des letzten Obergeschosses oder zur bahnsseitigen Gebäudeseite zu führen.

## **§ 11**

### **Dächer und Dachaufbauten in den Flächen für Gemeinbedarf**

- (1) Es sind ausschließlich Flachdächer und flach geneigte Dächer mit einer Dachneigung bis maximal 15° zulässig.
- (2) Anlagen für die Nutzung erneuerbarer Energien, der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes, ausgenommen Freibereiche auf Dächern, sind ohne Flächenbeschränkung, nur kombiniert mit einer Dacheingrünung, zulässig. Vollflächig mit der Dachhaut verbundene Anlagen für die Nutzung erneuerbarer Energien, der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes sind ausgeschlossen.
- (3) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sind auf dem Dach des Schulgebäudes innerhalb der festgesetzten Umgrenzung „Da“ Dachaufbauten bis zu einer Höhe von maximal 3,0 m über der realisierten Attika des Schulgebäudes zulässig. Die Festsetzungen nach § 11 Abs. 2 der Satzungsbestimmungen bleiben davon unberührt.
- (4) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sind auf dem Dach der Kindertageseinrichtung Oberlichter, die die realisierte Dachoberkante um maximal 2,7 m überschreiten dürfen, um das Maß ihrer Höhe von der Gebäudeaußenkante zurücktreten und maximal 30 % der Fläche des darunterliegenden Geschosses einnehmen, zulässig. Die Festsetzungen nach § 11 Abs. 2 der Satzungsbestimmungen bleiben davon unberührt.

## **§ 12**

### **Dächer, Dachaufbauten im Kerngebiet MK**

- (1) Es sind ausschließlich Flachdächer und flach geneigte Dächer mit einer Dachneigung bis maximal 15° zulässig.
- (2) Dachaufbauten sind um das Maß ihrer Höhe von der Außenkante des darunter liegenden

Geschosses abzurücken. Davon kann abgesehen werden, wenn es sich bei den Dachaufbauten um Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien, der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes handelt.

- (3) Dachaufbauten für die Nutzung erneuerbarer Energien, der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes sind, ausgenommen der Freibereiche auf Dächern, ohne Flächenbeschränkung, nur kombiniert mit einer Dachbegrünung zulässig und dürfen die realisierte Wandhöhe um bis zu 1,0 m überschreiten. Vollflächig mit der Dachhaut verbundene Anlagen für die Nutzung erneuerbarer Energien, der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes sind ausgeschlossen.
- (4) Dachaufbauten für die Unterbringung technischer Anlagen (z.B. Aufzugsmaschinenraum, Lüftungstechnische Anlagen) müssen gruppiert angeordnet werden, dürfen die realisierte Wandhöhe maximal um bis zu 3,0 m überschreiten und dürfen maximal eine Grundfläche von 15 % des unmittelbar darunter liegenden Geschosses einnehmen.
- (5) Dachausstiege dürfen eine maximale Höhe von 3 m nicht überschreiten und müssen um das Maß ihrer Höhe von der Gebäudeaußenkante abgerückt werden.

### **§ 13**

#### **Antennen, Funk- u. Satellitenempfangsanlagen**

Antennen, Funk- und Satellitenempfangsanlagen sind ausschließlich auf Dächern zulässig und mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Gebäudekante abzurücken.

### **§ 14**

#### **Werbeanlagen**

- (1) Innerhalb der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten sind Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zulässig. Fremdwerbung ist unzulässig.
- (2) Innerhalb der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule, der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten und im Kerngebiet MK sind freistehende Werbeanlagen außerhalb der Bauräume nicht zulässig.
- (3) Innerhalb der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule, der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten und im Kerngebiet MK ist die Errichtung von Werbeanlagen über dem Erdgeschoss unzulässig.  
Ausnahme: jeweils im Norden an der Ostfassade und im Norden an der Westfassade des Gebäudes im Kerngebiet MK über dem Erdgeschoss eine unbeleuchtete Werbetafel, in Form eines stehenden Rechtecks und mit je einer maximalen Größe von 30 m<sup>2</sup>, zulässig. Die Werbetafeln sollen jeweils ohne Abstand zu den Fassaden vollflächig angebracht werden.
- (4) Werbeanlagen müssen sich in ihrer Anordnung, in Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialauswahl in die Architektur der Gebäude und in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild einfügen. Sie dürfen die Fassaden der Gebäude nicht dominieren, müssen sich der Architektur unterordnen und dürfen sich nicht störend auf die Wohn-

nutzung auswirken.

- (5) Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen und sich bewegende Werbeanlagen sind unzulässig.
- (6) Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung sind Werbeanlagen und Fahnenmasten unzulässig.
- (7) Innerhalb der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule, der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten und im Kerngebiet MK sind Großplakate und Spanntücher unzulässig.
- (8) Im Kerngebiet MK sind freistehende Fahnenmasten unzulässig.

## **§ 15**

### **Stellplätze, Tiefgaragen, Anlieferung**

- (1) Tiefgaragen sind nur innerhalb der Bauräume und der für Tiefgaragen festgesetzten Flächen zulässig.
- (2) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule ist die Decke der Tiefgarage außerhalb der Gebäude um mindestens 0,6 m, zur Pflanzung von Großbäumen um mindestens 1,0 m abzusenken und mit einem fachgerechten Bodenaufbau zu überdecken. Alternativ sind Aufhügelungen zulässig.
- (3) Die festgesetzte Fläche für das Busterminal, die Tiefgarage, die Stellplatzanlage und die Anlieferung für die Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule dürfen ausschließlich über die Lincolnstraße erschlossen werden.
- (4) Im Kerngebiet MK dürfen von den nach Art. 47 BayBO erforderlichen Stellplätze für denjenigen Anteil der Geschossfläche, der nicht auf Wohnnutzung oder Einzelhandel entfällt, nur 75 % der pflichtigen Stellplätze in einer Tiefgarage innerhalb des Bauraumes real hergestellt werden.
- (5) Im Kerngebiet MK sind die nach Art. 47 BayBO pflichtigen Stellplätze ausschließlich in einer Tiefgarage innerhalb des Bauraumes unterzubringen und die Zufahrt ausschließlich über den im nordwestlichen Bereich des Baugebietes festgesetzten Zufahrtsbereich zulässig.
- (6) Im Kerngebiet MK ist die Zufahrt zur ins Gebäude integrierten Anlieferung ausschließlich über den im südwestlichen Bereich des Baugebietes festgesetzten Zufahrtsbereich zulässig.

## **§ 16**

### **Fahrradabstellplätze**

- (1) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule findet die Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) keine Anwendung.
- (2) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sind innerhalb der festgesetzten Neben-

anlage für Fahrräder mindestens 70 Fahrradabstellplätze nachzuweisen. Diese sollen in offener Konstruktion und mehrheitlich überdacht hergestellt werden.

- (3) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sind im Zugangsbereich zur Kindertageseinrichtung mindestens 5 offene, nicht überdachte Fahrradabstellplätze zulässig.
- (4) Im Kerngebiet MK sind Fahrradstellplätze gemäß der Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) innerhalb des Bauraumes erdgeschossig oder in der Tiefgarage, jedoch nicht auf der Dachfläche des Erdgeschosses, nachzuweisen. Für die Einzelhandelsnutzung ist der überwiegende Anteil der Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit dem Hauptzugang herzustellen.
- (5) Im Kerngebiet MK sind abweichend von § 16 Abs. 4 der Satzungsbestimmungen außerhalb des Bauraumes auf eigenem Grund je Hauszugang bis zu 8 offene und nicht überdachte Fahrradstellplätze zulässig. Für die Einzelhandelseinrichtung kann östlich des Bauraumes der untergeordnete Anteil der Fahrradabstellplätze untergebracht werden.
- (6) Im östlichen Teil der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung sind innerhalb der festgesetzten Fläche Nebenanlage FSt mindestens 100 überdachte Fahrradstellplätze in unmittelbarer S-Bahnnähe, im westlichen Teil der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung in den festgesetzten Nebenanlage FSt mindestens 40 nicht überdachte Fahrradstellplätze herzustellen.
- (7) Die festgesetzten Fahrradabstellplätze auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung südlich und östlich der Sporthalle der Europäischen Schule sind als offene und nicht überdachte Fahrradstellplätze zulässig.

## **§ 17**

### **Grünordnung allgemein**

- (1) Die Bepflanzung der Freiflächen der Baugrundstücke ist entsprechend den planlichen und textlichen Festsetzungen zu erhalten. Ausgefallene Bäume und Sträucher sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen. Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen.
- (2) Die Mindestpflanzgrößen für als zu pflanzen festgesetzte Bäume betragen:
  - Für große Bäume (Endwuchshöhe größer 20 m): 20 bis 25 cm Stammumfang;
  - für mittelgroße (Endwuchshöhe 10 bis 20 m) und kleine Bäume (Endwuchshöhe kleiner 10 m): 18 bis 20 cm Stammumfang.
- (3) Der Laubgehölzanteil der zu pflanzenden Bäume soll mindestens 80 % betragen.
- (4) Für Bäume in Belagsflächen ist eine spartenfreie, offene durchwurzelbare Pflanzfläche von mindestens 24 m<sup>2</sup> herzustellen. Ausnahmsweise sind auch überdeckte Pflanzflächen zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist. Baumgräben sind in einer Mindestbreite von 3,0 m herzustellen.

- (5) Die im Plan als Flächen zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Bereiche sind als Rasen oder Pflanzflächen zu begrünen und mit standortgerechten Baumpflanzungen zu gestalten.
- (6) Belagsflächen sind nur in dem Umfang zulässig, wie sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung unabdingbar sind. Sie sind soweit möglich wasserdurchlässig herzustellen.
- (7) Von den Festsetzungen kann in Lage und Fläche abgewichen werden, soweit die Abweichung mit den Zielen der Grünordnung vereinbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (8) Offene Stellplätze sind mit wasserdurchlässigen Belägen zu versehen.
- (9) Flachdächer und flach geneigte Dächer bis 15° Dachneigung sind ab einer Fläche von 100 m<sup>2</sup> zu begrünen. Dies gilt nicht bei Anordnung notwendiger technischer Anlagen und deren Einhausungen sowie nutzbarer Freibereiche auf den Dächern. Für die Begrünung ist eine durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke von 10 cm vorzusehen. Ausgenommen hiervon ist im Kerngebiet MK die Dachfläche über dem Erdgeschoss.
- (10) Für nicht bebaute Flächen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen gelten die angrenzenden grünordnerischen Festsetzungen entsprechend.

## **§ 18**

### **Grünordnung Gemeinbedarf Europäische Schule**

- (1) Pro angefangenen 400 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksfläche ist mindestens ein großer standortgerechter Baum zu pflanzen. Freisportanlagen sind von dieser Satzungsbestimmung ausgenommen.  
Abweichend zu § 17 Abs. 2 sind mehrstämmige Bäume (Solitärbäume) zulässig.
- (2) Die Lärmschutzwand östlich des Busterminals ist beidseitig mit ausdauernden, hochwüchsigen Kletterpflanzen zu begrünen. Dabei kann die Begrünung auf der Wandseite, die dem Busterminal zugewandt ist, auf mindestens die Hälfte der Fläche beschränkt werden. Mögliche Glaselemente sind von der Begrünungsverpflichtung ausgeschlossen.
- (3) Die Einfriedung entlang der Cincinnatistraße bei der Kindertageseinrichtung bzw. die in § 24 Abs. 4 der Satzungsbestimmungen festgesetzte Lärmschutzwand ist mit einer lockeren Pflanzung unterschiedlicher Wuchshöhe zur Cincinnatistraße zu begrünen.
- (4) Im Bereich der Nebenanlage des Busterminals/Stellplätze und Tiefgarage sind mindestens sechs große Laubbäume, mittig über die gesamte Länge der Stellplatzanlage verteilt, zu pflanzen.
- (5) Die im Plan festgesetzten Leitungsrechtsflächen dürfen nur mit flachwurzelnden Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden. Nach notwendigen Reparaturarbeiten an Leitungstrassen ist die ursprüngliche Bepflanzung gemäß § 21 Abs. 1 der Satzung wieder herzustellen.

## **§ 19**

### **Grünordnung Kerngebiet MK**

- (1) Pro angefangenen 200 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksflächen (mit Ausnahme der Feuerwehrumfahrten, der Zufahrten zur Anlieferung und zur Tiefgarage) ist mindestens ein großer bzw. mittelgroßer, standortgerechter Laubbaum zu pflanzen. Der Anteil an großen Bäumen muss mindestens die Hälfte aller Bäume betragen.
- (2) Abweichend von § 17 Abs. 9 der Satzung ist die Decke über dem Erdgeschoss intensiv zu begrünen und als nutzbarer Freibereich zu gestalten.  
Die Decke über dem Erdgeschoss ist soweit abzusenken, dass eine durchwurzelbare Substrathöhe von mindestens 0,6 m bei niveaugleichem Ausgang aus dem 1. Obergeschoss erreicht wird. Die Decke über dem Erdgeschoss ist außerhalb der Gebäude um mindestens 0,6 m abzusenken und mit einem fachgerechten Bodenaufbau zu überdecken. Für die Pflanzung von mittelgroßen Bäumen ist eine durchwurzelbare Substratschicht von mindestens 0,8 m, zur Pflanzung von Großbäumen von mindestens 1,0 m zu gewährleisten. Dies kann auch durch Aufhügelungen erfolgen.
- (3) Die nach Art. 7 Abs. 2 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind auf der Dachfläche über dem Erdgeschoss nachzuweisen.
- (4) Die Dachflächen des Erdgeschosses entlang der Wohngebäudefassaden können mit einer maximalen Tiefe von 3 m und bis zu maximal 20 % der jeweiligen Dachfläche als Dachgärten für Freiraumnutzung gestaltet werden.

## **§ 20**

### **Grünordnung Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung**

Pro angefangenen 200 m<sup>2</sup> ist ein großer, standortgerechter Baum zu pflanzen.

## **§ 21**

### **Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen und Ausgleichsflächen**

- (1) Ausgleichsfläche A1:  
Entwicklungsziel ist es, ein Mosaik aus Altgrasfluren, Initialgehölzen und trockener Initialvegetation auf Kies zu erhalten und zu entwickeln.  
Innerhalb von in der Fläche für Leitungsrechte liegenden Teilflächen, die im Zuge der Verlegung oder des Unterhalts von Leitungen beansprucht werden, sind in ihrem ursprünglichen Zustand bis zum darauffolgenden Frühjahr wiederherzustellen und zu entwickeln.
- (2) Ausgleichsfläche A2:  
Teilflächen im Osten und Süden des Waldes sind zu entsiegeln, vorhandene Gehölze zu erhalten und zu einem naturnahen Waldrand bzw. an engen Bereichen zu Waldsäumen zu entwickeln.

Eine Teilfläche im Nordwesten des Waldes ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Gehölze zu einer baumbestandenen artenreichen, extensiven Wiese (mindestens 50 %) hin zu erhalten und zu entwickeln.

Innerhalb des Landschaftsbestandteils ist eine für Eichen-Hainbuchen-Wälder charakteristische Krautschicht zu entwickeln und zu erhalten und zum Teil randlich ein Waldsaum aufzubauen. Des Weiteren sind Brutplätze als vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für den Gartenrotschwanz herzustellen.

- (3) Fläche mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen:  
Die bestehende Altgrasflur ist zu erhalten und zu entwickeln und mit Strauchgruppen aus heimischen Kleinsträuchern zu ergänzen.

## **§ 22 Einfriedungen**

- (1) Einfriedungen sind nur ohne durchgehenden Sockel, mit einer Bodenfreiheit von mindestens 10 cm zulässig.
- (2) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sind Einfriedungen bis zu einer Höhe von maximal 2,0 m zulässig. Entlang der Cincinnatistraße ist die Einfriedung um mindestens 2,0 m nach Norden abzurücken.
- (3) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sind Schutzzäune für Sportanlagen bis zu einer Höhe von maximal 4,0 m zulässig. Lediglich zu der dem Wald zugewandten Seite sind Zäune bis zu einer Höhe von maximal 6,0 m zulässig.
- (4) In der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten sind Schutzzäune für Sportanlagen bis zu einer Höhe von maximal 4,0 m zulässig.
- (5) Im Kerngebiet MK werden Einfriedungen in dem Vorgartenbereich entlang der Marklandstraße ausgeschlossen.
- (6) Im Kerngebiet MK sind auf der Dachfläche über dem Erdgeschoss Einfriedungen für etwaige Wohnungsgärten gemäß § 19 Abs. 5 der Satzungsbestimmungen als Schnitthecken aus Laubgehölzen von grundsätzlich maximal 1,0 m Höhe zulässig.

## **§ 23 Aufschüttungen, Abgrabungen und Geländemodellierungen**

- (1) Aufschüttungen, Abgrabungen und Geländemodellierungen sind in einem Umfang bis zu 1,5 m zulässig für folgende Bereiche:
- Gestaltung der Freiflächen in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule,
  - Gestaltung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung,
  - Geländeanpassung in den Übergangsbereichen zu den angrenzenden Flächen.
- (2) Im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung sind an der Treppenanlage zum Anschluss an die Bahnunterführung Mauern mit bis zu maximal 2,5 m Höhe zulässig.
- (3) Im Kerngebiet MK sind zur Höhenanpassung des Baugrundstücks an angrenzende Grundstücke Aufschüttungen bis zu einer maximalen Höhe von 2,0 m zulässig.

## § 24

### Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

- (1) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen nach Tabelle 8 der DIN 4109, November 1989, Schallschutz im Hochbau zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagenlärm vorzusehen.
- (2) Innerhalb des Plangebietes sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume (Klassen-, Gruppen-, Unterrichtsräume, Wohnräume, Büroräume und ähnliches) durch eine geeignete Grundrissorientierung so anzuordnen, dass vor deren lüftungstechnisch notwendigen und sonstigen offenbaren Fenstern, ein Verkehrslärmpegel von 59 dB(A) tags sowie bei Aufenthaltsräumen von Wohnungen 49 dB(A) nachts nicht überschritten wird.
- (3) Ausnahmen von § 24 Abs. 2 der Satzungsbestimmungen sind zulässig, sofern die Aufenthaltsräume durch ein weiteres Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können oder mit einer Einrichtung zur fensterunabhängigen Belüftung ausgestattet werden. Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeignete Maßnahmen zur Belüftung sind beim Nachweis des erforderlichen Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen.
- (4) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und im Kerngebiet MK ist die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen Fenstern schutzbedürftiger Wohn- und Aufenthaltsräume im Sinne der DIN 4109 bei Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts nur dann zulässig, wenn durch nicht beheizte und thermisch vom Aufenthaltsraum getrennte Schallschutzkonstruktionen (Vorbauten, verglaste Loggien, mehrschalige Fassaden oder Ähnliches) gewährleistet wird, dass vor diesen Fenstern entweder ein Beurteilungspegel von 59/ 49 dB(A) tags/ nachts oder alternativ bei teilgeöffnetem Fenster ein mittlerer Innenpegel ( $L_{A,m}$ ) von 30 dB(A) in den Aufenthaltsräumen nicht überschritten wird. Davon abweichend darf bei teilgeöffneten Fenstern in Räumen mit einer Büro- und Hotelnutzung ein mittlerer Innenpegel ( $L_{A,m}$ ) von 30 dB(A) tags/nachts nicht überschritten werden.

Im Fall offenbarer Vorbauten darf die Schalldämmwirkung des Vorraumes nicht bei der Ermittlung des erforderlichen Schalldämm-Maßes der Aufenthaltsräume gemäß DIN 4109 berücksichtigt werden.

- (5) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule ist die im Planteil festgesetzte Lärmschutzwand durchgehend, mit einer Höhe von 4,5 m über der Fahrbahnoberfläche und entlang der Gesamtlänge des Busterminals, bis zur nordöstlichen Ecke des Schulgebäudes zu errichten. Die Lärmschutzwand muss eine Schalldämmung von mindestens 24 dB aufweisen. Reduziert sich die Länge des Schulgebäudes und vergrößert sich dadurch der Busterminal ist die Lärmschutzwand entsprechend zu verlängern. Bei einer baulichen Anpassung der Lärmschutzwand an eine geänderte Ausdehnung des Schulgebäudes muss ein schalltechnischer Nachweis nach § 26 BImSchG geführt werden.
- (6) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule ist im Bereich der Kindertageseinrichtung mit einem Mindestabstand von 2 m zur Gehsteighinterkante und parallel zur Cincinnatistraße eine 2 m hohe Lärmschutzwand zu errichten.

Alternativ kann auf die Errichtung einer Lärmschutzwand verzichtet werden, sofern durch entsprechende Anpflanzungen oder ähnliches sichergestellt werden kann, dass auf eine Tiefe von 6 m, gemessen ab der Gehsteighinterkante der Cincinnatistraße, der Freibereich nicht für Kinderspiel geeignet ist und nicht von Kindern genutzt werden kann.

- (7) Im Kerngebiet MK sind nur Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die festgesetzten Emissionskontingente  $L_{EK}$  nach DIN 45691 weder tags (6.00 bis 22.00 Uhr) noch nachts (22.00 bis 6.00 Uhr) überschreiten, zulässig.

Emissionskontingente tags und nachts in dB

Teilfläche	Fläche	$L_{EK}$ ; tags	$L_{EK}$ , nachts
MK	4.900 m <sup>2</sup>	60 dB	45 dB

Die resultierenden Immissionsrichtwertanteile sind nach den Vorgaben der DIN 45691: 2006-12, Abschnitt 5 nachzuweisen.

- (8) Bei der Errichtung von Wohnnutzungen im Kerngebiet MK ist ein Nachweis der Einhaltung der TA Lärm (Beurteilungspegel und Spitzenpegelkriterium) durch ein schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
- (9) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und im Kerngebiet MK sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen in den Bauräumen entlang der Bahn sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden durch technische bzw. konstruktive Maßnahmen so zu schützen, dass hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen des Bahnbetriebs die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2, Ausgabe Juni 1999 für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden.
- (10) In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und im Kerngebiet MK sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen in den Bauräumen entlang der Bahn sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden hinsichtlich der sekundären Luftschallsimmissionen aufgrund von Bahnerschütterungen so zu errichten, dass die gemäß TA Lärm, Abschnitt 6.2 i.d.F. vom August 1998 vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragung innerhalb von Gebäuden eingehalten werden. Dabei muss der Sekundärluftschall einen Beurteilungspegel von nachts  $L_{AFm} \leq 25$  dB und einen mittleren Maximalpegel von nachts  $L_{AFmax} \leq 35$  dB einhalten.

## § 25

### Inkrafttreten

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

## Begründung des Bebauungsplanes mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Anlass der Planung	68
2. Ausgangssituation	69
2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse	69
2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	69
2.3. Planerische und rechtliche Ausgangslage	74
3. Planungsziele	75
4. Planungskonzept	76
4.1. Städtebauliches und landschaftsplanerisches Grundkonzept	76
4.2. Art der baulichen Nutzung	77
4.3. Maß der baulichen Nutzung	78
4.4. Höhenentwicklung	79
4.5. Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise	80
4.6. Flächen für Nebenanlagen	81
4.7. Flächen für die soziale Wohnraumförderung	82
4.8. Abstandsflächen, Belichtung	82
4.9. Fahr- und Leitungsrechte	83
4.10. Entlüftungseinrichtung	84
4.11. Dachform, Dachaufbauten	84
4.12. Werbeanlagen	85
4.13. Verkehrliches Erschließungskonzept	86
4.14. Grünordnung	89
4.14.1. Grünordnung allgemein	89
4.14.2. Freiflächen	90
Freifläche in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule	90
Freifläche im Kerngebiet MK	90
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	91
4.14.3. Ausgleichsflächen	92
4.14.4. Wald	92
4.14.5. Einfriedungen	93
4.14.6. Abgrabungen und Aufschüttungen	93
4.15. Soziale Infrastruktur	94
4.16. Schutz vor Lärm, Erschütterungen und Sekundärluftschall, elektrischen und magnetischen Feldern	94
4.17. Luftschadstoffe	104
4.18. Altlasten	104
4.19. Brandschutzkonzept	105
4.20. Gender Mainstreaming	105
4.21. Nachhaltigkeitskonzept und Klimaschutz	105
5. Wesentliche Auswirkungen der Planung	106
5.1. Naturschutzrechtlicher Ausgleich und Artenschutz	107
6. Sozialgerechte Bodennutzung / Maßnahmen	107
7. Umweltbericht	108
7.1. Einleitung	108

7.1.1.	Inhalt und wichtigste Ziele des Bebauungsplans	108
7.1.2.	Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes	108
7.1.3.	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung	109
7.2.	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen (Bestandsaufnahme, Prognose, Maßnahmen)	109
7.2.1.	Schutzgut Mensch / seine Gesundheit / Bevölkerung	109
7.2.2.	Schutzgut Tiere und Pflanzen	116
7.2.3.	Schutzgut Boden	120
7.2.4.	Schutzgut Wasser (Grundwasser)	122
7.2.5.	Schutzgut Luft	123
7.2.6.	Schutzgut Klima	124
7.2.7.	Schutzgut Landschaft	125
7.2.8.	Umweltbelang Energie (Energiebedarf, Energieversorgung, Energieverteilung)	126
7.2.9.	Umweltbelange Abfälle und Abwasser	126
7.3.	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	126
7.4.	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	128
7.4.1.	Darstellung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG	128
7.4.2.	Darstellung der Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG	130
7.5.	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	134
7.6.	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	135
7.7.	Zusätzliche Angaben	135
7.7.1.	Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten	135
7.7.2.	Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt (Monitoring)	136
7.7.3.	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	138
8.	Daten zum Bebauungsplan	139

## **1. Anlass der Planung**

Die Europäischen Schulen wurden gemeinsam von den Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union gegründet. Hinsichtlich ihrer Rechte und Pflichten gelten die Schulen in den Mitgliedstaaten als öffentlich-rechtliche Bildungseinrichtungen. Die Zielsetzung der Europäischen Schulen liegt in der Erteilung eines mehrsprachigen und multikulturellen Unterrichts für alle Kinder der Kindertagesstätte sowie des Primar- und Sekundarbereichs.

Die Schülerprognosen der Europäischen Schule München (ESM) zeigen, dass zukünftig die zu erwartende Anzahl von Schülerinnen und Schüler auf dem jetzigen Gelände in der Elise-Aulinger-Straße in Neuperlach nicht mehr untergebracht werden kann. Da dieses Schulgelände keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr bietet, beabsichtigt die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) als projektentwickelnde Dienststelle in Abstimmung mit der Europäischen Schule und dem Europäischen Patentamt die Auslagerung der Grundschule als Annex am Rande der Siedlung am Perlacher Forst.

Die Wahl des neuen Standortes beruht auf wichtigen strukturellen und funktionalen Kriterien, die das Grundstück am S-Bahnhalteplatz Fasangarten erfüllt.

Durch seine Lage in unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhalteplatz Fasangarten ist eine gute Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel gegeben. Die Nähe zur Europäischen Schule in Neuperlach sichert eine gute funktionale Anbindung des Annex. Das Grundstück ist ausreichend groß für die geplante Erweiterung und zeitnah verfügbar, da es sich im Eigentum der BImA befindet. Andere Grundstücke, die diese Kriterien erfüllen stehen nicht zur Verfügung.

Der Neubau der Schule erfordert eine Neustrukturierung des gesamten Grundstücks und der derzeitigen Nutzungen. Geplant ist ein modularer Schulneubau mit Freiflächen, eine Sporthalle mit Nebenräumen, eine Hausmeisterwohnung sowie eine Kindertageseinrichtung. Zudem soll in einem neu ausgewiesenen Kerngebiet die Nahversorgung für die Siedlung am Perlacher Forst sichergestellt werden, indem ein Flächenangebot für Einzelhandel und Dienstleistungen südlich des an die Europäische Schule angrenzenden öffentlichen Platzes geschaffen wird.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 28.10.2009 einen Grundsatz- und Aufstellungsbeschluss gefasst und gleichzeitig der Auslobung und Durchführung eines Realisierungswettbewerbes mit städtebaulichem und landschaftsplanerischem Ideenteil für die Europäische Schule und die angrenzenden Flächen zugestimmt.

Am 26.09.2012 hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom Ergebnis des Wettbewerbes zustimmend Kenntnis genommen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, auf Basis der Empfehlung des Preisgerichts, die mit dem ersten Preis ausgezeichnete Wettbewerbsarbeit der Bauleitplanung zu Grunde zu legen.

## **2. Ausgangssituation**

### **2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse**

Das Planungsgebiet liegt im 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten südlich der Lincolnstraße zwischen der Bahnlinie München Ost - Deisenhofen im Osten und dem General-Kalb-Weg im Westen sowie nördlich der Cincinnatistraße. Insgesamt hat das Planungsgebiet eine Größe von ca. 11 ha.

Das Grundstück (Flurstück Nr. 2641/37) für die Neubauten der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule, eines Großteils des S-Bahnvorfeldes, die Fläche für das geplante Kerngebiet sowie die angrenzenden öffentlich genutzten Straßen (südliche Hälfte der Lincolnstraße, Marklandstraße, Cincinnatistraße und der überwiegende Teil des General-Kalb-Weg) sind im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.

Die bestehende städtische Schulsportanlage mit Sporthalle und Freisportanlagen östlich des General-Kalb-Weges (Flurstück Nr. 2641/33) wie auch die im Umgriff befindliche nördliche Hälfte der Lincolnstraße (Teilfläche des Flurstücks Nr. 16178) sind im Eigentum der Landeshauptstadt München. Der nördliche Teil der Laufbahn (ca. 12 m), die bestehende Kugelstoßanlage sowie ein im Südwesten an die Sporthalle angrenzender Technikraum befinden sich im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037) werden die Grundstücksgrenzen, den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort angepasst.

Das Flurstück Nr. 2641/131 westlich entlang der Bahnlinie sowie der Zugangsbereich zur Bahnunterführung (Flurstück Nr. 2641/130) sind im Eigentum der Deutschen Bahn AG, ein Kaufvertrag zum Erwerb durch die BImA wurde abgeschlossen. Alle Grundstücke liegen in der Gemarkung Perlach.

### **2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse**

#### **Nutzung, baulicher Bestand**

##### **Planungsgebiet**

Das Planungsgebiet ist durch einen zentral auf dem Grundstück bestehenden eingeschossigen, großflächigen Verbrauchermarkt mit vorgelagerten Parkplatzflächen geprägt.

Auf den Flächen entlang der Bahnstrecke befinden sich kleinteilige, eingeschossige, gewerblich genutzte oder bereits leerstehende Bauten sowie das inzwischen stillgelegte Heizkraftwerk.

Die Querung der S-Bahngleise bzw. die Zugänge zu den S-Bahn-Bahnsteigen erfolgen derzeit über schlecht einsehbare Wege, die Zuwegung zur S-Bahn-Unterführung ist teilweise von Gehölzen eingewachsen und barrierefrei, aber nicht behindertengerecht.

