

Telefon: 0 233 - 26086
- 25359
- 25097
Telefax: 0 233 - 24213

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/21 P
PLAN-HA II/21 V
PLAN-HA II/521

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2018 Hildegard-, Hochbrücken- und Neuturmstraße (Änderung des Bebauungsplanes Nr. 387) und Thomas-Wimmer-Ring zwischen Knöbel- und Kanalstraße (Teiländerung der Bebauungspläne Nrn. 31bc und 1376)

- Satzungsbeschluss -

Stadtbezirk 1 - Altstadt-Lehel

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07509

Anlagen:

1. Übersichtsplan M=1 : 2.500
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
3. Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2018 (nicht maßstabsgerechte Verkleinerung)

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.11.2016 (SB) Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	2
A) Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB)	2
B) An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ergangener Auftrag aus dem Billigungsbeschluss vom 29.06.2016	15
II. Antrag der Referentin	16
Satzungstext	17
Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung	25
III. Beschluss	60

I. Vortrag der Referentin

Die Zuständigkeit des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung ergibt sich gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates.

Vortrag wie nachstehender Satzungstext und Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2018 (Seite 17 ff.).

A) Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB)

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2018 am 29.06.2016 gebilligt.

Nachdem die Voraussetzungen für die Auslegung erfüllt waren, fand die öffentliche Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2018 gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) nach Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 23 vom 19.08.2016 in der Zeit vom 29.08.2016 mit 29.09.2016 statt.

Das Bebauungsplanverfahren wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB durchgeführt.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung umfasst das Teilgebiet 1 (Hildegardstraße) und das Teilgebiet 2 (Thomas-Wimmer-Ring).

Während der öffentlichen Auslegung ging ein anwaltliches Schreiben vom **23.09.2016** in Vertretung der WEG Knöbelstraße 8a ein, dessen Inhalt sich grundsätzlich auf das am Thomas-Wimmer-Ring gelegene Teilgebiet 2 bezieht. Dem Schreiben wurden bereits schon während der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB vorgebrachte Einwendungen vom **18.04.2016** als Anlage beigefügt, die vollständig aufrechterhalten werden.

Die Behandlung der Stellungnahme vom 18.04.2016 fand im Billigungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2018 am 29.06.2016 statt. Seitdem haben sich keine neuen Gesichtspunkte ergeben, so dass die im Rahmen des Billigungsbeschlusses getroffenen Erwidierungen nachfolgend inhaltsgleich nochmals erläutert werden.

1. Stellungnahme WEG Knöbelstraße 8a vom 23.09.2016

1.1. Fehlerhafte Abwägung

Wie bereits ausgeführt, führe die vorliegende Bebauungsplanung zu einer deutlichen Verschlechterung der bestehenden Wohnsituation, ohne dass dies erforderlich wäre. Der Satzungsgeber habe sich vorliegend keine Gedanken darüber gemacht, dass durch eine Reduzierung der Fahrspuren eine deutliche Verbesserung der Situation zu Gunsten der Mandantin erfolgen kann und würde.

Durch eine geänderte Planung könnte der entlang des Thomas-Wimmer-Rings vorhandene Grünstreifen mit dem wertvollen Baumbestand erhalten bleiben, die störende Tiefga-

ragenzufahrt würde weiter entfernt vom Gebäude der Mandantin erfolgen. In einer derartigen Situation, in der bereits jetzt die Grenze der Zumutbarkeit auf Grund von Verkehrsimmissionen und Schadstoffbelastungen erreicht sei bzw. überschritten werde, müsse der Plangeber das Gebot der Verbesserung berücksichtigen und könne diese Situation nicht zusätzlich verschlechtern.

Die insoweit bisher im Rahmen der Behandlung der Einwendungen angeführten Gründe dafür, warum die Mandantin dies zu akzeptieren hätte, überzeugten nicht.

Aufgrund der im Zuge des Bebauungsplanverfahrens bereits erhobenen Einwendungen wurde seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eine verkehrliche Untersuchung durchgeführt. Diese hatte zum Ergebnis, dass aus verkehrlichen Gründen keine Notwendigkeit für sechs Fahrspuren in beide Richtungen besteht, sondern durchaus die Möglichkeit für eine Fahrbahnverengung im Sinne der Mandantin bestünde. Gleichwohl werde mit der vorliegenden Planung an dem bisherigen Konstrukt festgehalten und dies offenkundig allein vor dem Hintergrund des zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin abgeschlossenen Erbbaurechtsvertrages und der sich hieraus ergebenden Zwangspunkte einer entsprechenden Fahrbahnanzahl.

Hierzu wird festgestellt:

Mit dem Vorhaben ist die Inanspruchnahme der im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung festgesetzten öffentlichen Grünfläche sowohl während der Bauphase als auch durch das Bauwerk selbst erforderlich. Andere Flächen stehen für eine Realisierung der Parktiefgarage entsprechend dem beantragten Vorhaben und den grundsätzlichen städtischen Zielsetzungen an diesem Standort nicht zur Verfügung. Somit kann der Baumbestand im Rahmen der Planung überwiegend nicht gehalten werden. Ausgenommen hiervon ist der im Bebauungsplan festgesetzte zu erhaltene Baumbestand, der in der Münchner Biotopkartierung erfasst ist. Es sind Regelungen für Ersatz- und Neupflanzungen vorgesehen, die nach Fertigstellung der Baumaßnahme und mit Herstellung der Oberfläche umgesetzt werden.

Die Entscheidung der Gestaltung der Oberfläche ist derzeit noch nicht erfolgt. Erst im Zuge der Entscheidung zur Gestaltung des Isartorplatzes und der in diesem Zusammenhang zu untersuchenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten soll auch die Entscheidung über die Anzahl der Fahrspuren getroffen werden. Somit soll in diesem Satzungsbeschluss zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2018 eine zukunftsweisende Vorwegbindung nicht erfolgen. Die Abwägung des Bebauungsplans erfolgte sowohl auf der Grundlage eines 6-spurigen Ausbaus als auch eines 4-spurigen Ausbaus des Altstadtrings.

Unabhängig von diesem Sachverhalt würde selbst bei einer Verschiebung des Zu-/Ausfahrtsbauwerks auf eine freiwerdende Fahrspur und das Abrücken vom Wohngebäude nicht der von der Einwenderin angenommene Zustand entstehen, der den Baumbestand erhält und die Situation zu Verkehrsimmissionen und Schadstoffbelastungen behebt. Die Belastungen sind bereits heute hoch und auch die Planung bzw. die mögliche Verschiebung um ca. 3,0 m würde diese Belastung nicht reduzieren. Die Errichtung der Tiefgarage erfolgt innerhalb der Belastungsparameter, erhöht nicht die Verkehrsbelastung und verschlechtert nicht die Immissionsbelastung.

1.2. Unzulässige Vorabbindung

Gerade durch den Abschluss des Erbbaurechtsvertrages mit den dort festgelegten engen Vorgaben für die nachfolgende Bebauungsplanung liege eine unzulässige Vorabbindung vor, die eine unvoreingenommene Abwägungsentscheidung von vornherein ausschließt.

Wäre die Stadt bei ihrer Entscheidung über die Anzahl der Fahrspuren frei, müsste sie zwingend berücksichtigen, dass eine Reduzierung der Fahrbahnsuren um eine Fahrspur zu keiner Beeinträchtigung verkehrlicher Belange führt, bestehende Grünflächen und Baumbestand auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings unberührt bleiben könnten und eine deutliche Verbesserung im Hinblick auf die Schadstoffbelastung und Lärmbelastung zu Gunsten der unmittelbar angrenzenden Wohngebäude gegeben ist. In dieser Hinsicht ist die derzeitige Planung nicht nur nicht erforderlich, sie verstoße auch gegen abwägungsbeachtliche Belange der Mandantin, die einen Anspruch darauf habe, dass bei einer derart problematischen Verkehrssituation Verbesserungsmöglichkeiten einer Planung ohne Einschränkung des Nutzungszwecks erreicht werden könnten.

Zur Thematik der unzulässigen Vorabbindung, die zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führen werde, werde auf das Urteil des BayVGH vom 23.10.1995, Az. 15 N 95.112 u. H. a. die Rechtsprechung des BVerwG verwiesen.

Hierzu wird festgestellt:

Die hier zu beschließende Planung hatte nicht zum Ziel, die Verkehrsbelastung zu reduzieren, sondern innerhalb des heutigen Zustandes keine Verschlechterung zu erwirken. Die Straße ist und bleibt hoch belastet. An diesem Zustand würde sich auch bei einer Nichtüberplanung keine Verringerung der Verkehrsbelastung ergeben. Vielmehr ist durch die Errichtung der Bauwerke einschließlich Zu- und Ausfahrtsrampen, die allseits geschlossen errichtet werden, eine Verbesserung durch die lärmschutzartige Anordnung verbunden, die in Verbindung mit der neugestalteten Oberfläche eine neue Stadtraumqualität generiert.

Eine Vorabbindung liegt nicht vor, die Zulässigkeit der Tiefgarage und der Rampenanlagen einschließlich deren Lage erfolgt aufgrund einer ordnungsgemäßen Abwägung. Dabei ist es kein Widerspruch, städtische Zielsetzungen, wie z.B. die Schaffung öffentlicher Tiefgaragenstellplätze vorzugeben. Die Stadt hat im Rahmen der Abwägung die für die Abwägungsentscheidung wesentlichen Aspekte in die Abwägung einbezogen und ordnungsgemäß gegeneinander und untereinander gewichtet.

Die zu Grunde gelegten Ziele und die daraus resultierenden Entscheidungsgründe wurden nachvollziehbar dargelegt (siehe Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan), insbesondere ist es aus Sicht der Gemeinde gerechtfertigt, sich Ausgestaltung und Profilierung für eine Verkehrsfläche wie den Thomas-Wimmer-Ring offen zu halten. Die Rampenbauwerke schützen sich selbst und bewirken keinen verschlechternden Beitrag hinsichtlich der Lärmsituation. Damit ist dem Gebot der nachbarlichen Rücksichtnahme hinsichtlich der Anwohner und Anwohnerinnen entsprochen.

Aufgrund dieses ordnungsgemäßen Abwägungsvorgangs ist es gerechtfertigt, an der Planung für die Tiefgarage festzuhalten, insbesondere da die bestehenden Belastungen für die nächstliegenden Anwohner und Anwohnerinnen nicht weiter erhöht werden.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Punkt 2.1. verwiesen.

1.3. Fehlende Berücksichtigung eines Fußgängerübergangs

Aus Sicht der Mandantin wurde zu Unrecht einer Fußgängerunterführung der Vorrang eingeräumt gegenüber einem oberirdischen Fußgängerüberweg. Dieser oberirdische Fußgängerüberweg wurde auch und gerade vom Bezirksausschuss begrüßt und für möglich erachtet. Im Gegensatz zu einer häufig zweckentfremdeten Unterführung, die gerade auch nachts unter Sicherheitsaspekten nicht unproblematisch sei, wäre eine oberirdische Querung die eindeutig bessere Lösung. Dem sei der Plangeber aus bislang nicht nachvollziehbaren Gründen nicht nähergetreten.

Hierzu wird festgestellt:

Im Rahmen der Planung soll ein oberirdischer Fußgängerüberweg im räumlichen Zusammenhang mit den verkehrlichen Maßnahmen geprüft werden. Dazu zählt auch die oberirdische Quermöglichkeit für Radfahrerinnen und Radfahrer. Diese soll mit einer Lichtzeichenanlage an geeigneter Stelle zwischen Isartorplatz und Hildegardstraße ein zusätzliches Angebot darstellen. Die genaue Lage wird in dem gesonderten Beschluss vorgeschlagen werden.

1.4. Formelle Bedenken

Den vorgetragenen formellen Bedenken sei nur teilweise entsprochen worden. Soweit diesen Bedenken nicht entsprochen wurde, werden die diesbezüglichen Einwendungen gemäß dem nochmals beigefügten Einwendungsschreiben vom 18.04.2016 vollständig aufrechterhalten.

Hierzu wird festgestellt:

Auf die nachfolgenden Ausführungen im Billigungsbeschluss zu den bereits vorgetragenen und aufrechterhaltenen Einwendungen in Punkt 2.4. wird verwiesen.

1.5. Antrag

In dieser Hinsicht werde neuerlich beantragt, die Planung zu ändern und entsprechend den Empfehlungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung die Ein- oder Ausfahrt auf die östliche der Fahrspuren des Thomas-Wimmer-Rings zu verlegen und insgesamt nur eine Ein- oder Ausfahrt auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings vorzusehen. Der Erbbaurechtsvertrag könne, wie ausgeführt, kein Grund dafür sein, diese Aspekte schlichtweg auszublenden.

Hierzu wird festgestellt:

Im Beschluss zur Einleitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2018 ist auf die Empfehlung der Bürgerversammlung eingegangen worden, dass eine Verschiebung des Zu-/Ausfahrtsbauwerkes und ein Verzicht auf Ein- oder Ausfahrt nicht möglich ist. Im Beschluss wurde keine anderslautende Empfehlung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ausgesprochen.