Im Südwesten des Planungsumgriffes befinden sich auf städtischem Grund eine städtische Schulsportanlage mit Sporthalle und Freisportanlagen, die in ihrem Bestand planungsrechtlich gesichert werden und zur westlich an den General-Kalb-Weg angrenzenden städtischen Mittelschule gehören. Im Nordwesten der Schulsportanlage

befindet sich ein Teil der bestehenden Laufbahn und eine Kugelstoßanlage außerhalb des städtischen Grundstücks auf dem Grundstück der BImA. Südlich der Schulsportanlage befindet sich ein zweigeschossiges bundeseigenes Verwaltungsgebäude, in dem der Technikraum für die bestehende Sporthalle der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten untergebracht ist. Im Norden der städtischen Schulsportanlage mit Sporthalle und Freisportanlagen liegt ein als Landschaftsbestandteil geschützter Restlaubwaldbestand. Innerhalb dieses Waldes gibt es eine vom Landschaftsbestandteil ausgesparte Lichtung, in der sich ein Baseballfeld mit minimalem Versiegelungsgrad, das regelmäßig durch einen Verein bespielt wird.

Die bestehenden baulichen Anlagen auf den bundeseigenen Flächen stehen für die Neuordnung des Areals zur Disposition und sollen alle für die Neuplanung abgebrochen werden. Die städtische Sporthalle mit zugehörigen Rasenspielflächen werden mit dem Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.

Das Gelände ist überwiegend eben und fällt im südlichen Bereich zum Bahndamm hin um ca. 3,5 m ab. Bis auf den Landschaftsbestandteil und Brachflächen im Norden ist es weitgehend versiegelt bzw. befestigt (Gebäude, Parkplatz Verbrauchermarkt, wassergebundene Lagerflächen, Asphaltflächen). Es gibt erhaltenswerten Baumbestand. Der Höchstgrundwasserstand liegt bei ca. 7,5 m unter Gelände. Neben dem Landschaftsbestandteil als wichtiger Lebensraum für viele Arten und kleinklimatisch wirksame Fläche, stellt die Bahnlinie eine Ausbreitungsachse für Arten und Biotope trockener Standorte dar. Sie ist eine wichtige Komponente im städtischen Netzwerk von Trockenbiotopen und Ruderalstandorten. In den Brach- und Lagerflächen entlang der Bahnlinie kommt u.a. die streng geschützte Zauneidechse vor. Eine detaillierte Beschreibung der naturräumlichen Faktoren findet sich im Umweltbericht. Das Planungsgebiet ist zur Zeit nur eingeschränkt für die Erholung nutzbar, da es bis auf den Landschaftsbestandteil, aus gewerblich genutzten und brachliegenden Flächen, aus Wegeverbindungen die überwiegend in staatlichem und städtischem Eigentum stehen, besteht.

### **Umgebung**

Das umliegende Erscheinungsbild wird vor allem durch die lockere Bebauungsstruktur der Wohnbebauung und die Einrichtungen der sozialen Infrastruktur in der Siedlung am Perlacher Forst geprägt.

Die Siedlung am Perlacher Forst wurde 1954/56 für amerikanische Militärangehörige geplant und vermittelt in ihrer Gesamtheit durch die offenen Freiräume mit großem Baumbestand in Verbindung mit den einheitlich gestalteten, locker eingefügten Zeilenbauten das Bild einer homogenen parkartigen amerikanischen Wohnsiedlung der 50er Jahre.

Das Bundespatentgericht südlich der Cincinnatistraße nimmt mit seiner Dimensionierung und seiner Höhenentwicklung von bis zu sechs Geschossen eine Sonderstellung in der Siedlung ein.

Westlich des Planungsgebietes, an den General-Kalb-Weg angrenzend, befinden sich das „Schulzentrum Perlacher Forst“ mit einer Grund-, Mittel- und Berufsschule zu dem die im Planungsumgriff befindliche städtische Schulsportanlage mit Sporthalle und Freisportanlagen sowie eine Kindertageseinrichtung gehören.

## **Verkehrliche Erschließung**

### **Öffentlicher Verkehr**

Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt über die S-Bahnlinie S3 Mammendorf - Holzkirchen mit dem östlich an das Planungsgebiet angrenzenden S-Bahnhalt Fasangarten und den Stadtbus 145 mit Endhaltestelle am Knotenpunkt Cincinnatistraße/Marklandstraße. Durch die Regionalbuslinie 220 mit der etwa 500 m entfernt liegenden Haltestelle Minnewitstraße wird das Angebot ergänzt.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Die Siedlung am Perlacher Forst ist von den Hauptverkehrsstraßen Tegernseer Landstraße und Stadelheimer Straße, beides Straßen des Primärnetzes gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP), sowie von der Balan- und Fasangartenstraße, Straßen des Sekundärnetzes, umgeben.

Das Planungsgebiet ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) über die Lincolnstraße, die Minnewitstraße und Cincinnatistraße sowie die Marklandstraße an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

Der südliche Teil des General-Kalb-Weges wird als Fahrerschließung für das „Schulzentrum Perlacher Forst“ genutzt.

### **Fuß- und Radwege**

Fußwege bestehen entlang der Cincinnati-, Markland- und Lincolnstraße.

Der General-Kalb-Weg stellt als Teil einer übergeordneten Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Lincoln- und der Cincinnatistraße her. Nördlich der Lincolnstraße besteht eine Weiterführung dieser Wegeverbindung zur Stadelheimer- bzw. Ständlerstraße, südlich der Cincinnati- zur Fasangartenstraße.

Fußläufige Querungen der Bahnlinie bestehen im Norden in Verlängerung der Lincolnstraße über eine Fußgängerbrücke und in Verlängerung der Cincinnatistraße durch eine Bahnunterführung.

Im Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) sind angrenzend an das Planungsgebiet entlang der Cincinnati- und Marklandstraße sowie entlang der Bahnlinie Radverkehrshaupttrouten ausgewiesen. Die Lincolnstraße wird hier als Nebenroute geführt. Der General-Kalb-Weg übernimmt als Fuß- und Radweg gemäß dem Realisierungsnetz des Baureferats zum VEP-R nördlich der Cincinnatistraße die Funktion der Radverkehrshauptroute.

Durch das Planungsgebiet führte eine ungesicherte und nicht befestigte Fuß- und Rad-Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung auf bundeseigenem Grund, deren Durchfahrt aber inzwischen gesperrt wurde.

### **Sparten**

Die Sparten (Gas, Wasser, Telekom) die bislang das Grundstück querten wurden bis an die Grundstücksgrenze zurückgebaut. Die Fernwärmeleitung ist mittlerweile an die östliche Grundstücksgrenze verlegt worden, das Gelände ist damit auch zukünftig an die Fernwärmeversorgung der SWM angeschlossen.

### **Vorbelastungen durch Lärm**

### **Verkehrslärmeinwirkungen**

In einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen des zukünftigen Verkehrslärms durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005 beurteilt.

Für die Beurteilung der Verkehrslärmeinwirkungen der S-Bahn-Linien auf die Planung wurde entsprechend der DIN 18005 - im bisherigen Verfahren bis zum Billigungsbeschluss - die Berechnung des Schienenverkehrslärms nach Schall 03 in der Fassung von 1990 herangezogen.

Zum 01.01.2015 hat sich die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) geändert und ein neues Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Schienenwege (Schall 03, in der Fassung vom 16.03.2015) wurde eingeführt. Die geänderten Bestimmungen beziehen sich formal nur auf den Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen (Anwendungsbereich der 16. BImSchV). Allerdings sind die allgemeinen Bestimmungen des BImSchG und die wertenden Maßstäbe der 16. BImSchV auch im Rahmen der Abwägung des Schallschutzes in der Bauleitplanung eine bedeutsame Grundlage.

Daher erfolgte im Februar 2015 - nach Änderung der 16. BImSchV – gerade auch aus Gründen der Rechtssicherheit eine Neuberechnung der Verkehrslärmeinwirkungen, mit dem aktuellen Berechnungsverfahren. Die Beurteilung liegt damit auf der sicheren Seite.

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen zeigen sich entlang der S-Bahnlinie der S3 München Ost - Holzkirchen mit Beurteilungspegeln von bis zu 69/65 dB(A) Tag/Nacht. Mit zunehmendem Abstand von der Bahnlinie nehmen die Verkehrslärmpegel ab, so dass sich im westlichen Bereich des Planungsgebietes die Verkehrslärmpegel auf bis zu 55/51 dB(A) Tag/Nacht reduzieren. Somit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für die, einer Schullnutzung unterstellte Schutzbedürftigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes, um bis zu 14/20 dB(A) überschritten (vgl. Ziffer 4.16 zur Berücksichtigung des Verkehrslärms).

### **Anlagen-, Sport- und Freizeitanlagenlärm**

Die bestehende Nutzungen im Planungsgebiet führen zu lärmrelevanten Emissionen, die hauptsächlich durch den Betrieb des Verbrauchermarktes erzeugt werden. Berechnungen des Nullfalls ergeben bereits Überschreitungen der Orientierungswerte nach DIN 18005.

In Bezug auf die Vorbelastung, die für eine Beurteilung nach 18. BImSchV relevant ist, wurden die Sportanlagen des Jugendzentrums Perlacher Forst mit Skateanlage und Streetballfeld in die Betrachtung einbezogen.

Obwohl die Flächen des Baseballfeldes, des Fußballfeldes und des Allwetterplatzes am General-Kalb-Weg durch die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2037 überplant werden, wird dennoch weiterhin die bisherige Nutzung in Art und Umfang dieser Sportflächen unterstellt. Daher werden diese Sportanlagen bereits in der Vorbelastungssituation berücksichtigt.

Die Vorbelastung des Sportlärms am westlichen und südlichen Rand innerhalb des Planungsgebietes hält die maßgebenden Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV bzw. DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete ein.

Östlich der Bahnlinie, am Gebäude Frankenwaldstraße 2, wird bereits in der Vorbelastungssituation aufgrund der Nutzung der Sportfläche nördlich der Lauensteinstraße (Sportverein der Stadtwerke München) der Immissionsrichtwert der 18. BImSchV im Zeitraum von 20.00 bis 22.00 Uhr um bis zu 5 dB(A) überschritten. Bei der Nutzung dieser Sportfläche wird der sogenannte Altanlagenbonus gemäß § 5 Abs. 4 der 18. BImSchV angewendet, da es sich hier um Sportanlagen handelt, die vor Inkrafttreten der 18. BImSchV (d.h. vor dem Juli 1991) baurechtlich genehmigt wurden. An allen anderen Immissionsorten in der Nachbarschaft werden die Richtwerte der 18. BImSchV eingehalten.

#### **Vorbelastung Gewerbeanlagen**

Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt aus Gründen der Lärmvorsorge die Ermittlung einer Summenbelastung des Anlagenlärms (Gewerbe-, Sport- und Freizeitanlagen) nach TA Lärm, die nach Beiblatt 1 der DIN 18005 beurteilt wird.

Dabei müssen gewerbliche Nutzungen der unmittelbaren Nachbarschaft wie etwa die Betriebswerkstatt an der Ständlerstraße, die Recyclingbetriebe an der Herbert-Quandt-Straße, die Kfz-Werkstatt an der Schwarzenbacher Straße 24 wie auch der Gartenbaustützpunkt an der Lincolnstraße in die Anlagenlärmbeurteilung mit einbezogen werden.

#### **Einwirkungen aus Erschütterungen und Sekundärschall**

Das Planungsgebiet wird östlich von den beiden S-Bahn-Gleisen der Linie S3 München Ost – Deisenhofen tangiert, außerdem befindet sich hier der S-Bahnhaltepunkt Fasangarten. Im Norden des Planungsgebietes fädeln die S-Bahn-Gleise der Linie S6 München Ost – Kreuzstraße nach Osten hin aus.

Die Beurteilung der auf Erschütterungen und Sekundärluftschall zurück zu führenden Immissionssituation erfolgte auf Grundlage der aus den Messdaten berechneten Mittelwerte.

Die auf Basis der messtechnischen Erschütterungsuntersuchungen vor Ort gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass unter Beachtung anzustrebender Mindestabstände von Aufenthaltsräumen (Unterrichtsräumen, Büronutzungen o.ä. mindestens 18 m, bei Wohnnutzungen o.ä. mindestens 38 m von der Gleisachse des nächstgelegenen Durchgangsgleises) die Anhalts- bzw. der Richtwerte für Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen (Anforderungen der DIN 4150) eingehalten werden können.

#### **Einwirkungen aus elektrischen und magnetischen Feldern**

##### **Einwirkungen auf Menschen**

Im Planungsgebiet treten aufgrund der oberleitungsparallelen Versorgungsleitung ungleichmäßige Feldstärkeimmissionen auf.

Die messtechnische Ermittlung der elektrischen und magnetischen Felder zeigt, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV jedoch im gesamten Planungsgebiet eingehalten bzw. bei Weitem unterschritten werden. Nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Kenntnisstand ist bei Einhaltung dieser Grenzwerte der Schutz der Bevölkerung auch

bei Dauereinwirkung gewährleistet.

### **Einwirkungen auf Anlagen**

Die negative Beeinflussung empfindlicher elektrischer Geräte und Anlagen kann aufgrund der ermittelten Werte nicht völlig ausgeschlossen werden.

Hochsensible elektrische Geräte (insbesondere von Medizin- und Forschungseinrichtungen) und Kathodenstrahlmonitore sind in diesem Bereich hinsichtlich ihrer Störfestigkeit gegenüber der Beeinflussung durch magnetische Felder zu überprüfen. Im Einzelfall können Gegenmaßnahmen (aktive oder passive Magnetfeldkompensation) getroffen werden.

Eine Regelung bzgl. der Beeinflussung elektrischer Geräte im Rahmen der Bauleitplanung ist aber nicht erforderlich.

### **Altlasten**

Das Altlastenverdachtsflächenkataster der Landeshauptstadt München verzeichnet auf dem Flurstück Nr. 2641/37 Verdachtsflächen.

Eine orientierende Untergrund- und Gebäudeerkundung zeigt, dass überwiegend mit einer geringfügig erhöhten Schadstoffbeaufschlagung der Auffüllungsbereiche zu rechnen ist. Umgang, Ausbau und Entsorgung werden gemäß den gesetzlichen Vorgaben erfolgen.

Eine Grundwasserbeeinträchtigung ist auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse nicht zu erwarten.

## **2.3. Planerische und rechtliche Ausgangslage**

### **Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung**

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung ist entlang der Bahnlinie München Ost- Deisenhofen ein Gewerbegebiet mit der überlagernden Darstellung von „Vorrangigen Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ dargestellt. Entlang der Bahnlinie und der Lincolnstraße verläuft jeweils eine übergeordnete Grünbeziehung. Weiterhin sind eine Allgemeine Grünfläche mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, des Weiteren eine Gemeinbedarfsfläche Erziehung sowie ein Kerngebiet dargestellt. Nordwestlich des Planungsgebietes befindet sich eine großflächige ökologische Vorrangfläche. Im Bereich des Gewerbegebietes befinden sich Flächen mit Bodenbelastungen, die entsprechend gekennzeichnet sind.

Für die Entwicklung der Europäischen Schule an diesem Standort wird der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung im Parallelverfahren geändert.

### **Einzelhandel / Zentrenkonzept**

Der im Planungsumgriff bestehende Verbrauchermarkt mit ca. 2.950 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, einschließlich ca. 500 m<sup>2</sup> Nutz- bzw. Verkaufsfläche für angegliederte Kleinflächenangebote und einzelhandelsbezogene Dienstleistungen wie z.B. eine Bäckerei, Reinigung, ein Friseur, etc. sind insbesondere für die Siedlung am Perlacher Forst das bestimmende Nahversorgungsangebot und dient auch den angrenzenden Wohnquartieren zur Versorgung.

Zu den wesentlichen Leitzielen der vom Stadtrat am 07.07.2009 beschlossenen Ak-

tualisierung des Zentrenkonzeptes der Landeshauptstadt München gehört die Sicherung einer dezentralen Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner im Rahmen einer hierarchisch gegliederten Zentrenstruktur mit Stadtteil-, Quartiers- und Nahbereichszentren.

Der bestehende Einzelhandelsstandort soll entsprechend seiner stadtstrukturellen Randlage im Sinne des Zentrenkonzeptes als Nahbereichszentrum vorwiegend der Nahversorgung der umliegenden Wohnquartiere dienen und auch bei einer Überplanung des Grundstücks erhalten bleiben. Im Sinne eines marktgängigen und zeitgemäßen Flächenangebotes sind im Zuge der Verlagerung des bestehenden Verbrauchermarktes im Planungsgebiet Einzelhandelsflächen und wie bisher Kleinflächenangebote und einzelhandelsbezogene Dienstleistungen in der bisher vorhandenen Größenordnung von bis zu 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche möglich.

#### **Bestehendes Baurecht im Planungsumgriff**

Das Planungsgebiet liegt derzeit nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes. Der überwiegende Teil der Flächen im Planungsumgriff wird als Außenbereich nach § 35 BauGB beurteilt.

Die derzeit baulich genutzten Bereiche nördlich der Cincinnatistraße mit dem Verbrauchermarkt und den Sportflächen entlang des General-Kalb-Weges werden planungsrechtlich als Innenbereich nach § 34 BauGB beurteilt.

#### **Planfeststellung**

Die Flurstücke Nr. 2641/130 (Bahnunterführung) und 2641/131 (Ausgleichsfläche der DB nördlich der Bahnunterführung), Gemarkung Perlach, sind Teil der planfestgestellten Bahnflächen. Mit Bescheid vom 13.02.2014 und Wirkung zum 17.03.2014 hat das Eisenbahnbundesamt die Freistellung von Bahnzwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für die genannten Teilflächen der Flurstücke Nr. 2641/130 und 2641/131 verfügt.

Im Vorfeld des Freistellungsverfahrens wurde eine Machbarkeitsprüfung über die Verfügbarkeit der benötigten Bahnflächen seitens der DB durchgeführt. Diese ergab, dass ein 5 m breiter Sicherheitsstreifen zur Fundamentaußenkante der vorhandenen Oberleitungsmasten im Besitz der DB verbleiben muss. Die Errichtung von notwendigen Bauten (Rampenbauwerk und Stützmauer der Unterführung) kann jedoch nach Aussage der DB auf Grundlage eines abzuschließenden Gestattungsvertrages innerhalb des Schutzabstandes auf DB-Grund erfolgen.

### **3. Planungsziele**

Die städtebauliche Neuordnung des Planungsgebietes verfolgt unter anderem folgende Ziele:

- Entwicklung eines Standortes für die Europäische Schule München mit Sporthalle, Mensa, Hausmeisterwohnung und Kindertageseinrichtung mit entsprechenden Freiflächen.
- Sicherung der städtischen Schulsportanlage am General-Kalb-Weg mit ihren Freisportanlagen.
- Sicherstellung der Nahversorgung der bestehenden benachbarten Wohngebiete mit ergänzenden zentralen Nutzungen wie Büros, Praxen etc..

- Schaffung differenzierter, identitätsstiftender städtebaulicher Strukturen.
- Schaffung der Voraussetzungen für Wohnbauflächen und Arbeitsplätze.
- Schaffung eines attraktiven Platzes mit Aufenthaltsqualität als Entrée zur Siedlung am Perlacher Forst, als multifunktionales lebendiges Vorfeld des S-Bahnhofes, der Schule und der Nahversorgung.
- Städtebauliche Aufwertung des Zugangs zum S-Bahnhalt Fasangarten und zur Wohnbebauung östlich und westlich der Gleise.
- Erhalt der übergeordneten Fuß- und Radwegebeziehungen.
- Entwicklung/Beibehaltung von übergeordneten Grünbeziehungen als ökologische Vernetzung, insbesondere entlang der Bahnlinie.
- Eingrünung des Planungsgebietes, Einbindung in die Umgebung und Erhalt von wertvollem Baumbestand.
- Neugestaltung des Knotenpunktes Cincinnatistraße und Marklandstraße mit Integration der Busendhaltestelle Fasangarten in das Gesamtkonzept.

#### **4. Planungskonzept**

##### **4.1. Städtebauliches und landschaftsplanerisches Grundkonzept**

Für den Schulbau nimmt der Preisträgerentwurf die Linearität des Bahnkörpers auf, er schließt sich zum Bahnkörper hin und öffnet sich zur lärmabgewandten Westseite. Die lärmsensiblen Räume der Schule können auf der Westseite des Gebäudes zum geschützten Binnenbereich angeordnet werden. Insgesamt bildet der Baukörper der Schule einen Lärmschutz für die westlich gelegenen Wohn- und Freibereiche der Siedlung am Perlacher Forst.

Die Haupteinschließung des Schulgebäudes verläuft von Norden nach Süden und bildet das Rückgrat der sich von hier aus orientierenden, weiteren Flächen (Pausenhof, Spiel- und Sportflächen) sowie die Anbindung an das Busterminal im Norden und den Platz im Süden.

Die geplante Sporthalle der Europäischen Schule bildet den südlichen Abschluss des Pausenhofes und stellt in Verbindung mit der Kindertageseinrichtung den Übergang zu den benachbarten Wohnquartieren her. Im Süden des Planungsgebietes wird ein kubischer Baukörper entstehen, der im Erdgeschoss eine zeitgemäße Einzelhandelsnutzung und in den Obergeschossen Büros, Dienstleistungen und Wohnungen aufnehmen wird. Der viergeschossige Baukörper, der sich in seiner Höhenentwicklung an der Europäischen Schule orientiert, bildet den städtebaulichen Rand der Siedlung zur Bahn hin aus. Das Dach der Einzelhandelsnutzung bietet geschützte private Freiflächen für die Wohnnutzung mit einem gut durchgrüntem, privaten Hofbereich. Dieser soll sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner als auch für die Nutzerinnen und Nutzer der Gewerbeflächen ein wertvoller Aufenthaltsbereich sein.

Die Gebäude der Europäischen Schule und des Kerngebietes bilden eine klare räumliche Fassung des neu entstehenden öffentlichen Platzes, der zukünftig das Bindeglied zwischen Schule, Kerngebietsnutzung und der Siedlung am Perlacher Forst ist. Die Platzgestaltung sieht einen Fußgänger- und Radfahrbereich mit schattenspendenden Bäumen vor. Der Zugang zum S-Bahnhalt und zur bestehenden S-Bahnunterführung wird in die Planung einbezogen und neu gestaltet.

In Zusammenhang mit einer Freischankfläche für eine mögliche gastronomische Nutzung im Kerngebiet und weiteren Aufenthaltsangeboten insbesondere auch für Kinder und Jugendliche entsteht ein attraktiver öffentlicher Platz, der den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr aufwertet und für die Siedlung am Perlacher Forst identitätsstiftenden Charakter haben wird.

Im Bereich des S-Bahnhalts werden die bisher vorhandenen Fahrradabstellplätze der DB wesentlich erweitert und räumlich zusammengefasst.

Der geschützte Landschaftsbestandteil mit seinem integrierten Baseballplatz und angrenzenden Flächen soll ohne Eingriffe erhalten bleiben und wird als Wald festgesetzt. Ein Biotop-Vernetzungstreifen im Osten des Bebauungsplanumgriffes entlang der Bahn bleibt bestehen.

Die bestehende städtische Schulsportanlage mit Sporthalle und Freisportanlagen (Rasenspielfeld, Allwetterplatz mit Sprunggrube, Laufbahn und Kugelstoßanlage) bleibt unverändert und wird im Bestand gesichert.

#### **4.2. Art der baulichen Nutzung**

##### **Fläche für Gemeinbedarf Europäische Schule**

Die Festsetzung als Fläche für den Gemeinbedarf gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB ermöglicht die Realisierung der Europäischen Schule mit den erforderlichen Frei-, Pausen- und Sportflächen. Im Norden des Areals ist ein Busterminal für den Bring- und Holverkehr der Schülerinnen und Schüler sowie eine Stellplatzanlage bzw. Tiefgarage für die Lehrerinnen und Lehrer zulässig.

Neben der Schule, die bis zu 1.800 Schülerinnen und Schüler aufnehmen kann, werden eine Vierfach-Sporthalle mit Hausmeisterwohnung sowie eine viergruppige Kindertageseinrichtung mit Freiflächen ermöglicht.

##### **Fläche für Gemeinbedarf Sportstätten**

Der Fortbestand der bestehenden städtischen Schulsportanlage mit Sporthalle und Freisportanlagen (Rasenspielfeld, Allwetterplatz mit Sprunggrube, Laufbahn, Kugelstoßanlage) wird durch die Festsetzung als Fläche für den Gemeinbedarf entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB planungsrechtlich gesichert. In diesem Zusammenhang wird der Grundstückverlauf der Schulsportanlage an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst.

##### **Kerngebiet MK**

Die Festsetzung eines Kerngebietes gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) ermöglicht die Sicherung des bereits bestehenden Nahversorgungsangebotes für die umliegenden Wohnquartiere im Sinne des Zentrenkonzeptes. Der Schwerpunkt des Sortiments soll auch weiterhin auf Lebensmitteln und Waren des täglichen Bedarfs liegen, daher wird festgesetzt, dass das über die Nahversorgung hinausgehende zentrenrelevante Sortiment mit maximal 10 % der Verkaufsfläche nur untergeordnet zulässig ist. Diese Festsetzung dient der Sicherung und Stärkung des nächstgelegenen Stadtteilzentrums Giesing und des Quartierszentrums Giesinger Bahnhof.

Einzelhandelsnutzungen sind nur im Erdgeschoss zulässig, um eine Belebung und Attraktivität des Platzes zu fördern. Unterstützt wird dieses Ziel durch die Möglichkeit, eine Freischankfläche auf der Platzfläche im Zusammenhang mit einer in Kerngebieten allgemein zulässigen Gastronomienutzung anzuordnen.

Im städtebaulichen Vertrag wird sichergestellt, dass die geplante Einzelhandelsnutzung mit angegliederten einzelhandelsbezogenen Dienstleistungsbetrieben insgesamt, eine maximale Verkaufsfläche von bis zu 3000 m<sup>2</sup>, dies entspricht der derzeit bestehenden Einzelhandelseinrichtung, nicht überschreiten dürfen.

In den Obergeschossen sind Büros, Dienstleistungen und Wohnungen möglich. Durch die Festsetzung von Wohnnutzung im Umfang von bis zu 30 % der Geschossfläche, dies entspricht mit ca. 3.750 m<sup>2</sup> ca. 40 Wohneinheiten, bleibt der Gebietscharakter eines Kerngebietes gewahrt, zugleich wird im untergeordneten Umfang die Erstellung dringend benötigten Wohnraumes gesichert. Aufgrund der Lärm- und Erschütterungsemissionen der Bahn ist die festgesetzte Wohnnutzung in den der Bahn abgewandten Bereichen, entlang der Marklandstraße und zur Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, orientiert. Durch die Festsetzung der Wohnungen in den Obergeschossen werden Nutzungskonflikte mit der im Erdgeschoss festgesetzten Einzelhandelsnutzung minimiert. Die Wohnungen werden ausschließlich auf dem Dach des Erdgeschosses erschlossen, auf dem lärmgeschützte, ausschließlich der Wohnnutzung zugeordnete Freibereiche entstehen werden.

Aufgrund der Schutzbedürftigkeit des umliegenden Wohngebietes, der geplanten Wohnnutzung im Kerngebiet MK, wie auch der schulischen und intensiven Nutzung des Planungsgebietes und seines Umfeldes durch Kinder und Jugendliche werden bestimmte Nutzungen, die sich in der Erziehung von Kindern und Jugendlichen negativ auswirken können, ausgeschlossen und somit eventuelle auftretende Nutzungskonflikte minimiert.

#### 4.3. Maß der baulichen Nutzung

Für die Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule, die Gemeinbedarfsfläche Sportstätten und das Kerngebiet MK ergeben sich folgende städtebaulichen Eckdaten:

Baugebiet	Fläche des Baugebietes	GR max.	GRZ	GF max.	GFZ
Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule	43.878 m <sup>2</sup>	34.000 m <sup>2</sup>	0,77	30.600 m <sup>2</sup>	0,7
Gemeinbedarfsfläche Sportstätten	10.320 m <sup>2</sup>	3.600 m <sup>2</sup>	0,35	2.500 m <sup>2</sup>	0,24
Kerngebiet MK	7.307 m <sup>2</sup>	5.300 m <sup>2</sup>	0,73	12.500 m <sup>2</sup>	1,71
<b>Summe</b>	<b>61.505 m<sup>2</sup></b>	<b>42.900 m<sup>2</sup></b>		<b>45.600 m<sup>2</sup></b>	

Um einer baulichen Verdichtung über das im Bebauungsplan zulässige Maß hinaus vorzubeugen, wird festgesetzt, dass Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände auf die Geschossfläche anzurechnen sind.

Für die Baugebiete wird die maximal zulässige Grundfläche (GR) festgesetzt. In diesem Wert sind alle gemäß § 19 Abs. 2 und Abs. 4 Satz 1 BauNVO in Verbindung mit Art. 2 Abs. 1 BayBO befestigten und versiegelten Bereiche eingerechnet.

#### **Gemeinbedarf Europäische Schule**

Die im Plan festgesetzte GR von insgesamt 34.000 m<sup>2</sup> beinhaltet die Grundflächen aller Gebäude in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule (Schulgebäude, Sporthalle und Kindertageseinrichtung) mit den Grundflächen sämtlicher versiegelter Frei-, Pausen- und Sportflächen auf dem Schulgelände und sonstiger Betriebsflächen wie etwa dem Busterminal, den Stellplätzen, der Tiefgarage und der Flächen für die Zufahrt zur Anlieferung östlich des Schulgebäudes.

#### **Gemeinbedarf Sportstätten**

Die festgesetzte GR berücksichtigt die Grundflächen der bestehenden Gebäude und sämtlicher versiegelter Flächen auf dem Grundstück, wie z.B. auch den Allwetterplatz, die Laufbahn, die Kugelstoßanlage und den südwestlich an die bestehende Sporthalle angrenzenden Technikraum.

#### **Kerngebiet MK**

Im Kerngebiet MK sind aufgrund der Erfordernisse des Immissionsschutzes sowohl die Tiefgaragenrampe, als auch die Anlieferung des Einzelhandels und weiterer möglicher gewerblicher Nutzungen ins Gebäude zu integrieren. Trotz der Festsetzung einer Grundfläche (GR) von 5.300 m<sup>2</sup> kann zukünftig nur eine wesentlich geringere Verkaufsfläche realisiert werden, die im städtebaulichen Vertrag auf 3.000 m<sup>2</sup> begrenzt wird.

Die nach Fahrradabstellplatzsatzung pflichtigen Fahrradabstellplätze für die Wohnnutzung sind, um eine ansprechende Freiraumqualität zu sichern, innerhalb des Gebäudes anzuordnen. Sofern ein Anteil dieser Fahrradabstellplätze im Erdgeschoss ggf. im Zusammenhang mit Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen und Mobilitätshilfen angeordnet werden, können diese Abstellräume in der Summe bis zu einer Größe von 60 m<sup>2</sup> bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche unberücksichtigt bleiben.

Mit den Festsetzungen im Kerngebiet werden die nach § 17 BauNVO maximal zulässigen Obergrenzen von 1,0 (GRZ) und 3,0 (GFZ) in Kerngebieten eingehalten.

#### **4.4. Höhenentwicklung**

Die zulässige Höhenentwicklung wird im Bebauungsplan durch die maximal mögliche Anzahl der Vollgeschosse, teilweise in Verbindung mit maximal möglichen Wandhöhen festgesetzt. Die Wandhöhen beziehen sich für alle Baugebiete auf den Höhenbezugspunkt von 543,60 m über Normalnull (NN) an der westlichen Umgriffsgrenze in der Cincinnatistraße.

Die Abgrenzungen unterschiedlicher Höhenentwicklung sichern in Verbindung mit den im Plan festgesetzten, an den jeweiligen geplanten Nutzungen orientierten Wandhöhen, die Umsetzung der Baukörper entsprechend dem Wettbewerbsentwurf. Eine Satzungsbestimmung ermöglicht geringfügige Abweichungen von der im Plan festgesetzten Grenzen unterschiedlicher Höhenentwicklung, sofern dies entwurfsbedingt erforderlich ist.

Im Kerngebiet MK sind über dem festgesetzten eingeschossigen Sockelbau für die Einzelhandelsnutzungen maximal drei Geschosse für mögliche Büro- und Dienstleistungsflächen und die festgesetzte Wohnnutzung zulässig. Um einen städtebaulich verträglichen Übergang von der Bahn zu den westlich angrenzenden Wohngebäuden zu schaffen, wird im Kerngebiet MK an der Marklandstraße eine gestufte Höhenentwicklung mit drei Geschossen und einem zurückgesetzten Terrassengeschoss festgesetzt. Die Wandhöhen stufen sich von 17 m Wandhöhe an der Bahn und entlang des Platzes auf maximal 14 m zur Marklandstraße hin ab.

Durch die Südfassade des Schulgebäudes der Europäischen Schule, die Ostfassade der Sporthalle der ESM und die Nordfassade des Kerngebietes MK werden klare Platz- und Raumkanten für den zukünftigen öffentlichen Platz gebildet. Die homogene Raumkantenbildung wird durch die Festsetzung, dass die Fassade des Gebäudes im Kerngebiet zur Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung hin durchgehend profil- und höhengleich zu errichten ist, unterstützt. Diese Festsetzung ist vor allem relevant für den Fall einer Kommunbebauung mit Baukörpern unterschiedlicher Nutzungen (z.B. Büro und Wohnnutzung).

Die Anzahl der Geschosse in der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten entspricht dem Bestand und sichert diesen planungsrechtlich.

Insgesamt ergänzt die geplante Bebauung das bestehende Quartier am Siedlungsrand und stellt entlang der Bahngleise durch die geplante Höhenentwicklung für das angrenzende westlich der Bahn gelegene Wohngebiet einen aktiven Lärmschutz gegenüber der Bahn dar.

#### **4.5. Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise**

Um die Umsetzung des Entwurfes des ersten Preisträgers des Realisierungswettbewerbes zu gewährleisten, werden die Bauräume eng um die geplanten Gebäude festgesetzt.

Um für den zukünftigen öffentlichen Platz die gewünschte städtebauliche Fassung zu sichern, sind an den jeweiligen Platzkanten (Norden, Westen, Süden) Baulinien festgesetzt.

Die Festsetzung, dass die Bebauung entlang der Bahn in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und im Kerngebiet MK in geschlossener Bauweise und durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten ist, ist Voraussetzung zur Sicherstellung des Lärmschutzes innerhalb des Planungsgebietes sowie der westlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bereiche.

Für die interne Organisation der Schule ist zwischen dem geplanten Schulgebäude und der geplanten Sporthalle eine witterungsunabhängige bauliche Verbindung erforderlich. Durch die Festsetzung einer baulichen Anlage unterhalb der Geländeoberfläche (b.A.u.G.) zwischen der Süd-Ost-Ecke des Schulgebäudes und der Ostseite der Sporthalle wird deshalb ein unterirdischer Verbindungsgang zwischen diesen beiden Gebäudeteilen ermöglicht, sodass die Schülerinnen und Schüler trockenen Fußes zwischen den beiden Gebäuden wechseln können. Um den architektonischen Zusammenhang zwischen geplantem Schulgebäude und der dazu gehörigen Sporthalle zu verdeutlichen, ist zwischen diesen beiden Gebäuden eine Überdachung in einer lichten Höhe von mindestens 3,5 m und mit einer maximalen Grundfläche von 300 m<sup>2</sup> zulässig. Zur einheitlichen Fassung des Platzes wird ein direkter Anschluss der Überdachung an die Platzfläche festgesetzt.

Im Kerngebiet MK wird durch Abrücken des Baukörpers von der Marklandstraße ein ca. 12 m tiefer zu begrünender Vorgartenbereich ermöglicht, der dem Siedlungscharakter entspricht. Nach Süden bleibt der Baukörper durch die enge Festsetzung der Baugrenzen in ausreichendem Abstand zum außerhalb vom Bebauungsplanumgriff liegenden Landschaftsbestandteil, im Osten wird ein ausreichender Abstand zu den benachbarten Bahnflächen gewahrt.

Im Kerngebiet MK werden private Freiflächen auf der Dachfläche über dem Erdgeschoss ermöglicht. Deshalb wird, um eine gute Erreichbarkeit dieser Freiflächen für alle Bewohnerinnen und Bewohner zu gewährleisten, von jedem Treppenhaus aus ein direkter Zugang zur Dachfläche festgesetzt.

Um die klare Gebäudekubatur hervorzuheben, wird festgesetzt, dass generell an den Außenfassaden des Gebäudes keine Erker, sowie an der Nord- und Westfassade des Gebäudes im MK keine Balkone zulässig sind.

Damit kann einer unerwünschten Privatisierung des öffentlichen Raumes, vor allem im Zusammenhang mit dem zukünftigen öffentlichen Platz und dem neu gestalteten Knotenpunkt Cincinnatistraße / Marklandstraße entgegen gewirkt werden und ein gestalterischer Zusammenhang zu den weitgehend geschlossenen Fassaden des geplanten Schulgebäudes und der Sporthalle hergestellt werden.

Aus gestalterischen Gründen, um möglichst viel freien Bewegungsraum auf dem Platz gewährleisten zu können und die unterschiedlichsten Verkehrsbeziehungen zu ermöglichen, scheidet die Unterbringung offener Fahrradabstellplätze für den Einzelhandel auf der angrenzenden Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung im Zugangsbereich des Einzelhandels aus. Um dennoch oberirdische Fahrradabstellplätze in unmittelbarer Nähe der geplanten Einzelhandelseinrichtung anbieten zu können, wird durch eine Satzungsbestimmung ein teilweises Abrücken der Gebäudekante von der festgesetzten Baulinie im Erdgeschoss ermöglicht. Dies ermöglicht die Anordnung von Fahrradabstellplätzen innerhalb der Gebäudekubatur.

#### **4.6. Flächen für Nebenanlagen**

Sämtliche festgesetzten Nebenanlagen sind für das Funktionieren der beabsichtigten

Nutzungen erforderlich. Um gut strukturierte und gegliederte Freiflächen im Sinne des Wettbewerbsentwurfes zu gewährleisten, sind Nebenanlagen generell ausschließlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen oder in den festgesetzten Flächen für Nebenanlagen zulässig. Aus gestalterischen Gründen sind notwendige Trafostationen in allen Baugebieten nur innerhalb der Gebäude zulässig.

In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule werden im nördlichen Teil des Grundstückes Flächen für Fahrrad- und Kfz-Stellplätze bzw. eine Tiefgarage für Fahrzeuge von Lehrerinnen und Lehrern und Betreuerinnen und Betreuern der Kindertageseinrichtung festgesetzt. In diesem Bereich ist auch das Busterminal, auf dem der Bring- und Holverkehr der Schülerinnen und Schüler abgewickelt wird, festgesetzt.

Östlich des Schulgebäudes ist in räumlichem Zusammenhang mit der Mensa eine Fläche für die Anlieferung, die ausschließlich von Norden zu erreichen ist, festgesetzt. Westlich des Schulgebäudes sind die für den Schulbetrieb erforderlichen Flächen für Nebenanlagen festgesetzt. In der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten wurde für die Freisportanlage eine Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen festgesetzt.

Um die Attraktivität des Platzes zu steigern und um die gewünschte Belebung durch verschiedene Nutzungsangebote des Platzes zu fördern, werden Festsetzungen zur Zulässigkeit einer nicht überdachten Freischankfläche für eine mögliche Gastronomienutzung getroffen. Des weiteren werden zur Sicherung einer ansprechenden Freiflächengestaltung Festsetzungen für die Unterbringung von Einkaufswagen und zur Müllaufbewahrung und Müllentsorgung getroffen.

Für den Tag der Müllabholung ist in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule neben dem Wendekreis Lincolnstraße eine entsprechende Aufstellfläche für Müll festgesetzt. Im Kerngebiet MK wird davon ausgegangen, dass die Abwicklung der Müllabholung für alle vorgesehenen Nutzungen innerhalb des Gebäudes erfolgt.

#### **4.7. Flächen für die soziale Wohnraumförderung**

Entsprechend der Festsetzung im Bebauungsplan und der Richtlinien zur sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) sind 30 % des neu zu schaffenden Wohnbaurechts im geförderten Wohnungsbau zu erstellen. Im vorliegenden Falle werden insgesamt ca. 40 neue Wohnungen erstellt werden.

#### **4.8. Abstandsflächen, Belichtung**

Innerhalb der Baugebiete Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und Kerngebiet MK werden die Abstandsflächen festgesetzt, die sich bei Ausnutzung der festgesetzten Bauräume und der zugelassenen Höhenentwicklung ergeben.

Um die städtebauliche Konfiguration, dem Ergebnis des Wettbewerbes entsprechend umzusetzen wird entlang der südlichen Baugrenze des Gebäudes im Kerngebiet MK gegenüber dem angrenzenden Flurstück Nr. 2642/5 die Abstandsflächentiefe gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 3 BayBO bis zur Umgriffsgrenze verkürzt.

Bei den Festsetzungen des Bebauungsplanes wurde beachtet, dass eine ausreichenden

de Belichtung und Belüftung gewährleistet ist und notwendige Nebenanlagen nicht eingeschränkt werden. Sonstige öffentliche Belange wie etwa die Anforderungen an einen ausreichenden Brandschutz stehen ebenfalls nicht entgegen.

Bei Umsetzung des Schulgebäudes der Europäischen Schule entsprechend dem prämierten Entwurfskonzept mit seiner charakteristischen gewinkelten Kammstruktur, können in den Lichthöfen zwischen den dreigeschossigen Bauteilen die vollen Abstandsflächen (1H) gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 1 BayBO teilweise nicht eingehalten werden. Ab dem 1. Obergeschoss sieht das Konzept im westlichen Bereichen der Lichthöfe keine Bebauung vor.

Aus diesem Grund sind die zum dauerhaften Aufenthalt vorgesehenen Klassenräume nur oberhalb des Erdgeschosses vorgesehen. Während im Erdgeschoss Räume zum nicht dauernden Aufenthalt, wie z.B. Lehrerzimmer, Fachunterrichts-, Verwaltungs- und Nebenräume geplant sind.

Im Erdgeschoss kann der Lichteinfallswinkel von höchstens 45° nicht an allen Fassaden der Lichthöfe auf Brüstungshöhe eingehalten werden. Sofern im Erdgeschoss dennoch Aufenthaltsräume zum dauernden Aufenthalt an diesen Fassaden angeordnet werden, ist im Rahmen der Baugenehmigung der Nachweis einer ausreichenden Belüftung und Belichtung dieser Aufenthaltsräume zu führen, um gesunde Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Im Bereich zwischen der geplanten Kindertageseinrichtung, der städtischen Sporthalle und der Sporthalle der Europäischen Schule werden aufgrund der Festsetzungen die Abstandsflächen auf das sich aus dem Plan ergebende Maß verkürzt. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung ist dennoch möglich und wird durch die Festsetzung, dass auf dem Dach der Kindertageseinrichtung Oberlichter, als zusätzliche Belichtungsmaßnahme zulässig sind, unterstützt.

Um eine ausreichende Belichtung gemäß DIN 5034 (mindestens 1 Stunde Besonnung am 17. Januar oder am Tag der Tag- und Nachtgleiche 4 Stunden) der Wohnungen im südlichen Gebäudeteil des Baukörpers im Kerngebiet MK zu sichern, wurde festgesetzt, dass hier angeordnete Wohnungen in mindestens einem Aufenthaltsraum nach Süden belichtet werden müssen, um dadurch Wohnungen, die ausschließlich nach Norden orientiert wären, auszuschließen.

#### **4.9. Fahr- und Leitungsrechte**

Für die Errichtung der Gebäude der Europäischen Schule müssen die durch das Planungsgebiet verlaufende Fernwärmeleitung und weitere Sparten verlegt werden. Hierfür wird in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule östlich des Schulgebäudes, zwischen der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und der Lincolnstraße, ein Leitungsrecht festgesetzt.

Für die Wartung und den Unterhalt der östlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bahnbetriebsflächen werden für die Dienststellen der Deutschen Bahn AG östlich des Wendehammers der Lincolnstraße in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung jeweils Fahrrechte für

einen beschränkten Personenkreis (F B) eingeräumt. Die Freihaltung dieser Bereiche ermöglicht auch die Befahrung durch Einsatzfahrzeuge des Katastrophenschutzes. Von der festgesetzten Lage der Leitungsrechtsfläche und der Fahrrechte für einen beschränkten Personenkreis kann ausnahmsweise geringfügig abgewichen werden, wenn z.B. technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist. Diese Festsetzung eröffnet hinsichtlich der Leitungsführung Spielräume für die Ausführungsplanung.

#### **4.10. Entlüftungseinrichtung**

Um mögliche Gefährdungen der Schülerinnen und Schüler in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule zu minimieren, wird festgesetzt, dass Entlüftungsöffnungen der geplanten Tiefgarage einen Abstand von mindestens 4,5 m zu sensiblen Nutzungen, wie etwa Aufenthaltsräumen bzw. Klassenräumen, einhalten müssen.

Im Kerngebiet MK werden die privaten Freiflächen auf dem Dach über dem Erdgeschoss nachgewiesen. Um die Nutzbarkeit durch die Bewohnerschaft nicht zu beeinträchtigen, wird festgesetzt, dass Entlüftungseinrichtungen der Tiefgarage und des Einzelhandels auf dem Dach der obersten Geschosse so anzubringen sind, dass sie die Qualität und Nutzbarkeit von Freiflächen auf dem Dach nicht einschränkt. Alternativ können entwurfsbedingt auch ebenerdige Entlüftungseinrichtungen der Tiefgarage zur Bahnseite hin orientiert, angeordnet werden, da auf dieser Seite des Gebäudes aufgrund der Lärmemissionen der Bahngleise weder für die geplante Wohnnutzung nachweisbare Freiflächen angeordnet sind, noch hier in naturschutzfachlicher Hinsicht ein Eingriff in sensible Bereiche erfolgt.

#### **4.11. Dachform, Dachaufbauten**

Um eine homogene Dachlandschaft zu schaffen, werden für das gesamte Planungsgebiet Festsetzungen zur Dachform getroffen, die eingegrünte Dächer, nutzbare Freibereiche auf den Dächern und eine Ausstattung mit Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien etc. ermöglichen. Um die Nutzung erneuerbarer Energien, der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes zu fördern, sind diese Anlagen ohne Flächenbeschränkung, aber nur kombiniert mit einer Dachbegrünung, zulässig. Dennoch dürfen diese Anlagen nicht vollflächig mit der Dachhaut verbunden sein, damit eine möglichst umfangreiche Eingrünung der Dächer gewährleistet werden kann.

Einschränkungen zur Größe, Situierung und Ausformung von Dachaufbauten sichern, dass gestalterisch ansprechende Gebäudeansichten entstehen und damit Dachaufbauten aufgrund der relativ geringen Gebäudehöhen nicht prägend für die jeweiligen Gebäude wahrgenommen werden.

Um in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule Dachaufbauten auf ein verträgliches Ausmaß zu reduzieren, wurde im Plan eine Umgrenzung für Dachaufbauten „Da“ festgesetzt. Dadurch ist es möglich, zur Beruhigung der Dachlandschaft Dachaufbauten ausschließlich gruppiert anzuordnen. Eine entsprechende Höhenbeschränkung der Dachaufbauten erlaubt dennoch die Umsetzung der erforderlichen mechanischen Be- und Entlüftung des Schulgebäudes und die für Wartungszwecke erforderliche Anordnung von Treppenzugängen auf die Dachflächen. Außerhalb der

festgesetzten Umgrenzung „Da“ sind Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Zusammenhang mit einer stadträumlich verträglichen Höhenentwicklung aus Gründen der Nachhaltigkeit möglich.

Auf der Kindertageseinrichtung der Europäischen Schule sind, um eine optimale Belichtung der erdgeschossigen Gruppenräume zu ermöglichen, Dachaufbauten in Form von Oberlichtern bis zu maximalen Höhe von 2,7 m zulässig. Um die Dominanz dieser Oberlichter zu reduzieren, wird deren Lage durch eine entsprechende Festsetzung eingeschränkt.

Im Kerngebiet MK sind Dachaufbauten ebenfalls nur in eingeschränktem Umfang zulässig. So wird aus gestalterischen Gründen die Überschreitung der realisierten Wandhöhe für Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien, der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes auf 1 m, für Dachaufbauten zur Unterbringung technischer Anlagen und für Dachausstiege auf maximal 3 m beschränkt. Um dennoch eine sinnvolle Nutzung der Dachflächen zu ermöglichen und um eine optisch zufriedenstellende Fassadengestaltung zu erreichen, werden Festsetzungen zur Anordnung, Größe und Situierung von Dachaufbauten getroffen.

Antennen, Funk- und Satellitenempfangsanlagen sind aus gestalterischen Gründen nur auf Dächern und um das Maß ihrer Höhe von der Gebäudeaußenkante abgerückt zulässig.

#### **4.12. Werbeanlagen**

Um der Gefahr des stadtgestalterisch negativen Erscheinungsbildes zu großer oder an ungeeigneten Stellen angeordneter Werbeanlagen zu begegnen, werden solche Anlagen in allen Baugebieten und auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung durch entsprechende Festsetzungen beschränkt bzw. ausgeschlossen. Damit wird erreicht werden, dass Werbeanlagen die geplante Schul- und Wohnnutzung, vor allem aber auch die bestehende Wohnnutzung entlang der Marklandstraße nicht beeinträchtigen.

Fahnenmasten und andere Werbeanlagen außerhalb der Bauräume und auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung sind nicht zulässig, um das Freiflächenangebot nicht zu schmälern, möglichst ungestörte Freiflächen und Vorgärten zu gewährleisten und um damit den besonderen Charakter der Siedlung am Perlacher Forst Rechnung zu tragen.

Lediglich innerhalb der Flächen für Nebenanlagen westlich des Schulgebäudes der Europäischen Schule werden Fahnenmasten zugelassen, um damit dem besonderen Charakter dieses Schultyps gerecht zu werden. So ist es üblich, an den jeweiligen Feiertagen der verschiedenen Mitgliedsstaaten der EU, deren Schülerinnen und Schüler die Schule besuchen, diese Tage durch eine entsprechende Beflaggung zu würdigen.

Um den gewerblichen Nutzungen die Möglichkeit von Werbung mit Fernwirkung von der Cicinnatistraße und der Bahn aus zu ermöglichen, sind ausnahmsweise insgesamt nur zwei großflächige Werbetafeln zulässig.

#### 4.13. Verkehrliches Erschließungskonzept

Zur Ermittlung der Auswirkungen des gegenständlichen Projektes wurde ein externes Verkehrsgutachten erstellt. Auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme wurden verkehrsplanerische Vorschläge erarbeitet, die sich z.T. in Regelungen des Bebauungsplan-Entwurfes zeigen, als auch außerhalb des eigentlichen Bebauungsplanumgriffes ihren Niederschlag in Vorschlägen zur Verkehrsordnung wiederfinden. Darin finden sich Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit bestehender und zukünftiger Einrichtungen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur stadtverträglichen Abwicklung des notwendigen (Bus-)Verkehrs.

Im Rahmen des gegenständlichen Bebauungsplan-Entwurfes liegt somit ein Verkehrskonzept vor, das einerseits auf der Öffnung der Marklandstraße aufbaut, andererseits für die Straßen des Quartiers keine Überlastungen für die Zukunft erwarten lässt.

Die Abwicklung des entstehenden Neuverkehrs mit nahezu 1.600 Kfz-Fahrten/Tag für die Europäische Schule und ca. 300 Kfz-Fahrten/Tag für das Kerngebiet MK kann über das bestehende Straßennetz geleistet werden. Straßenneubauten sind nicht erforderlich.

Im Einzelnen ergeben sich im Planfall 2025 für die an das Planungsgebiet angrenzenden Straßen folgende Verkehrsmengen (Zunahmen bezogen auf den Planungsfall 2025):

Lincolnstraße	ca. 2.800 Kfz/Tag,	Zunahme ca. 1.200 Kfz/Tag
Cincinnatistraße	ca. 3.000 Kfz/Tag,	Zunahme ca. 400 Kfz/Tag
Marklandstraße	ca. 2.500 Kfz/Tag,	Zunahme ca. 500 Kfz/Tag
Fasangartenstraße	ca. 10.-11.000 Kfz/Tag,	Zunahme ca. 200-500 Kfz/Tag
Münchner Straße	ca. 14.000 Kfz/Tag,	Zunahme ca. 500 Kfz/Tag

Im Zusammenhang mit dem neu entstehenden öffentlichen Platz und dem Erhalt der Endhaltestelle für den Bus, erfolgt eine Neugestaltung des Knotenpunktes Cincinnatistraße/Marklandstraße zukünftig in Form eines „Kreisverkehrs“. Dieser erlaubt eine verkehrssichere Abwicklung der sich ergebenden Anforderungen an den Knotenpunkt. So ist neben der bereits derzeit vorhandenen abbiegenden Verkehrsbeziehung Cincinnatistraße/Marklandstraße zukünftig auch das Ein- und Ausfahren in die Tiefgarage des Kerngebietes MK erforderlich.

Gleichzeitig kann durch den geplanten „Kreisverkehr“ am Knotenpunkt Cincinnatistraße/Marklandstraße das Wenden von Bussen der neuesten Generation (Bus-Gespanne mit Anhänger) zukünftig ermöglicht werden.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es im Zuge der Neugestaltung des Straßenverlaufs der Cincinnati-/Marklandstraße („Kreisverkehr“) erforderlich, die Zufahrt zum Grundstück Marklandstraße 2 außerhalb des Bebauungsplanumgriffes weiter nach Süden zu verlegen.

Lediglich der außerhalb des Planungsgebietes liegende Knotenpunkt Lincolnstraße/Leifstraße sollte, der Verkehrsuntersuchung vom August 2013 entsprechend, statt der bestehenden Rechts-vor-Links-Regelung mit einer Vorfahrtsregelung versehen werden. Die bauliche Breite der Lincolnstraße erlaubt den Begegnungsverkehr Bus - Bus. Das Verkehrsgutachten hält das Einrichten von abschnittswisen Haltverboten

im Umfeld dieses Knotenpunktes für erforderlich.

Eine ergänzende verkehrliche Untersuchung vom Januar 2014 für den Knotenpunkt Lincolnstraße/Auffahrt Tegernseer Landstraße hat ergeben, dass im Planfall 2025 mit dem Neuverkehr der Europäischen Schule und des Kerngebietes MK in den morgendlichen Spitzenstunden von 7.00 bis 8.30 Uhr der rechtsabbiegende Strom von der Lincolnstraße in die Tegernseer Landstraße nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden kann. Das Verkehrsgutachten schlägt deshalb zur Steigerung der Leistungsfähigkeit an diesem Knotenpunkt die Einrichtung einer Lichtzeichenanlage vor.

### **Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule**

Zur Minimierung der Verkehrsbelastung für die Bestandswohnbebauung werden im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen. Zur Vermeidung einer Befahrung des öffentlichen Platzes mit Kraftfahrzeugen wird festgesetzt, dass das Busterminal, die Stellplätze und die im dargestellten Endausbau der Europäischen Schule erforderliche Tiefgarage ausschließlich über die Lincolnstraße erschlossen werden dürfen. Die Anlieferung der Mensa erfolgt ebenfalls von Norden über das Busterminal und im weiteren Verlauf auf einer für den Anlieferverkehr entsprechend befestigten Trasse entlang der Ostseite des Schulgebäudes bis zu der festgesetzten Nebenanlage für die Anlieferung.

Der Bring- und Holverkehr für die geplante Kindertageseinrichtung wird über die Cincinnatistraße erfolgen. Die erforderlichen Kurzzeit-Stellplätze werden im Straßenraum auf der Nordseite der Cincinnatistraße zwischen dem General-Kalb-Weg und der neuen Endhaltestelle für den Busverkehr nachgewiesen.

### **Kerngebiet MK**

Im Kerngebiet MK dürfen pflichtige Stellplätze - mit Ausnahme der beabsichtigten Einzelhandels- und Wohnnutzung - nur bis zu 75 % hergestellt werden (Stellplatzbeschränkungssatzung). Der Nachweis der nach BayBO erforderlichen Stellplätze hat aufgrund des beengten Grundstückszuschnittes ausschließlich in einer Tiefgarage innerhalb des Bauraumes zu erfolgen, deren Zufahrt aus Gründen der Verkehrssicherheit über den festgesetzten Zufahrtbereich nahe dem Knotenpunkt Cincinnatistraße/Marklandstraße erfolgen muss.

Die Anlieferung (Be- und Entladetätigkeiten) der Einzelhandelsnutzung wie auch die der angegliederten kleineren Ladeneinheiten ebenso wie allen anderen gewerblichen Nutzungen liegt aus Immissionsschutzgründen vollständig innerhalb des Gebäudes. Die Zufahrt erfolgt an der südwestlichen Ecke des Bauraumes über die Marklandstraße.

Darüber hinaus ist zum Schutz der an das Planungsgebiet westlich anschließenden Wohnbebauung der Marklandstraße festgesetzt, dass die Zufahrt zur Tiefgarage und zur Anlieferung nur über getrennte Zufahrtbereiche erfolgen darf.

### **Fuß- und Radwegebeziehungen**

Die bestehenden Fuß- und Radwegebeziehungen bleiben erhalten und werden teilweise aufgewertet. So erfährt die Ost-West-Wegebeziehung von der Cincinnatistraße

zum S-Bahnhalte Fasangarten bzw. zur Bahnunterführung und damit in das benachbarte Wohngebiet eine Aufwertung durch den neu entstehenden Platz, der zukünftig ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität bietet. Durch den angelagerten Einzelhandel im Kerngebiet MK mit ergänzenden Nutzungen erhöht sich die Attraktivität dieser Wegeverbindung. Der Fußweg auf der Nordseite der Cincinnatistraße wird zwischen der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und dem General-Kalb-Weg zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf 3 m verbreitert.

Im Zusammenhang mit der Anlage des öffentlichen Platzes auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird der Zugang zur Bahnunterführung neu gestaltet, behindertengerecht und barrierefrei hergestellt.

In Nord-Süd-Richtung bietet der General-Kalb-Weg durch seine Lage an bestehenden Grünflächen eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung. Der zukünftige Radweg entspricht der Planung des Realisierungsnetzes Radfahrverbindungen Fortschreibung 2005 des Baureferates. Die bislang über das Planungsgebiet führende nicht befestigte Wegeverbindung von der Lincoln- zur Cincinnatistraße verlief auf bundeseigenem Grund und steht aus versicherungstechnischen Gründen bereits seit längerer Zeit nicht mehr zur Verfügung. In Verlängerung der Lincolnstraße stellt die bestehende Bahnüberführung für Fußgängerinnen und Fußgänger eine Verbindung zu den Wohngebieten östlich der Bahnlinie her.

## **Fahrradabstellplätze**

### **Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule**

Von der Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt München wird in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule abgewichen. Die Praxis bei der bestehenden Schule in Perlach hat gezeigt, dass eine geringere Anzahl, als der aufgrund der Fahrradabstellplatzsatzung nachzuweisende Bedarf an Fahrradabstellplätzen ausreichend ist, da der weitaus größte Teil der Schülerinnen und Schüler aus einem quartiersübergreifenden Einzugsgebiet kommt und nach Aussage der Schulleitung der bestehenden Europäischen Schule mit Bussen und Privatfahrzeugen gebracht wird oder mit dem ÖPNV zur Schule kommt.

Um dennoch eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen sicherzustellen, werden im nördlichen Teil der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule mindestens 70 mehrheitlich überdachte, im Zugangsbereich zur Kindertageseinrichtung mindestens fünf nicht überdachte Fahrradabstellplätze festgesetzt.

### **Kerngebiet MK**

Im Kerngebiet MK sind Fahrradabstellplätze in einer Anzahl gemäß der Fahrradabstellplatzsatzung herzustellen. Um eine ansprechende Gestaltung und Eingrünung der Freibereiche im Baugebiet zu sichern, sind die Fahrradabstellplätze generell innerhalb des Bauraumes bzw. in der Tiefgarage im untergeordneten Umfang nachzuweisen. Um den tatsächlichen Verhältnissen des Kundenverhaltens zu entsprechen, sind die Fahrradabstellplätze mehrheitlich im Umfeld des Hauptzugangs zum Einzelhandel zu situieren. Eine untergeordnete Anzahl von Fahrradabstellplätzen für die geplante Einzelhandelsnutzung kann zusätzlich auch östlich des Gebäudes untergebracht werden, sofern Belange des Brandschutzes dadurch nicht berührt sind.

Auf der Dachfläche des Erdgeschosses ist die Situierung von Fahrradabstellplätzen

nicht möglich, um eine ausreichend große nutzbare Freifläche für die Bewohnerschaft nicht zu schmälern. Zusätzlich wird zur besseren Erreichbarkeit, insbesondere auch für Besucherinnen und Besucher, eine Fahrradabstellmöglichkeit an den Hauseingängen zur geplanten Wohnnutzung auf eigenem Grund ermöglicht. Um eine hohe Freiraumqualität zu sichern, sollen auch diese Fahrradabstellplätze jedoch nach Möglichkeit ins Gebäude integriert werden.