Dem Antrag kann mit Verweis auf den oben genannten Sachverhalt nicht entsprochen werden.

2. Stellungnahme WEG Knöbelstraße 8a vom 18.04.2016

Folgende Einwendungen waren bereits Gegenstand des Billigungsbeschlusses des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2018 vom 29.06.2016 und werden nun im Rahmen des Verfahrens gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erneut vorgebracht.

2.1. Unzulässige Vorabbindung

Hauptkritikpunkt sei die Ausgestaltung der Tiefgaragenzu- und -abfahrt auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings. Hier werde eine zusätzliche Fahrspur beansprucht, die zum Wegfall des vorhandenen Grünstreifens, zum Wegfall von Bäumen und zum Wegfall von oberirdischen Stellplätzen führe. Zudem rücke mit dieser Planung die Tiefgaragenein- und -ausfahrt näher an das Wohngebäude an der Knöbelstraße heran, ohne dass dies erforderlich wäre.

Es sei bereits wiederholt seitens der WEG darauf hingewiesen worden, dass die Anlegung einer weiteren Fahrspur für die Ein- und Ausfahrt auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings eine Erweiterung der ohnehin bereits jetzt überdimensionierten Fahrbahnbreiten mit sechs Fahrspuren bedeute, die zum Wegfall des vorhandenen Baumbestandes, der Grünfläche und Parkplätzen in dem Bereich führe.

Zudem wurde seitens der WEG bereits auch darauf hingewiesen, dass für die Tiefgaragenzu- und -abfahrt auch die vorhandene östlichste Fahrbahn des Thomas-Wimmer-Rings genutzt werden könnte, insoweit also die entsprechende Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage im Bereich der vorhandenen östlichen Fahrspur platziert werden könnte. Dies hätte zur Folge, dass der vorhandene Baumbestand, die Grünfläche und die Parkzone erhalten bleiben und die störende Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage weiter entfernt von der vorhandenen Wohnbebauung auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings vorgesehen werden könnten.

Aufgrund der im Zuge des Wettbewerbsverfahrens bereits erhobenen Einwendungen wurde seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eine verkehrliche Untersuchung durchgeführt. Diese hatte zum Ergebnis, dass aus verkehrlichen Gründen keine Notwendigkeit für sechs Fahrspuren in beide Richtungen bestehe, sondern durchaus die Möglichkeit für eine Fahrbahnverengung bestünde. Gleichwohl werde mit der vorliegenden Planung an dem bisherigen Konstrukt festgehalten und dies offenkundig allein vor dem Hintergrund des zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin abgeschlossenen Erbbaurechtsvertrages und der sich hieraus ergebenden Zwangspunkte einer entsprechenden Fahrbahnanzahl.

Gerade durch den Abschluss des Erbbaurechtsvertrages mit den dort festgelegten engen Vorgaben für die nachfolgende Bebauungsplanung liege eine unzulässige Vorabbindung vor, die eine unvoreingenommene Abwägungsentscheidung von vornherein ausschließe.

Wäre die Stadt bei ihrer Entscheidung über die Anzahl der Fahrspuren frei, müsste sie zwingend berücksichtigen, dass eine Reduzierung der Fahrbahns Spuren um eine Fahrspur zu keiner Beeinträchtigung verkehrlicher Belange führe, bestehende Grünflächen und Baumbestand auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings unberührt bleiben könnten und eine deutliche Verbesserung im Hinblick auf die Schadstoffbelastung und Lärmbeeinträch-

tigung zu Gunsten der unmittelbar angrenzenden Wohngebäude gegeben sei. In dieser Hinsicht sei die derzeitige Planung nicht nur nicht erforderlich, sie verstoße auch gegen abwägungsbeachtliche Belange der WEG, die einen Anspruch darauf habe, dass bei einer derart problematischen Verkehrssituation Verbesserungsmöglichkeiten einer Planung ohne Einschränkung des Nutzungszwecks, erreicht werden könnten.

Dies gelte unabhängig von der zusätzlich gegebenen Problematik der unzulässigen Vorabbindung, die zur Unwirksamkeit des Bebauungsplanes führen werde (siehe hierzu nur Urteil BayVGH vom 23.10.1995, Az. 15 N 95.112 u.H.a. die Rechtsprechung des BVerwG).

Hierzu wird festgestellt:

Der Bebauungsplan legt für die Zukunft die in der öffentlichen Verkehrsfläche zu führende Zahl von Fahrspuren nicht fest. Gleiches gilt für den derzeit hier geltenden Bebauungsplan. Es ist Ziel der Bauleitplanung, an dieser Stelle weiterhin und langfristig eine ausreichend breite Verkehrsfläche zur Verfügung zu haben, um eine der Verkehrsentwicklung entsprechende Verkehrsführung, auch was die Zahl an Fahrspuren anbelangt, vornehmen zu können.

Tatsächlich haben Prüfungen der aktuellen Situation ergeben, dass derzeit auf den absehbaren Prognosehorizont im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 2018 je zwei Spuren pro Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr ausreichend sein dürften. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass im Zuge der Realisierung des Vorhabens der Vorhabenträgerin die Oberfläche mit vier Fahrspuren hergestellt wird. Für spätere Entwicklungen bleibt dann zwischen den Rampen für die Tiefgarage an der Ostseite und der Westseite Raum, der zunächst mit erhöhter Grünausstattung ausgebildet werden kann, der aber bei Bedarf auch in Sonderfahrspuren umgebaut werden kann, oder, bei anderer Entwicklung, als prognostiziert, in Kfz-Fahrspuren.

Die Entscheidung über die Anzahl der Fahrspuren trifft der Stadtrat im Zuge einer Gesamt abwägung aller entscheidungsnotwendiger Belange. Dazu gehören auch die entsprechenden Knotenpunkte, z.B. am Isartor. Diese Prüfungen laufen derzeit und sollen dem Stadtrat voraussichtlich Anfang 2017 in einer Beschlussvorlage zur Entscheidung vorgelegt werden. Der Satzungsbeschluss ermöglicht dabei, wie oben ausgeführt, alle denkbaren Lösungen.

Es trifft zu, dass das Bebauungsplanverfahren am Anfang bezüglich der Verkehrsplanung von der besagten Breite der Verkehrsfläche (6 Fahrspuren) geprägt war. Das hatte in 2007 im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses durchaus auch mit der damaligen Verkehrssituation und Prognose zu tun.

Die sich jetzt abzeichnende geänderte Prognose ändert nichts daran, dass es immer noch richtig ist, in diesem zentralen Bereich des Altstadtrings diese Verkehrsflächenbreite beizubehalten und nicht durch Verschiebung der Ein- und Ausfahrtsrampen so zu verengen, dass aufgrund eines dann bestehenden unterirdischen Bauwerks mit seinen Ein- und Ausfahrten oberirdisch jedwede Flexibilität genommen ist.

Die Vorhabenträgerin hat ein Konzept vorgelegt, das diesem Interesse der Stadt entspricht. In den vertraglichen Abmachungen mit der Vorhabenträgerin ist keine Zusage zu einem bestimmten Inhalt des Bebauungsplans getroffen, die Stadt hat sich nicht vertrag-

lich vorab gebunden.

Ein Erhalt des vorhandenen Baumbestandes, der bestehenden öffentlichen Grünfläche und der Parkzone ist unabhängig von der Diskussion der Anzahl der Fahrspuren nicht möglich, da die Ausdehnung des unterirdischen Bauwerks der Tiefgarage davon unabhängig ist und die entsprechenden Flächen beansprucht.

2.2. Fehlende Erforderlichkeit der Planung im Hinblick auf die Lage der Tiefgaragein- und -ausfahrten

Wie vorstehend ausgeführt, verstoße die Planung gegen das Gebot der Erforderlichkeit. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sei aufgrund von Verkehrserhebungen zu der Erkenntnis gelangt, dass eine Reduktion der Fahrspuren auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings möglich ist. Die zusätzliche Erweiterung um eine weitere Fahrspur für die Tiefgaragein- und -ausfahrt mit den damit verbundenen negativen Auswirkungen einer stärkeren Lärmbeeinträchtigung der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung sowie eine Zerstörung eines intakten Grünstreifens mit Baumbestand sei nicht erforderlich.

Die Erforderlichkeit fehle im Übrigen auch für die Planung einer Ein- und Ausfahrt auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings.

Hierzu wird festgestellt:

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 2018, Teilgebiet 2, soll grundsätzlich die Errichtung der Parktiefgarage ermöglichen. Darüber hinaus verfolgt die Stadt verkehrplanerische Zielsetzungen, womit sich die Beibehaltung der Rampenlage wie bisher vorgesehen, begründet.

Der freie Streckenverlauf bleibt in diesem Streckenabschnitt für den ungestörten Verkehrsfluss erhalten. Dementsprechend werden den Tiefgaragenzu- und -ausfahrten Beschleunigungs- und Verzögerungszonen zugeordnet, die je nach Herstellung des Thomas-Wimmer-Rings den Rampen zugeordnet werden und den freien Streckenverlauf nicht stören werden.

Auch der im Vorbringen ins Feld geführte Wegfall der zweiten Einfahrt (an der Ostseite nur die Ausfahrt) ist keine verbessernde Lösung, weil dann jeder, der von Süden zur Garage kommt, zunächst Richtung Norden über den Thomas-Wimmer-Ring fahren müsste und nach einem U-Turn auf der Westseite in die Garage einfahren würde. Die Lösung mit zwei Einfahrten und nur einer Ausfahrt beinhaltet schon den Verzicht auf eine zweite Ausfahrt (Richtung Süden), platzsparend zugunsten der Grünfläche und des Abstands der Gesamtanlage zum Knöbelblock. Durch eine weitere Reduzierung der Rampen wird die Grünanlage keine Qualität für langzeitigeren Aufenthalt erhalten können. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Knöbelblocks werden hierfür wie bisher für das Wohnumfeld auf ihre Innenhofbereiche angewiesen bleiben. Das ist in Anbetracht der Tatsache, dass der Altstadtring den Verkehr rund um die Altstadt abwickeln muss und daher eine zentrale Verkehrsachse ist, auch weiterhin vertretbar.

Ein mögliches Abrücken der Rampen von der Knöbelstraße um ca. 3 m bewirkt keine hörbare Verringerung der bestehenden hohen Lärmbeeinträchtigung.

2.3. Fehlende sachgerechte Abwägung

2.3.1. Die Planung widerspreche einer sachgerechten Abwägung im Hinblick auf die Belange der Grünordnung.

Die jetzige Planung führe zu einer Beseitigung eines Grünstreifens nebst Baumbestand. Hierin liege ein erheblicher Eingriff in den ohnehin im innerstädtischen Bereich nur unzureichend vorhandenen Baum- und Grünflächenbestand. Die Tatsache, dass dieser möglicherweise kompensiert wird, genüge nicht, weil der Eingriff aufgrund vorstehender Ausführungen vermeidbar sei.

2.3.2. Der Bebauungsplan sei auch abwägungsfehlerhaft im Hinblick auf die berechtigten Belange der WEG als Eigentümerin eines Wohngebäudes. Es widerspreche einer sachgerechten Abwägung, wenn in einer ohnehin bereits stark belasteten Situation Maßnahmen einer Verbesserung einer Wohn- und Lebenssituation ungenutzt blieben und anstelle dessen eine Verschlechterung herbeigeführt werde, die keine Rechtfertigung in dem beabsichtigten Zweck der Planung habe.

Da mit anderen Worten der intendierte Zweck der Schaffung einer Garage in gleicher Art und Weise durch eine Reduktion der Fahrbahnsuren auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings erreicht werden könne, diese Planung im Hinblick auf die berechtigten Belange der Eigentümer nach gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen aber eine deutliche Verbesserung bedingen würden, die Stadt diesen Aspekt aber vollständig ausblende bzw. den Blick auf den Schutz durch eine Lärmschutzwand im Hinblick auf die zusätzlich ausgelösten Verkehrsimmissionen beschränke, liege ebenfalls ein Abwägungsfehler vor, der zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führe. Entsprechendes gelte für die Tatsache, dass sowohl eine Ein- als auch Ausfahrt auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings geplant sei.

In dieser Hinsicht werde beantragt, die Planung zu ändern und entsprechend den Empfehlungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung die Ein- oder Ausfahrt auf die östliche der Fahrsuren des Thomas-Wimmer-Ringes zu verlegen und insgesamt nur eine Ein- oder Ausfahrt auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings vorzusehen. Der Erbbaurechtsvertrag könne, wie ausgeführt, kein Grund dafür sein, diese Aspekte schlichtweg auszublenden.

Hierzu wird festgestellt:

Die im Vorbringen gegen die Lage der Rampe angeführten Belange stehen der beabsichtigten Festsetzung im Bebauungsplan nicht entgegen. Nicht die Rampenlage ist Eingriffsursache in die bestehende Grünfläche. Die Beseitigung der bestehenden Grünfläche erfolgt wegen der Errichtung der unterirdischen Tiefgarage. Einzig das nordöstliche Eck ist ausgespart, um den dortigen besonderen Grünbestand zu schützen.