#### **Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Platzfläche)**

Für die Nutzerinnen und Nutzer der S-Bahn, die in der Regel ihre Fahrräder über mehrere Stunden abstellen, werden als Ersatz für die durch die Neugestaltung des Platzes entfallenden 32 bestehenden Fahrradabstellplätze der DB in Zukunft bedarfsorientiert ca. 100 Fahrradabstellplätze in unmittelbarer S-Bahnnähe überdacht nachgewiesen. Diese Fahrradabstellanlage kann auch als doppelstöckige Anlage hergestellt werden. Weitere ca. 40 überdachte Fahrradabstellplätze sind im westlichen Bereich des Platzes möglich, die für die Nutzerinnen und Nutzern der Buslinie zur Verfügung stehen.

#### **Öffentlicher Nahverkehr**

Mit der Neuplanung des Knotenpunktes Cincinnatistraße/Marklandstraße, die auch die Funktion einer Buswendeschleife erfüllt, wird südlich der geplanten Sporthalle der Europäischen Schule eine neue Bushaltestelle für die Stadtbuslinien eingeplant, die auch für Busgespanne (mit Anhänger) der neuesten Generation dimensioniert ist.

### **4.14. Grünordnung**

#### **4.14.1. Grünordnung allgemein**

Gehölze, insbesondere Bäume sollen aufgrund ihrer verstärkten Bedeutung für das Kleinklima gute Wachstumsbedingungen erhalten und dauerhaft funktionsfähig sein. Daher werden, um langfristig günstige Wuchs- und Lebensbedingungen herzustellen, Festsetzungen zur Sicherstellung eines ausreichenden Wurzelraumes und zu Mindestpflanzqualitäten getroffen (z.B. Tiefgaragenüberdeckung, Größe von Baumscheiben). Bei der Artenauswahl ist die Standorteignung auch im urbanen Bereich und unter anzunehmender zukünftig höherer Temperatur zu beachten. Der Laubgehölzanteil bei Neupflanzungen soll gestalterisch an die Restlaubwaldbestände in der Umgebung anknüpfen.

Entsprechend der städtischen Entwässerungssatzung ist das Niederschlagswasser zu versickern, was eine Minimierung der Auswirkungen durch Versiegelung darstellt. Der Bebauungsplan mit Grünordnung trifft keine weiteren Festsetzungen. Das Niederschlagswasser soll, soweit dies aufgrund der jeweils zur Verfügung stehenden Flächen möglich ist, vorrangig oberflächlich über Pflanzflächen, Sickermulden und Sickergräben versickert werden, um eine günstigere, breitflächige Rückführung des Niederschlagswassers in das Grundwasser zu erreichen und die Filterwirkung des Bodens zu nutzen.

Aus diesem Grund ist auch eine Minimierung der versiegelten Flächen und das Befestigen der notwendigen Bereiche mit wasserdurchlässigen Belägen vorgeschrieben. Die vorgesehene Dachbegrünung und das mögliche Regenrückhaltebecken entfalten positive Wirkungen auf den Wasserhaushalt und die Regenrückhaltung. Die Kleinräu-

migen aber in der Gesamtbilanz durchaus beachtlichen Einflüsse auf die Verdunstung, die Lufthygiene (Staubbindung), die Energiebilanz (zusätzliche Wärmedämmung) und den Naturschutz (Trockenstandorte) begründen den hohen Stellenwert, der der Begrünung der Dächer zugewiesen wird.

#### **4.14.2. Freiflächen**

##### **Freifläche in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule**

Die Schul- bzw. Pausenhoffläche inklusive der randlichen Freiflächen dient vor allem der Erholung der Grundschul Kinder. Ihr Bedürfnis nach raumgreifenden Spielen benötigt weite, hindernisfreie Bereiche. Um diese Bewegungsfreiheit nicht zu sehr einzuzengen und um die Vielzahl der Einbauten und Nutzungen im Schulhof etc. zu ermöglichen, ist mindestens pro 400 m<sup>2</sup> ein Baum vorgesehen. Diese sind als große Bäume zu pflanzen, um auch im Sommer angenehme Temperaturen auf dem Schulhof zu gewährleisten. Es können auch mehrstämmige Bäume (Solitär mit mindestens drei Grundstämmen) gepflanzt werden, um die gestalterische Vielfalt zu erhöhen. Die Bestandsbäume sind nicht Bestandteil der Baumbilanzierung. Flächen für Sportanlagen wie z.B. das Kompaktspielfeld, die Allwetterplätze und die Laufbahnen sind von dem Pflanzgebot ausgenommen.

Auf der Tiefgarage der Nebenanlage Busterminal/Stellplätze werden Bäume in einer Mindestanzahl verteilt auf die Länge der Stellplatzanlage festgesetzt, um eine gestalterische Gliederung dieser Fläche und eine Überstellung durch die ungefähr mittig situierte, nord-süd-gerichtete Baumreihe von möglichst vielen oberirdischen Stellplätzen gewährleisten zu können.

Die Lärmschutzwand entlang des Busterminals ist zu begrünen, um Aufheizungen dieser Fläche zu verringern und um eine Eingrünung der Nebenanlage Stellplätze/ Busterminal zur östlichen Seite zu gewährleisten. Dabei soll es möglich sein, Teilflächen der Lärmschutzwand, bis maximal 50 % auf der dem Busterminal zugewandten Seite von der Schule, zu gestalten.

Die Einfriedung oder ggf. die Lärmschutzwand an der Cincinnatistraße soll durch eine höhenstrukturierte Pflanzung begrünt werden, um den offenen und grünen Charakter der Siedlung zu wahren. Diese Pflanzung dient ggf. auch zur Minderung der Aufheizung der Wandfläche. Da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ab einem Abstand von ca. 6 m ab der hinteren Gehsteigkante eingehalten werden können, kann alternativ zu einer Lärmschutzwand, durch eine entsprechende Bepflanzung des Vorgartenbereiches (oder ähnliche Maßnahme) sichergestellt werden, dass verlärmte Bereiche nicht für Kinderspiel genutzt werden können.

Die Leitungsrechtfläche an der östlichen Grundstücksgrenze kann, um einer Beschädigung der Leitung vorzubeugen, nur mit flachwurzelnden Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden. Zur Sicherung der Biotopqualität und der Vernetzung ist nach Arbeiten an der Leitung der ursprüngliche Zustand wieder herzustellen.

##### **Freifläche im Kerngebiet MK**

Die Festsetzung, pro 200 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksfläche und der Dach-

fläche über dem Erdgeschoss einen großen Baum bzw. mittelgroßen Baum zu pflanzen, gewährleistet insgesamt eine gute Durchgrünung des Baugebietes, verbessert das Kleinklima, verhindert Blickbeziehungen von der Wohn- zur Büronutzung und lässt den Verlauf der Jahreszeiten bewusst erleben.

Eine Nutzung von Dachbereichen als Freiflächen bildet in den verdichteten Baugebieten eine attraktive Ergänzung des Freiraumangebots. Darüber hinaus wird eine zu Erholungszwecken nutzbare Gestaltung der Dachflächen ermöglicht.

Im Kerngebiet MK, in dem aufgrund der Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen, der Grundrissgestaltung wie auch der beengten Grundstücksverhältnisse die private Freiflächenversorgung nur auf dem Dach des Erdgeschosses erfolgen kann, stellt dies eine Voraussetzung für die Zulassung von Wohnnutzung dar. Die Kinderspielflächen nach BayBO werden aufgrund der gewünschten Nähe zu den Wohnungen, der guten Einsehbarkeit und der Erreichbarkeit auf der gemeinschaftlich nutzbaren Freifläche auf dem Dach des Erdgeschosses vorgesehen. Als Ergänzung zur gemeinschaftlich nutzbaren begrünten Dachfläche werden den einzelnen Wohnungen im ersten Obergeschoss vorgelagerte private Wohngärten eingeschränkt ermöglicht, um die Wohnqualität zu steigern.

Um gute Wuchsbedingungen für die Eingrünung der Freibereiche auf dem Dach gewährleisten zu können, ist die Decke über dem Erdgeschoss abzusenken und mit einem fachgerechten Bodenaufbau zu überdecken. Für die Pflanzung von großen bzw. mittelgroßen Bäumen können auch Aufhügelungen erfolgen.

Bei Nutzung von Sonnenenergieanlagen sind diese mit der Dachbegrünung so zu kombinieren, dass die Vegetation auch unterhalb der Module verläuft und somit ein möglichst großer Anteil der Dachfläche begrünt werden kann.

Die für die Wohnnutzung im Kerngebiet MK nachzuweisenden öffentlichen Freiflächen werden auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nachgewiesen.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben der DB für Bepflanzungen innerhalb der Leitungsschutzzone der Bahnleitung und den Mindestabständen zur Gleismitte wird die bestehende Altgrasflur mit Gruppen aus Kleinsträuchern ergänzt, erhalten und entwickelt. Die dadurch entstehenden Saumstrukturen bieten Habitatstrukturen für Brutvögel, Kleinsäuger und Insekten. Des Weiteren kann eine Vernetzung zum südlich angrenzenden Waldbestand geschaffen werden.

### **Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung**

Der Platz dient aufgrund seiner mittigen Lage und an der S-Bahn liegend als Entree in die Siedlung am Perlacher Forst und als Aufenthaltsfläche und Treffpunkt für Jung und Alt. Seine vielfältigen Funktionen (Aufenthalt, Gastronomienutzung etc.), der hohe Versiegelungsgrad und seine bauliche Fassung machen ihn zu einem eher städtisch geprägten Platz. Seine Größe ermöglicht die Pflanzung von großen Bäumen, die der Maßstäblichkeit der umgebenden Bebauung entsprechen. Zusätzlich gewährleisten diese eine Teilbeschattung des Platzes, was besonders in den Sommermonaten die Benutzung auch tagsüber angenehm macht und geben dem sonst eher städtischen Platz ein „grünes“ Aussehen. Sollten andere Zwänge (Leitungsstras-

sen, Feuerwehranfahrt, Aufstellung Marktstände) die gewünschte Baumdichte nicht ermöglichen, kann geringfügig davon abgewichen werden.

#### **4.14.3. Ausgleichsflächen**

##### Ausgleichsfläche A1

Durch die Festsetzung der nördlich an die Ausgleichsflächen der DB angrenzenden Flächen zwischen Bahnlinie und Lärmschutzwand als Ausgleichsfläche kann ein bahnbegleitender Vernetzungstreifen trocken-warmer Biotopstrukturen mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 15 m langfristig erhalten und entwickelt werden. Im Zuge der Verlegung der Fernwärmeleitung der Stadtwerke München gehen temporär Biotopstrukturen verloren. Die Wiederherstellung und die Entwicklung des ursprünglichen Zustands ist durch Festsetzungen gewährleistet. Somit bleibt auch die Funktion eines regional bedeutsamen Lebensraums für Heuschrecken, Wanzen und Tagfalter innerhalb des Biotopverbunds trockenwarmer Standorte erhalten.

##### Ausgleichsfläche A2

Der Landschaftsbestandteil kann durch die Kombination einer sukzessiven flächigen Aufflichtung, der Freistellung von starken Altbäumen und der Fällung nicht standortgerechter Nadelbäume die für Eichen-Hainbuchenwälder charakteristische Krautschicht aus Frühjahrsgeophyten und wärmeliebenden Gräsern entwickeln und eine gut geschichtete Baum-, Strauch- und Krautschicht gefördert werden. Aus im Zuge von Baumfällungen anfallenden Stammstücken und Starkästen werden an wärmebegünstigten Stellen Totholzhaufen als zusätzliche Habitatstruktur für Fledermäuse, Insekten und Brutvögel angelegt, die unter anderem als vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für den Gartenrotschwanz erforderlich sind.

Auf den zu entsiegelnden Flächen des Grundstücks Lincolnstraße 74 (im nordöstlichen Teil des Waldes) soll ein naturnaher abgestufter Waldrand aus Büschen und blütenreichen Säumen geschaffen, entwickelt und langfristig erhalten werden. Die Waldrandstrukturen dienen unter anderem als Ausgleich für die überbauten/ verschatteten Habitate wertgebender Brutvögel, Tagfalter, Heuschrecken etc. im räumlichen Zusammenhang.

Auf den zu entsiegelnden Flächen am Ost- und Südrand des Landschaftsbestandteils sollen naturnahe blütenreiche Waldsäume entwickelt und langfristig erhalten werden. Im Süden, wo dies die Breite zulässt, wird ein naturnaher Waldrand aus wärmeliebenden Gebüsch und vorgelagerten blütenreichen Säumen entwickelt. Diese stellen wertvolle Habitatstrukturen für im Gebiet vorkommende Brutvögel, Tagfalter, Heuschrecken etc. dar, deren Lebensräume am Ostrand der Gemeinbedarfsfläche teilweise überbaut bzw. verschattet werden.

Die baumüberstandene extensive Grünfläche im Wegezwickel Lincolnstraße/ General-Kalb-Weg soll auch vor dem Hintergrund der zu erwartenden intensiveren Nutzung des General-Kalb-Wegs als Nord-Süd-Verbindung in ihrem naturschutzfachlichen Wert erhalten und langfristig gesichert werden.

#### **4.14.4. Wald**

Die Ausgleichsfläche A2, die zum Großteil aus dem geschützten Landschaftsbestand-

teil besteht, wird mit angrenzenden begrünten Flächen und der weiterhin als Baseball-Feld nutzbaren waldlichtungsähnlichen Fläche (Aussparung innerhalb des Landschaftsbestandteils) als Wald festgesetzt, um u.a. die biologische Vielfalt des Waldes zu erhalten und zu erhöhen und die Erholungsmöglichkeit für die Bevölkerung zu ermöglichen. Der Baseball-Verein wird die Fläche weiterhin in dem vorhandenen Rahmen nutzen.

#### **4.14.5. Einfriedungen**

Die Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule verfügt über ein differenziertes Sicherheitssystem, in dem die komplette Einzäunung des Geländes eine zentrale Rolle spielt. Die offene Einfriedung ist bis zu einer maximalen Höhe von 2 m zulässig und kann einen Untergrabeschutz unter der Geländeoberkante aufweisen. Dazu werden die Sportanlagen mit Ballfangzäunen von in der Regel 4 m Höhe, zum Schutz des Landschaftsbestandteils im Norden auf maximal 6 m Zaunhöhe abgezäunt. Um eine ungehinderte Passage von Kleinlebewesen zu ermöglichen, ist die Sockel- und Bodenfreiheit der Zäune festgesetzt.

Die offene Einfriedung wie auch ggf. die Lärmschutzwand entlang der Cincinnatistraße ist um mindestens 2 m von der Grundstücksgrenze nach Norden abzurücken, um den offenen Siedlungscharakter zu wahren.

In der Gemeinbedarfsfläche Sportstätte sind offene Zäune mit einer maximalen Höhe von 4 m zulässig. Das entspricht dem Bestand und dem Standard für Sportanlagen.

Im Kerngebiet MK sind nur offene Zäune mit einer Höhe von maximal 1,5 m an der Ostseite zur Bahntrasse (Sicherheitsaspekt) und an der Südseite zum angrenzenden geschützten Landschaftsbestandteil (Schutz des Landschaftsbestandteils) möglich. Zur Marklandstraße ist eine Vorgarten- und Erschließungszone mit offenem Charakter vorgesehen. Ebenso soll der Bereich zur Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung offen gestaltet und in der Nutzung nicht eingeschränkt werden. Um dem Bedürfnis nach Privatsphäre nachzukommen, sind zum Schutz von privat genutzten Wohnungsgärten auf der Dachfläche über dem Erdgeschoss ausschließlich Einfriedungen aus Laubgehölzen oder Schnitthecken zulässig. Diese sind in ihrer Höhe beschränkt, um eine offene Gestaltung zu sichern. Hecken aus Laubgehölzen werten den Bereich zudem ökologisch auf.

Im Bereich des Baseballfeldes im geschützten Landschaftsbestandteil bleiben die bestehenden Zaunanlagen mit einer Höhe von 5 bis 6 m erhalten, sollen aber nicht erweitert werden.

#### **4.14.6. Abgrabungen und Aufschüttungen**

Die Freiflächen in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule werden in Teilen mit Bodenmodellierungen ausgestattet, die den Spielwert für Kinder erhöhen sollen.

Darüber hinaus sind Modellierungen und Aufschüttungen zur Anhebung des Geländes bis auf das geplante Niveau bzw. zur Angleichung an benachbarte Flächen erforderlich, um das derzeit teilweise tiefer liegende Geländenniveau auf das Umgebungsniveau zu heben.

niveau bzw. das zukünftige Geländeniveau anheben zu können und um ein gut nutzbares Steigungsverhältnis, insbesondere im Hinblick auf die Übergangsbereiche zwischen den Verkehrsflächen, den Baugebieten und der Anbindung an die S-Bahn sowie die barrierefreie und behindertengerechte Erschließung des gesamten Areals zu gewährleisten.

Im Bereich des Platzes wird das Gelände an die Höhe der Cincinnati-/Marklandstraße angepasst. Die Höhendifferenz zur Unterführung wird über eine behindertengerechte Rampe sowie über eine Treppenanlage überwunden, die z.T. hohe Stützmauern benötigen.

Bodenmodellierungen im Platzbereich sollen die Attraktivität der Platzfläche steigern und Ruhebereiche und Aufenthaltsqualität ohne Konsumzwang für alle Altersgruppen schaffen.

#### **4.15. Soziale Infrastruktur**

Durch die im untergeordneten Umfang realisierbare Wohnnutzung im MK wird ein zusätzlicher Bedarf an sozialen Infrastrukturmaßnahmen von drei Kinderkrippenplätzen, sechs Kindergartenplätzen und sieben Hortplätzen ausgelöst. Der Grundschulbedarf und der ganztägige Betreuungsbedarf der Grundschul Kinder kann in der zuständigen Sprengelgrundschule mit Tagesheim an der Lincolnstraße gedeckt werden. Der Kinderkrippenbedarf von drei Plätzen und der Kindergartenbedarf von sechs Plätzen hingegen kann nicht in bestehenden Kindertageseinrichtungen gedeckt werden. Die ursprünglichen Kinderkrippen- und Kindergartenplätze werden in der geplanten Kindertageseinrichtung an der Holzendorffstraße 37 untergebracht.

#### **4.16. Schutz vor Lärm, Erschütterungen und Sekundärluftschall, elektrischen und magnetischen Feldern**

##### **Verkehrslärm**

Die Beurteilung der Verkehrslärmsituation erfolgte nach Änderung der 16. BImSchV vom Februar 2015 mit dem aktuellen Berechnungsverfahren.

##### **Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule**

Schulen werden aufgrund ihrer Nutzungscharakteristik üblicherweise mit der Schutzbedürftigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes beurteilt, wobei für die überwiegenden Nutzungen nur der Tagzeitraum (6.00 bis 22.00 Uhr) relevant ist, da lediglich Wohnräume und ähnliches (wie z.B. die Hausmeisterwohnung) eine Nachtnutzung aufweisen. Die höchsten Verkehrslärmimmissionen treten an der Ostseite des Schulhauses mit bis zu 69/65 dB(A) tags/nachts auf. An der lärmabgewandten Westfassade des Schulhauses betragen die Verkehrslärmpegel bis zu 53/47 dB(A) Tag /Nacht und an den südlichen und nördlichen Fassaden des Schulgebäudes bis zu 64/59 dB(A) Tag/Nacht. Somit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete an den der Bahnlinie zugewandten Seite um bis zu 14/20 dB(A) Tag/Nacht überschritten und an der lärmabgewandten Gebäudeseite tags eingehalten und nachts um bis zu 2 dB(A) überschritten. An der Süd- und Nordfassade betragen die Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 bis 9 dB(A)/tags und bis zu 14 dB(A)/nachts.

An der geplanten Hausmeisterwohnung in der Sporthalle der Europäischen Schule betragen die Verkehrslärmpegel bis zu 53/47 dB(A) Tag/Nacht, so dass die maßgebenden Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete tags eingehalten und nachts um 2 dB(A) überschritten werden.

Die hilfsweise herangezogenen Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (Reine und Allgemeine Wohngebiete) von 59/49 dB(A) tags/nachts werden jedoch eingehalten.

Westlich der geplanten Baukörper betragen die Verkehrslärmpegel auf den Freibereichen bis zu 54 dB(A) tags, so dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete bzw. Parkanlagen hier eingehalten werden. Im Zeitraum Nacht entsteht auf den Freiflächen aufgrund der schulischen Nutzung keine Betroffenheit. In den Bereichen des Planungsgebietes ohne schallabschirmende Wirkung d.h. südlich und nördlich des Schulbaukörpers treten Verkehrslärmpegel von bis zu 63 dB(A) tags auf.

Der Platzbereich ist als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet und somit nicht schutzbedürftig. Im Bereich der Freifläche der Kindertageseinrichtung betragen die Verkehrslärmpegel bis zu 62 dB(A) tags im ebenerdigen Freiraum.

### **Kerngebiet MK**

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen treten an der Ostseite des Gebäudes im Kerngebiet MK auf und betragen bis zu 68/63 dB(A) Tag/Nacht. An der Nordseite des Gebäudes im Kerngebiet MK treten Verkehrslärmpegel von bis zu 60/55 dB(A) Tag/Nacht und an der südlichen Gebäudefassade betragen die Verkehrslärmpegel bis zu 64/58 dB(A). Entlang der Marklandstraße betragen die Verkehrslärmpegel bis zu 59/52 dB(A) Tag/Nacht. Somit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 an der der S-Bahn zugewandten Seite um bis zu 8/13 dB(A) Tag/Nacht, an der Südseite des Gebäudes um bis zu 4/8 dB(A) tags/nachts und an der Nordseite nur im Nachtzeitraum um bis zu 5 dB(A) überschritten. An der lärmabgewandten Gebäudeseite an der Marklandstraße werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete von 60/50 dB(A) tags/nachts, im Tageszeitraum eingehalten und nachts um 2 dB(A) überschritten.

### **Platzfläche (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung)**

Der Platzbereich wird als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet und ist somit nicht schutzbedürftig. Die hilfsweise herangezogenen Orientierungs- bzw. Grenzwerte werden nicht auf der gesamten Fläche eingehalten, was aber die Aufenthaltsqualität des Platzes nicht in Frage stellt.

Da dieser Bereich nicht dem dauerhaften Aufenthalt dient, bedarf es aus Sicht des Immissionsschutzes keiner Einschränkung.

### **Lärmbelastung bei freier Schallausbreitung**

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hilfsweise) i.d.R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass (noch) gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Wohngebiete (Reine Wohngebiete und Allgemeine Wohn-

gebiete nach BauNVO) 59/49 dB(A) Tag/Nacht.

Ab 65/60 dB(A) Tag/Nacht kann von einer Gesundheitsgefährdung ausgegangen werden, sodass hier zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Bis zur Änderung der Beurteilungsgrundlage zum 01.01.2015 (siehe Ziffer 2.2) wurden keine gesundheitsgefährdenden Lärmwerte im Planungsgebiet festgestellt. Mit dem neuen Berechnungsverfahren werden nun sowohl in der Ausgangssituation, als auch bei der Planung in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule und im Kerngebiet MK an den Ostfassaden sowie in Teilbereichen der Nord- und Südfassaden gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen erreicht.

Während dem für den Schulbetrieb maßgebenden Tagzeitraum werden bei freier Schallausbreitung ohne Plangebäude die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in einem Abstand von ca. 90 m zur nächstgelegenen Gleisachse unterschritten.

Im südlichen Planungsgebiet auf der Fläche des Kerngebietes MK werden für den hier maßgebenden Nachtzeitraum bei ebenfalls freier Schallausbreitung, das bedeutet ohne Plangebäude, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für MK von 54 dB(A) in einem Abstand von ca. 78 m zur nächstgelegenen Gleisachse unterschritten. Somit werden sowohl an den der Bahnlinie zugewandten Gebäudeseiten wie auch an der, der Marklandstraße zugewandten Gebäudeseite des Kerngebietes MK werden diese Immissionsgrenzwerte überschritten.

Ursächlich für diese Überschreitungen sind in erster Linie die Bahnlärmeinwirkungen, als auch die Verkehrsgerausche von der Markland- und Cincinnatistraße. Aufgrund der geringen Abstände zwischen geplanter Neubebauung und Bahnlinie und der Höhenentwicklung können aktive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. eine Schallschutzwand auf voller Länge des Planungsgebietes bei verhältnismäßigem Aufwand nicht ausreichend vor Verkehrslärmimmissionen schützen.

### **Schallschutzkonzept für die Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule**

An der Ostfassade des Schulgebäudes treten gesundheitsgefährdende Verkehrslärmpegel >65 dB(A) tags auf. An dieser Fassade sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume zu vermeiden. Für lüftungstechnisch notwendige Fenster muss auf die Verkehrslärmbelastung durch spezielle Schallschutzkonstruktionen reagiert werden. An der Ostfassade dürfen demnach in den Bereichen mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts (sofern dort ein nachtschutzbedürftiger Raum vorgesehen ist) keine lüftungstechnisch notwendigen Fenster von Aufenthaltsräume errichtet werden. Ist dies aus Gründen der Grundrissgestaltung generell nicht möglich, so sind Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen durch spezielle Schallschutzkonstruktionen bzw. nach DIN 4109 nicht schutzbedürftige Vorräume (Festverglasungen, verglaste Loggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, oder Ähnliches) so zu schützen, dass vor deren lüftungstechnisch notwendigen Fenstern ein Beurteilungspegel von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird. Bei offenbaren Vorbauten darf die Schalldämmung des Vorbaus bei der Ermittlung des Schalldämmmaßes der inneren Begrenzungsbauteile nicht berücksichtigt werden.

In den Bereichen des Plangebietes mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete, jedoch unterhalb von gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegel kann der notwendige Schallschutz für schutzbedürftige Aufenthaltsräume (Unterrichtsräume und Ähnliches) durch passive Maßnahmen, d.h. durch ein

ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile wie Fenster, Dach usw., in Verbindung mit fensterunabhängigen Lüftungen hergestellt werden.

Zudem sieht das entlang der Bahnlinie langgestreckte Gebäude der Europäischen Schule eine Baukörperform vor, die einen wesentlichen Schallschutz durch eine geeignete Grundrissorientierung von schutzbedürftigen Räumen ermöglicht. Die Grundrissorientierung wird festgesetzt, aufgrund der Höhe der Verkehrslärmpegel kann alternativ durch passive Schallschutzmaßnahmen in Verbindung mit einem geeigneten Lüftungskonzept hinreichend reagiert werden.

Die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen ergeben sich aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 BayBO ist der/die Bauherr(in) verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach der Tabelle 8 der DIN 4109, November 1989 zu bemessen. Die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 werden nicht festgesetzt. Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen sind keine Lärmkonflikte zu erwarten. Im Rahmen der Bauausführungsplanung sind bei der Dimensionierung des Schalldämmmaßes der Außenbauteile die Nebenbestimmungen, insbesondere beim Zusammenwirken von Gewerbe- und Verkehrslärm gemäß Nr. 5.5.7 der DIN 4109 zu berücksichtigen.

Da Unterrichts- und Gruppenräume in der Regel über geöffnete Fenster belüftet werden und die Lärmbelastungen bei geöffneten Fenstern den Unterricht beeinträchtigen kann, wird festgesetzt, dass für Klassen- oder Unterrichtsräume mit Außenlärmpegeln von mehr als 59 dB(A) tags eine schallgedämmte Lüftungsmöglichkeit vorzusehen ist, so dass ein hygienischer Luftwechsel auch bei geschlossenen Fenstern ermöglicht wird. Es wird allgemein darauf hingewiesen, dass Unterrichts- und Klassenräume, die über geöffnete Fenster belüftet werden, auch bei Einhaltung eines Mittelungspegels von 59 dB(A) Lärmbelastungen ausgesetzt sein können, die den Unterricht beeinträchtigen können. Daher sollte die Anforderung an die Aufenthaltsqualität der einzelnen Schulräume grundsätzlich durch mechanische Belüftungseinrichtungen in Erwägung gezogen werden, die einen hinreichenden Luftwechsel bei geschlossenen Fenstern ermöglichen.

Auf den Freiflächen westlich des Schulbaukörpers der Europäischen Schule (Rasenspielfeld, Allwetterplätze, Pausenhöfe) werden die Mindestanforderungen an den Schallschutz eingehalten. Nachts entsteht keine Betroffenheit. Bei der Unterbringung der Freispielflächen der Kindertagesstätte sind auf Grund eines Beurteilungspegels von mehr als 59 dB(A) aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwand) vorzusehen. Es soll auf der geplanten Freispielfläche auf mindestens 2/3 der Fläche ein Beurteilungspegel weniger als 57 dB(A) sowie auf 1/3 weniger als 59 dB(A) erreicht werden. Um diese Kriterien einzuhalten, werden zum Schutz der Freispielflächen der Kindertageseinrichtung geeignete Schallschutzmaßnahmen entlang der Cincinnatistraße festgesetzt. Alternativ kann durch geeignete Anpflanzungen sichergestellt werden, dass die Freifläche bis auf eine Tiefe von 6 m gemessen ab der rückwärtigen Gehsteigkante der Cincinnatistraße nicht für Kinderspiel genutzt werden kann.

### **Schallschutzkonzept für das Kerngebiet MK**

Für die Errichtung der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume im Kerngebiet kann ein

ausreichender Lärmschutz gegen Verkehrslärm, sofern Beurteilungspegel von 65/60 dB(A) nicht überschritten werden, ebenfalls durch eine Grundrissorientierung sowie das Schalldämm-Maß der Außenbauteile hergestellt werden. Schutzbedürftige Räume, die nicht über eine Verkehrslärm abgewandte Seite belüftet werden können, sind mit einer schallgedämmten (mechanischen) Lüftungsmöglichkeit auszustatten.

Bei der Errichtung schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen und sonstiger Aufenthaltsräume (z.B. Hotelzimmer) vor denen Beurteilungspegel von mehr als 65/60 dB(A) tags/nachts gegeben sind, ist ein ausreichender Lärmschutz gegen Verkehrslärm, durch nicht beheizte und thermisch jeweils vom Wohn- bzw. Aufenthaltsraum getrennte Schallschutzkonstruktionen (wie etwa Vorbauten, verglaste Loggien, mehrschalige Fassaden oder Ähnliches) herzustellen, falls eine Grundrissorientierung nicht gänzlich umgesetzt werden kann. Durch eine entsprechende Dimensionierung der Schallschutzkonstruktion muss gewährleistet sein, dass vor diesen Fenstern ein Beurteilungspegel von 59/49 dB(A) tags/nachts unter Berücksichtigung der jeweiligen Nutzungszeiten eingehalten wird. Alternativ sind auch bei Räumen einer Büro- und Hotelnutzung teilgeöffnete Fenster möglich, sofern ein mittlerer Innenlärmpegel ( $L_{A,m}$ ) von 30 dB(A) tags/nachts in den Aufenthaltsräumen nicht überschritten wird. Da diese Räume nur den zeitweisen Aufenthalt von Personen dienen. Ein entsprechender Nachweis ist im Rahmen des Bauvollzugs zu führen.