Die neu zu errichtende Grünfläche entsprechend den künftigen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 2018 hat eine andere Struktur als die bisherige, die im Übrigen im Bestand kleiner ist als bisher festgesetzt. Teile davon sind heute als Verkehrsflächen genutzt. Eine Überprüfung des Planungsvorschlags der Einwender, die

Rampe Richtung Westen zu verschieben, hat ergeben, dass dann zwar tatsächlich ca. 3 m Grünzuwachs östlich der Rampe erfolgen würden, aber es müssten aus Gründen der Verkehrssicherheit ein längerer Verzögerungs- und ein längerer Beschleunigungsstreifen neben die (ggf. zweispurige) Fahrbahn gelegt werden, was wiederum etwas Grünflächenverlust im Vergleich zur jetzigen Planung mit sich bringen würde. Die Grünfläche selbst bleibt dennoch ein schmaler, eher straßenbegleitender, durch die Neukonzeption der Bepflanzung aber wertigerer Bereich.

Die Einwendung, die Verlagerung der Rampe würde die Gesundheit der Einwender bzw. der Anlieger am Knöbelblock besser schützen, trifft nicht zu. Die Rampe wird in der vorgesehenen Lage voll eingehaust und schallabsorbierend ausgebildet, das setzt der Bebauungsplan fest. Die Verlagerung um 3 m würde an der Immissionslage dem Grunde nach nichts ändern, die ohnehin durch den Verkehr auf dem Altstadtring dominiert wird, sowohl was den Schall, als auch was die Luftschadstoffe anbelangt.

Mit dem Neubau der Tiefgarage werden 37 Bäume, die der Baumschutzverordnung unterliegen, gefällt. Als Ersatz werden 48 Bäume mit maximal möglicher Wuchsklasse (Wuchsklasse I, Großbäume) und mit einer höheren Pflanzqualität (Stammumfang mindestens 30-35 cm) vorgesehen, um die Freiraumsituation von Beginn an aufzuwerten. Eine maßgebliche Verbesserung der gesunden Wohn- und Lebensverhältnisse wird diese Grünfläche nicht leisten können.

Eine Lärmschutzwand müsste entlang des Thomas-Wimmer-Rings auf der gesamten Länge errichtet werden, um eine lärmindernde Wirkung zu zeigen. Kürzere Ausführungen würden nur eine punktuelle Lärminderung bewirken. Auch sind die geplanten Zufahrtsbauwerke wie eine Lärmschutzwand in ihrer Wirkung zu betrachten, bieten aber dementsprechend auch nur eine punktuelle Verbesserung der ansonsten vorhandenen Belastung. Aus stadtgestalterischen Gesichtspunkten stellt die Errichtung einer über die gesamte Länge des Teilgebietes erforderliche Lärmschutzwand keinen nachhaltigen städtebaulichen Beitrag dar und wird aus diesem Grund nicht weiterverfolgt.

2.4. Formelle Bedenken

2.4.1. Darüber hinaus seien die ausgelegten Planungsunterlagen unter mehreren Gesichtspunkten widersprüchlich und würden damit in der jetzigen Form gegen das Bestimmtheitsgebot, welches auch im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen zwingend zu beachten sei, verstoßen.

Der Öffentlichkeit wurden im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Internet vier Dateien zugänglich gemacht und zwar der Planteil, der Textteil sowie die Vorhabenpläne (Projektpläne) Teilbereich I und II. Die Datei des Planteils enthalte im oberen rechten Bereich eine Rubrik "Ergänzung zur Planzeichenerklärung" mit vier Festsetzungen. Eine weitere Erklärung der übrigen verwendeten Planzeichen finde sich in den Unterlagen nicht. In § 1 Abs. 2 des Satzungstextes werde darüber hinaus ausgeführt, dass der Bebauungsplan aus dem Plan vom 01.03.2016 und dem Satzungstext bestehe.

In den Schaukästen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28 b, sei ergänzend zu den vorgenannten Unterlagen ein gesondertes und insoweit vom Satzungstext abweichendes Dokument ausgehängt worden, welches überschrieben worden war mit "Zeichenerklärung zum Bebauungsplan Nr." (eine konkrete Bebauungsplan-Nummer wurde nicht angegeben).

Diese Zeichenerklärung "Stand 01.01.2012" - welche ausweislich § 1 Abs. 2 des Satzungstextes nicht Bestandteil des Bebauungsplanes ist - passe nicht genau zum ausgelegten Planteil, welcher hiervon abweichend teilweise andere Planzeichen verwende.

Zwar sei zutreffend, dass im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen die Kommune nicht an den Numerus clausus der Festsetzungen des § 9 BauGB, der BauNVO und der PlanzV gebunden ist, der Bebauungsplan müsse jedoch unabhängig hiervon hinreichend bestimmt und aus sich heraus verständlich und widerspruchsfrei sein. Hieran fehle es vorliegend aufgrund der Diskrepanzen zwischen Planzeichenerklärung und Planteil vor folgendem Hintergrund:

2.4.2. Nach § 12 Abs. 4 BauGB können auch Flächen, die nicht im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans liegen, in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan und damit in das Planungsgebiet einbezogen werden. Dies solle vorliegend im Teilbereich 2 und wohl auch im Teilbereich 1 erfolgen. Voraussetzung hierfür sei jedoch, dass in diesen Fällen das Vertragsgebiet, auf das sich der Durchführungsvertrag und auch der Vorhaben- und Erschließungsplan bezieht, abgrenzbar dargestellt sind.

In der gesondert ausgelegten Zeichenerklärung "Stand 01.01.2012" sei die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Vorhaben- und Erschließungsplans mit einer roten gestrichelten Linie dargestellt. Diese finde sich in den Planzeichnungen jedoch nicht. In dieser würden lediglich rote Strich-Punkt-Linien mit unterschiedlichen Größen verwendet, wobei eine der beiden Linien wohl bestehen bleibende Baulinien darstellen solle. Eine entsprechend eindeutig bestimmbare Umgrenzung des Vorhaben- und Erschließungsplangebiets sei daher nicht gegeben, mit der Folge des Verstoßes gegen § 12 Abs. 4 BauGB.

Ein Heranziehen der Vorhabenpläne zur ergänzenden Auslegung der Festsetzungen und Planzeichen im Bebauungsplan sei in dem hier erforderlichen Umfang nicht zulässig. Der Bebauungsplan müsse aus sich heraus ausreichend bestimmt sein.

Dies führe insbesondere zur Fehlerhaftigkeit der Gesamtplanung, auch in Zusammenschau mit § 5 Abs. 2 des Satzungstextes, wonach im Teilgebiet 2 eine Unterbauung mit der öffentlichen Tiefgarage nur im Vorhabengebiet zulässig ist. Unklar bleibe, wo konkret dieses Vorhabengebiet und damit die Tiefgaragenfläche liege, ob dieses die Gesamtfläche des Bebauungsplanes oder nur Teilbereich hiervon betreffe, an die bestehende Bebauung angrenze, u.a.m.

Hierzu wird festgestellt:

Die ausgelegten Planunterlagen setzen sich aus dem Bebauungsplanentwurf mit Ergänzung zur Planzeichenerklärung, den Vorhabenunterlagen sowie Begründung mit Satzung zusammen. Dem in den Schaukästen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zur Einsicht bereitgestellten Verfahrensunterlagen beigelegt befindet sich die Standard-Zeichenerklärung. Diese ist Grundlage für alle städtischen Bebauungspläne und gilt entsprechend immer. Auch im Internet ist sie immer enthalten und über einen entsprechenden Link kenntlich gemacht und einsehbar. Somit standen alle Unterlagen für eine umfassende Informationen über das Vorhaben und die Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes auch im Internet zur Verfügung.

Das verwendete Planzeichen zur Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Vorhaben- und Erschließungsplanes (Vorhabenbereich) in Abgrenzung zu den einbe-

zogenen Flächen nach § 12 Abs. 4 BauGB wurde korrigiert und entspricht nunmehr der Standardlegende der Landeshauptstadt München. Es ist graphisch unterscheidbar zu der ebenfalls im Bebauungsplanentwurf festgesetzten bestehen bleibenden Baulinie.

2.4.3. Gleiches gelte im Übrigen auch für die Thematik, ob das Vertragsgebiet im Teilbereich 2 (Thomas-Wimmer-Ring) nur den Bereich der unterirdischen Tiefgaragenfläche, ggf. mit den Ein- und Ausfahrtsbauwerken oder auch die gesamte oberirdische Fläche, d.h. sämtliche Straßenbaukörper, Wegeflächen und Grünanlagen umfasse. Offen bleibe daher, welche oberirdischen Flächen von den Regelungen und Verpflichtungen des Durchführungsvertrages und der Fläche des Vorhaben- und Erschließungsplans umfasst sind.

Sofern es sich bei den Flächen des eigentlichen Vorhabens nur um die Flächen in den Untergeschossen, ggf. inkl. Zufahrtsbauwerke handle, so bestünden vorliegend erhebliche Zweifel daran, ob die verbleibenden, umfangreichen oberirdischen Flächen noch den Anforderungen des § 12 Abs. 4 BauGB an die Einbeziehung einzelner Flächen genügen. Zwar verlange die Rechtsprechung nicht grundsätzlich, dass es sich hierbei um geringfügige Restflächen handelt, in der Regel sollen diese Flächen jedoch nur von untergeordneter Größe und Bedeutung sein (siehe Ernst/Zinkahn/Bielenberg, BauGB, § 12 Rn. 122.).

Hieran fehle es, da vorliegend die oberirdischen Flächen im Bereich des Thomas-Wimmer-Rings nahezu vollumfänglich nicht dem Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans zuzuordnen seien.

Insoweit werde auch hier deutlich, dass zur Verwirklichung eines der Bauwünsche eines einzelnen städtebaulich nachteilige und mit der Zunahme von Immissionsbelastungen verbundene Festsetzungen auf entfernt liegenden öffentlichen Flächen umgesetzt werden, deren es nicht bedurft hätte, wenn die durch das Vorhaben ausgelösten Themen im eigentlichen Vorhaben- und Erschließungsplan selbst gelöst worden wären.

Wie bereits vorstehend ausgeführt, sei diese Verlagerung von Belastungen, ausschließlich zur Erhöhung des Nutzwertes eines entfernt liegenden Grundstücks, abwägungsfehlerhaft zu Lasten der angrenzenden Nachbarn im Bereich der Tiefgarage am Thomas-Wimmer-Ring.

Hierzu wird festgestellt:

Aus dem Gesetz ergibt sich für die räumliche Ausweitung des Planungsbereichs um „einzelne Flächen“, dass durch diese Erweiterung des Planungsbereichs nur städtebaulich erforderliche Ergänzungen, keine substantiellen Veränderungen des Planungsbereichs und damit des Planinhalts erreicht werden sollen. Das Gesetz beabsichtigt mit dieser Regelung nicht eine Erweiterung der „besonderen“ Schaffung von Baurechten, sondern möchte die städtebauliche Funktion des Vorhaben- und Erschließungsplans sichern. Die einzubeziehenden Grundstücksflächen werden daher zu den Flächen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in aller Regel von untergeordneter Größe und Bedeutung sein. Im Vordergrund steht damit jedoch nicht ausschließlich eine Arrondierungsfunktion. Vielmehr ist abzustellen auf das, was eine geordnete städtebauliche Entwicklung in der konkreten Situation erfordert. „Einzelne Flächen“ bedeutet nicht notwendigerweise „wenige“.

So kann zur Einbeziehung z.B. eine größere Erschließungsfläche erforderlich sein. Dies ist vorliegend der Fall. Bei den einbezogenen Flächen handelt es sich um Verkehrs-

flächen und öffentliche Grünflächen, deren Einbeziehung aufgrund des städtebaulichen Kontextes erforderlich ist. Es kommt damit nicht darauf an, dass die Flächen eine untergeordnete Größe besitzen.

Die Klarstellung zum Umfang der Durchführungsverpflichtung des Vorhabenträgers erfolgt im Durchführungsvertrag. Daraus ergibt sich, dass im Vorhabengebiet die Vorhabenträgerin die Oberfläche (sowohl Verkehrsfläche als auch Grünfläche) herrichtet entsprechend den Vorgaben der Stadt bzw. der Festsetzungen der Planung.

2.4.4. Für weitere in den Planzeichnungen für den Teilbereich 1 (Hildegardstraße) und den Teilbereich 2 (Thomas-Wimmer-Ring) verwendete Planzeichen und Eintragungen finde sich keine oder keine passende Zeichenerklärung.

- Teilbereich 1 (Hildegardstraße)

Hinsichtlich der Zahl „1,0“ unter der Eintragung der GF von 13.700 m² in der Planzeichnung finde sich im Datenblatt zum Bebauungsplan der Hinweis, dass der Wert von 1,0 der „GRZ max.“ entsprechen würde und zwar für die Flächen gemäß § 19 Abs. 2 und 4 BauNVO. Dass dieser Wert die Haupt- und Nebenflächen umfasst, sei aus dem Plan selbst nicht ersichtlich. Das Planzeichen in der Legende spreche allgemein von „Grundflächenzahl“.

Bei der Eintragung „b.A.u.G.“ (bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche) in der Planzeichnung sei unklar, ob diese Eintragung in Zusammenschau mit der roten Strich-Punkt-Linie als Abgrenzung für die unterirdischen baulichen Anlagen zu sehen sei oder für welchen Bereich dies gelte.

- Teilbereich 2 (Thomas-Wimmer-Ring)

Bei der Eintragung „b.A.u.G.“ (bauliche Anlage unterhalb der Geländeoberfläche) in der Planzeichnung sei unklar, ob diese Eintragung in Zusammenschau mit der roten Strich-Punkt-Linie als Abgrenzung für die unterirdischen baulichen Anlagen zu sehen sei oder für welchen Bereich dies gelte.

Die Bezeichnung „L1“ in der Planzeichnung stehe in einer gelb dargestellten Fläche für oberirdische Anlagen der öffentlichen Parkgarage und könne somit kein Leitungsrecht („L“) betreffen.

Hierzu wird festgestellt:

Die GRZ von 1,0 umfasst alle relevanten Haupt- und Nebenflächen. Im Übrigen ist keine höhere (Unter)bauung als „vollflächig“ möglich. Dies drückt die GRZ 1,0 aus.

Die rote Strich-Linie stellt den jeweiligen Vorhabensbereich, die strichlierte schwarze Linie die Abgrenzung für die bauliche Anlage unterhalb der Geländeoberfläche dar. Beide Bereiche überdecken sich und sind ordnungsgemäß festgesetzt. Die Darstellung ist der begrenzten Möglichkeiten in einem 2-dimensionalen Plan und dessen Lesbarkeit geschuldet.

„L1“ steht für „A1“ und ist wie „A4, A2“ usw. eine Anlage zur Belüftung und/oder Belichtung. Hier hat sich in der Erstellung des Bebauungsplanentwurfs ein Schreibfehler eingeschlichen, den das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Billigung ohnehin bereits für eine Korrektur im aktuellen Plan vorgesehen hatte.

2.4.5. Hinsichtlich der geplanten textlichen Festsetzungen in den vorgesehenen Satzungsbestimmungen werde auf Folgendes hingewiesen:

a) In § 2 Abs. 3 der vorgesehenen Satzungsbestimmungen werde festgesetzt, dass in den Untergeschossen unterhalb des Geländes "auch außerhalb der Bauräume" die im einzelnen bezeichneten Nutzungen zulässig sind. Unbestimmt sei damit, ob und in welchem Umfang die privaten und öffentlichen Verkehrsflächen im Teilgebiet 1 unterbaut werden dürfen. Zwar würden auch hier die Projektpläne einen Rahmen vorgeben, dieser finde sich jedoch in den Festsetzungen im Bebauungsplan nicht wieder.

b) Unklar sei, ob die im Schemaschnitt unter § 4 Abs. 1 b) der Satzungsbestimmungen festgesetzten Wandhöhen, Oberkanten der geneigten Dächer und Dachneigungen zwingend umzusetzende Größenvorgaben beinhalten oder als Festsetzungen einer maximalen Höhe bzw. Dachneigung zu verstehen seien, die auch unterschritten werden könne.

Im Hinblick darauf, dass für den Teilbereich 1 Baugrenzen und keine Baulinien festgesetzt wurden und der Satzungstext keine Aussagen zu Art. 6 BayBO treffe, sei aus dem Plan nicht ersichtlich, ob eine Verkürzung der Abstandsflächen zugelassen werden solle.

c) Gemäß § 4 Abs. 1 e) der Satzungsbestimmungen dürfe die festgesetzte Wandhöhe (Teilgebiet 1) bei Giebelwänden überschritten werden. Eine Maximalhöhe für die Überschreitung sei nicht festgesetzt.

d) In § 4 Abs. 2 (Teilgebiet 2) werde unter Buchstabe a) festgesetzt, dass eingehauste Fahrwege und Rampen bis zu einer Wandhöhe von maximal 4,50 m bezogen auf das Niveau der "anschließenden" Geländeoberfläche zulässig sind. Die Höhe der Geländeoberfläche sei nicht festgesetzt. Unklar sei, ob mit anschließender Geländeoberfläche die natürlich gewachsene Geländeoberfläche gemeint ist, das Niveau der angrenzenden Verkehrsfläche, o.ä.

e) Mit der Lage der festgesetzten Entlüftungsöffnung "A 3" im vorhabenbezogenen Bebauungsplan im Teilbereich 2 am Thomas-Wimmer-Ring inmitten der Grünanlage und des Biotops sowie in der Nähe der Wohngebäude bestehe kein Einverständnis, wie bereits oben im Rahmen der Abwägung ausgeführt. Diese liege direkt in der der Erholung dienenden Fläche der Grünanlage.

Nicht auszuschließen sei zudem, ob ein Immissionseintrag in die angrenzenden Wohngebäude erfolgen werde. Hinzu komme, dass gemäß § 5 Abs. 3 der Satzungsbestimmungen von der Lage und Größe der im Plan festgesetzten Flächen für oberirdische Anlagen zur Belüftung noch geringfügig abgewichen werden könne, so dass offen sei, ob diese im Zuge der Umsetzung noch näher an die Wohnbereiche heranrücken.

Hierzu wird festgestellt:

zu a)

Die Satzungsbestimmung wurde zur Billigung konkretisiert. Es ist im gesamten festgesetzten Bereich baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (b.A.u.G.) die jeweilige Unterbauung mit den entsprechenden Nutzungen zulässig.

zu b)

Die Satzungsbestimmung wurde zur Billigung konkretisiert. Die Festsetzungen in § 4 Abs. 2 b) der Satzungsbestimmungen beinhalten maximale Vorgaben. Die Abstandsflächen können auf das aus der Festsetzungen der Planzeichnung ergebende Maß verkürzt werden.

zu c)

Die Satzungsbestimmung wurde in § 4 Abs. 2 e) zur Billigung konkretisiert.

zu d)

Die Satzungsbestimmung wurde in § 4 Abs. 3 a) zur Billigung konkretisiert.

zu e)

Die Lüftungsöffnung "A3" im Teilbereich 2 (Thomas-Wimmer-Ring), deren Lage im Grünbereich kritisiert wird, ist keine Abluftöffnung der Tiefgarage, sondern eine Zuluftöffnung für die Tiefgarage.

B) An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ergangener Auftrag aus dem Billigungsbeschluss vom 29.06.2016

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat in seiner Sitzung vom 29.06.2016 den Billigungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2018 nach Antrag der Referentin, jedoch unter Berücksichtigung des Änderungsantrags von DIE GRÜNEN/RL (StR-Antrags-Nummer: 14-20 / A 02272) - mit folgender Ergänzung - beschlossen:

"Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Rahmen der Planungen einen Standort für eine Mobilitätsstation auf der obersten Ebene bzw. auf der Oberfläche zu prüfen."

Hierzu wird festgestellt:

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit seinen Projektplänen ermöglicht die räumliche Unterbringung von einzelnen Komponenten einer Mobilitätsstation. In den Projektplänen zum Durchführungsvertrag sind entsprechende Stellplätze für E-Fahrzeuge (Fahrräder und Kraftfahrzeuge) dargestellt. In der Fußgängerunterführung wird eine „Fahrradstation“ für E-Bikes angeboten, im 3. Tiefgaragenuntergeschoss für E-Cars entsprechende Stellplätze. Für die Oberfläche bleibt es der Landeshauptstadt München vorbehalten, ein Angebot auf den vorgesehenen oberirdischen Stellplätzen einzurichten. Festlegungen zum Betrieb einer Mobilitätsstation nach Umsetzung der Planung sind nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

Darüber hinaus hatten im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 06.05.2015 im Rahmen des Einleitungsbeschlusses des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 2018 die Fraktionen der SPD und CSU (StR-Antrags-Nummer: 14-20 / A 01015) einen gemeinsamen Änderungsantrag und die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen/RL (StR-Antrags-Nummer: 14-20 / A 01014) sowie Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbe-

teilung (StR-Antrags-Nummer: 14-20 / A 01011) jeweils einen Änderungsantrag gestellt.

Der gemeinsame Änderungsantrag wurde wie eingebracht beschlossen, die beiden anderen Änderungsanträge wurden nur in Teilen beschlossen:

Demnach sind insgesamt folgende beschlossene Änderungen zu berücksichtigen:

- Die Verwaltung wird beauftragt, zeitnah ein Konzept zur verkehrlichen Abwicklung und zur Oberflächengestaltung unter Einschluss des Isartorplatzes zu erarbeiten, in dem auch die Anzahl der am Thomas-Wimmer-Ring erforderlichen Fahrspuren dargestellt wird.

- Im weiteren Verfahren wird geprüft:

welche finanzielle Auswirkung eine Erhöhung der Anzahl von Anwohnerstellplätzen für die LHM hätte,

wie eine oberirdische Fußgängerquerung auf Höhe der Kanalstraße in eine Grüne Welle eingebaut werden kann,

ob die Einrichtung der Sonderparkplätze für E-Car Sharing in die Ebene -1 möglich ist, ob der Bedarf für 35 Stellplätze entlang der Knöbelstraße in diesem Umfang erforderlich ist und wie viele von den erforderlichen Stellplätzen für E-Car Sharing ausgewiesen werden können.

- Die Verwaltung wird beauftragt, alternative Möglichkeiten für das Halten von Reisebussen (zum Ein- und Aussteigen) im näheren Innenstadtbereich zu untersuchen und das Ergebnis dem Stadtrat vorzulegen.

Im Rahmen der konkreten Bauwerks- und Oberflächenplanung sowie der Beschlussvorlage Anfang 2017 zur grundsätzlichen Entscheidung u.a. hinsichtlich der Anzahl der Fahrspuren am Thomas-Wimmer-Ring werden die Themen behandelt.

Der Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Rieke, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann nicht entsprochen werden.
2. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2018 für den Bereich (Teilgebiet 1) zwischen Hildegardstraße, Hochbrückenstraße und Neutumstraße sowie für den Bereich (Teilgebiet 2) am Thomas-Wimmer-Ring zwischen Knöbel- und Kanalstraße - Plan vom 25.05.2016 und Text - wird gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen. Ihm wird die nachfolgende Begründung beigegeben.
3. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Satzungstext

des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2018
Hildegard-, Hochbrücken- und Neuturmstraße
(Änderung des Bebauungsplanes Nr. 387)
und
Thomas-Wimmer-Ring zwischen Knöbel- und Kanalstraße
(Teiländerung der Bebauungspläne Nrn. 31bc und 1376)

vom

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9, 10 Abs. 1, 12 und 13a des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der §§ 9 und 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 4 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

§ 1

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung

- (1) Für den Bereich (Teilgebiet 1) zwischen Hildegardstraße, Hochbrückenstraße und Neuturmstraße sowie für den Bereich (Teilgebiet 2) am Thomas-Wimmer-Ring zwischen Knöbel- und Kanalstraße wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 25.05.2016, angefertigt vom Kommunalreferat - GeodatenService München am , und diesem Satzungstext.
- (3) Der vom vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2018 erfasste rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 387 (MüABI 1968, Seite 47) sowie die erfassten Teilbereiche der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nrn. 31bc (MüABI 1965, Seite 147) und 1376 (MüABI 1982, Seite 251) werden durch diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung verdrängt.