## **Anlagenlärm**

### **Vorbelastung aus Umgebung**

Im Hinblick auf die Anlagenlärmvorbelastung am Standort sind die geplante Betriebswerkstatt der Veolia GmbH, die Recyclingbetriebe an der Herbert-Quandt-Straße, die umliegenden Sportanlagen (Freizeitzentrum Lincolnstraße, Sportverein Stadtwerke München e.V.), der Gartenbaustützpunkt an der Lincolnstraße sowie die Kfz-Werkstatt an der Schwarzenbachstraße 25 als emissionsrelevant einzustufen. Immissionsberechnungen haben keine Lärmkonflikte mit dem Planvorhaben erkennen lassen. Weitere Lärmvorbelastungen aus bestehenden Betrieben und Anlagen in der Nachbarschaft sind nicht relevant.

### **Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule**

Die schulische und außerschulische Nutzung wurde gemäß 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) und gemäß der Nutzungsbeschreibung zum Vorhaben in den Beurteilungsteilzeiten 6-8 Uhr (morgendliche Ruhezeit), 8-20 Uhr (werktags, außerhalb der Ruhezeit), 20-22 Uhr (abendliche Ruhezeit) und 22-23 Uhr (lauteste Nachtstunde) einzeln prognostiziert und beurteilt. Bei der Schallprognose wurden die relevanten Geräuschquellen, wie der Schul-/Pausenhof mit den Lautäußerungen der Schüler, der Bring- und Holverkehr, der Schulsport (Rasensportplatz, Allwetterplätze, Hockey- und Basketballplatz) sowie etwaige Lieferverkehre für die Schulmensa und außerschulische Nutzungen (ggf. Vereinsnutzungen) berücksichtigt.

Die Geräusche beim Schulsport sowie bei außerschulischen Nutzungen aus dem Inneren der Sporthalle oder des Schulgebäudes sind im Rahmen der Bauausführung durch bauliche Maßnahmen am Gebäude insoweit abzuschirmen, dass diese nicht nennenswert auf die Nachbarschaft einwirken und somit vernachlässigt werden kön-

nen. Für Sporthallen ist dies i.d.R. durch eine geeignete Be- /Entlüftungsanlage und ein ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile sichergestellt. Die übrigen Schallquellen der schulischen Nutzungen (Haustechnik, besonders laute Nutzungen wie z.B. Werkräume, Musikräume, u.a.m.) sind derzeit nicht konkret absehbar und müssen räumlich, baulich-technisch oder betrieblich-organisatorisch derart geplant werden, dass diese die lärmtechnischen Konfliktbereiche nicht weiter verschärfen. Der Umfang geht jedoch nicht absehbar über vergleichbare Vorhaben hinaus.

Gemäß den schalltechnischen Prognosen führt die geplante Nutzung des Schulvorhabens einschließlich einer gewissen außerschulischen Nutzung zu keinen relevanten Lärmkonflikten mit der Nachbarschaft. Nur das Gebäude der Frankenwalderstraße 2 ist von rechnerischen Überschreitungen betroffen. Diese treten jedoch bereits in der Vorbelastung – vor allem durch die Sportflächen des Sportvereins Stadtwerke München e.V. – auf, können durch den Altlastenbonus gemäß § 5 Abs. 4 der 18. BImSchV abgewogen werden und sind damit nicht durch das Planvorhaben der Europäischen Schule verursacht.

Bei der Summenbetrachtung mit schulfremden Sport- und Freizeitanlagen tritt lediglich am Gebäude Frankenwaldstraße 2 aufgrund der Vorbelastung durch die bestehende Sportanlage nördlich der Lauensteinstraße, rechnerisch eine Überschreitung des Immissionsrichtwertes auf. Dabei entsteht durch die Zusatzbelastung der Schule eine nicht relevante Erhöhung der Lärmbelastung von 0,3 dB(A) auf 49,9 dB(A). Diese Erhöhung ist geringfügig und für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar. Maßgebende Lärmquelle ist zudem die bestehende Sportanlage nördlich der Lauensteinstraße, die eine Altanlage gemäß § 5 Abs. IV der 18. BImSchV ist, da sie vor Inkrafttreten der 18. BImSchV (d.h. vor dem Juli 1991) errichtet worden ist. Unter Berücksichtigung des Altanlagenbonus sind hier um 5 dB(A) höhere Immissionen zu tolerieren, so dass kein Hinweis auf eine schädliche Umweltauswirkung durch den Schulbetrieb gegeben ist.

Um die Nachbarschaft östlich der Bahnlinie vor wesentlichen Lärmeinwirkungen des Busterminals zu schützen wird eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,5 m entlang des Busterminals festgesetzt.

Eine regelmäßige außerschulische Nutzung der Schulsportanlagen im Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr) ist voraussichtlich nicht möglich. Lediglich die Sporthalle kann im Nachtzeitraum genutzt werden. Die Festlegung des konkreten Umfangs der außerschulischen Nutzungen bleibt nach Maßgabe der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zum Schallschutz dem Genehmigungsverfahren vorbehalten.

Die eigenen schutzbedürftigen Nutzungen der Schule (Unterrichtsräume, Büroräume, Aufenthaltsräume der Schule und Hausmeisterwohnung) wurden als nicht schutzbedürftig gegenüber den Schulgeräuschen eingestuft.

### **Kerngebiet MK**

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Anlagenlärmimmissionen wurden für das Kerngebiet MK Beschränkungen der zulässigen Lärmemissionen in Form von Emissionskontingenten nach DIN 45691: 2006-12 festgeschrieben. Diese berücksichtigen auch die Anforderungen einer Einzelhandelsein-

richtung in der beabsichtigten Größenordnung im Standardbetrieb (Größe der Lieferfahrzeuge, Lieferzeiten ab 6.00 Uhr u.a.m.). Die Grundlagen der Emissionskontingentierung sind in der Schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan dargestellt. Die aus den Emissionskontingenten resultierenden Immissionskontingente  $L_{IKi}$  der Teilfläche Kerngebiet entsprechen den anzusetzenden Immissionsrichtwertanteilen im Genehmigungsverfahren für zukünftig anzusiedelnde Betriebe und Anlagen im Kerngebiet.

Die Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen innerhalb des Kerngebietes richtet sich nach den konkreten Anforderungen etwaiger Betriebe und Anlagen. Dabei erfolgt der Nachweis der Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente unter Berücksichtigung der zum Genehmigungszeitpunkt vorhandenen Randbedingungen, wie z.B. Gebäudeabschirmungen in der Nachbarschaft. Eine Festlegung von konkreten Schallschutzmaßnahmen ist deshalb erst im Rahmen der jeweils einzelnen Baugenehmigungsverfahren sinnvoll und zweckmäßig. Aufgrund der Lage des Kerngebietes MK mit angrenzenden Reinen Wohngebieten erfordert die Einhaltung des Kontingents nach derzeitigen Planungs- und Kenntnisstand eine eingehaute Tiefgaragenrampe und eine getrennt davon angeordnete, in das Gebäude integrierte Lkw-Anlieferung. Weitere aktive Schallschutzmaßnahmen werden nicht festgesetzt. Die vorgeschlagene Emissionskontingentierung reglementiert das zulässige Lärmpotential hinsichtlich der Nachbarschaft außerhalb des Geltungsbereiches.

Eine gewisse Konfliktsituation ergibt sich bei Wohnnutzungen im Kerngebiet, die sich in einem Abstand von weniger als 10 m von der Tiefgaragenein- und Ausfahrt befinden. Sofern eine nächtliche Gewerbenutzung im Kerngebiet vorgesehen ist (z. B. Gastronomie-, Kino- oder ein Fitnessstudionutzung usw.), sind Fenster schutzbedürftiger Räume von Wohnungen im Abstand von 10 m unzulässig. Für die von den Bewohnerinnen und Bewohnern selbst verursachten Geräusche an der Tiefgaragenein- und Ausfahrt erscheint eine erhöhte Schalldämmung der Außenbauteile in Verbindung mit einer fensterunabhängigen Belüftungsmöglichkeit auch abwägungsfähig. Es wird festgesetzt, einen Nachweis zur Einhaltung der TA Lärm im Rahmen des Bauvollzugs zu erbringen.

### **Summenbetrachtung des Anlagenlärms (Gewerbe-, Sport- und Freizeitanlagen)**

Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgte zusätzlich aus Gründen der Lärmvorsorge eine Summenbetrachtung des Anlagenlärms (Gewerbe-, Sport- und Freizeitanlagen) nach TA Lärm, die anhand der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005 beurteilt wurde. In dieser Betrachtung wurde das Kerngebiet mit seinem Emissionskontingent berücksichtigt. Als Ergebnis der Summenbetrachtung nach TA Lärm für die Nachbarschaft wurde festgestellt, dass der Anlagenlärm auch insgesamt die maßgebenden Immissionsrichtwerte nach DIN 18005 bzw. TA Lärm einhält. Lediglich die Nachbarschaft an der Frankwaldstraße 2 ist von rechnerischen Überschreitungen betroffen. Diese Überschreitungen nehmen jedoch nach Errichtung des Planvorhabens ab, da die Belastung in der Bestandssituation bzw. dem Prognose-Nullfall durch die offene Anlieferung und die Kfz-Stellplätze der bestehenden Einzelhandelseinrichtung deutlich höher sind, als die zukünftigen Lärmbeiträge aus dem Planungsgebiet. Eine Verschlechterung der Lärmsituation an dieser Stelle tritt durch das Planvorhaben

nicht ein. Schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärmimmissionen sind somit nicht zu erwarten.

Zusammenfassend sind durch die Planung keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärmimmissionen in der Nachbarschaft außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans zu erwarten.

Eine außerschulische Nutzung der Freisportanlagen ist aus Gründen des Lärmschutzes nur in einem begrenztem Umfang möglich. Die Festlegung des konkreten Umfangs der außerschulischen Nutzung bleibt dem Genehmigungsverfahren vorbehalten.

### **Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft**

Fassadenreflexionen wurden in den Untersuchungen und schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt.

Durch die Neuberechnung (nach Änderung der 16. BImSchV) ergibt sich für die östlich an die Bahnlinie angrenzende Wohnbebauung aufgrund der geplanten Gebäude im Hinblick auf Reflexionen eine geänderte Beurteilungslage.

Hier kommt es durch Reflexionen an der geplanten Bebauung nur zu unwesentlichen Pegelerhöhungen verglichen mit der Situation ohne Bebauung. Als Maßstab für eine Beurteilung der Veränderung von Verkehrslärmeinwirkungen ergeben sich Anhalte hilfsweise aus der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV, die beim Neubau oder der Änderung von Verkehrswegen anzuwenden ist. Danach sind erst Veränderungen um 3 dB(A) als wesentlich einzustufen. Eine Zunahme um diesen Wert wird an keiner Stelle erreicht. Bei Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm, die bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen, kann jedoch in Anlehnung an die 16. BImSchV bereits eine gerade noch rechnerisch nachweisbare Pegelerhöhung als wesentlich betrachtet werden.

Eine Einzelfallberechnung, die insgesamt 28 Gebäude auf der Ostseite der Bahngleise erfasste, hat gezeigt, dass bereits in der Ausgangssituation (ohne Plangebäude) an 21 Gebäuden gesundheitsgefährdende Lärmpegel über 60 dB(A) nachts auftreten. Durch die vorliegende Planung kommt es an insgesamt 11 dieser Gebäude nur zu einer weiteren Erhöhung der Beurteilungspegel durch Reflexionen um bis zu 0,4 dB(A). Hier werden Bestands-Verkehrslärmpegel von mehr als 60 dB(A) nachts weitergehend erhöht.

Da diese Erhöhung für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar ist, tritt jedoch eine nur unwesentliche Verschlechterung der Gesamtsituation ein.

Bei der Bewertung dieser verbleibenden Pegelerhöhungen ist zu bedenken, dass der Ergreifung von aktiven Schallschutzmaßnahmen, sei es am Schulgebäude durch die Ausbildung einer hochschallabsorbierenden Fassade oder sei es auf dem Grundstück der Schule durch die Errichtung einer hochschallabsorbierenden Lärmschutzwand gewichtige Gründe entgegenstehen.

Grundsätzlich könnten durch die hochschallabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwand entlang des geplanten Busterminals und einer ebenfalls hochschallabsorbierenden Ostfassade ( $D_{ref} = 8 \text{ dB(A)}$ ) des Schulgebäudes bzw. alternativ dazu durch die Verlängerung der festgesetzten Lärmschutzwand nach Süden auf einer

Länge von 260 m mit einer Höhe von 4 m, die Auswirkungen durch das geplante Gebäude der Europäischen Schule in der östlich gelegenen Nachbarschaft, weitgehend vermieden werden.

Nach einer überschlägig ermittelten Kostenschätzung würden sich die Kosten für eine hochschallabsorbierende Fassade voraussichtlich auf ca. 0,3 bis 0,5 Mio. € belaufen. Zwischen den zu erwartenden Kosten dieser Maßnahme und der dadurch erzielten Lärminderung in einem nicht wahrnehmbaren Bereich besteht damit ein erhebliches Ungleichgewicht, das über das Gebot der Verhältnismäßigkeit hinausgeht. Auch kann ohne Vorlage einer konkreten Gebäudeplanung nicht sichergestellt werden, dass durch die Anordnung funktional notwendiger Fenster das erforderliche Absorptionsmaß erreicht werden kann, um die Pegelerhöhungen im vollen Umfang auszuschließen und dabei gleichzeitig den erforderlichen Lärmschutz der Schulnutzungen herzustellen. Damit kann die Wirksamkeit der Maßnahme nicht risikofrei sichergestellt werden.

Beide Maßnahmen – die Ertüchtigung der Lärmschutzwand bzw. der Fassade - würden zudem auch der Umsetzung des prämierten Wettbewerbsentwurfes, die der Stadtrat am 26.09.2012 beschlossen hat, widersprechen. Insbesondere zu der Fassadengestaltung führte das Preisgericht aus, dass: „... Die einheitliche Behandlung aller Fassaden erscheint sinnfällig und angemessen....Überzeugend ist das Fassadenkonzept mit den als gerahmte Ausblicksöffnungen inszenierten Panoramafenstern. Die unterschiedlichen Formate ermöglichen Identifikation und geben der Schule einen unverwechselbaren Auftritt. ...“

Eine Anordnung sogenannter „Panoramafenster“ würde die Wirksamkeit der vorgeschlagenen hochschallabsorbierenden Fassade jedoch wiederum einschränken. Der Verzicht auf dieses Gestaltungselement würde der Umsetzung eines wesentlichen Gestaltungszieles entgegenstehen.

Auch ist eine Verlängerung der festgesetzten Lärmschutzwand auf der Ostseite des Grundstücks der Europäischen Schule aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich und städtebaulich nicht gewünscht.

Die nicht bebauten Flächen werden funktional benötigt um die Ver- und Entsorgung sicherzustellen sowie die Brandschutzanforderungen zu gewährleisten. Auch eine Überbauung der Leitungsschutzzone (bestehende Fernwärmeleitung) in weiten Teilen ist nicht möglich. Spielräume für eine Umplanung, die die notwendigen Flächen zur Errichtung einer Lärmschutzwand berücksichtigt, bestehen nicht. Auch die Festsetzung einer Lärmschutzwand entlang der Gleise auf den angrenzenden Bahnflächen scheidet aus, da es sich hier um gewidmete Bahnflächen handelt, auf denen die Landeshauptstadt München keine Planungshoheit hat. Gegen die Anordnung einer Lärmschutzwand in der benötigten Länge von insgesamt ca. 360 m entlang der Bahnlinie am südlichen Ortseingang von München sprechen auch stadtgestalterische Gründe, da dadurch das Ortsbild nachhaltig beeinträchtigt wäre.

In der nördlichen Nachbarschaft besteht keine Betroffenheit.

In der westlichen Nachbarschaft der Planung kommt es tags zu einer Erhöhung der Verkehrslärmpegel um ca. 3 dB(A). Die durch die zukünftigen Verkehrsmengen (Plan-

fall 2025) erzeugten Schallemissionen wurden durch eine schalltechnische Untersuchung geprüft. Im Ergebnis werden zwar die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A) Tag/Nacht) an der straßennahen Bebauung der Lincolnstraße jedoch eingehalten. Die Überschreitung der Orientierungswerte ist gerechtfertigt, nachdem die organisatorische wie bauliche Konzeption der Europäischen Schule auf die zentrale Abwicklung des Verkehrs im Norden des Grundstückes angewiesen ist. Die Erschließung von Norden sorgt des weiteren dafür, dass weitere Straßen in der Siedlung am Perlacher Forst vom Verkehrsaufkommen der Europäischen Schule weniger beeinträchtigt werden.

### **Erschütterungsschutz**

Das Planungsgebiet wird östlich von zwei S-Bahn-Gleisen tangiert, außerdem befindet sich hier der S-Bahnhaltepunkt mit An- und Abfahrtsbewegungen der Züge. Im Norden des Planungsgebietes sind zwei weitere S-Bahn-Gleise, die in östliche Richtung weitergeführt werden.

Die Beurteilung der auf Erschütterungen und Sekundärluftschall zurück zu führenden Immissionssituation erfolgte auf Grundlage der aus den Messdaten berechneten Mittelwerte. Die Immissionen einzelner S-Bahnvorbeifahrten können jedoch deutlich (z.B. bei schadhaften Zugmaterial) von diesen Mittelwerten abweichen.

Die auf Basis der messtechnischen Erschütterungsuntersuchungen vor Ort gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass unter Beachtung anzustrebender Mindestabstände (bei der vorliegenden Planung sind dies bei Unterrichtsräumen, Büronutzungen o.ä. mindestens 18 m, bei Wohnnutzungen o.ä. mindestens 38 m von der Gleisachse des nächstgelegenen Durchgangsgleises) die Anhalts- bzw. Richtwerte der DIN 4150 Teil 2, Ausgabe Juni 1999 für Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen voraussichtlich eingehalten werden können.

Eine Unterschreitung dieser Mindestabstände kann durch geeignete technische und/oder konstruktive Maßnahmen kompensiert werden. Es wird festgesetzt, dass bei der Errichtung schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen in den geplanten Bauräumen entlang der Bahn eine Prüfung der zum Genehmigungszeitpunkt vorherrschenden Erschütterungssituation vorgenommen wird.

Nicht schutzbedürftige Gebäudeteile (zum Beispiel Abstell- und Lagerräume), die innerhalb der Mindestabstände errichtet werden, sind von baulich verbundenen schutzbedürftigen Gebäudeteilen durch eine Bauteilfuge abzutrennen, um eine Erschütterungsübertragung über Wände und Decken zu verhindern.

### **Einwirkungen aus elektrischen und magnetischen Feldern**

Relevante elektrische und magnetische Felder innerhalb des Planungsgebiets gehen von den Bahnstromanlagen der S-Bahnstrecke östlich des Planungsgebietes aus.

Die messtechnische Untersuchung der elektrischen und magnetischen Felder zeigt, dass im Bereich der Baufelder im gesamten Planungsgebiet die gesetzlichen Grenzwerte der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) i. d. F. 16.12.1996 sowie in der Novelle der 26. BImSchV aus dem Jahr 2013 für elektrische und magnetische Wechselfelder, die Referenzwerte der berufsgenossenschaftlichen Vorschrift für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (BGV B11 (VBG 25)) eingehalten werden. Dem Minimierungsgebot nach § 4 Abs. 2 der 26. BImSchV ist Rechnung

getragen.

Festsetzungen im Bebauungsplan zum Schutz vor elektrischen und magnetischen Feldern sind nicht erforderlich.

#### **4.17. Luftschadstoffe**

Das Planungsgebiet liegt zwischen Lincoln- und Cincinnatistraße und unterliegt daher verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen.

Die höchste Luftschadstoffbelastung innerhalb des Planungsgebietes ergibt sich an den Baukörpern entlang der Cincinnatistraße und Marklandstraße. Im Planfall betragen die Jahresmittelwerte der Gesamtbelastung (Vorbelastung und Zusatzbelastung) für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) bis zu 26 µg/m<sup>3</sup> und für Schwebstaub (PM<sub>10</sub>) bis zu 21 µg/m<sup>3</sup>. Diese Belastung wurde für den Nahbereich der Tiefgaragenein-/ausfahrt im Kerngebiet MK prognostiziert. An den exponierten Seiten dieses Gebäudes ist somit von leicht erhöhten Immissionskonzentrationen (50 bis 75 % der Grenzwerte) auszugehen. Im Inneren des Planungsgebietes gehen die Immissionen dem gegenüber, aufgrund der Gebäudeabschirmungen und des zunehmenden Abstandes von den verkehrsrelevanten Straßen, auf die Immissionswerte der ortsüblichen Hintergrundbelastung zurück. Die Anzahl der Tagesmittelwertüberschreitungen für PM<sub>10</sub> liegt bei maximal 11 Tagen/Jahr. Daher wird die zulässige Überschreitungshäufigkeit von 35 Tagen/Jahr voraussichtlich deutlich unterschritten.

Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft wurden durch eine Differenzbetrachtung (Planfall - Nullfall) ermittelt. In der Nachbarschaft wurden die höchsten Schadstoffzunahmen entlang der Lincolnstraße, primär aufgrund des Ziel-/Quellverkehrs, durch die geplante Erweiterung der Europäischen Schule ausgelöst, prognostiziert. Dort beträgt die Erhöhung der Luftschadstoffbelastung im Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> bis zu 1,4 µg/m<sup>3</sup> und für PM<sub>10</sub> bis zu 0,1 µg/m<sup>3</sup>. Derartige Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung von mehr als 3 % des Immissionsjahresmittelwertes sind zwar relevant, dennoch bleiben auch weiterhin die Grenzwerte der 39. BImSchV um bis zu 16 µg/m<sup>3</sup> unterschritten.

Daher bleiben auch weiterhin in der Nachbarschaft die Grenzwerte der 39. BImSchV für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> eingehalten bzw. deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung im Umfeld des Planungsgebietes erwarten lässt.

Die Grenzwerte der 39. BImSchV sind für NO<sub>2</sub> 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel bzw. 200 µg/m<sup>3</sup> im Mittelungszeitraum von 1 Stunde an maximal 18 Tagen im Jahr, für PM<sub>10</sub> 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel bzw. 50 µg/m<sup>3</sup> pro Tag mit einer zulässigen Überschreitungshäufigkeit von 35 Tagen pro Kalenderjahr.

Festsetzungen gegen verkehrsbedingte Luftschadstoffimmissionen sind im Zuge der Bauleitplanung nicht erforderlich.

#### **4.18. Altlasten**

Die vorhandenen Altlasten im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule werden im Rahmen der Freimachung des Geländes fachgerecht entsorgt. Gegeben-

nenfalls sind hierfür in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt im Rahmen des Bauvollzuges noch ergänzende Untersuchungen erforderlich.

#### **4.19. Brandschutzkonzept**

In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sieht das Brandschutzkonzept Feuerwehrezufahrten von Norden, sowie Aufstellflächen auf dem Pausenbereich, vor. Ebenso ist auf der Ostseite des Schulgebäudes eine Befahrung für die Feuerwehr möglich.

Das Kerngebiet MK kann über die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung angefahren werden. Von dieser ist auch eine Anfahrung des östlichen Grundstücksbereiches möglich. Im Vorgarten zur Marklandstraße sind Aufstellflächen für Feuerwehrfahrzeuge vorgesehen. Unabhängig davon kann der 2. Rettungsweg baulich umgesetzt werden.

Mit dem vorliegenden städtebaulichen Konzept und den Festsetzungen des Bebauungsplanes werden die Voraussetzungen geschaffen, dass den Belangen des Brandschutzes bei der Realisierung der Bauvorhaben ausreichend Rechnung getragen werden kann. Grundsätzlich trägt jeder Bauherr die Verantwortung für die Belange des vorbeugenden Brandschutzes und muss die notwendigen Flächen für die Feuerwehr auf eigenem Grundstück vorsehen.

#### **4.20. Gender Mainstreaming**

Die vorliegende Planung soll im Sinne einer gendergerechten Planung entwickelt werden. Es sollen die typischen Ansprüche sowie die unterschiedliche Raumanutzung von Männern, Frauen und Kindern bzw. Mädchen und Jungen beachtet werden.

In diesem Sinne wurde auch auf eine Wegeverbindung entlang der Bahnlinie verzichtet, da hier keine soziale Kontrolle vorhanden ist und Angsträume entstehen könnten. Der Zugang zum Haltepunkt der S-Bahn wird über einen zukünftig öffentlichen und gut einsehbaren Platz geführt. Damit wird die soziale Kontrolle des Zugangs zur S-Bahn verbessert. Der öffentliche Platz und der neu geplante Zugang zur Bahnunterführung ermöglichen eine barrierefreie und behindertengerechte Nutzung und Zugänglichkeit der Bahnanlagen.

Mit dem Angebot einer Einzelhandelseinrichtung in der geplanten Größenordnung wird die Nahversorgung auch für weniger mobile Bevölkerungsteile im Umfeld des Planungsgebietes langfristig gesichert. Die Lage des Einzelhandels am S-Bahnhalte ermöglicht darüber hinaus eine effiziente Kombination von Alltagswegen.

Die Gemeinbedarfsflächen Europäische Schule und Sportstätten wie auch die Einzelhandelsnutzung im Kerngebiet MK sind über aufgewertete Wegeverbindungen auf kurzen Wegen und zum Teil ohne Überquerung von Straßen direkt von der S-Bahn aus zu erreichen.

#### **4.21. Nachhaltigkeitskonzept und Klimaschutz**

Der Bebauungsplan ermöglicht die Wiedernutzbarmachung einer derzeit weitgehend brach liegenden Fläche im städtischen Kontext an einem Haltepunkt des ÖPNV. Im Sinne einer zukunftsfähigen Innenentwicklung werden gut erreichbare Flächen für die

soziale Infrastruktur, Einzelhandel, Arbeiten, Dienstleistung und Wohnen geschaffen bzw. gesichert.

Durch die Planung werden öffentliche Freiflächen (z.B. öffentlicher Platz) geschaffen, die die Aufenthaltsqualität innerhalb des Planungsgebietes erhöhen und über das Planungsgebiet hinaus positive Auswirkungen und identitätsstiftenden und belebenden Charakter haben.

Die Anbindung an den schienengebundenen Personennahverkehr und eine angemessene städtebauliche Dichte ermöglichen kurze Wege und eine umweltverträgliche Mobilität, die u.a. auch durch die große Anzahl von geplanten Fahrradabstellplätze gefördert wird.

Die Baumaßnahme hat positive Auswirkungen auf den Immissionsschutz für die angrenzenden Wohngebiete.

Es werden ökologische Vernetzungs- und Ausgleichsflächen gesichert, Bodenversiegelungen begrenzt, Eingrünung und Dachbegrünung festgesetzt, um u.a. den Klimaschutz und die ökologischen Funktionen zu verbessern.

Im Rahmen der Abwägung werden die ökonomischen, ökologischen und sozialen Belange der Planung, auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen, miteinander in Einklang gebracht.

## 5. Wesentliche Auswirkungen der Planung

- Städtebauliche Aufwertung einer bislang weitgehend brach liegenden Fläche mit einer maßvollen baulichen Verdichtung.
- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung der Europäische Schule mit Sporthalle und Freisportflächen sowie einer viergruppenigen Kindertageseinrichtung mit jeweils zugeordneten Freiflächen am vorgesehenen Standort und damit Entlastung des bestehenden Standortes der Europäischen Schule.
- **Planungsrechtliche Sicherung der bestehenden städtischen Schulsportanlage mit ihren Freisportanlagen.**
- Langfristige Sicherung einer zeitgemäßen Einzelhandelsnutzung in attraktiver Lage.
- Schaffung eines multifunktionalen Platzes, der dem Quartier und der Umgebung zusätzliche Aufenthaltsqualität und Identität verleiht.
- Behindertengerechter Zugang zu den Gleisanlagen und dem Wohnquartier östlich der Gleise.
- Schaffung von Wohnraum im Umfang von ca. 40 Wohneinheiten.
- Ermöglichung von ca. 180 bis 200 Arbeitsplätzen im Einzelhandels- und Dienstleistungssektor innerhalb des Kerngebiets MK und ca. 150 bis 160 Arbeitsplätzen in der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule.
- Verkehrssichere Neugestaltung des Knotenpunktes Cincinnati- / Marklandstraße.
- Die Umsetzung der Planung erfordert die Fällung von 77 Bäumen, die der Baumschutzverordnung unterliegen, und 74 Bäumen, die die Kriterien der Baumschutzverordnung erfüllen, aber außerhalb des Geltungsbereichs liegen. Als Ausgleichsmaßnahme werden im gesamten Planungsgebiet mindestens 100 Bäume neu gepflanzt.
- Versiegelungszunahme im Bebauungsplanumgriff um 7 %.

- Sicherung von Eingrünung, Erhalt des Landschaftsbestandteils, des teilweisen Vernetzungstreifens an der Bahn und zahlreicher Bäume.
- Eingriff in den Lebensraum der geschützten Tierart Zauneidechse, Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft einschließlich der artenschutzrechtlichen Kompensation.

## **5.1. Naturschutzrechtlicher Ausgleich und Artenschutz**

### **Naturschutzrechtlicher Ausgleich**

Zum Bebauungsplan mit Grünordnung wurde unter Anwendung des Bayerischen Leitfadens zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der Bauleitplanung ein Konzept für den Ausgleich des durch die geplanten Maßnahmen verursachten Eingriffes erstellt. Insgesamt löst der durch die Planung verursachte Eingriff in den Naturhaushalt einen Bedarf von ca. 1,6 ha Ausgleichsflächen aus. Die Flächen können teilweise innerhalb des Bebauungsplanumgriffes, jedoch zu einem Großteil außerhalb nachgewiesen werden. Die Berechnung und der Nachweis der Ausgleichsflächen sind im Umweltbericht der Begründung Ziffer 7.3. erläutert.

### **Artenschutz**

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wurde ein Vorkommen von nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützter Tierarten sowie nach der Europäischen Vogelschutzrichtlinie besonders geschützter Brutvögel festgestellt.

Die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung für die Maßnahme im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 2037 wurde durch die Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 28.04.2014 erteilt.

Es wird auf die Detaillierungen im Umweltbericht unter Ziffer 7.4. der Begründung verwiesen.

## **6. Sozialgerechte Bodennutzung / Maßnahmen**

Die Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung sind anzuwenden.