§ 2

Art der baulichen Nutzung

- (1) Im Teilgebiet 1 sind im westlichen, an die Neuturmstraße angrenzenden Bauraum folgende Nutzungen zulässig:
 - a) im Erdgeschoss: Hotel, Gastronomie, Einzelhandel
 - b) im 1. mit 4. Obergeschoss: Hotel
 - c) im 5. und Dachgeschoss: Wohnen

- (2) Im Teilgebiet 1 sind im östlichen, an die Hochbrückenstraße angrenzenden Bauraum folgende Nutzungen zulässig:
- a) im Erdgeschoss: Gastronomie, Einzelhandel
 - b) im 1. und 2. Obergeschoss: Büro, Praxen
 - c) im 3. und Dachgeschoss: Wohnen
- (3) Im Teilgebiet 1 sind im festgesetzten Bereich baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (b.A.u.G.) folgende Nutzungen zulässig:
- a) in allen Untergeschossen:
 - Technik-, Keller-, Neben- und Lagerräume
 - Kfz-Stellplätze, davon 67 Anwohnerparkplätze, Fahrradstellplätze
 - b) im 1. Untergeschoss zusätzlich:
 - Fitness-, Spa-Bereiche und Aufenthaltsräume für Hotel, Anlieferzone
- (4) Im Teilgebiet 2 ist im festgesetzten Bereich baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (b.A.u.G.) eine öffentliche Parktiefgarage zulässig, mit
- bis zu ca. 520 Kfz-Stellplätzen, auch für Car-Sharing, einschließlich 33 Anwohnerparkplätzen und einschließlich 20 Stellplätzen für einen Straßenreinigungsbetrieb
 - Elektro-Tankstellen
 - Kiosk (im Untergeschoss)
 - öffentlicher Fußgängerunterführung mit Fahrradstation für bis zu 160 Fahrradabstellplätze, auch für Fahrradvermietung
 - Technik-, Neben- und Versorgungsflächen
 - oberirdischen Erschließungsbauwerken und technische Anlagen für die Tiefgarage (z.B. zur Belichtung und Belüftung)

§ 3

Maß der baulichen Nutzung

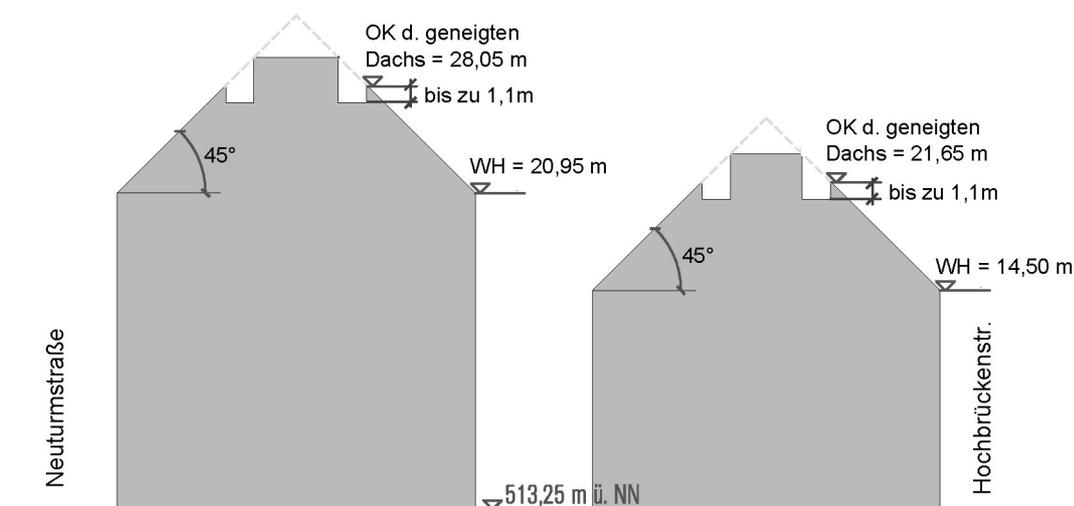
Bei der Ermittlung der Geschossfläche sind in Dachgeschossen Flächen mit einer lichten Höhe von unter 1 m nicht und Flächen mit einer lichten Höhe von mindestens 1 m und weniger als 2 m zur Hälfte als Geschossfläche mitzurechnen; Flächen ab einer lichten Höhe von 2 m werden voll zur Geschossfläche gerechnet. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich baurechtlich um Vollgeschosse handelt und unabhängig von den für Aufenthaltsräume vorgeschriebenen Raumhöhen.

§ 4

Abstandsflächen, Höhenentwicklung, Dächer und Dachaufbauten

- (1) Es gelten die Abstandsflächentiefen, die sich aus den Festsetzungen der Planzeichnung ergeben.
- (2) Teilgebiet 1
- a) Die festgesetzten Wandhöhen und Oberkanten von Gebäuden beziehen sich auf die Höhenkote 513,25 m ü.NN.

- b) Es werden folgende maximale Wandhöhen, Oberkanten der geneigten Dächer und Dachneigungen festgesetzt:



Schemaschnitt Teilgebiet 1 Ost-West mit Blick nach Norden (ohne Maßstab)

- c) Die geneigten Dächer müssen je Bauraum eine einheitliche Wandhöhe, Dachneigung und Höhe der Oberkante der geneigten Dachfläche aufweisen.
 - d) Zur Verbindung der geneigten Dachflächen sind Flachdächer zulässig, auch unterhalb der Oberkante der geneigten Dachfläche.
 - e) Die Errichtung von Dachgauben wird ausgeschlossen. Ausschließlich die Außenwände im östlichen, an die Hochbrückenstraße angrenzenden Bauraum können an der nordöstlichen und nordwestlichen Seite des Bauraums als Giebelwände ausgebildet werden. Dort darf dementsprechend die festgesetzte Wandhöhe überschritten werden. Die festgesetzte Oberkante des geneigten Daches ist einzuhalten.
 - f) Dachterrassen und Dachgärten sind nur im Bereich der Flachdächer zulässig.
 - g) Technische Dachaufbauten und Anlagen auf dem Dach sind nur im Bereich der Flachdächer zulässig. Im westlichen, an die Neuturmstraße angrenzenden Bauraum sind sie in max. drei Gruppen mit einer maximalen Gesamtfläche von 150 m², im östlichen, an die Hochbrückenstraße angrenzenden Bauraum in max. zwei Gruppen mit einer maximalen Gesamtfläche von 55 m² zusammenzufassen und je Gruppe allseitig mit einem einheitlichen Sichtschutz zu umgeben. Sie dürfen eine Höhe von 3,8 m über der realisierten Flachdachfläche nicht überschreiten und sind allseitig um das Maß von der Oberkante des geneigten Dachs zurückzusetzen, um das sie diese überragen.
 - h) Die geneigten Dachflächen sowie der Sichtschutz der Dachaufbauten sind in beiden Bauräumen in gleicher Farbe und Materialität auszuführen.
 - i) Der Höhenbezugspunkt von 513,25 m ü. NN ist unterer Bezugspunkt für die Feststellung der Gebäudehöhe nach Art. 2 Abs. 3 Satz 2 BayBO.
- (3) Teilgebiet 2
- a) Im Teilgebiet 2 sind die im Plan mit "E" (Erschließungsanlage) oder "R" (eingehauste Rampe) festgesetzten oberirdischen Erschließungsanlagen und eingehauste Fahrwege und Rampen bis zu einer Wandhöhe von maximal 4,5 m bezogen auf das Niveau der

angrenzenden Straßenverkehrsfläche zulässig. Die im Plan mit "A1" bis "A4" festgesetzten Anlagen zur Lüftung sind höhengleich zur anschließenden Geländeoberfläche auszuführen.

- b) Die Dächer der Tiefgaragenzu- und -ausfahrten sind dauerhaft mindestens extensiv zu begrünen. Für Dachbegrünungen ist eine durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke von 10 cm (einschließlich Dränschicht) vorzusehen.

§ 5

Über- und unterbaubare Grundstücksflächen, Bauraumüberschreitungen

- (1) Im Teilgebiet 1 ist zur Hildegardstraße, zur Hochbrückenstraße und zur Neuturmstraße ein Überschreiten der Baulinien durch umlaufende Balkone auf maximal zwei Geschossen bis zu einer Tiefe von maximal 1,0 m zulässig. Eine Überdachung der Balkone ist unzulässig.
- (2) Im Teilgebiet 2 ist eine Unterbauung für die öffentliche Parktiefgarage nur im Vorhabengebiet zulässig.
- (3) Im Teilgebiet 2 kann von der Lage und Größe der im Plan festgesetzten Flächen für oberirdische Anlagen zur Belüftung geringfügig abgewichen werden, wenn technische, funktionale oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 6

Verbindungsbauten

- (1) Im Teilgebiet 1 sind in an der planlich festgesetzten Lage zwei Brückenverbindungen im 2. Obergeschoss des Vorhabens mit einer Breite von bis zu 3,0 m, einer Höhe von bis zu 4,8 m und einer Höhe der Brückenunterkante von mindestens 519,6 m ü.NN und maximal 520,9 m ü.NN zulässig.
- (2) Im Teilgebiet 1 ist an der planlich festgesetzten Lage eine unterirdische Tunnelverbindung mit einer Breite von bis zu 6,8 m, einer Höhe von bis zu 4,8 m (Außenmaße) und einer Überdeckung von mindestens 0,38 m bis zur Straßenoberkante zulässig.

§ 7

Gemeinschaftstiefgarage, Be- und Entlüftung und Anlieferung

- (1) Im Teilgebiet 1 sind die gemäß Art. 47 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge in der Tiefgarage (TGa) bzw. Gemeinschaftstiefgarage (GTGa) unterzubringen.
- (2) Die Decke der Tiefgarage im Teilgebiet 2 mit Ausnahme des Bereichs über der Unterführung außerhalb der Erschließungs-, Belichtungs- und Belüftungsbauwerke ist um mindestens 0,60 m, im Bereich von Großbäumen um mindestens 1,50 m unter OK

Gelände abzusenken und im Bereich von Vegetationsflächen ebenso hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.

- (3) Im Teilgebiet 1 sind Entlüftungen der unterirdischen Nutzungen in die Gebäude zu integrieren und über die Öffnung der Tiefgaragenausfahrt ins Freie oder über Dach des obersten Geschosses in die freie Windströmung zu führen. Lüftungsöffnungen der Gemeinschaftstiefgarage sind in einem ausreichenden Abstand - mindestens 4,5 m - zu öffnbaren Fenstern und Türen von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sowie sensiblen Außenbereichen (z.B. Spielbereichen, Terrassen, Ruhezone) zu situieren. Entlüftungsöffnungen der Gemeinschaftstiefgarage bzw. Tiefgarage sind über das Dach des obersten Geschosses zu führen.

§ 8

Nebenanlagen, Trafostationen, Fahrradabstellplätze und Wirtsgärten

- (1) Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO und Trafostationen sind in die Baukörper oder die unterirdischen baulichen Anlagen zu integrieren.
- (2) Im Teilgebiet 1 sind von den nach Fahrradabstellsatzung erforderlichen Abstellplätzen ebenerdig außerhalb der Bauräume insgesamt bis zu 20 offene Fahrradabstellplätze in Gruppen bis jeweils maximal 5 Abstellplätzen zulässig.
- (3) Im Teilgebiet 1 sind im Bereich der mit einem Gehrecht gesicherten Fläche Wirtsgärten zulässig. Eine Mindestdurchgangsbreite von 4 m Breite ist dauerhaft freizuhalten.

§ 9

Lärmschutz

- (1) Teilgebiet 1
- a) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen nach Tabelle 8 der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Ausgabe November 1989, vorzusehen. Notwendige Lüftungseinrichtungen sind beim Nachweis des Schallschutzes nach DIN 4109 zu berücksichtigen und so zu bemessen, dass das resultierende Schalldämm-Maß gemäß DIN 4109 nicht verschlechtert wird.
- b) In Bereichen, in denen Verkehrslärmpegel von > 49 dB(A) nachts vorhanden sind müssen Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder gleichwertigen Maßnahmen ausgestattet werden. Dies gilt nicht, falls die entsprechenden Räume über eine lärmabgewandte Seite belüftet werden können, an der die vorgenannten Verkehrslärmpegel eingehalten werden.
- c) Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage bzw. Gemeinschaftstiefgarage ist in das Gebäude zu integrieren. Sie ist schallabsorbierend in der Weise auszukleiden, dass dadurch eine Pegelreduzierung um 2 dB(A) gegenüber einer ungedämmten Ausführung erreicht wird.
- d) Abdeckungen in der Tiefgaragenabfahrt, z.B. für eine Regenrinne, sind dem Stand der

Lärminderungstechnik entsprechend lärmarm auszuführen. Der Lärmbeitrag baulich technischer Einrichtungen, Regenrinne, Schranke etc., darf die Geräuschabstrahlung an der Tiefgarageneinfahrt/-zufahrt durch die Kraftfahrzeuge nicht nennenswert (kleiner als 1 dB(A)) erhöhen.

- e) Die Schrankenanlage muss soweit in das Bauwerk hineinversetzt sein, dass das haltende Fahrzeug innerhalb des Gebäudes zum Stehen kommt und hinter ihm noch für ein weiteres Fahrzeug im Gebäude Platz ist.
- f) Der Betrieb des Wirtsgartens ist nur während des Tagzeitraums (6.00 - 22.00 Uhr) zulässig.

(2) Teilgebiet 2

- a) Die Ein- und Ausfahrten der Parktiefgarage sind einzuhausen. Die Einhausungen sind fugendicht an die unterirdischen Bauwerksteile anzuschließen, ihre Dächer müssen ein bewertetes Schalldämm-Maß von mindestens $R'_{w} = 35$ dB aufweisen, die Wände von mindestens $R'_{w} = 25$ dB.
- b) Die vertikale Öffnungsfläche (jeweils einschließlich der Durchfahrtsöffnung) zum Thomas-Wimmer-Ring darf für die Ausfahrt insgesamt max. 20 m² betragen, für die westliche Einfahrt insgesamt max. 30 m² und für die östliche Einfahrt insgesamt max. 40 m².
- c) Abdeckungen der Rampen, zum Beispiel für eine Regenrinne, sind dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechend, mit verschraubten Abdeckungen oder technisch Gleichwertigem, lärmarm auszuführen. Die Garagenzufahrt (Schranke o. Ä.) ist dem Stand der Technik entsprechend zu errichten und zu betreiben. Der Lärmbeitrag der baulich-technischen Einrichtungen (Schranke, Regenrinne usw.) darf die Geräuschabstrahlung an der Tiefgaragenzu- und Tiefgaragenabfahrt durch die Kraftfahrzeuge nicht nennenswert (< 1 dB(A)) erhöhen.
- d) Die Innendecke der Einhausung des Fahrweges der Ausfahrt ist über eine Fläche von mind. 60 m² schallabsorbierend zu verkleiden. Die schallabsorbierende Verkleidung muss einen Absorptionskoeffizienten von $\alpha_{500} \geq 0,6$ bei 500 Hz aufweisen.
- e) Die stationären Schallquellen der Lüftungsanlage der Tiefgarage (Zu- und Abluftöffnungen an der Oberfläche) dürfen im Nachtzeitraum eine effektiv abgestrahlte Schallleistung von L1 von $L_{WA} = 79$ dB(A), L2 von $L_{WA} = 66$ dB(A) und L3 von $L_{WA} = 71$ dB(A) nicht überschreiten.

§ 10

Werbeanlagen, Anlagen zur Steuerung des Verkehrs zur öffentlichen Parktiefgarage

(1) Allgemein

- a) Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung und innerhalb der Bauräume zulässig.
- b) Werbeanlagen müssen sich in ihrer Anordnung, in Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialauswahl in die Architektur der Gebäude und in das Straßen- und Ortsbild einfügen. Sie dürfen die Fassaden der Gebäude nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen.
- c) Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen und sich bewegende Werbeanlagen sind unzulässig.
- d) Werbeanlagen über den realisierten Wandhöhen sind unzulässig.

(2) Teilgebiet 1

- a) Werbeanlagen sind nur in Form von Firmennamen und/oder Firmenlogos mit einer Höhe von jeweils maximal 0,60 m und einer Breite von jeweils maximal 4,0 m zulässig.
- b) Werbeanlagen sind nur an den Erdgeschossfassaden und der Brüstung des 1. Obergeschosses zulässig. An den Fenstern sind Werbeanlagen über mehr als 25% der Fensterfläche unzulässig.
- c) Werbeanlagen sind parallel und senkrecht zur Fassadenfläche zulässig.
- d) Abweichend von b) sind für eine Hotelnutzung an der Obergeschossfassaden maximal zwei Werbeanlagen in Form eines Firmennamens oder Logos mit einer Höhe von jeweils maximal 1,0 m und einer Breite von jeweils maximal 4,0 m zulässig.

(3) Teilgebiet 2

- a) An den in der Planzeichnung mit "R" festgesetzten Zufahrtsbauwerken zur öffentlichen Parktiefgarage sind Hinweise auf die Garage mit einer Höhe von jeweils maximal 0,6 m und einer Breite von jeweils maximal 6,0 m zulässig.
- b) An den Zugangsbauwerken zur öffentlichen Parktiefgarage sind Hinweise mit einer Höhe von jeweils maximal 1,0 m und einer Breite von jeweils maximal 1,0 m innerhalb der realisierten Wandhöhen zulässig.
- c) Anlagen zur Information und Steuerung von an- und abfahrendem Verkehr (z.B. Anzeigetafeln, Signalanlagen), auch freistehend, sind ausnahmsweise zulässig, wenn verkehrliche und nachbarliche Belange dem nicht entgegenstehen.
- d) Sonstige Werbung wie Plakatwände, Leuchttafeln an den Fassaden sind unzulässig.

§ 11**Grünordnung**

- (1) Die öffentlichen Freiflächen sind gemäß den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung zu entwickeln, mit Bäumen zu bepflanzen und zu erhalten. Ausgefallene Bäume sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen.
- (2) Im Teilgebiet 1 ist innerhalb der öffentlichen Grünfläche ein Fußweg entlang der östlichen Bereichsgrenze zulässig. Im Teilgebiet 2 ist innerhalb der öffentlichen Grünfläche die Anlage von Fuß- und Radwegen sowie Erschließungsbauwerke und Lüftungsanlagen der unterirdischen Anlagen zulässig.
- (3) Von den grünordnerischen Festsetzungen kann in Lage und Fläche abgewichen werden, soweit die Abweichung grünordnerisch vertretbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung von nachbarlichen Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (4) Mindestgrößen für zu pflanzende standortgerechte Laubbäume betragen:
 - für große Bäume (Endwuchshöhe größer als 20 m) 30 - 35 cm Stammumfang
 - für mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10 - 20 m) 25 - 30 cm Stammumfang
 - für kleine Bäume (Endwuchshöhe kleiner als 10 m) 20 - 25 cm Stammumfang

- (5) Im Teilgebiet 2 sind mindestens 48 große standortgerechte Laubbäume neu zu pflanzen.
- (6) Bei Pflanzung von großen Bäumen (Endwuchshöhe > 20 m) in Belagsflächen ist eine offene, durchwurzelbare Mindestfläche von 24 m² pro Baum vorzusehen, bei Pflanzung von mittelgroßen und kleinen Bäumen von 16 m². Ausnahmsweise sind auch überdeckte Baumscheiben zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist.

§ 12

Einfriedungen

Einfriedungen sind unzulässig, mit Ausnahme zur Umgrenzung von Spielflächen und zur Sicherung des Geländesprunges entlang der Hochbrückenstraße mit einer Höhe bis zu 1,20 m.

§ 13

Inkrafttreten

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

BEGRÜNDUNG DES VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLANS MIT GRÜN- ORDNUNG NR. 2018

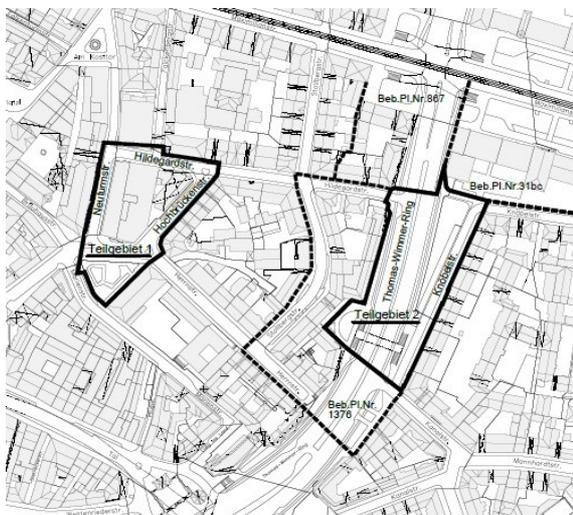
Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Planungsanlass und Verfahren	26
2. Ausgangssituation	28
2.1. Lage im Stadtgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse	28
2.2. Städtebauliche und grünplanerische Bestandsanalyse	29
2.2.1. Städtebauliches Umfeld, stadträumliche Situation, Nutzungen	29
2.2.2. Naturhaushalt, Vegetation, Fauna, Erholung	30
2.2.3. Verkehrliche Erschließung	32
2.2.4. Vorbelastungen	33
2.3. Planerische und rechtliche Ausgangslage	34
2.3.1. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung	34
2.3.2. Planungs- und Baurecht	34
2.3.3. Denkmalschutz	34
2.3.4. Zentrenkonzept, Innenstadtkonzept	36
2.3.5. Verkehrsentwicklungsplan	37
2.3.6. Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München	37
3. Planungsziele	38
4. Planungskonzept	40
4.1. Städtebauliche und grünordnerische Grundidee	40
4.2. Nachhaltigkeit und Inklusion	40
5. Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung	41
5.1. Art der baulichen Nutzung	41
5.2. Maß der Nutzung	42
5.3. Höhenentwicklung, Dachform und Dachaufbauten	43
5.4. Über- und unterbaubare Grundstücksfläche, Bauraumüberschreitungen	44
5.5. Verbindungsbauten	45
5.6. Abstandsflächen	45
5.7. Verkehr	47
5.7.1. Straßennetz	47
5.7.2. Fuß- und Radwegenetz	48
5.8. Öffentliche Straßenverkehrsflächen	48
5.9. Verkehrliche Erschließung der Vorhaben	49
5.10. Stellplätze in Tiefgaragen, Anlieferung	49
5.11. Dienstbarkeitsflächen	50
5.12. Nebenanlagen, Trafostationen, Müllauffstellflächen und oberirdische Fahrradabstellplätze	50
5.13. Lärmschutz	51
5.13.1. Verkehrslärm	51
5.13.2. Anlagenlärm	52
5.14. Werbeanlagen	54
5.15. Grünordnung	54
5.16. Einfriedungen	56
5.17. Natur- und Umweltschutz, Artenschutz	56

6.	Auswirkungen der Planung	57
7.	Sozialgerechte Bodennutzung	58
8.	Daten zum Bebauungsplan	59

1. Planungsanlass und Verfahren

Die WÖHR + BAUER Projekt HTW GmbH & Co. KG plant in der Münchner Altstadt die Errichtung von zwei Gebäuden als Erweiterung für ein bestehendes Hotel sowie für zusätzliche Wohn- und Geschäftsnutzung. In dem Geviert Hildegard-, Neuturm-, Hochbrückenstraße sollen die Neubauten das bisherige öffentliche Parkhaus ersetzen, dessen Parkplätze zukünftig in eine ebenfalls von dem Unternehmen neu errichtete mehrgeschossige öffentliche Parktiefgarage im Bereich des Thomas-Wimmer-Rings zwischen Hildegardstraße und Kanalstraße verlegt werden.

Der Stadtrat fasste in der Sitzung der Vollversammlung am 28.11.2007 den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2018 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 11074, Ratsinformationssystem RIS des Stadtrats).



Aufgrund der Verflechtung der Planungen an der Hildegardstraße und am Thomas-Wimmer-Ring umfasst dieser Bebauungsplan zwei Teilgebiete; das **Teilgebiet 1** mit dem Bereich Hildegard-, Hochbrücken- und Neuturmstraße und das **Teilgebiet 2** mit dem Bereich Thomas-Wimmer-Ring zwischen Knöbel- und Kanalstraße.

Über ein sich anschließendes Vergabeverfahren der Landeshauptstadt München wurde die WÖHR + BAUER Projekt HTW GmbH & Co. KG als Käuferin bzw. Erbbauberechtigte der städtischen Grundstücksflächen und Bauherrin für das aus den beiden Teilen bestehende Vorhaben ausgewählt.

Die Vorhabenträgerin führte in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München von Oktober 2013 bis März 2014 für die beiden Teilgebiete zwei getrennte Realisierungswettbewerbe gem. der Richtlinie für Planungswettbewerbe RPW 2013 durch. Als Grundlage für die Projektplanung an der Hildegardstraße wurde von der Vorhabenträgerin nach Überarbeitung der mit dem 3. Preis ausgezeichneten Entwurf des Büros HILD und K Architekten mit Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten im Benehmen mit der Landeshauptstadt München ausgewählt. Die Kommission für Stadtgestaltung hat in ihrer Sitzung am 27.01.2015 den Entwurf zustimmend zur Kenntnis genommen, jedoch um Prüfung eines Verzichts auf oberirdische Brückenbauwerke zum bestehenden Hotel Mandarin Oriental gebeten.

Für die Oberflächengestaltung und die oberirdischen Erschließungsbauwerke der Tiefgarage im Bereich des Thomas-Wimmer-Rings wurde der im Wettbewerb mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf der Büros Jühling Landschaftsarchitekten und Steidle Architekten als Grundlage der Projektplanung ausgewählt.

Die WÖHR + BAUER Projekt HTW hat als Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 13.02.2015 den Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens gemäß § 12 des Baugesetzbuches (BauGB) zum Bau eines Hotel- und Geschäftsgebäudes sowie eines Wohngebäudes einschließlich Tiefgarage mit Anwohnerparken und der Freiflächen an der Hildegardstraße sowie zur Errichtung einer öffentlichen Tiefgarage mit Anwohnergarage und Wiederherstellung der Oberflächen am Thomas-Wimmer-Ring gestellt.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung qualifizierte in der Sitzung vom 06.05.2015 den Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2018 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02977, Ratsinformationssystem RIS des Stadtrats) vom 28.11.2007 und fasste den Beschluss, ein vorhabenbezogenes Bebauungsplanverfahren gemäß § 12 des Baugesetzbuches (BauGB) einzuleiten.

Im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 06.05.2015 hatten die Fraktionen der SPD und CSU einen gemeinsamen Änderungsantrag und die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen/RL sowie Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung jeweils einen Änderungsantrag zu Ziffer 2 des Vortrages der Referentin gestellt. Der gemeinsame Änderungsantrag wurde wie eingebracht beschlossen, die beiden anderen Änderungsanträge wurden nur in Teilen beschlossen:

Demnach sind insgesamt folgende beschlossene Änderungen zu berücksichtigen: Die Verwaltung wird beauftragt, zeitnah ein Konzept zur verkehrlichen Abwicklung und zur Oberflächengestaltung unter Einschluss des Isartorplatzes zu erarbeiten, in dem auch die Anzahl der am Thomas-Wimmer-Ring erforderlichen Fahrspuren dargestellt wird.

Im weiteren Verfahren wird geprüft:

- welche finanzielle Auswirkung eine Erhöhung der Anzahl von Anwohnerstellplätzen für die LHM hätte
- wie eine oberirdische Fußgängerquerung auf Höhe der Kanalstraße in eine Grüne Welle eingebaut werden kann
- ob die Einrichtung der Sonderparkplätze für E-Car Sharing in die Ebene -1 möglich ist
- ob der Bedarf für 35 Stellplätze entlang der Knöbelstraße in diesem Umfang erforderlich ist und wie viele von den erforderlichen Stellplätzen für E-Car Sharing ausgewiesen werden können.