Mit der Grundstückseigentümerin wurde ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, in dem sich diese insbesondere zur Übernahme folgender Leistungen verpflichtet hat:

- Abtretung der noch nicht in städtischem Eigentum befindlichen Verkehrsflächen (Straßenverkehrsfläche und öffentlicher Platz); ursächlicher Teil unentgeltlich,
- Herstellung und Umbau der Straßenverkehrsflächen,
- Herstellung des öffentlichen Platzes, Übernahme des ursächlichen Teils der Kosten durch die BImA,
- Bindungen zugunsten des geförderten Wohnungsbaus (30 % Förderquote),
- Finanzierungsbeitrag und anteiliger Bodenwert für ursächliche soziale Infrastruktur,
- Kosten für Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft und für Artenschutzmaßnahmen,
- Einräumung von Dienstbarkeiten.

Bei der Landeshauptstadt München verbleiben die Kosten für den nicht ursächlichen Grundstückskauf des General-Kalb-Wegs und des nur teilweise ursächlichen öffentlichen Platzes (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) sowie die nicht ursächlichen anteiligen Herstellungskosten des Platzes.

## **7. Umweltbericht**

### **7.1. Einleitung**

#### **7.1.1. Inhalt und wichtigste Ziele des Bebauungsplans**

Im Süden der Landeshauptstadt München soll westlich der S-Bahnlinie auf dem Gelände des HIT-Markts mit Parkplatz und weiterer gewerblicher Flächen und Brachen, eine Gemeinbedarfsfläche für die Erweiterung die Europäische Schule, ein Kerngebiet mit Einzelhandel, weiteren kerngebietscharakteristischen Nutzungen und einen untergeordnetem Wohnanteil sowie ein zentraler öffentlicher Platz neu entwickelt werden. Der städtische Sportplatz soll als Gemeinbedarfsfläche planungsrechtlich gesichert werden.

Genauere Angaben zu Art und Umfang des Vorhabens sind der Begründung zu entnehmen.

Im Satzungstext sowie im Bebauungsplan werden die Baugebiete mit Art und Maß der baulichen Nutzung, Freiflächen innerhalb der Baugebiete, Baumpflanzungen, Straßenverkehrsflächen und eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung sowie Schallschutzmaßnahmen für die geplanten Nutzungen festgesetzt. Des Weiteren werden randlich der Vernetzungstreifen entlang der Bahnlinie als Ausgleichsfläche, eine Fläche mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen im Süden und der Landschaftsbestandteil mit weiteren Flächen als Ausgleichsfläche festgesetzt. Im Detail wird auf die, als Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehenen Satzungsbestimmungen verwiesen.

Der Bebauungsplan umfasst ein Areal von ca. 11,0 ha. Davon sind ca. 6,2 ha Baugebiete, ca. 1,5 ha Verkehrsfläche, ca. 3,2 ha Wald und ca. 0,1 ha Bahnanlage.

#### **7.1.2. Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes**

Neben den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen, wie dem Baugesetzbuch, den Natur- und Denkmalschutzgesetzen, der Immissionsschutz-, Abfall- und Wassergesetzgebung wurden im konkreten Fall nachfolgend beachtet:

- Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan,
- DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“,
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV),
- 18. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV),
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm),
- DIN 4109, Nov. 1989, Schallschutz im Hochbau,
- Lärmkarten des Lärminderungsplans der Landeshauptstadt München,
- Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes,
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunrei-

- nigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG, TA Lärm und DIN 45680 und 4150),
- 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BImSchV),
  - 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV),
  - DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen – Teil 1: Allgemeine Anforderungen“,
  - Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes bzw. Bayerischen Naturschutzgesetzes zur Eingriffsregelung und zum speziellen Artenschutz,
  - Verordnungen der Landeshauptstadt München über den Schutz des Landschaftsbestandteils „Restlaubwaldbestände am Perlacher Forst“ in München Obergiesing (Biotop Nrn. M-618 und M-236) und des Landschaftsbestandteils „Fasangarten-Teilfläche M-304.01“ in München Obergiesing (Biotop Nr. M-304.01),
  - Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP),
  - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG),
  - Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV),
  - Richtlinie zum Gender Mainstreaming der Landeshauptstadt München.

Zur Art, wie die Ziele und die Umweltbelange der oben genannten Vorschriften bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt werden, wird auf die entsprechende Darstellung bei den jeweiligen Schutzgütern verwiesen.

### **7.1.3. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung**

Der Untersuchungsrahmen und der Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wurde in einem gesonderten Scoping-Termin am 24.11.2009 ermittelt und im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB im Frühjahr 2013 mit den zuständigen Fachbehörden und Sonstigen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Im Rahmen des Scopings wurden die Aspekte Geruchsbelastung, Oberflächengewässer und Kulturgüter als nicht relevant bewertet und werden daher im Rahmen der Umweltprüfung und des Umweltberichtes nicht behandelt.

## **7.2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen (Bestandsaufnahme, Prognose, Maßnahmen)**

### **7.2.1. Schutzgut Mensch / seine Gesundheit / Bevölkerung**

#### **7.2.1.1. Wirkungsbereich Lärm (Verkehrslärm, Gewerbelärm, Sport- und Freizeitlärm, sonstiger Lärm)**

##### **Bestand**

Das Planungsvorhaben unterliegt einer mittleren bis hohen Verkehrslärmbelastung des Schienenverkehrs der S-Bahnlinie München-Holzkirchen (S3) mit dem S-Bahnhof Fasangarten sowie der angrenzenden Straßenverkehrswege. Darüber hinaus unterliegt das Planungsgebiet den Anlagenlärmimmissionen mehrerer Gewerbebetriebe und Sportanlagen. Dies sind die Recyclinggewerbebetriebe an der Herbert-Quandt-

Straße, eine Betriebswerkstatt, der Gartenbaustützpunkt an der Lincolnstraße, die Kfz-Werkstatt an der Schwarzenbacher Straße, die Sportflächen des Sportvereins Stadtwerke München e.V., des Jugendzentrums, die Baseballfläche an der Lincolnstraße sowie die Sportflächen am General-Kalb-Weg.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die geplanten Nutzungen führen zu einem durch den Ziel-/Quellverkehr und zum anderen durch Fassadenreflexionen sowie Gebäudeabschirmungen zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft.

In der nördlichen Nachbarschaft sind keine relevanten Pegelerhöhungen im Sinne der 16. BImSchV zu erwarten. Die durch die zukünftigen Verkehrsmengen (Planfall 2025) erzeugten Schallemissionen wurden durch eine schalltechnische Untersuchung geprüft. Im Ergebnis werden zwar die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A) Tag/Nacht) an der straßen nahen Bebauung der Lincolnstraße jedoch eingehalten. Die Überschreitung der Orientierungswerte ist gerechtfertigt, nachdem die organisatorische wie bauliche Konzeption der Europäischen Schule auf die zentrale Abwicklung des Verkehrs im Norden des Grundstückes angewiesen ist. Die Erschließung von Norden sorgt des Weiteren dafür, dass weitere Straßen in der Siedlung am Perlacher Forst vom Verkehrsaufkommen der Europäischen Schule weniger beeinträchtigt werden.

In der westlichen Nachbarschaft der Planung kommt es tags zu einer Erhöhung der Verkehrslärmpegel um ca. 3 dB(A). Da im Tageszeitraum jedoch die jeweiligen Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete zuverlässig eingehalten werden, entsteht dadurch keine Betroffenheit. Im Nachtzeitraum sind die Erhöhungen der Verkehrslärmpegel sowie auch in der restlichen Nachbarschaft nicht wesentlich im Sinne der 16.

BImSchV (kleiner als 2 dB(A) und deutlich unterhalb von gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen).

Für die östliche Nachbarschaft ist durch die rechnerische Erhöhung des Schienenverkehrslärmpegels durch Änderung der 16. BImSchV eine zusätzliche Betroffenheit gegeben. Hierbei wirken sich die Reflexionen des Planungsvorhabens auf die bereits vorhandenen Lärmpegel im gesundheitsgefährdenden Bereich aus. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die Erhöhungen im Bereich bis zu max. 0,4 dB(A) liegen. Sie sind zwar rechnerisch vorhanden, jedoch tritt, nachdem sie für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar sind, eine nur unwesentliche Verschlechterung der Ausgangssituation ein. Zusätzliche Festsetzungen zum Lärmschutz werden deshalb nicht erforderlich.

Damit können grundsätzlich erhebliche Umweltauswirkungen für die Nachbarschaft ausgeschlossen werden.

Insgesamt führen die geplanten Nutzungen zu einer Verbesserung der Anlagenlärmsituation für die Nachbarschaft. Die neu entstehenden gewerblichen Nutzungen innerhalb des geplanten Kerngebietes werden durch die Festsetzung von Kontingenten emissionsbegrenzt.

Durch entsprechende technische und bauliche Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Bauvollzugs können Lärmkonflikte mit der Nachbarschaft ausgeschlossen werden.

Ein ausreichender Schallschutz an schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb des Planungsgebietes wird durch eine schalltechnisch optimierte Gebäudeanordnung und

Grundrissorientierung sowie durch bauliche Maßnahmen für schutzbedürftige Räume (z. B. Grundrissorientierung, Vorbauten, verglaste Loggien, mehrschalige Fassaden o.ä.) sichergestellt. Durch die Umsetzung der Festsetzungen werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die Verkehrsuntersuchung vom August 2013 zeigt, dass es auf Grund der geringen Nachverdichtungsmöglichkeit innerhalb der Siedlung am Perlacher Forst zu keiner signifikanten Zu- oder Abnahme des Verkehrs bis 2025 kommen wird. Mit einer Änderung der Verkehrslärmbelastung bei Nichtdurchführung der Planung im Wohngebiet am Perlacher Forst ist nicht zu rechnen.

Auch hinsichtlich des Anlagenlärms (HIT-Markt) ist keine nennenswerte Veränderung im Vergleich zum Ist-Zustand zu erwarten.

### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

Durch folgende Festsetzungen im Bebauungsplan können Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete innerhalb des Planungsgebietes vermieden bzw. vermindert werden:

- Baulicher Schallschutz nach DIN 4109 zum jeweiligen Genehmigungszeitpunkt, Lärmpegelbereiche werden nicht festgesetzt.
- Für Räume mit Lüftungstechnisch notwendigen Fenstern an Fassadenseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 59/49 dB(A) tags/nachts wird eine geeignete Grundrissorientierung oder erhöhte Anforderung an die Schalldämmung der Außenbauteile in Verbindung mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen festgesetzt.
- Für Fassaden mit gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln werden darüber hinausreichende Schallschutzmaßnahmen wie etwa Vorbauten, verglaste Loggien, mehrschalige Fassaden oder Ähnliches zwingend festgesetzt.
- Etwaigen Konflikten durch die Nutzungsmischung Gewerbe/Wohnen im Kerngebiet wird durch Festsetzung eines Einzelnachweises im Bauvollzug entgegnet.

Durch folgende Festsetzungen können potenzielle Lärmkonflikte durch geplante Anlagen innerhalb des Planungsgebietes vermieden bzw. vermindert werden:

- Die Verträglichkeit des Kerngebietes wird mit einem Emissionskontingent geregelt.
- Die außerschulische Nutzung der ESM wird im Rahmen des Bauvollzugs erforderlichenfalls durch eine schalloptimierte Anordnung von Lärmquellen (Haustechnikaggregate usw.), technische und/oder organisatorische Maßnahmen reglementiert.
- Die Errichtung einer 4,5 m hohen Lärmschutzwand entlang der nordöstlichen Bebauungsplangrenze zum Schutz der östlichen Nachbarschaft vor den Geräuschen des Busterminals.
- Die Errichtung einer 2,0 m hohen Lärmschutzwand an der südlichen Grenze der Kindertageseinrichtung zum Schutz der Kinderfreiflächen vor den Verkehrslärmimmissionen der Cincinnatistraße oder sonstiger Maßnahmen, die eine Verlärmung der Freibereiche der Kindertagesstätte ausschließen.

Der immissionstechnischen Untersuchung vom Januar 2014 sowie der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom Februar 2015 liegen die derzeit gültigen Normen und technischen Regelwerke zur Ermittlung und Beurteilung des Verkehrs-, Anlagen- und Sportlärms zu Grunde (siehe Ziffer 7.1.2. ).

#### **7.2.1.2. Wirkungsbereich Erschütterungen**

##### **Bestand**

Im Norden des Planungsgebietes fädeln die S-Bahn-Gleise der Linien S7 und S27 nach Osten hin aus. Aufgrund der geringen Streckenhöchstgeschwindigkeit dieser Gleise im Ausfädelbereich ist bei diesen Gleisen nur von einem untergeordneten Beitrag zu den Erschütterungseinwirkungen auszugehen.

##### **Prognose bei Durchführung der Planung**

In unmittelbarer Nähe des Schienenweges können innerhalb von Baukörpern Belästigungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall auftreten. Da diese durch entsprechende bauliche Maßnahmen und Situierung von schutzbedürftigen Räumen wie Unterrichtsräumen, Büronutzungen und Wohnnutzungen außerhalb des Einwirkungsbereichs, ggf. in Verbindung mit baulichen Maßnahmen, vermieden werden können, sind keine negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu befürchten.

##### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Der Flächennutzungsplan stellt im Anschluss an die Bahnflächen ein Gewerbegebiet dar. Dort können in unmittelbarer Nähe des Schienenweges innerhalb von Baukörpern Belästigungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall auftreten. Da diese durch entsprechende bauliche Maßnahmen vermieden werden können, sind keine negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu befürchten.

##### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

An Gebäuden im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Erschütterungen können technische bzw. konstruktive bauliche Maßnahmen (z.B. Entkoppelung von Gebäudeteilen) zur einer Reduzierung der Erschütterungswirkungen oder die Einhaltung der Mindestabstände zu den Gleisanlagen (Unterrichts- und Büroräume mindestens 18 m, Wohnräume mindestens 38 m) vorgenommen werden.

Bereits im Wettbewerbs- als auch nachfolgend im Bauleitplanverfahren, wurden Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen und damit die Anhaltswerte der DIN 4150 für Erschütterungsimmissionen, wie auch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für sekundären Luftschall berücksichtigt.

#### **7.2.1.3. Wirkungsbereich elektromagnetische Felder**

Die messtechnische Untersuchung der elektrischen und magnetischen Felder zeigt, dass bereits im Nahbereich der Bahnanlage (kleiner 2,0 m) die Grenzwerte der 26. BImSchV zuverlässig eingehalten werden und sich mit zunehmendem Abstand weiter verringern.

Im Bereich der Baufelder im gesamten Planungsgebiet werden die gesetzlichen Grenzwerte der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) i. d. F. 16.12.1996 sowie in der Novelle der 26. BImSchV aus dem Jahr 2013 für elektrische

und magnetische Wechselfelder, die Referenzwerte der berufsgenossenschaftlichen Vorschrift für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (BGV B11 (VBG 25)) eingehalten werden. Dem Minimierungsgebot nach § 4 Abs. 2 der 26. BImSchV ist Rechnung getragen.

#### **Bestand**

Die messtechnische Ermittlung der elektrischen und magnetischen Felder zeigt, dass die gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV im gesamten Planungsgebiet deutlich unterschritten werden.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Bei der vorliegenden Planung sind die Anforderungen der novellierten 26. BImSchV bei Weitem erfüllt und auch dem neu eingeflossenen Minimierungsgebot nach § 4 Abs. 2 ist hier aufgrund des Abstandes und der Gebäudesituierung in optimaler Weise Rechnung getragen.

Die Planung hält die Grenzwerte der 26. BImSchV ein, dennoch kann eine negative Beeinflussung empfindlicher elektrischer Geräte und Anlagen in den Bereichen der Schule und des Kerngebietes nicht ausgeschlossen werden. Im Rahmen der Bauausführung bzw. der Nutzung ist die Störfestigkeit sensibler Geräte im Einzelfall zu prüfen.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei einer Planung gemäß der Darstellung des Flächennutzungsplanes mit integriertem Landschaftsplan wären für ein Gewerbegebiet entlang der Bahnlinie die Anforderungen der novellierten Fassung der 26. BImSchV bei der Errichtung schutzbedürftiger Aufenthaltsräume einzuhalten.

#### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

Maßnahmen zum Schutz von Menschen gegen elektromagnetische Felder sind innerhalb der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule sowie innerhalb des Kerngebietes nicht erforderlich.

Eine negative Beeinflussung empfindlicher elektrischer Geräte und Anlagen kann in den Bereichen der Schule und des Kerngebietes nicht ausgeschlossen werden. Die Störfestigkeit sensibler Geräte (z. B. Kathodenstrahlröhren, Fernmeldeeinrichtungen, Labor- und Diagnosegeräte sowie wissenschaftliche und medizinische Labor- und Analysegeräte) sollte deshalb im Rahmen der Bauausführung bzw. der Nutzung im Einzelfall geprüft werden.

### **7.2.1.4. Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung**

#### **Bestand**

Die DIN 5034 gibt eine Mindestbesonnungsdauer für Wohnräume sowie Aufenthaltsräume einschließlich der Arbeitsräume im Sinne der Arbeitsstättenverordnung von vier Stunden zum Zeitpunkt der Tag- und Nachtgleiche (21. März/23. September) bzw. eine Stunde am 17. Januar vor. Ein Raum gilt als ausreichend besonnt, wenn Sonnenstrahlen bei einer Sonnenhöhe von mindestens 6° in den Raum einfallen können. Die vorhandenen freistehenden Gebäude mit Aufenthaltsräumen erfüllen diese Anforderungen.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Für die Schule kann eine ausreichende Belichtung erzielt werden, sofern die unter Ziffer 4.8. der Begründung aufgeführten Maßnahmen zur Ausführung kommen.

Der Bebauungsplan setzt im Kerngebiet MK oberhalb des Erdgeschosses Wohnnutzung fest.

Für das Kerngebiet wurde, unter Berücksichtigung des südlich angrenzenden Baumbestandes, anhand einer Verschattungsstudie vom November 2013 geprüft, ob die Mindestbesonnung nach DIN 5034 in den Obergeschossen nachgewiesen werden kann. Im Ergebnis hat die Studie gezeigt, dass die Anforderungen an eine ausreichende Belichtung und Besonnung erfüllt werden können. Der südlich des Kerngebietes gelegene Baumbestand wurde im Sinne einer „Worst Case“ Betrachtung als geschlossener Block angenommen. Da dies in der Realität über größere Zeiträume (Jahreszeiten ohne Laub) nicht der Fall ist, kann von einer längeren Besonnungsdauer als die ermittelten Werte ausgegangen werden, zumal die Bäume zum Zeitpunkt des 21. März noch nicht dicht belaubt sind.

Durch die freie Lage des Kerngebietes MK an der Marklandstraße kann für eine Wohnnutzung im westlichen Gebäudeteil (für Ost- und Westfassade) eine ausreichende Besonnung gemäß der DIN 5034 (Mindestbesonnungsdauer eines Aufenthaltsraumes am 17. Januar von einer Stunde oder am Tag der Tag- und Nachtgleiche von mindestens 4 Stunden) erreicht werden. Für eine Wohnnutzung im südlichen Gebäudeteil ist eine ausreichende Besonnung gemäß DIN 5034 nur über die Südfassade möglich, deshalb wird eine Belichtung von zumindest einen Aufenthaltsraum pro Wohneinheit nach Süden vorgeschrieben.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung ist davon auszugehen, dass das im Flächennutzungsplan dargestellte Gewerbegebiet umgesetzt wird. Es ist zu erwarten, dass unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der DIN-Vorschriften eine ausreichende Belichtung / Besonnung erreicht wird.

### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

Für den Südteil des Kerngebietes MK sind Festsetzungen zur Grundrissorientierung einer beabsichtigten Wohnnutzung erforderlich.

Die ausreichende Belichtung ist bei der Festsetzung der Abstandsflächen der Gebäude berücksichtigt worden. In der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule werden in Teilbereichen die Abstandsflächen gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 1 BayBO unterschritten. Für diese Bereiche wurde festgesetzt, dass eine ausreichende Belichtung nachgewiesen werden muss. Die Möglichkeiten zur Umsetzung einer ausreichenden Belichtung sind in der Begründung zum Bebauungsplan unter Ziffer 4.8. ausgeführt.

## **7.2.1.5. Wirkungsbereich Erholung**

### **Bestand**

Innerhalb des Planungsgebietes überwiegen gewerbliche Nutzung und soziale Infrastruktur. Der Laubwaldbestand im Norden dient lediglich der Unterbringung und Zuwegung zum Baseballfeld und dem Hindurchlaufen. Der städtische Sportplatz ist für die Öffentlichkeit nicht nutzbar.

Die westlich angrenzende Siedlung am Perlacher Forst ist durch private großzügige und zusammenhängende Freiflächen mit ausreichenden Erholungs- und Spielangeboten geprägt. Zudem liegt der Perlacher Forst als übergeordnete Grün- und Freifläche in mittelbarer Nähe. Bis auf die Jugendfreizeitstätte an der Lincolnstraße gibt es keine öffentlichen Freizeitangebote.

Alle angrenzenden Wohngebiete sind mit öffentlichen allgemein zugänglichen Grünflächen unterversorgt. Generell gibt es ein Defizit an Jugendspielflächen.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Durch die Festsetzung eines zentralen Platzes zwischen dem S-Bahnhalt Fasangarten, dem zukünftigen Kerngebiet und dem Schulgelände wird eine zusätzliche Freifläche mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Der Unterversorgung der angrenzenden Wohngebiete mit öffentlich zugänglichen Grünflächen kann dadurch nur bedingt entgegengewirkt werden. Der zukünftige Platz soll mit Aufenthaltsqualität für Kinder und Jugendliche gestaltet werden und verbessert damit die Versorgungssituation. Die Freiflächenversorgung für die geplante Bewohnerschaft des Kerngebietes kann auf privaten Grund und auf dem Platz nachgewiesen werden.

Die Durchgängigkeit des Planungsgebiets für Radfahrerinnen und Radfahrer und Fußgängerinnen und Fußgänger bleibt durch die Sicherung des General-Kalb-Wegs als Straßenverkehrsfläche und die Ausweisung von Straßenverkehrsflächen mit ausreichend dimensionierten Gehsteigen weiterhin erhalten. Der General-Kalb-Weg wird zukünftig als Nord-Süd-Verbindung häufiger frequentiert.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Eine Änderung der Versorgungssituation mit Grün- und Freiflächen ist bei Nichtdurchführung der Planung nicht zu erwarten.

#### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

Durch folgende grünordnerischen Festsetzungen können negative Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erholung vermieden werden:

- Bereitstellung von Freiflächen innerhalb des Kerngebietes MK und der Schule,
- Schaffung eines multifunktionalen öffentlichen Platzes, u.a. mit Aufenthaltsflächen für Kinder und Jugendliche,
- Sicherung des General-Kalb-Wegs als Nord-Süd geführte Fuß- und Radwegeverbindung.

Die Erholung als Aspekt der menschlichen Gesundheit wurde im Zuge der Planung des zentralen Platzes sowie der Freiflächen innerhalb des Kerngebiets berücksichtigt.

### **7.2.1.6. Wirkungsbereich Sicherheit**

#### **Bestand**

Entlang der Bahn sowie innerhalb des Landschaftsbestandteils bestehen nicht einsehbare Räume ohne soziale Kontrolle, die Angsträume für Frauen darstellen können. Der General-Kalb-Weg sowie die Lincoln- und Cincinnatistraße sind ausreichend beleuchtet.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Der Angstraum im Bereich des Wegs zwischen dem Landschaftsbestandteil im Nor-

den und der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten entfällt, da die Flächen innerhalb des umzäunten Geländes der Schule liegen und somit nicht mehr zugänglich sein wird. Durch Auflichtungsmaßnahmen, die in der Ausgleichsfläche A2 vorgesehen sind, wird die soziale Kontrolle innerhalb der Waldfläche gestärkt.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Die Angsträume entlang der Bahn sowie am Südrand des Landschaftsbestandteils bleiben weiterhin bestehen.

### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

- Beleuchtung des Platzes und bessere soziale Kontrolle durch Gestaltung des Platzes,
- Auslichtungsmaßnahmen innerhalb der Ausgleichsfläche A2.

Die Vorgaben des, von der Landeshauptstadt München erlassenen Kriterienkatalogs zur Umsetzung des Gender Mainstreaming wurden beachtet.

## **7.2.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen**

### **7.2.2.1. Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand**

#### **Bestand**

Außerhalb der hier beschriebenen wertvollen Waldbestände und Ruderalflächen entlang der Bahn sind große Teile des Planungsgebietes durch Gebäude, Park-, Sport- und Lagerflächen versiegelt. Der Parkplatz südlich des Einkaufsmarktes ist locker mit Bäumen bestanden, die aufgrund der Schnittmaßnahmen in ihrer Vitalität bereits eingeschränkt sind. Die Pflanzflächen sind in den Randbereichen durch Betreten stark gestört (leicht ruderalisierte Vielschnittwiese). Um die Gebäude herum befinden sich Freiflächen, die sich aus häufig geschnittenen Rasen, kleineren Gehölzpflanzungen sowie Einzelbäumen (z.T. einheimisch) zusammensetzen. Die mächtigsten Bäume auf dem Gelände stellen zwei Stiel-Eichen sowie eine Buche entlang des General-Kalb-Weges in der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten dar. Insgesamt fallen von den Bestandsbäumen (ohne Landschaftsbestandteil, ohne waldartige Baumgruppe nördlich der Gemeinbedarfsfläche Sportstätten) 85 Bäume unter den Schutz der Baumschutzverordnung, weitere 129 Bäume erfüllen die Kriterien der Verordnung, liegen aber außerhalb deren Geltungsbereichs. Die älteren Vielschnittrasen weisen z.T. Magerkeitszeiger auf.

Im Ostteil des Untersuchungsgebietes entlang der S-Bahn liegt ein ca. 50 m breiter Streifen, der nahezu vegetationslos ist. Hier befinden sich einige Gebäude, eine befestigte Fläche, die im unteren Drittel durch eine Schranke abgesperrt ist sowie eine Kieslagerfläche, die genutzt und relativ häufig befahren wird. Den Abschluss bildet ein Sukzessionswäldchen aus Weiden und Birken mit Land-Reitgras im Unterwuchs.

Der Großteil der Fläche südlich der Bahnunterführung ist stark versiegelt. Auf der Böschung zur Bahn hin, befindet sich eine naturnahe, ältere Hecke v.a. aus Ahornen, der zur Bahn eine Altgrasflur aus Goldrute und Land-Reitgras vorgelagert ist. Die Böschung an der Südgrenze des Grundstücks ist mit einheimischen Laubgehölzen, die Böschung zur Marklandstraße mit Altgras bewachsen. An der Böschungskante wachsen teilweise Thujen. Zur Marklandstraße hin schließt die Fläche mit locker stehen-

den Eichen über einer Vielschnittwiese mit Magerkeitszeigern ab.

Im Zuge der Kartierungen im Jahr 2009 wurden im Planungsgebiet 30 naturschutzfachlich bedeutsame Pflanzenarten gefunden. Streng geschützte Arten gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie befanden sich nicht darunter. Besonders hervorzuheben ist die in Bayern und Deutschland als gefährdet eingestufte Feld-Ulme sowie die im Naturraum als gefährdet eingestuften Rote-Liste-Arten Schmalblättriger Arznei-Baldrian, Gewöhnliches Bitterkraut, Saat-Mohn und Feld-Steinquendel.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind die wertvollen Baumbestände entlang des General-Kalb-Wegs, am städtischen Sportplatz sowie im Anschluss an den Landschaftsbestandteil als zu erhalten festgesetzt. Die Baumgruppe östlich vom an der Wendehammer Lincolnstraße ist ebenfalls zu erhalten.

Der im südwestlichen Teil des Kerngebietes vorhandene Baumbestand aus überwiegend Eichen bestehend, kann nicht erhalten werden. Insgesamt gehen 77 Bäume (fallen unter die Baumschutzverordnung) und 74 große Bäume (die zwar die Kriterien der Verordnung erfüllen, aber außerhalb deren Geltungsbereich liegen) verloren. Im Gegenzug werden mindestens 100 große bzw. mittelgroße Laubbäume neu gepflanzt. Es werden ausreichend Ersatzpflanzungen erbracht.

Innerhalb der Baugebiete werden mit Ausnahme der, als zu erhalten festgesetzten Bäume die kartierten Vegetationsbestände fast vollständig überplant. Insgesamt liegt der Grünflächenanteil im Kerngebiet bei ca. 26 %, innerhalb der Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule bei ca. 23 %. Bei den restlichen Flächen verändert sich nichts wesentliches.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung ist davon auszugehen, dass die Nutzung der städtischen Sportanlagen sowie die des Hit-Markts weiterhin bestehen und der Baumbestand weitgehend erhalten bleibt. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Nutzung als Gewerbegebiet wird wahrscheinlich trotz der Berücksichtigung der vorrangigen Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung eine Verschlechterung für Schutzgut Tiere und Pflanzen darstellen.

### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

Die grünplanerischen Festsetzungen des Bebauungsplans sehen folgende Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen auf Vegetation und Baumbestände vor:

- Festsetzung zu erhaltender und neu zu pflanzender Bäume innerhalb der Baugebiete und des öffentlichen Platzes sowie weiterer Begrünungsmaßnahmen,
- Dachbegrünung und Begrünung der Lärmschutzwand am Busterminal und der Lärmschutzwand an der Kindertageseinrichtung oder alternative Bepflanzung des Vorfeldes,
- Schaffung von Ausgleichsflächen, Aufwertungsmaßnahmen innerhalb des Landschaftsbestandteils etc..

Bereits im Vorgriff des Bebauungsplanverfahrens wurden Baumbestände festgestellt, die unbedingt zu erhalten sind und Mindestabstände zu den Landschaftsbestandtei-

len festgelegt. Die im Flächennutzungsplan dargestellte übergeordnete Grünbeziehung wird in Form des Vernetzungstreifens berücksichtigt.

#### **7.2.2.2. Wirkungsbereich Tiere, Arten- und Biotopschutz und Biodiversität**

##### **Bestand**

Die in der angrenzenden Siedlung gelegenen „Rest-Laubwaldbestände am Perlacher Forst“ sind als wertvolle Landschaftsbestandteile durch Verordnung der Landeshauptstadt München geschützt. Im nördlichen Teil des Planungsgebietes befindet sich die Teilfläche Landschaftsbestandteil Nr. 618.01b. Südlich (außerhalb) des Planungsgebietes befindet sich der Landschaftsbestandteil Nr. 304.01a. Bei beiden handelt es sich überwiegend um Laubmischwaldbestände mit hohem Eichenanteil, die sich durch Alter und Größe der Bäume auszeichnen. Im Zuge der vegetationskundlichen Aufnahmen im Jahr 2009 wurden am Rand des nördlichen Landschaftsbestandteils 12 Höhlenbäume kartiert, wovon zwei Eichen stehendes Totholz bilden. Für Totholz bewohnende Käfer scheinen die Baumhöhlen zu gering dimensioniert. Der krautige Unterwuchs ist durch den Strauchaufwuchs aus v.a. Ahorn eher spärlich und mesophil bis eutroph. Es zählen auch die Baumreihe aus Stiel-Eichen entlang des General-Kalb-Wegs sowie die, dem Landschaftsbestandteil vorgelagerte Waldfläche aus Hainbuchen und Eichen zu dem überregional bedeutsamen Arten- und Biotopschutzprogramm-Lebensraum Nr. 714 (ABSP). Die Waldbestände sowie die Baumreihe sind für Fledermausarten, Brutvögel wie Grünspecht, Gartenrotschwanz, etc., Kleinsäuger sowie für an Eichen gebundene Käferarten von überregionaler Bedeutung.