Die Verwaltung wird beauftragt, alternative Möglichkeiten für das Halten von Reisebussen (zum Ein- und Aussteigen) im näheren Innenstadtbereich zu untersuchen und das Ergebnis dem Stadtrat vorzulegen.

Die Voraussetzungen für die Durchführung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB lie-

gen vor. Der Bebauungsplan dient der Wiedernutzbarmachung von Flächen und damit der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und Wohnen in der Münchner Innenstadt. Es wird eine zulässige Grundfläche von deutlich weniger als 20.000 m² festgesetzt; das gesamte Planungsgebiet (beide Teilgebiete) weist eine Größe von ca. 17.700 m² auf.

Das Vorhaben wurde hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Umwelt geprüft. Die Prüfung hat insgesamt ergeben, dass das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt hat. Durch den Bebauungsplan wird nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet werden, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen (vgl. § 13 a Abs. 1 S. 4 BauGB). Ferner bestehen keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter (vgl. § 13 a Abs. 1 S. 4 BauGB).

Die Überprüfung der Versiegelung von Flächen hat ergeben, dass die Teilgebiete bereits heute größtenteils versiegelt sind und künftig zusätzlich im Bereich Hildegardstraße überbaut und im Bereich Thomas-Wimmer-Ring unterbaut werden. Es ist von einer Erhöhung der Versiegelung um 1.479 m² in den Vorhabenbereichen auszugehen. Im Teilgebiet 1 (Thomas-Wimmer-Ring) befindet sich ein kartiertes Biotop (zwei Pappeln), welches erhalten bleibt. Schutzgebiete oder Lebensräume nach europäischem oder nationalen Recht geschützter Arten sind nicht vorhanden. Somit liegen die gesetzlichen Voraussetzungen zur Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens mit Grünordnung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB vor.

Im beschleunigten Verfahren ist keine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB durchzuführen, der Umweltbericht entfällt (§ 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB). Gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB wird der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung an den Bebauungsplan entsprechend angepasst.

Der Bebauungsplan verdrängt in seinem Geltungsbereich die bislang hier bestehenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nrn. 31bc, 387 und 1376.

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse

Das insgesamt ca. 1,8 ha große Planungsgebiet befindet sich im 1. Stadtbezirk Altstadt-Lehel.

Das ca. 0,79 ha große **Teilgebiet 1 (Hildegardstraße)** liegt im Ostteil der historischen Altstadt. Das Vorhabengebiet wird begrenzt von der Neuturmstraße im Westen, der Hildegardstraße im Norden sowie der Hochbrückenstraße im Osten und Süden. In das Teilgebiet 1 werden über das Vorhabengebiet hinaus gem. § 12 Abs. 4 BauGB zusätzliche Flächen (öffentliche Grünfläche, Straßenverkehrsfläche) einbezogen, für die eine planungsrechtliche Ergänzung und Anpassung erforderlich ist.

Das ehemals städtische Grundstück an der Hildegardstraße (Vorhabengebiet) wurde im Zuge des Vergabeverfahrens an die Vorhabenträgerin veräußert. Die einbezoge-

nen Straßen und öffentlichen Grünflächen bleiben im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Das ca. 0,99 ha große **Teilgebiet 2 (Thomas-Wimmer-Ring)** liegt am östlichen Rand der Münchner Altstadt. Es erstreckt sich unter dem Stadtraum des Altstadtrings (Thomas-Wimmer-Ring mit angrenzender Grünfläche und Knöbelstraße) zwischen Kanalstraße und Hildegardstraße. In das Teilgebiet 2 werden über das Vorhabengebiet hinaus gem. § 12 Abs. 4 BauGB zusätzliche Flächen (öffentliche Grünfläche, Straßenverkehrsfläche) einbezogen, für die eine planungsrechtliche Ergänzung erforderlich sind.

Die Grundstücke im Planungsbereiches Thomas-Wimmer-Ring befinden sich in städtischem Eigentum. Zur Errichtung der unterirdischen Parktiefgarage wurde an die Vorhabenträgerin ein Erbbaurecht für die Vorhabensflächen vergeben. Die oberirdischen Straßen- und Grünflächen sind vom Erbbaurecht ausgenommen und bleiben in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München.

2.2. Städtebauliche und grünplanerische Bestandsanalyse

2.2.1. Städtebauliches Umfeld, stadträumliche Situation, Nutzungen

Das **Teilgebiet 1** liegt im dicht bebauten Graggenauviertel. Hier finden sich vorwiegend historische, kleinteilig parzellierte Blockbebauungen. Das Grundstück ist derzeit mit einer öffentliche Parkhochgarage mit ca. 500 Stellplätzen auf der Grundlage des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 387 vom 20.04.1968 bebaut. Neben dem Parkhaus befinden sich auf dem Grundstück eine ehemalige Tankstelle, die mittlerweile als Laden genutzt wird, sowie weitere Läden und Büros. Das Parkhaus wirkt in der heutigen Zeit sowohl in seiner Lage und Ausbildung wie auch in seiner Nutzung als Fremdkörper im Altstadtumfeld. Der Planung liegt der Aufstellungsbeschluss vom 28.11.2007 sowie der Einleitungsbeschluss vom 06.05.2015 zu Grunde.

Westlich des Parkhauses liegen das Hotel Mandarin Oriental und ein Wohn- und Geschäftsgebäude. Nördlich der Hildegardstraße befinden sich das sog. „Neue Haus“ und das „Blaue Haus“ der Kammerspiele. Östlich und südlich liegt an der Hochbrückenstraße als Wohngebäude, Restaurant, Einzelhandel und Beherbergungsbetrieb genutzter Baubestand aus dem 19. Jahrhundert sowie ein Gebäude, in der u.a. eine Grundschule untergebracht ist.

Das Parkhaus an der Hildegardstraße mit seiner in die Jahre gekommenen, für die damalige Zeit typischen Garagenfassade entspricht nicht mehr den heutigen Vorstellungen einer der Lage in der Altstadt angemessenen Bebauung und Nutzung. Die altstadttypische, städtebauliche Struktur mit kleinteiliger, dichter Bebauung und vielfältiger Nutzung wird durch die heutige Form des Parkhauses erheblich gestört. Die räumliche Aufweitung des Bereiches südlich des Parkhauses für Straßenflächen und der Grünfläche mit dem darin gelegenen öffentlichen Spielplatz bieten Aufwertungspotenzial. Der vorhandene Baumbestand ist ortsbildprägend.

Das **Teilgebiet 2** umfasst einen Abschnitt des Stadtraums des viel befahrenen Altstadtrings. Der Thomas-Wimmer-Ring ist hier 6-spurig mit einem begrünten Mittelteil ausgebaut. Auf der Westseite schließen sich an die Fahrbahn eine Haltezone für Busse (Altstadtbesucher), ein Baumgraben, ein Radweg und ein Fußweg an. Auf seiner Ostseite wird der Altstadtring durch eine ca. 1.000 qm große Grünfläche mit Baumbestand von der Knöbelstraße getrennt. Eine Fußgängerunterführung ermöglicht im südlichen Teil des Planungsgebietes eine Querung des Altstadtrings.

Das Planungsgebiet ist von vier- bis fünfgeschossiger Blockbebauung umgeben. Östlich liegen die denkmalgeschützten Wohnhäuser des Knöbelblocks aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Westlich grenzen die Wohn- und Geschäftshäuser des sogenannten Maxforums an das Planungsgebiet. Nördlich des Planungsgebietes befindet sich ein denkmalgeschützter Museumsbau aus der Mitte des 19. Jahrhunderts (Museum Fünf Kontinente).

Der Thomas-Wimmer-Ring bildet eine Barriere zwischen der Altstadt und dem südlichen Lehel. Die bauliche Prägung in diesem Abschnitt des Altstadtringes entspricht der Entstehungszeit und geht damit auf die Neubauten aus den 1970 - 1980er Jahren zurück.

Der Straßenraum weitet sich im Planungsgebiet auf. Eine Grünfläche mit z.T. altem Baumbestand trennt den Altstadtring von der Knöbelstraße, schafft visuell einen Abstand zwischen der dortigen Wohnzeile (sog. Knöbelblock) und der stark befahrenen Straße und prägt die Gestaltung des gesamten Straßenraumes.

2.2.2. Naturhaushalt, Vegetation, Fauna, Erholung

Die Altstadt ist mit öffentlichen nachbarschafts- und wohnungsbezogenen Grün- und Freiflächen unterversorgt. In der näheren, fußläufigen Entfernung zum Planungsgebiet sind jedoch große, verschiedenartige öffentliche Grünflächen vorhanden. So liegen im Norden der Hofgarten sowie der Englische Garten und im Osten die Isarauen.

Das Planungsgebiet mit seinen zwei Teilgebieten liegt auf der Hirschaustufe in der nördlichen Isartalaue. Die Fließrichtung des Grundwassers ist Nord-Nord-Ost. Die Grundwasserverhältnisse werden durch den S-Bahn-Tunnel im Süden und den Tunnel der U-Bahn-Linie U5 im Norden deutlich beeinflusst. Der Bereich weist aufgrund der Siedlungstätigkeit keinen natürlichen Bodenaufbau mehr auf, da die Böden durch die anthropogene Nutzung stark überformt bzw. zerstört sind.

Das Planungsgebiet gehört sowohl aus lufthygienischer als auch aus thermischer Sicht zum hochbelasteten Innenstadtbereich. Die Belastung wird vorrangig durch den hohen Versiegelungsgrad und die hohe bauliche Dichte, die ungünstigen Luftaustauschbedingungen und das hohe Verkehrsaufkommen, insbesondere des Altstadtringes, verursacht.

Im Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München (ABSP) ist das Planungsgebiet als strukturarme Bebauung gekennzeichnet.

Das Gelände des **Teilgebiets 1** fällt von Osten nach Westen leicht um ca. 1,1 m und von Norden nach Süden um ca. 0,7 m ab. Der höchste Grundwasserstand (HW-40) liegt bei ca. 3,4 m unter der Geländeoberfläche.

Im Gebiet befinden sich auf der Fläche der heutigen Parkgarage zwei kleine Pflanzflächen mit Gehölzbestand, die als bedingt erhaltenswert eingestuft werden. Westlich der Grundschule und südlich der Hochbrückenstraße liegt eine kleine öffentliche Grünfläche mit sehr erhaltenswertem Baumbestand, bestehend aus einer Hainbuche (Stammumfang von ca. 3,70 m), einem zweistämmigen Götterbaum (StU ca. 2,05/1,81 m) und einem Spitzahorn (StU ca. 2,55 m). Die Hainbuche ist als Naturdenkmal ausgewiesen. In der Hochbrückenstraße befinden sich in Pflanzbereichen zwischen Längsparkplätzen vier Hainbuchen, in der Hildegardstraße südlich der Münchner Kammerspiele befindet sich noch eine Robinie.

Vor dem Schulgebäude befindet sich eine öffentliche Grünfläche. Sie stellt mit ihrem Baumbestand und dem öffentlichen Spielplatz ein wichtiges und qualitätsbildendes Element dieses Stadtviertels und der Innenstadt dar.

Der Versiegelungsgrad des Teilgebiets 1 beträgt im Bestand 92 %.

Das Gelände des **Teilgebiets 2** ist weitgehend eben. Der höchste Grundwasserstand (HW-40) liegt bei ca. 3,7 m unter der Geländeoberfläche.

Beidseitig des Thomas-Wimmer-Rings sowie im Bereich des Mittelstreifens bestehen jeweils Baumreihen aus dominanten Spitzahornbäumen. Die Grünfläche zwischen Knöbelstraße und Thomas-Wimmer-Ring weist erhaltenswerten Gehölzbestand auf, der sich aus Spitzahorn, Linde und Pappel zusammensetzt und aufgrund seines Stammumfangs zur Gänze der Baumschutzverordnung unterliegt. Die beiden Pappeln mit Stammumfängen von ca. 2,99 m und ca. 3,30 m in der nordöstlichen Ecke sind in der Münchener Biotopkartierung (M-0589-011) erfasst.

Die Grünfläche östlich des Thomas-Wimmer-Rings ist aufgrund der starken Verkehrsbelastung nur sehr eingeschränkt für Erholungszwecke nutzbar.

Der Versiegelungsgrad des Teilgebiets 2 beträgt im Bestand 79 %.

Bei der faunistischen Überprüfung der Teilgebiete 1 und 2 wurden keine artenschutzrechtlich relevanten Tierarten vorgefunden. Insbesondere in den zu fällenden Gehölzbeständen konnten keine Sonderstrukturen wie Höhlen oder Faulstellen festgestellt werden, die auf eine besondere artenschutzrechtliche oder naturschutzfachliche Bedeutung hinweisen würden. Zudem besteht vor allem in Teilgebiet 2 eine hohe Vorbelastung u.a. durch Straßenverkehr und Pflegeintensität. Lediglich an dem abzubrechenden Fina-Parkhaus befinden sich Strukturen die als potentieller Lebensraum für kleinere Fledermausarten und den Haussperlinge dienen könnten.

2.2.3. Verkehrliche Erschließung

Teilgebiet 1

Hildegard-, Hochbrücken- und Neuturmstraße weisen eine Straßenprofilierung mit Fahrbahn und beidseitigen Gehbahnen für den Fußgängerverkehr auf.