Im Süden schließt an den Geltungsbereich des Bebauungsplans auf der Westseite der Marklandstraße der Landschaftsbestandteil Nr. 236.02 "Laubmischwäldchen in der US-Siedlung Perlacher Forst" an.

Die Ruderalflächen entlang der Bahnachse im Osten des Bebauungsplanumgriffs sind als amtlich kartiertes Biotop M-526 (ca. 0,39 ha) erfasst und besitzen gemäß ABSP eine regionale Bedeutung für die streng geschützte Zauneidechse (siehe Ziffer 7.4.), den überregional bedeutsamen Himmelblauen Bläuling (Rote Liste Bayern RL-B, RL-D 3) sowie für weitere stadtbedeutsame Heuschrecken-, Wanzen- und Tagfalterarten. Besonders herauszustellen sind dabei die in den RL Bayern und/oder Deutschland geführten Arten Scheck-Tageule (RL-B 3), Baumwanze *Rubiconia intermedium* (RL-B V, RL-D 2/3) und Beilfleck-Widderchen (RL-D 3) sowie die auf der Vorwarnliste Bayern geführte Kleine Goldschrecke. Die Biotopverbundfläche besteht aus einem Mosaik aus mageren artenreichen Altgrasbeständen, Ruderalfluren, trockenen Initialvegetation. Nachtkerzenschwärmer, Schlingnatter und Mauereidechse, die aufgrund des Lebensraumangebotes und der Gesamtverbreitung nicht auszuschließen wären, wurden bei der Kartierung 2009 nicht nachgewiesen.

##### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Der bedeutsame Baumbestand entlang des General-Kalb-Weges, der Landschaftsbestandteil im Norden und somit auch die kartierten Biotop- und Höhlenbäume bleiben fast vollständig erhalten. Die Entsiegelungs- und Aufwertungsmaßnahmen dienen zur Förderung der Nahrungshabitate für nachgewiesene Vogel- und Fledermausarten sowie potenziell vorkommende tot- bzw. altholzbewohnende Insekten und zur Förde-

rung der Diversität.

Mittelbare oder unmittelbare negative Auswirkungen auf den Landschaftsbestandteil südlich vom Kerngebiet sind nicht zu erwarten (ausreichender Abstand).

Die regional bedeutsamen Ruderalflächen entlang der Bahnachse im Osten werden bis auf den Vernetzungstreifen überbaut. Die bisher innerhalb des Grundstücks verlaufende Fernwärmeleitung wird an den Ostrand des Schulgrundstücks innerhalb des Vernetzungstreifens verlegt. Dadurch kommt es zumindest während der Bauphase zu einem Verlust der Biotopstrukturen. Da diese nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt werden müssen, ist auch aufgrund der relativ kurzen Entwicklungsdauer der vorhandenen Biotoptypen ein dauerhafter Funktionsverlust nicht gegeben. Durch die teilweise Überbauung wird der Lebensraum der Zauneidechse verringert. Eine mittelbare Beeinträchtigung des Vernetzungstreifens und somit auch von Lebensraum und Eiablageplätzen der Zauneidechse ergibt sich aus der Verschattung durch das Schulgebäude sowie der Lärmschutzwand. Es ist davon auszugehen, dass die für den Erhalt der lokalen Population erforderlichen besonnten Flächenanteile nach Umsetzung des Bebauungsplans nicht mehr zur Verfügung stehen und der Korridor entlang der Bahn lediglich als Vernetzungstreifen dient und nicht mehr oder nur in geringem Umfang zur Reproduktion genutzt wird.

Im Zuge der Baufeldfreimachung kommt es zum Verlust von möglichen Brutplätzen des Gartenrotschwanzes und von Starenkästen. Da innerhalb des Landschaftsbestandteils Ersatzbrutplätze geschaffen werden, sind negative Auswirkungen auf die beiden Brutvogelarten ausgeschlossen. Auch durch die Anlage von blütenreichen Säumen und Gebüsch am Rand des Landschaftsbestandteils (Ausgleichsmaßnahme A2) werden weitere Nist- und Nahrungsangebote für die, im Planungsgebiet vorkommenden Brutvogelarten geschaffen.

Weiteres zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung findet sich in Ziffer 7.4.

Stärker verschattete Bereiche werden sich auch in ihrer Artenzusammensetzung von wärmebegünstigten Arten der Magerrasen zu schattentoleranten Arten verschieben. Von diesen mittelbaren Auswirkungen sind insbesondere Wuchsstandorte der Raupenfutterpflanzen des Himmelblauen Bläulings sowie Habitatstrukturen der weiteren wertgebenden Heuschrecken, Wanzen- und Tagfalterarten betroffen. Das Entwicklungsziel „Wiederherstellung von Sukzessionsflächen auf Kalkschotter“ kann innerhalb der stärker verschatteten Bereiche der Ausgleichsflächen der DB nicht mehr erfüllt werden, der Verlust wird ausgeglichen.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung ist davon auszugehen, dass wie im geltenden FNP dargestellt, entlang der Bahnlinie ein durchgrüntes Gewerbegebiet angesiedelt wird. Dadurch werden in nicht bekanntem Umfang Teile der Ruderalflächen entlang der Bahn entweder direkt überbaut oder sind indirekt durch den Schattenwurf der Gebäude betroffen. Das Habitatangebot für die Zauneidechse, das sich ebenfalls randlich in die kartierten Lagerflächen erstreckt, wird zurückgehen. Es kann allerdings aufgrund der fehlenden Gebäudehöhen und Baugrenzen nicht abgeschätzt werden, ob dies bereits zu einem Verlust der lokalen Population der Zauneidechse führen würde. Das Habitatangebot für die wertgebenden Heuschrecken-, Wanzen- und Tagfalterarten wird sich auf den verbleibenden unverschatteten Streifen zwischen dem Gewerbegebiet und der Bahnlinie konzentrieren.

Das im geltenden FNP dargestellte Kerngebiet im Bereich des derzeitigen bestehenden Einkaufsmarkts wird auch zukünftig bestehen bleiben. Die Landschaftsbestandteile im Norden und Süden sowie der Baumbestand entlang des General-Kalb-Wegs bleiben als Habitat für Brutvögel, Fledermäuse und totholzbewohnende Insekten erhalten.

Sollten die Flächen nicht bebaut werden, würde Gehölzsukzession auf den Kies- und Lagerflächen bis zur Bildung von geschlossenen Gehölzbeständen zu Ungunsten der bahnbegleitenden Ruderalfluren und offenen Flächen fortschreiten.

Dies würde zu einem Rückgang der für diese Flächen wertgebenden Heuschrecken-, Wanzen- und Tagfalterarten führen. Des Weiteren würde sich durch den Rückgang von besonnten offenen Rohbodenflächen und Ruderalfluren auch das Kernhabitat der Zauneidechse verringern. Lediglich auf den Ausgleichsflächen der DB wird sich durch entsprechende Pflegemaßnahmen die angestrebte Magerrasenvegetation auf Kalkschotter entwickeln und weiterhin als Habitatstrukturen der vorgenannten Arten zur Verfügung stehen.

### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

Vor Beginn der Baumaßnahmen in Zauneidechsenhabitaten werden verfügbare Tiere in mindestens drei Begehungen abgefangen und in geeignete und unbesiedelte Habitate an der ehemaligen Landebahn im Riemer Wald umgesetzt. Flankierend werden Maßnahmen zur Vergrößerung der Habitatkapazität durchgeführt.

Der Abbruch sowie die Baumaßnahmen erfolgen unter Beteiligung einer ökologischen Baubegleitung.

Es sollen insektenfreundliche Leuchtmittel verwendet werden und die Beleuchtung auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt werden.

Vor Abbruch sind die Gebäude und das Baufeld hinsichtlich vorhandener Vorkommen von Fledermäusen und Vögeln zu inspizieren und vorhandene Nistkästen umzuhängen.

Es sind Bauzäune zur Abgrenzung der Landschaftsbestandteile und des Vernetzungstreifens zu erstellen sowie ein dauerhafter ortsfester Zaun zum Landschaftsbestandteil und zur Bahnanlage vorgesehen.

Nach Beendigung der Fernwärmeleitungsverlegung ist der Vernetzungstreifen baldmöglichst wieder herzustellen.

Es sind artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen für die Zauneidechse und den Gartenrotschwanz vorzusehen und zu sichern (siehe Ziffer 7.4.).

Der im ABSP dargestellte Biotopverbund sowie die im Flächennutzungsplan dargestellte Grünbeziehung wurden in Form des Vernetzungstreifens entlang der Bahnlinie berücksichtigt und in die Planung integriert. Die Anforderungen des gesetzlichen Artenschutzes wurden für die vom Vorhaben betroffenen streng geschützten Zauneidechsen, Fledermausarten und Brutvögel im Zuge eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung behandelt.

## **7.2.3. Schutzgut Boden**

### **7.2.3.1. Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen**

#### **Bestand**

Innerhalb des Geltungsbereichs wurden Altlastenverdachtsflächen abgegrenzt. Die

durchgeführten Untersuchungen kommen zu folgendem Ergebnis:

#### **Wirkungspfad Boden-Grundwasser**

In zwei Bohrproben wurde ein geringfügig erhöhter Gehalt an Polyzyklisch-Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Kohlenwasserstoffen (KW) nachgewiesen. In beiden Fällen werden die Schadstoffbeaufschlagungen von anstehenden Kiesen der Münchner Schotterebene um bis zu 9 m unterlagert. Aufgrund der geringen Schadstoffkonzentrationen und der großen Mächtigkeit der Grundwasserüberdeckung ist eine Grundwasserbeeinträchtigung nicht erkennbar.

#### **Wirkungspfad Boden-Mensch**

In den untersuchten oberflächennahen Bodenproben wurden keine Verunreinigungen festgestellt.

Laut der orientierenden Luftbildauswertung sind im Planungsgebiet potenziell Kampfmittel zu erwarten. Im Vorfeld von Erdarbeiten sind daher Baufeldsondierungen durchzuführen.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Eine Grundwasserbeeinträchtigung sowie eine Überschreitung der Prüfwerte der BBodSchV sind nicht zu erwarten.

Die Bewältigung der Altlasten wird grundsätzlich als finanziell zumutbar und technisch bewältigbar eingeschätzt.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung ist davon auszugehen, dass die Nutzungen des Areals fortbestehen oder im Bereich der Altlastenverdachtsflächen gemäß der Darstellung des FNP ein Gewerbegebiet angesiedelt wird. Da für Gewerbegebiete höhere Prüfwerte gemäß BBodSchV gelten als für Wohngebiete, können die Aussagen zur Prognose bei Durchführung der Planung ebenfalls übernommen werden.

#### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

Textliche Festsetzungen sind nicht notwendig, da gesetzlich vorgeschriebene Maßnahmen bzgl. Beachtung der abfallrechtlichen Vorgaben und Auflagen etc. im Bauvollzug ausreichend sind.

Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes bzw. der Bundesbodenschutzverordnung wurden im Zuge einer Altlastenuntersuchung abgearbeitet und geprüft. Die gültigen technischen Regelwerke wurden bei der Beurteilung der Untersuchungsergebnisse zu Grunde gelegt.

### **7.2.3.2. Wirkungsbereich Bodenfunktionen**

#### **Bestand**

Etwa 4,4 ha des Geltungsbereichs nehmen versiegelte Flächen ohne Bodenfunktionen ein. Auf weiteren ca. 1,1 ha erstrecken sich der General-Kalb-Weg sowie die verdichteten und teilversiegelten Lagerflächen im Osten mit lediglich eingeschränkten Bodenfunktionen. Die verbleibenden unversiegelten Böden weisen eine allgemeine Bedeutung für den Naturhaushalt auf. Im Bereich des Vernetzungstreifens an der Bahn sowie des Landschaftsbestandteils liegen Böden mit guten Bodenfunktionen

vor. Bei hälftiger Anrechnung der teilversiegelten Flächen ergibt sich insgesamt ein Versiegelungsgrad des Geltungsbereichs von ca. 45 %.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die Umsetzung der Planung führt zu einer 7 %-igen Erhöhung des Versiegelungsgrads im Umgriff des Bebauungsplanes. Auf den vollversiegelten Flächen gehen sämtliche Bodenfunktionen verloren, während auf den unterbauten bzw. mit wasserdurchlässigen Belägen hergestellten Flächen eingeschränkte Bodenfunktionen erhalten bleiben. Auf insgesamt ca. 5,1 ha verbleiben unversiegelte Böden. Dabei umfasst die Waldfläche ca. 3,2 ha mit einer z.T. guten Bodenfunktion. Es bleibt der ca. 15 m breite Vernetzungstreifen entlang der Bahnlinie erhalten. Eine allgemeine Bedeutung für die Bodenfunktion weisen die innerhalb der Baugebiete festgesetzten Grünflächen und Baumstandorte auf. Eine geringere Bedeutung übernehmen die intensiv gepflegten Rasenflächen des Sportplatzes und die begrünten Dachflächen.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung ist davon auszugehen, dass die im geltenden FNP dargestellten Bau- und Grünflächen entwickelt werden. Demnach würde entlang der Bahnlinie ein Gewerbegebiet entstehen, das gemäß Baunutzungsverordnung eine maximale Versiegelung von 80 % aufweisen darf, was zu einer Zunahme des Versiegelungsgrades führen würde. Teile der entlang der Bahn liegenden Ruderalflächen würden überbaut und verloren gehen. Die im FNP dargestellte allgemeine Grünfläche wird umgesetzt.

In der Gesamtbilanz wird voraussichtlich keine nennenswerte Veränderung der Versiegelungsbilanz eintreten.

#### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

- Einschränkungen von Nebenanlagen,
- Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen,
- Beschränkung des Umfangs von versiegelten Flächen,
- Eingrünung, Schaffung von Ausgleichsflächen, Entsiegelung etc.,
- überwiegender Erhalt der DB-Ausgleichsfläche,
- Herstellung offener Stellplätze mit wasserdurchlässigen Belägen.

Der im Bundesbodenschutzgesetz und BauGB verankerte Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wurde soweit möglich berücksichtigt.

### **7.2.4. Schutzgut Wasser (Grundwasser)**

#### **Bestand**

Für den Geltungsbereich ist mit einem Höchstgrundwasserstand von ca. 533 m über Normalnull (Flurabstand ca. 7,5 m, Fließrichtung nach NNW bis NW) zu rechnen. Etwa die Hälfte des Planungsgebiets weist unversiegelte Vegetationsflächen und Baumbestände auf, denen eine Bedeutung für die Grundwasserneubildung zukommt. Auf weiteren ca. 10 % des Geltungsbereichs liegen teilversiegelte Wege- und Lagerflächen vor, die bedingt zur Grundwasserneubildung beitragen.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Gebäude oder Tiefgaragen, die in das Grundwasser einbinden, sind nicht vorgese-

hen. Eine Grundwasserbeeinträchtigung ist nicht erkennbar.

Für die Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule ist eine eingeschossige Unterkellerung bzw. eine Tiefgarage vorgesehen, die auch beim Höchstgrundwasserstand nicht in den oberen Grundwasserleiter einbinden.

Das Kerngebiet soll zweigeschossig unterkellert werden. Dort kann es lokal im Bereich der Gebäudegründungen zu Veränderungen des Grundwasserspiegels kommen, die sich voraussichtlich nur gering auf den Gesamtgrundwasserspiegel auswirken werden. Im Rahmen des Bauvollzugs wird für Gebäudegründungen mit einer Tiefe ab 7,0 m unter Geländeoberkante eine gesonderte wasserrechtliche Genehmigung eingeholt. Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel sind somit auch hier nicht zu erwarten.

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers über den Pfad Boden-Grundwasser ist aus gutachterlicher Sicht nicht erkennbar (siehe Ziffer 7.2.3.).

Durch die geringfügige Zunahme der versiegelten Flächen ergibt sich für das Gesamtgebiet keine wesentliche Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Um diese zu steigern, wird neben der festgesetzten Dachbegrünung ein Regenrückhaltebecken ermöglicht.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass gemäß der Entwässerungssatzung die Versickerung innerhalb der Baugebiete gewährleistet ist und sich keine negativen Auswirkungen auf die Wasserbilanz und somit auch auf die Grundwassermenge ergeben.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung ist davon auszugehen, dass die im geltenden FNP dargestellten Bauflächen und allgemeine Grünfläche entwickelt werden. Demnach würde entlang der Bahnlinie ein Gewerbegebiet entstehen, das gemäß Baunutzungsverordnung eine maximale Überbauung und somit Versiegelung von 80 % aufweisen könnte. Teile des Parkplatzes des Verbrauchermarkts liegen innerhalb einer allgemeinen Grünfläche, die nach Aufgabe des Einkaufsmarktes gemäß des Flächennutzungsplans umgesetzt werden könnte. In diesem Falle wäre mit einem Rückgang der Versiegelung und somit mit einer Verbesserung der Grundwasserneubildungsrate zu rechnen.

### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

- siehe Ziffer 7.2.3. zum Wirkungsbereich Bodenfunktion,
- Festsetzung von Dachbegrünungen und Ermöglichung eines Regenrückhaltebeckens.

Der im Bundesbodenschutzgesetz und BauGB verankerte Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wurde soweit möglich berücksichtigt.

## **7.2.5. Schutzgut Luft**

### **Bestand**

Das Planungsgebiet stellt sich als gut durchlüftetes und wenig belastetes Gebiet dar. Dies wird auch durch die Ergebnisse der luftschadstofftechnischen Untersuchung bestätigt. Aufgrund der Verkehrsbelastung betragen die höchsten Schadstoffkonzentra-

tionen für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) 26 µg/m<sup>3</sup> und für Schwebstaub (PM<sub>10</sub>) 22 µg/m<sup>3</sup>, damit werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV unterschritten.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Im Zuge einer luftschadstofftechnischen Untersuchung wurde für den Prognosehorizont 2025 ermittelt, dass es aufgrund des Mehrverkehrs zu einer geringen Erhöhung der Schadstoffkonzentration kommt. Diese Erhöhung lässt keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten.

#### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Gemäß Verkehrsuntersuchung vom August 2013 kommt es auf Grund der geringen Nachverdichtungsmöglichkeit in einem derzeit nicht bekanntem Umfang und ohnehin nur über einen längeren Zeitraum zu keiner signifikanten Zu- oder Abnahme des Verkehrs bis 2025. Mit einer Änderung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung bei Nichtdurchführung der Planung in der Siedlung am Perlacher Forst ist somit nicht zu rechnen. Es gelten somit die Aussagen zum Bestand.

#### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

Aufgrund der unterschrittenen Grenzwerte der 39. BImSchV sind keine Festsetzungen zur Minimierung negativer Umweltauswirkungen erforderlich. Zur Ermittlung der Prognosewerte für die Luftschadstoffe wurden die Vorgaben der TA Luft beachtet. Die Beurteilung der Prognosewerte erfolgte anhand der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV.

### **7.2.6. Schutzgut Klima**

#### **Bestand**

Das Planungsgebiet stellt sich bezüglich des Mikroklimas unterschiedlich dar. Die versiegelten Flächen zeichnen sich durch die Ausbildung stadtklimatischer Effekte, insbesondere einer höheren Abwärme aus. Die verbleibenden unversiegelten Flächen mit Wald-/ Baumbeständen, etc. wirken auf mikroklimatischer Ebene in unterschiedlichem Maße thermisch ausgleichend. Insbesondere aufgrund der sehr guten Durchlüftung des Gebiets sowie der mit Bäumen überstellten Stellplatzanlage der Einzelhandelseinrichtung sind keine erheblichen klimatischen Belastungen festzustellen.

#### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Die Versiegelung, wie auch die geplanten Gebäude bedeuten grundsätzlich eine Verschlechterung des Mikroklimas.

Insbesondere die Bebauung sorgt für eine stärkere Aufheizung innerhalb der Baugebiete. Als wirksamer Ausgleich wird eine Strukturvielfalt auf den randlichen Grün- und Freiflächen des Planungsgebietes geschaffen und Dachbegrünungen realisiert. Die innerhalb des Planungsgebietes bestehenden Vegetationsflächen wirken sich weiterhin thermisch ausgleichend aus. Die Durchlüftung des Planungsgebietes bleibt insgesamt gut.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen können weitgehend durch Begrünungsmaßnahmen reduziert werden, so dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen entstehen.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung gelten die Aussagen zum Bestand. Langfristig ist nach den Darstellungen des geltenden Flächennutzungsplanes ein in Nord-Süd-Richtung verlaufendes Gewerbegebiet sowie ein Kerngebiet und im Süden eine allgemeine Grünfläche vorgesehen. Es ist damit zu rechnen, dass eine mögliche Planung gemäß Flächennutzungsplan nicht zu erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima führen würde.

### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

Der Bebauungsplan sieht zur Minimierung negativer klimatischer Auswirkungen neben den in Ziffer 7.2.3. geplanten Maßnahmen zusätzlich Dachbegrünungen vor. Die Auswirkungen wurden entsprechend des abgestimmten Umfangs- und Detaillierungsgrads der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB erläutert und bewertet.

## **7.2.7. Schutzgut Landschaft**

### **Bestand**

Die Westhälfte des Planungsgebiets wird durch das Landschaftsbestandteil, die Bäume am General-Kalb-Weg sowie den Bauminseln des Parkplatzes geprägt. Sie binden die bebauten Bereiche gut in die Umgebung ein und schirmen diese gleichzeitig von der Lincolnstraße im Norden sowie der Cincinnatistraße im Süden ab. Die von Süden und Norden einsehbaren ungenutzten Flächen im Nordosten stellen sich hingegen als städtebaulich ungeordnet dar. Prägend erscheinen dort das hohe Gebäude der ehemaligen Heizzentrale sowie die brachliegenden Flächen entlang des Bahndamms im Osten. Insbesondere die Gehölzstrukturen im Umfeld der Heizzentrale sowie der Bahndamm verhindern größtenteils die Blickbeziehung nach Osten.

Das Planungsgebiet prägt das Landschafts- und Ortsbild auf Quartiersebene, da zumindest von der S-Bahn der Großteil einsehbar ist. Besondere Sichtachsen bzw. Sichtbeziehungen bestehen weder innerhalb des Planungsgebietes noch zu Objekten außerhalb des Planungsgebietes.

### **Prognose bei Durchführung der Planung**

Bei geplanter Umsetzung wird eine städtebauliche Lücke entlang der Bahnanlagen geschlossen. Der neue Platz wird durch die geplante umliegende Bebauung gefasst und erfährt durch seine Begrünung eine Aufwertung. Die Markland- und Cincinnatistraße werden durch die Gebäude gesäumt, durch die ihre Höhenstaffelung wird ein Übergang zur umliegenden Bebauung hergestellt. Durch die vorgelagerten Grünbereiche an den Straßen wird der offene Charakter der Siedlung unterstrichen. Die Blickbeziehung über den Platz hinweg zur S-Bahnunterführung wird ermöglicht. Durch den Erhalt des überwiegenden Baumbestandes, der städtischen Sportstätte und den Maßnahmen zur zukünftigen Eingrünung bleibt das überwiegend grün geprägte Ortsbild erhalten.

Insgesamt wird festgestellt, dass das Orts- und Landschaftsbild aufgewertet wird und keine negativen Auswirkungen verbleiben.

### **Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei einer Planung gemäß geltenden Flächennutzungsplanes würden die bestehenden Waldbestände im Norden und Süden erhalten bleiben. Im Wesentlichen würde die heutige Bebauung beibehalten bzw. entlang der Bahnlinie unter Berücksichtigung der überörtlichen Grünverbindung nachverdichtet werden und im Süden eine allgemeine Grünfläche vorgesehen werden. Die allgemeine Grünfläche schirmt die Gewerbenutzungen gegenüber den anderen Nutzungen optisch ab und puffert zusammen mit der Eingrünung der Baugebiete, deren voraussichtliche Wirkung auf das Ortsbild ab.

### **Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen**

- Erhalt des überwiegenden Baumbestandes,
- Festsetzungen zur Eingrünung, inklusive Berankung/Eingrünung von Lärmschutzwänden,
- Staffelung der Höhenentwicklung der Gebäude,
- Festsetzung zu Werbeanlagen,
- Beschränkung von Dachaufbauten und Ausschluss technischer Anlagen an der Fassade,
- Begrenzung der Nebenanlagen und Schaffung von Vorgärten.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft wurden entsprechend des abgestimmten Umfangs- und Detaillierungsgrads der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB erläutert und bewertet.

#### **7.2.8. Umweltbelang Energie (Energiebedarf, Energieversorgung, Energieverteilung)**

Ein Anschluss an das Fernwärmenetz ist für die Baugebiete möglich. Die Planung für die Baugenehmigung wird unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit entwickelt. Die Unterschreitung des Gesamt-Primärenergiebedarfs der EnEV 2009 soll 30 % einhalten. Auf den Dachflächen innerhalb der festgesetzten Baugebiete wird die Nutzung erneuerbarer Energien außerhalb von Freibereichen und technischen Dachaufbauten in Kombination mit Dacheingrünungen ohne Flächenbeschränkung ermöglicht. Die Schule soll in weiten Teilen mit einem nachhaltigen Lüftungssystem mit Wärmerückgewinnung ausgestattet werden.

#### **7.2.9. Umweltbelange Abfälle und Abwasser**

Bei der Bausubstanzerkundung wurden in nahezu allen Gebäuden Materialien ein Verdacht auf baustoffimmanente Schadstoffe festgestellt.

Negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit sowie die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sind bei Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und der Auflagen für den Gebäudeabriss und die Aushubentsorgung im Bauvollzug nicht zu erwarten.

#### **7.3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die Neuversiegelung von Böden sowie der Verlust von faunistischen und floristischen

Lebensräumen im Außenbereich nach § 35 BauGB stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Abhandlung und Einwertung der Eingriffsregelung folgt dem Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ des BayStMLU (2003). Der Eingriffsbereich besteht überwiegend aus Grünflächen sowie Gewerbebrachen, Gehölzbeständen und Lagerflächen.

Die Bilanzierung der Eingriffe erfolgt nur in Bereichen, in denen tatsächlich Eingriffe durch die Festsetzung von Baugebieten oder Verkehrsflächen in Form von Flächeninanspruchnahmen und Verschattung stattfinden. Flächen, in denen die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren (z.B. Gebiete nach § 34 BauGB) werden von der Bilanzierung ausgenommen.

Da sämtliche Baugebiete eine GRZ von über 0,35 erhalten, wird der Eingriffstyp für die Baugebiete inklusiv der Verkehrsflächen dem Typ A „hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad“, zugeordnet.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen, z.B. Erhalt von Bäumen und des Vernetzungstreifens sowie Durchgrünung der Baugebiete, Gebäude- und Lärmschutzwandbegrünung und aufgrund des unterschiedlichen Versiegelungsgrades, werden unterschiedliche Kompensationsfaktoren angesetzt.

Die folgende Tabelle bietet für den Bereich der Baugebiete und der Verkehrsflächen eine Zusammenfassung über den entstehenden Ausgleichsbedarf (ohne Eingriffe in die Fläche der DB AG Netz).

<b>Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild</b>	<b>Fläche m<sup>2</sup></b>	<b>Kompensationsfaktor*</b>	<b>Ausgleichsbedarf m<sup>2</sup></b>
hoch (z.B. lückige Ruderalflur, Laubmischwald)	4590	1,9 - 2,0	8.784
mittel bis hoch (z.B. Hecke naturnah)	1170	0,9 - 1,0	1.378
mittel (z.B. Altgrasbestände, initiale Gebüsche)	3260	0,8 - 0,9	2.628
gering (z.B. Intensivgrün)	1630	0,5 - 0,6	831
sehr gering (Lagerflächen, Wege mit wassergebundener Decke)	7440	0,2 - 0,3	1.568
<b>Summe</b>	<b>18450</b>		<b>15.189</b>

\* Spanne der Kompensationsfaktoren mit und ohne Abschlag (Verkehrsflächen)

Ohne Berücksichtigung der Eingriffe in die Ausgleichsflächen der DB Netz AG (siehe nachfolgend) wird ein Ausgleichsbedarf von 15.189 m<sup>2</sup> ausgelöst.

Neben den oben aufgeführten Eingriffen werden Ausgleichsflächen der DB Netz AG auf insgesamt ca. 320 m<sup>2</sup> durch eine Rampe überbaut und es gibt nördlich davon einen verschattungsbedingte Funktionsverlust auf ca. 170 m<sup>2</sup>. Dies führt zu einem Ausgleichsbedarf von 766 m<sup>2</sup> für Eingriffe in die DB-Grundstücke. Diese werden im funktionalen Zusammenhang auf der nördlich angrenzenden Ausgleichsfläche A1 nachgewiesen.

Der Gesamtausgleichsbedarf beträgt somit 15.955 m<sup>2</sup>.

Innerhalb des Bebauungsplans ist der Landschaftsbestandteil mit angrenzenden Flächen als Ausgleichsfläche A2 und der Vernetzungstreifen nördlich der Ausgleichsfläche der DB als Ausgleichsfläche A1 mit einer Gesamtgröße von ca. 3 ha (anrechenbare Ausgleichsflächengesamtgröße ca. 0,6 ha) festgesetzt.

Nach Abzug der durch Verschattung entwerteten Bereiche bei Ausgleichsfläche A1 ergibt sich eine anzurechnende Ausgleichsflächengröße (von A1) von ca. 800 m<sup>2</sup>. Die Ausgleichsfläche A2 beinhaltet eine Fläche im Nordwesten, die aufgrund der vorhandenen ökologischen Wertigkeit kein Aufwertungspotential aufweist und daher nicht angerechnet wird. Zwei Teilflächen von A2 werden zu 100 % anerkannt, da hier versiegelte bzw. bebaute Flächen entsiegelt und naturschutzfachlich aufgewertet werden. Die größte Fläche, der geschützte Landschaftsbestandteil (Gesamtgröße ca. 2,8 ha) selber, kann aufgrund seiner hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit und der damit verbundenen geringeren Möglichkeit einer Aufwertung nur zu 15 % angerechnet werden. Die detaillierten Maßnahmen werden in den jeweiligen Pflege- und Entwicklungskonzepten im weiteren Verfahren gemäß den Zielen in den Satzungsbestimmungen § 21 festgelegt.

Ein Teil des verbleibenden Ausgleichsbedarfs von ca. 0,4 ha wird im Bereich des Virginiadepots (Teilfläche der Flurstücke Nr. 1172 und 1172/25, Gemarkung Feldmoching) nachgewiesen. Hierfür liegt ein landschaftspflegerisches Konzept vor, das Art und Umfang der Aufwertungs- und artenschutzrechtlichen Maßnahmen festlegt. Hier können zusätzlich zum naturschutzrechtlichen Ausgleich auch Kompensationsflächen und Lebensräume für die streng geschützte Zauneidechse nachgewiesen werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde im Herbst 2013 begonnen.

Im Norden der Stadt München auf dem Flurstück Nr. 1698, Gemarkung Garching, kann 0,6 ha Ausgleichsfläche nachgewiesen werden. Hierfür liegt ein Pflege- und Entwicklungskonzept vor. Auch hier werden gezielt Lebensräume für die Zauneidechse als artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme angelegt.

Alle Ausgleichsflächen werden von der Grundstückseigentümerin hergestellt und gepflegt.

#### **7.4. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung**

##### **7.4.1. Darstellung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG**

Die folgenden Ausführungen sind dem naturschutzfachlichen Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) entnommen.

Bezüglich der nach Anhang IV FFH-Richtlinie streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten nach Vogelschutzrichtlinie VRL gelten nach § 44 Abs. 1 Nr. 1

bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe folgende Verbote:

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 Schädigungsverbot: Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 Störungsverbot: Erhebliches Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die Störung zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 Tötungsverbot: Tötung oder Verletzung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen im Rahmen der Durchführung des Bauvorhabens. Das Tötungsverbot ist auch bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht.

Streng geschützte Pflanzenarten kommen im Planungsgebiet nicht vor. Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG kann demnach für Pflanzenarten ausgeschlossen werden.

Für die europäischen Vogelarten kann eine Erfüllung der Verbotstatbestände Tötung und Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG durch die Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme „Bauzeitenregelung“ ausgeschlossen werden. Um die Störung und den Verlust von Individuen zu vermeiden hat die Baufeldfreimachung inklusive Gehölzrodungen und Gebäudeabriss außerhalb der Vogelbrutzeit zwischen dem 01.10. und 01.03. zu erfolgen. Mit Ausnahme des Gartenrotschwanz und des Stars ist das Schädigungsverbot nachgewiesener Vogelarten nicht einschlägig, da die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG) sind für den Gartenrotschwanz geeignete Nistangebote in Form von mindestens drei Totholzhaufen innerhalb der Ausgleichsmaßnahme A2 im Landschaftsbestandteil vor Beginn der Brutsaison an sonnenexponierten Standorten als Ersatz für einen möglichen Brutstandort einzurichten. Zusätzlich sind im Gebiet vorhandene Nistkästen unmittelbar vor Baufeldfreimachung zu inspizieren und zwischen dem 01.10. und 01.03. in ungestörte Bereiche umzuhängen. Die in den Ausgleichsflächen A1 und A2 vorgesehenen Maßnahmen sind geeignet, die Lebensräume der betroffenen Arten im Umfeld aufzuwerten.

Im Zuge der Bestandsaufnahme potenzieller Fledermausquartiere konnten keine Quartiere nachgewiesen werden. Zwischenquartiere, die zwischen Frühjahr und Herbst von einzelnen Individuen genutzt werden, lassen sich jedoch nicht vollständig ausschließen. Zur Vermeidung der Verbotstatbestände der Tötung und Störung von Individuen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG hat die Baufeldfreimachung inklusive Gehölzrodungen und Gebäudeabriss außerhalb der Hauptaktivi-

tätszeit zwischen dem 01.10. und 01.03. zu erfolgen. Zudem ist eine Inspektion des Baufeldes einschließlich der Gebäude und Höhlenbäume unmittelbar vor Baufeldfreimachung (Ökologische Baubegleitung) im Hinblick auf das Vorkommen von überwinternden Individuen durchzuführen. Weiterhin hat eine Inspektion potenziell als Zwischenquartier geeigneter, derzeit an, zum Abriss vorgesehener Gebäude angebrachte Nistkästen zwischen dem 01.10. und 01.03. unmittelbar vor Baufeldfreimachung zu erfolgen und diese im Anschluss in ungestörte Bereiche innerhalb des Bebauungsplangebiets umzusetzen.

Von den, im Zuge der Bestandsaufnahmen nachgewiesenen, nach Anhang IV FFH-RL geschützten Arten wurde lediglich für die Zauneidechse die Erfüllung von Verbotstatbeständen festgestellt. Bis Herbst 2014 fanden im Zuge der notwendigen Verlegung der Fernwärmeleitung Bautätigkeiten inklusiv Erdarbeiten im Bereich von potenziellen Winterquartieren der Art statt. Auch unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ist für die geplante Baumaßnahme und war für o.g. Eingriff der Verbotstatbestand der Tötung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt. Als Minimierungsmaßnahmen sind die Errichtung eines ortsfesten Bauzaunes entlang der trocken-mageren Standorte an den Bahnanlagen zur Minimierung von Eingriffen in potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten außerhalb des unmittelbaren Baufeldes vorgesehen. Zusätzlich war vor der Leitungsverlegung der Abfang von Tieren und die Umsiedlung in geeignete und unbesiedelte Habitate im Areal des Münchner Südostens vorgesehen. Allerdings konnten keine Tiere gefangen werden. Die temporär in Anspruch genommenen Lebensräume der Zauneidechse werden nach Bauabschluss der Fernwärmeleitung wieder hergestellt.

Anlagebedingt beträgt der Lebensraumverlust durch Versiegelung und Verschattung von mehr als drei Stunden ca. 48 % des Kernlebensraums. Entsprechend wird der Verbotstatbestand der Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt. Aufgrund des anzunehmenden Verlustes der lokalen Population wird eine Flächenkompensation im vollen Umfang des Kernlebensraumes (ca. 6.820 m<sup>2</sup>) erforderlich (vgl. Ziffer 7.4.2. zu Buchstabe a) folgend).

Vorhabenbedingte Störungen der Zauneidechse können nach dem artenschutzrechtlichen Gutachten aufgrund der Bewertung als Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ausgeschlossen werden.

#### **7.4.2. Darstellung der Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG**

Die im Antrag auf Ausnahmegenehmigung ausgeführten Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 und Satz 2 BNatSchG sind nachfolgend dargestellt.

Wahrung des günstigen Erhaltungszustands der Populationen der Art (§ 45 Abs. 7 Satz 2 i.V.m. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL)

- a) Vorliegen von zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL)
- b) Keine zumutbare Alternativen [die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen] möglich (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL)

**Zu a) Wahrung des günstigen Erhaltungszustands der Populationen der Art  
(§ 45 Abs. 7 Satz 2 i.V.m. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL)**

Grundsätzlich sind nach Umsetzung der Planung zwei (Extrem-)Szenarien als möglich zu bezeichnen:

Im „best case“ findet eine Wiederbesiedelung der bauzeitlich beeinträchtigten und ab Herbst 2014 auf ca. 1.200 m<sup>2</sup> wiederhergestellten Flächen statt. Einschließlich der vorhabenbedingt unbeeinträchtigten Flächen stellen die im Planungsgebiet verbleibenden ca. 3.300 m<sup>2</sup> Lebensräume eine ausreichend große Fläche für den Erhalt einer kleinen Population im Planungsgebiet dar. Der Verbund mit den bekannten Vorkommen im Umfeld bleibt intakt. Eine Reduzierung des Bestandes der lokalen Population wirkt sich nicht auf Populationen im Umfeld aus. Die Metapopulation stabilisiert sich auf einem niedrigeren Bestandsniveau, bleibt jedoch langfristig überlebensfähig.

Im „worst case“ besitzt die lokale Population eine entscheidende Bedeutung als Source-Population innerhalb der Metapopulation. Eine Wiederbesiedelung der bauzeitlich beeinträchtigten Flächen findet nicht statt. Die im Planungsgebiet verbleibenden ca. 3.300 m<sup>2</sup> Lebensräume bieten keine ausreichend große Fläche für den Erhalt einer kleinen Population. Zudem bestehen keine weiteren, bisher nicht erfassten Vorkommen innerhalb der Metapopulation. Das Aussterben der lokalen Population im Planungsgebiet wirkt sich entsprechend auf die gesamte Metapopulation aus.

Der Eintritt des „worst-case“ ist aus gutachterlicher Sicht nicht sehr wahrscheinlich, so dass davon ausgegangen wird, dass die Metapopulation auch nach Realisierung der Planung erhalten bleibt. Aus Gründen der Rechtssicherheit wird durch die Höhere Naturschutzbehörde dennoch der Eintritt des „worst-case“ angenommen. Im Fall eines Zusammenbruchs der Metapopulation entstünde zwischen der nördlichen Grenze der Gemeinde Unterhaching und den südöstlichen Randbereichen der Stadt München eine Lücke im kleinmaßstäblich betrachteten Areal der Art.

Da Flächen zur Durchführung von CEF-Maßnahmen (vorgezogene Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion) im Umfeld der betroffenen lokalen Population nicht zur Verfügung stehen, werden artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen (FCS-Maßnahmen) im vollen Umfang des Kernlebensraumes (ca. 6.820 m<sup>2</sup>) erforderlich. Diese werden in zwei Umsetzungsschritten in derselben naturräumlichen Haupt- und Untereinheit (Isar-Inn-Schotterplatten, Münchner Ebene, 051) im Virginiadepot im nördlichen Stadtgebiet und auf einer BImA-eigenen Fläche in Garching durchgeführt. Es ist demnach mit hinreichender Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass der Verlust der lokalen Population der Zauneidechse im Planungsgebiet der „Europäischen Schule München – Annex Perlacher Forst“ zu keiner weiteren Verschlechterung des derzeit ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen der Zauneidechse auf biogeographischer Ebene führen wird, bzw. eine Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes behindert. Somit liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den erfüllten Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

Die Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, kommt in der erteilten artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung vom 28.04.2014 zu dem Schluss, dass in Abwägung des hohen öffentlichen Interesses an dem Projekt, der internationalen Strahlwirkung einer Europäischen Schule, den solide konzipierten Kompensationsmaßnahmen im Münchner Norden und dem großen Gesamtareal der Art (Südenland bis Baikalsee und Karelien bis Griechenland), das noch weit über die biogeografisch kontinentale Region hinausgeht, dass der dargelegte Verlust im Verbreitungsgebiet der Art im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung als überwindbar zu betrachten ist.

**Zu b) Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art liegen vor (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL)**

Die Nutzung und Umsetzung der Planung dient der Allgemeinheit. Folgende wesentlichen Nutzungen sollen im Rahmen des Bebauungsplans festgesetzt werden:

**Die Europäische Schule München**

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich in einem Vertrag mit dem Obersten Rat der Europäischen Schulen (ORES) dazu verpflichtet, diesem „zum Zweck und für die Dauer des Betriebs der Schulen die dafür erforderlichen Gebäude (...) unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.“ Diese Pflicht betrifft alle Bereiche der Schule gleichermaßen, also neben der Höheren Schule, die Grundschule und auch die Kindertageseinrichtung. In Anbetracht ihrer Rechte und Pflichten gelten die Schulen in den Mitgliedstaaten als öffentlich-rechtliche Bildungseinrichtungen und dienen dem Allgemeinwohl.

**Nahversorger**

Gemäß Grundsatz- und Aufstellungsbeschluss der Landeshauptstadt München soll die Nahversorgung unter Berücksichtigung eines marktfähigen Konzepts sichergestellt bleiben. Zu den wesentlichen Leitziele des vom Stadtrat am 01.12.1999 beschlossenen Zentrenkonzeptes der Stadt München gehört diese Sicherung einer dezentralen Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner. Die Nahversorgungsnutzung soll mit Wohnungen und Büronutzungen ergänzt werden.

**Platz**

Mit dem Platz und den angrenzenden Nutzungen soll ein Mittelpunkt im Quartier definiert werden, der als zentraler öffentlicher Platz mit Aufenthaltsqualität für die Bewohner, besonders auch für die Kinder und Jugendlichen fungiert und einen Mehrwert für die gesamte Siedlung darstellt und das vorhandene Defizit an öffentlichen Freiflächen im Gebiet verringert. Über den Platz erfolgt der direkte Zugang zur S-Bahnhaltestelle.

**Öffentliche Versorgungsleitungen/Fernwärmetrasse**

Das Grundstück queren öffentliche Versorgungsleitungen der Stadtwerke München, der Telekom und der Münchner Stadtentwässerung. Diese stellen die öffentliche Versorgung des Quartiers sicher und müssen in ihrer Funktion größtenteils erhalten und zum Teil aufgrund der Bebauung verlegt werden.

Alle Nutzungen bzw. Folgemaßnahmen liegen im Interesse des Gemeinwohls und sind als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zu betrachten (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL).

**zu c) Keine zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen, möglich (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG i.V.m. Art. 16 FFH-RL)**

**Standortalternativen**

Durch Neu- und Erweiterungsbauten, realisiert zwischen 2002 und 2009, wurden die baurechtlichen Möglichkeiten am bestehenden Standort in Neuperlach vollständig ausgeschöpft. Unter Berücksichtigung der nur temporär ausgesprochenen Baugenehmigungen am Altstandort, der bestehenden Überbelegung, der weiteren Schülerzahlprognosen und der nicht dauerhaft zumutbaren Einschränkungen des Schulbetriebs, muss die Schule mittelfristig zwingend auf einem anderen Grundstück erweitert werden. Angrenzende Grundstücke stehen aufgrund der vorhandenen planungsrechtlich gesicherten Wohnbebauung vor Ort nicht zur Verfügung.

Die Errichtung einer zusammengefassten Europäischen Schule, die sowohl die bestehende Schule in Neuperlach als auch die erforderliche Erweiterung an einem neuen Standort beinhaltet, wurde aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen.

Es wurde zur Unterbringung der Europäischen Schule die Alternativen Anmietung, Umbau und Neubau geprüft. Die Anmietung einer Schule im Raum München wurde im Rahmen eines Erkundungsverfahrens durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben nach Recherchen und Prüfung verworfen, da keine leer stehende oder zu vermietende Liegenschaft in dem geforderten Umgriff, der ausreichenden Größe und mit der geforderten Infrastruktur ermittelt werden konnte.

Für den wirtschaftlichen und organisatorischen Betrieb der Bestandsschule und der Erweiterung der Europäischen Schule am geplanten Standort sind folgende Voraussetzungen notwendig:

- Eine maximale Entfernung von drei bis vier km zum Hauptstandort der Europäischen Schule in Neuperlach, um zum einen eine Wechselnutzung der Lehrerinnen und Lehrern zu ermöglichen, die sowohl an der Grund- als auch an der Höheren Schule unterrichten und zum anderen, um Veranstaltungen der gesamten Schule (z. B. Lehrerkonferenzen, Schulveranstaltungen) mit vertretbarem Aufwand zu ermöglichen.
- Für die Erweiterung der Europäischen Schule mit den angegliederten Nutzungen wird eine entsprechende Grundstücksgröße von ca. 4 ha benötigt.
- Die Fläche sollte für die Bebauung zeitnah zur Verfügung stehen, da die steigenden Schülerzahlen nicht in weiteren Provisorien aufgefangen werden können und bereits jetzt schon unzumutbare räumliche Verhältnisse am jetzigen Schulstandort vorliegen (siehe oben).
- Um die erforderlichen Investitionen zu minimieren, sollte das Grundstück im

- Eigentum des Bundes sein.
- Die gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmittel für Lehrpersonal und Kindern der höheren Jahrgangsstufen ist eine Notwendigkeit.
- Die Erweiterung der Europäischen Schule muss im Herbst 2017 in Betrieb genommen werden können.

Zu den Alternativen Um- oder Neubau wurden die Gebäude und Flächen insbesondere von bundeseigenen Liegenschaften gemäß o. g. Anforderungen untersucht. Keine der geprüften Liegenschaften erfüllte die Anforderungen, die an den Annex-Schulstandort gestellt wurden oder wurden weiterhin für deren dienstliche Zwecke benötigt und konnten daher nicht weiter in die Planungen einbezogen werden.

Als Teil der (zum Großteil) bundeseigenen Wohnanlage am Perlacher Forst wurde die Fläche am Rande der Siedlung, die nur teilweise durch eine Einzelhandelseinrichtung (bestehender HIT-Markt) genutzt wurde, untersucht. Diese Fläche wird für andere bundeseigene Zwecke nicht benötigt und erfüllte o. g. Anforderungen. Zudem kann der Einzelhandel ortsnah erhalten, ein öffentlicher Platz gesichert und der Zugang zum S-Bahnhalte verbessert und damit den Belangen des Allgemeinwohls genüge getan werden. Die Unterbringung des Nahversorgers auf dem neuen Gelände des Kerngebietes ist flächengleich möglich und erreicht durch eine kompaktere Ausnutzung des Grundstücks sehr viel weniger Flächenversiegelung als am Altstandort (Stellplätze im Untergeschoss).

Da keine alternativen Standorte zur Verfügung standen, die den genannten Vorgaben genügen, wurde die Planung an diesem Standort weiterverfolgt.

### **Ausführungsalternativen**

Im weiteren Verlauf der Planung wurde geprüft, ob unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Grundstückszuschnitt, städtebauliche Aussage des Wettbewerbssiegers, Raumprogramm, immissionsschutzrechtliche Vorgaben) eine Verbesserung hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Zauneidechsenhabitats erzielt werden kann. Es zeigte sich, dass insbesondere aufgrund der engen Platzverhältnisse, des schmalen nördlichen Grundstückszuschnitts, der zahlreichen schulischen Mindestvorgaben (interne Abläufe, Lärmschutz, Belichtung, Brandschutz, etc.) und der städtebaulichen Vorgaben ein Verschieben bzw. Änderung des Baukörpers nicht möglich und damit eine starke Verschattung nicht zu vermeiden ist.

Die Verlegung des die gesamte Siedlung am Perlacher Forst versorgenden Fernwärmekanals ist im Ergebnis einer Machbarkeitsuntersuchung der Stadtwerke München nur an der östlichen Grundstücksgrenze entlang der Bahn möglich.

Unter Berücksichtigung der vielfältigen Rahmenbedingungen existiert somit keine anderweitig zumutbare zufriedenstellende Lösung, die eine geringere Auswirkung auf den Erhaltungszustand der Population der artenschutzrechtlich relevanten Art auf lokaler bzw. biogeografischer Ebene besitzt. Entsprechend bestehen keine zumutbaren Alternativen die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Art führen (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG i.V.m. Art. 16 FFH-RL).

## **7.5. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Im Planungsgebiet bestehen keine entscheidungserheblichen Wechselwirkungen.

## **7.6. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Gemäß Einführungserlass zum EAG Bau handelt es sich bei den laut BauGB zu prüfenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten nicht um grundsätzlich andere Planungen, sondern um anderweitige Lösungsmöglichkeiten im Rahmen der beabsichtigten Planung und innerhalb des betreffenden Baugebietes.

Auf Grundlage der, mit der Landeshauptstadt München abgestimmten Eckdaten für die Entwicklung des Planungsgebietes wurde ein Wettbewerb durchgeführt, dessen Siegerentwurf dem Bebauungsplanentwurf zugrunde liegt. Insgesamt lagen 22 Planungsvarianten vor. Der Siegerentwurf hat sich als die Arbeit herausgestellt, die den städtebaulichen und schulischen Anforderungen nahezu vollständig gerecht werden konnte.

Im Laufe der Planungsentwicklung wurden verschiedene Entwurfsstadien durch diverse Gutachten optimiert. Dadurch ergab sich eine für die Europäische Schule bedarfsgerechte und eine städtebaulich sinnvolle Gestaltung für die verschiedenen Nutzungen des Planungsgebiets. Die Erfordernisse, den Landschaftsbestandteil zu erhalten und die Biotopvernetzung entlang der Bahnlinie zu sichern, werden durch die Planung umgesetzt.

Der hohe Flächenbedarf für die Schule, die Immissionslage, die Erhaltung des Landschaftsbestandteils, der schmale Zuschnitt des geplanten Schulgrundstücks im Norden und die gewünschte Neuordnung des Bereiches um den S-Bahnhalt Fasangarten führten zu nur geringem Spielraum beim Entwurf des Bebauungsplanes. Wesentliche grundsätzliche Änderungen oder Verbesserungen sind bei eventuellen Planungsalternativen nicht zu erwarten, insbesondere da die Verlegung der Leitungstrasse bei allen Alternativen zu leisten ist.

## **7.7. Zusätzliche Angaben**

### **7.7.1. Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten**

Folgende Fachgutachten wurden im Zuge der Umweltprüfung erstellt:

- Verkehrsuntersuchung: Verkehrszählungen aus den Jahren 2006, 2009 und 2013; rechnerische Ermittlung der Verkehrswerte für den Prognosehorizont 2025 (gevas - Humberg & Partner, August 2013),
- Immissionsgutachten - Teil Verkehrslärm, Anlagen-, Sport- und Freizeitlärm: rechnerische Ermittlung von Schalleistungspegeln und Beurteilung anhand der rechtsgültigen Regelwerke für den Prognosenullfall sowie den Prognosehorizont 2025 (Möhler + Partner, Januar 2014), Ergänzung des Gutachtens vom März 2015 nach Änderung der 16. BImSchV
- Immissionsgutachten - Teil Erschütterung und sekundärer Luftschall: Messungen vor Ort und Beurteilung anhand der rechtsgültigen Regelwerke (Möhler + Partner, Januar 2014),
- Immissionsgutachten - Teil elektrische und magnetische Felder: Messungen vor Ort und Beurteilung anhand der 26. BImSchV sowie anhand der Vorsorgewerte der Strahlenschutzkommission (Möhler+Partner, Januar 2014),

- Luftschadstofftechnische Untersuchung: rechnerische Ermittlung von Luftschadstoffbelastungen für den Prognosehorizont 2025 und den Prognosenullfall und Beurteilung anhand der 39. BImSchV (Möhler + Partner, Januar 2014),
- Kombinierte Bausubstanz-, Baugrund- sowie altlasten- und abfalltechnische Untergrunderkundung: Rammkernsondierungen mit anschließenden Boden- und Bodenluftuntersuchungen und Beurteilung anhand der rechtsgültigen Regelwerke (Sakosta CAU, 2009),
- Verschattungsstudie (Stadtplanung Breunig, November 2013),
- Ökologische Potenzialabschätzung mit floristischen und faunistischen Untersuchungen zum Vorhaben Europäische Schule München - Annex Perlacher Forst (JESTAEDT + Partner, Mai 2010),
- Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) (JESTAEDT + Partner, April 2014).

Die vorgenannten Unterlagen waren ausreichend, um die Auswirkungen auf die Schutzgüter hinreichend genau ermitteln, beschreiben und bewerten zu können. Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, sind nicht anzuzeigen.

#### **7.7.2. Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt (Monitoring)**

Die bei Realisierung des Bebauungsplanes zu erwartenden Umweltauswirkungen wurden eingehend untersucht und geeignete Vorsorgemaßnahmen getroffen (siehe Tabelle).

Weitere Auswirkungen, deren Überwachung erforderlich sein könnten, sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

Die Durchführung der in nachfolgender Tabelle genannten erforderlichen Bestandserhebungen zum Artenschutz einschließlich eventueller Verbesserungsmaßnahmen etc. wurde durch die vertragliche Vereinbarung zwischen der BImA und der Landeshauptstadt München gesichert. Der zeitliche und inhaltliche Rahmen des Monitorings zu den artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen (FCS-Maßnahmen) wurde den Nebenbestimmungen der am 28.04.2014 erteilten artenschutzrechtlichen Ausnahme genehmigung übernommen.

<b>Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt</b>		
<b>Zeitpunkt / zeitliche Intervalle</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Zuständig</b>
	<b>Verkehrslärm</b>	
5 Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplans	Bei Hinweisen auf eine Änderung der wesentlichen Randbedingungen für die Lärmsituation (Verkehrsmengensätze, Bewegungshäufigkeiten, Nutzungsänderungen, o.ä.), Überprüfung der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses angenommenen Verkehrsmengen des Schienen- und Straßenverkehrs mit Bewertung der schalltechnischen Relevanz	Fachbüro in Abstimmung mit Referat für Gesundheit und Umwelt
	<b>Anlagenlärm</b>	
5 Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplans	Bei Hinweisen auf eine Änderung der wesentlichen Randbedingungen für die Lärmsituation (Verkehrsmengensätze, Bewegungshäufigkeiten, Nutzungsänderungen, o.ä.) Überprüfung der Ansätze zum Anlagenlärm mit Bewertung der schalltechnischen Relevanz	Fachbüro in Abstimmung mit Referat für Gesundheit und Umwelt
	<b>Artenschutz Zauneidechse (Herstellung Virginiadepot bereits erfolgt; Herstellung Flurstück Garching 2014):</b>	
2015, 2017 und 2019  jeweils zwei Begehungen (eine im Frühjahr, eine im Spätsommer)	Kartierung auf beiden Flächen in Transekten in jedem 2. Jahr. Pro Begehung Darstellung der maximal ermittelten Aktivität (Tiere/h) und einer Populationsschätzung (Tiere/ha) durch Hochrechnung (Anzahl Adulter x Faktor 6). Abschätzung der Populationsstruktur durch Miterfassung von Subadulten und Juvenilen. Zusammenfassung der Ergebnisse einschließlich der Bewertung hinsichtlich der Erreichung des Zielzustands in Berichtsform mit Zusendung nach jedem Kartierungsjahr, im Jahr 2019 Endbericht. Ggf. Unterbreitung von Vorschlägen mit zielführenden Abhilfemaßnahmen in den Berichten.	Fachbüro in Abstimmung mit Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/5 und HA IV/5 und Regierung von Oberbayern
Im Falle einer negativen Wirkungsprognose	z.B. Neuschaffung optimaler Habitatstrukturen, Neuansiedlung von Zauneidechsen Nähe Riemer Wald	Fachbüro in Abstimmung mit Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/5 und HA IV/5 und Regierung von Oberbayern

### 7.7.3. Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Durch die planungsrechtliche Sicherung der städtischen Sportanlagen sowie die Ansiedlung der Gemeinbedarfsfläche Europäischen Schule und eines Kerngebiets mit einem zentralen öffentlichen Platz im S-Bahn-Vorfeld kann die städtebauliche Lücke westlich der Bahnanlagen geschlossen und eine Neuordnung des Gebiets im städtebaulichen Kontext erreicht werden.

Das Vorhaben stellt aus umweltfachlicher Sicht eine Maßnahme dar, die dem planerischen Prinzip der geordneten städtebaulichen Entwicklung, bei gleichzeitiger Beachtung der umweltschützenden Belange Rechnung trägt. Somit werden wertvolle Baumbestände als zu erhaltend festgesetzt, der Biotopverbund trocken-warmer Standorte entlang der Bahn durch Ausgleichsflächen langfristig gesichert und der Landschaftsbestandteil im Norden durch entsprechende Aufwertungsmaßnahmen in seiner ökologischen Funktion gestärkt.

Für die Schutzgüter Wasser, Klima, Luft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter ist die vorhabenspezifische Zusatzbelastung als nicht erheblich im Sinne von § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB anzunehmen.

Hinsichtlich potenzieller Lärmbelastungen ist wegen der Reglementierung des Gewerbelärms (Emissionen des geplanten Kerngebiets MK) durch eine Emissionskontingentierung und die Durchführung entsprechender Schallschutzmaßnahmen damit zu rechnen, dass die Belastungen im Planungsgebiet selbst, wie auch in den umliegenden Wohngebieten im gesetzlichen Rahmen bleiben und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Die prognostizierten Schallpegel für den Verkehrslärm führen ebenfalls zu keinen gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen innerhalb und außerhalb des Planungsgebiets. Vielmehr kommt es hinsichtlich des Anlagenlärms durch die Gebäudekonstellation und geänderte Nutzung innerhalb der Baugebiete zu einer Verbesserung der Lärmbelastung der benachbarten Wohngebiete. Entlang der Bahnlinie können hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit und des sekundären Luftschalls ebenfalls gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse gewährleistet werden.

Die Neuversiegelung und der Verlust floristischer und faunistischer Lebensräume stellen einen ausgleichspflichtigen Eingriff nach Bundesnaturschutzgesetz dar.

Als Eingriffe mit einer erheblichen Wirkung auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind die Verluste hochwertiger Biotopstrukturen entlang der Bahnlinie durch direkte Überbauung und Verschattung zu nennen. Die ausgleichspflichtigen Eingriffe in die Schutzgüter Boden sowie Tiere und Pflanzen führen zu einem Ausgleichsbedarf von ca. 1,6 ha. Im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs können die verlorengehenden Lebensraum- und Bodenfunktionen teilweise ausgeglichen werden. Der Großteil der Ausgleichsmaßnahmen und die Kompensationsmaßnahmen für den Artenschutz, die sich durch Eingriffe in den Lebensraum der Zauneidechse ergeben, werden auf externen Ausgleichsflächen im naturräumlichen Zusammenhang erbracht.

Mit der neugeordneten städtebaulichen Situation insbesondere im Bereich des S-Bahn-Vorplatzes wird das Planungsgebiet entsprechend den angrenzenden Nutzungen entwickelt und das Orts- und Landschaftsbild deutlich aufgewertet.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können mit Ausnahme der Zauneidechse für die betroffenen Fledermaus- und Brutvogelarten unter Berücksichtigung der Ver-

meidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden. Die rechtlich geforderten Voraussetzungen für eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten der Zauneidechse sind gegeben, die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung der Regierung von Oberbayern liegt vor.

## 8. Daten zum Bebauungsplan

Flächenaufteilung	ha	Anteil ca.
Baugrundstücke	6,15	56,00%
Verkehrsfläche	1,46	13,50%
Waldfläche	3,20	29,00%
Bahnanlage ( Flurstücke Nr. 2641/130 und 2641/131)	0,16	1,50%
<b>Planungsgebiet gesamt</b>	<b>10,97</b>	<b>100,00%</b>

## Maß der Nutzung, Wohneinheiten, Arbeitsplätze

Nutzungsart	Nettobauland	Geschossflächen	Wohneinheiten	Arbeitsplätze
Gemeinbedarfsfläche Europäische Schule	43.878 m <sup>2</sup>	30.600 m <sup>2</sup>	1	150 - 160
Gemeinbedarfsfläche Sportstätten	10.320 m <sup>2</sup>	2.500 m <sup>2</sup>	-	-
Kerngebiet MK	7.307 m <sup>2</sup>	12.500 m <sup>2</sup>	40	180 - 200
<b>Summe</b>	<b>61.505 m<sup>2</sup></b>	<b>45.600 m<sup>2</sup></b>	<b>41</b>	<b>230 - 360</b>

**III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshaupt München

Der 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/33 V**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 17
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – GV
5. An das Baureferat VV EO
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An das Sozialreferat
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/3
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/4
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/33 T  
mit der Bitte um Kenntnissnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/33 V