Das Planungsgebiet ist durch die S-Bahn mit der Haltestelle Isartor, die U- und S-Bahnen mit Haltestelle Marienplatz sowie die über die Buslinie 132 und die Trambahnlinie 19 gut an das ÖPNV-Netz angebunden.

Die quartiersinterne Lage des Parkhauses führt zu Konflikten insbesondere mit der hier befindlichen Wohn- und Hotelnutzung. Die Zufahrten bzw. Ausfahrten des Parkhauses liegen verteilt in der Hochbrückenstraße, zwischen Hildegard- und Herrnstraße, an der Hildegardstraße sowie an der Neuturmstraße. Derzeit stehen 503 Stellplätze zur Verfügung. Davon sind 496 Stellplätze bauordnungsrechtlich gebunden. 212 Stellplätze sind als Dauerparkplätze vermietet und 291 Stellplätze werden als öffentlich nutzbare Kurzparkplätze genutzt.

In der Hochbrückenstraße sind im Bereich der Grünanlage Stellplätze für Polizeieinsatzfahrzeuge angeordnet.

Teilgebiet 2

Der Thomas-Wimmer-Ring stellt für den Fußgängerverkehr eine deutliche Barriere zwischen den östlich und westlich gelegenen Quartieren dar. Die nächstgelegenen Querungsmöglichkeiten sind eine Unterführung im südlichen Bereich des Planungsgebiets, ein Übergang sowie eine Unterführung an der Kreuzung Maximilianstraße und eine weitere Unterführung am Isartorplatz. Entlang der Straßen im Planungsgebiet befinden sich jeweils beidseitig ausreichend dimensionierte Gehwege.

Der Thomas-Wimmer-Ring weist zu beiden Seiten einen Radweg auf, der von den Fahrbahnen durch Baumgraben und Stellplätze getrennt ist. Im Verkehrsentwicklungsplan 2006 ist er als Hauptroute im Stadtgebiet dargestellt.

Das Planungsgebiet ist fußläufig über die Buslinie 132 mit Haltestelle am Isartor, die Trambahnlinie 18 mit Haltestelle Mariannenplatz, die Trambahnlinie 19 mit Haltestelle Kammerspiele und die S-Bahn mit Haltestelle Isartor sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden.

Der Thomas-Wimmer-Ring ist als Teil des verkehrsreichen Altstadtrings eine überörtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion. Er ist sechsspurig ausgebaut und weist zusätzlich zu beiden Seiten einen Längsparkstreifen auf. An der westlichen Seite bestehen mehrere Busstellplätze. Ab der Maximilianstraße nach Norden sowie ab dem Isartorplatz nach Süden ist der Altstadtring jeweils nur noch vierspurig und in der Fortsetzung Richtung Viktualienmarkt zweispurig.

Der Thomas-Wimmer-Ring weist im Planungsgebiet eine werktägliche Belastung von 26.900 Kfz/Tag (24 Std.) auf. Vor 10 Jahren wurden hier noch 35.000 Kfz/Tag gezählt. Aufgrund verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Innenstadt von München und vor allem infolge der strikten Parkraumbewirtschaftung ist die Belastung des Altstadtrings

ges Ost zurückgegangen.

Die Grundstücke westlich des Thomas-Wimmer-Rings sind verkehrlich über die Stollbergstraße bzw. Hildegardstraße erschlossen, vom Thomas-Wimmer-Ring aus gibt es keine Zufahrten.

Östlich der Grünfläche am Altstadtring verläuft die Knöbelstraße, die von der Kanalstraße kommt und im Norden nach Osten zur Adelgundenstraße abknickt. Die Knöbelstraße dient als Erschließung für die östlich angrenzenden Grundstücke des Knöbelblocks. In der Knöbelstraße sind mit einem Längsparkstreifen an der östlichen und einem Senkrechtparkstreifen an der westlichen Seite insgesamt rund 60 Stellplätze mit der Regelung Mischparken vorhanden. Dort können Bewohner/-innen mit Parklizenz sowie Besucher/-innen gegen Parkgebühr grundsätzlich zeitlich unbegrenzt parken. Im Norden besteht nur für den Rad- und Fußverkehr eine Verbindung von der Knöbelstraße zum Thomas-Wimmer-Ring.

2.2.4. Vorbelastungen

Wie bereits weitergehend im Aufstellungsbeschluss vom 28.11.2007 sowie im Einleitungsbeschluss vom 06.05.2015 erläutert, werden beide Teilgebiete durch die Emissionen des Verkehrs in der Innenstadt belastet.

Für das **Teilgebiet 2** wurde eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Schallimmissionen an den Gebäuden durchgeführt. Hierin wurde folgende Werte rechnerisch ermittelt:

- für den Bereich westlicher Thomas-Wimmer-Ring Beurteilungspegel von 60,0 bis 67,7 dB(A) tags und 51,5 bis 59,5 dB(A) nachts,
- für den Bereich Knöbelstraße 61,5 bis 65,1 dB(A) tags und 53,2 bis 56,6 dB(A) nachts.

Im **Teilgebiet 1** wurden im Rahmen einer Baugrunduntersuchung künstlich aufgefüllte Böden mit einer Mächtigkeit von bis zu 5,4 m festgestellt.

Auffüllungsbedingt treten bereichsweise auch erhebliche Verunreinigungen mit Schwermetallen und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen auf.

Im Teilgebiet 1 befand sich über viele Jahre hinweg eine Tankstelle, die 2001 rückgebaut wurde. Im Zuge von Bodenuntersuchungen wurden Auffüllungen bis 6 m Tiefe festgestellt. Innerhalb der aufgefüllten Böden wurden geringfügige nutzungsbedingte Verunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen und leichtflüchtigen aromatischen Kohlenwasserstoffen nachgewiesen.

Für das **Teilgebiet 2** wurde 2008 und 2015 Untersuchungen zur orientierenden Beurteilung der Schadstoffsituation im Boden durchgeführt. Es wurden in Bodenhorizonten mit künstlichen Auffüllungen entsorgungstechnisch relevante Schadstoffanreicherungen nachgewiesen. Die Auffüllungen liegen in einer Mächtigkeit von 2,0 m bis 3,6 m vor, die Belastungen beschränken sich auf diese künstlich aufgefüllten Böden. Die nachgewiesenen Schadstoffgehalte liegen im Bereich der Zuordnungswerte von Z 0 bis > Z 2 nach Leitfaden zur Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie im Bereich der Deponieklassen DK 0. Die Grundwasseruntersuchungen zeigten, dass keine an-

thropogene Beeinträchtigung des Grundwassers besteht. In den tertiären Böden können geogen bedingte Schwermetallanreicherungen nicht ausgeschlossen werden.

2.3. Planerische und rechtliche Ausgangslage

2.3.1. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Der geltende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt den Vorhabenbereich im Teilgebiet 1 an der Hildegardstraße als Kerngebiet dar, überlagert mit der Darstellung öffentlicher Parkplatz. Die Hochbrückenstraße, die Herrnstraße sowie die südlich und östlich angrenzenden Bereiche sind als Besondere Wohngebiete dargestellt. Die Schule an der Herrnstraße und die vorgelagerte Grünanlage sind als Gemeinbedarfsfläche "Erziehung" dargestellt. Der integrierte Landschaftsplan stellt für das Teilgebiet 1 "Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung" dar. Als Kennzeichnung ist im Kreuzungsbereich Hochbrücken-/Herrnstraße ein Naturdenkmal eingezeichnet. Der gesamte Bereich liegt innerhalb eines nachrichtlich dargestellten Denkmalensembles.

Der westliche Bereich des Teilgebiets 2 ist als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt, überlagert mit der landschaftsplanerischen Darstellung "Alleen". Der östliche Bereich des Teilgebiets 2 ist - wie auch der Bereich westlich des Thomas-Wimmer-Rings - als Besonderes Wohngebiet dargestellt und ist mit der landschaftsplanerischen Schraffur "Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung" überlagert.

2.3.2. Planungs- und Baurecht

Das Teilgebiet 1 liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 387 vom 11.10.1967. Dieser setzt als Art der baulichen Nutzung Kerngebiet MK und als wesentliche Zweckbestimmung Parkhaus fest. Es gelten eine maximale GFZ von 5,3 und geschlossene Bauweise. Die überbaubare Grundstücksfläche ist durch den Bauraum definiert. Die bauliche Ausformung ist durch differenzierte Traufhöhen festgesetzt. Darüber hinaus sind Flächen mit Geh- und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit im Erd- und Kellergeschoss dinglich gesichert.

Das Teilgebiet 2 am Thomas-Wimmer-Ring wird vom Geltungsbereich der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nrn. 31bc vom 25.10.1965 und 1376 vom 23.9.1982 erfasst. Diese setzen für den Planungsbereich öffentliche Verkehrsfläche und öffentliche Grünanlage fest.

2.3.3. Denkmalschutz

Teilgebiet 1

Das Planungsgebiet befindet sich im Denkmalensemble "Altstadt München". In unmittelbarer Umgebung bestehen mehrere Gebäude, die in der Denkmalliste der Landeshauptstadt München als Einzelbaudenkmale aufgenommen sind:

- Neuturmstr. 1: "Ehem. Centralsäle, jetzt Hotel, repräsentativer, langgestreckter, sechsgeschossiger Eckbau mit markantem, in die Ecke eingestelltem Rundturm, reiche Fassadengliederung in Formen der Neurenaissance, von Kilian Stützel, 1876-80; mit Rest der historischen Stadtmauer, 1285-1337."

- Neuturmstr. 3/3a : "Hofbräuhaus-Kunstmühle, fünfgeschossiger Putzbau mit flachen, risalitartigen Erkern, Fassadengestaltung in Formen der Neurenaissance, wohl von Kilian Stützel, 1875, Umbau durch Jakob Blum, 1937; mit technischer Ausstattung der 1. Hälfte 20. Jh.; mit Rest der historischen Stadtmauer, 1285-1337, in der rückwärtigen Hauswand."
- Hildegardstr. 1: "Rest eines ehem. Gartenhaus, sog. Dall'Armi- bzw. Jacobi-Haus, jetzt Betriebsgebäude der Kammerspiele, zweigeschossiger Satteldachbau über hohem Sockelgeschoss mit ungegliederter Westfassade mit profiliertem Traufgesims und Ostfassade mit frühklassizistischer Putzgliederung und geohrten Fensterfaschen, zwischen 1785-1800."
- Hildegardstr. 3/5: "Doppelhaus, viergeschossig, im Maximilianstil errichtet, mit Flachgiebel an gemeinsamem Mittelrisalit, von Baumeister Reinhold Hirschberg, 1872/74; Gruppe mit Stollbergstraße 11."
- Hochbrückenstr. 14: "Mietshaus, viergeschossiger spätklassizistischer Eckbau mit Lisenen, 1855-58."
- Hochbrückenstr. 16: "Mietshaus, viergeschossiger, schlichter Bau im Maximilianstil, um 1855/58, 1991 und 2005 Umbau zum Hotel, Zusammenschluß mit Hs. Nr 18."
- Hochbrückenstr 18: "Mietshaus, viergeschossiger spätklassizistischer Bau mit Stichbogenfenstern, erbaut von Georg Fischer, 1854, 1991 und 2005 Umbau zum Hotel, Zusammenschluß mit Hs. Nr 16."
- Hochbrückenstr. 20: "Mietshaus, viergeschossiger spätklassizistischer Bau mit Stichbogenfenstern, errichtet von Carl Deiglmayr 1854, Fassade vereinfacht."
- Herrenstr. 21: "Volksschule, viergeschossiger freistehender Neurenaissancebau mit Walmdach, Risaliten und reich gegliederter Fassade, von Friedrich Loewel 1881/82."
- Bräuhausstr. 8: "Wohn- und Geschäftshaus, viergeschossiger Traufseitbau mit leicht konvex geknickter Fassade und flachem Mittelrisalit, historisierende Fassade mit Reliefdekor (u. a. Ansicht von München im Jahre 1750), von Herrmann Berthold und Leonhard Hägele, bez. 1904, neuer Dachausbau mit Zwerchhaus über dem Risalit."<http://intranet.muenchen.de/>
- Marienstr. 2: "Mietshaus, fünfgeschossiger Eckbau in Formen der Neurenaissance, von Michael Reifenstuel, 1881/82."

Das Planungsgebiet liegt innerhalb eines kartierten Bodendenkmals, das wie folgt beschrieben ist:

- "Archäologische Befunde im Bereich der frühneuzeitlichen inneren Bastionsbefestigung von München."

Es grenzt an die Fläche der spätmittelalterlichen Stadtbefestigung und des ehem. Stadtgrabens an (kanalisiert, heute noch erhalten jedoch stillgelegt). Außerhalb der Unterkellerung der Bestandsbauten ist mit Resten der Bebauung und Kulturschichten zu rechnen.

Im Rahmen einer Grundlagenermittlung wurde das Planungsgebiet untersucht und Maßnahmenempfehlungen formuliert. Da ein Erhalt von Bodendenkmälern nicht vorgesehen ist, ist seitens der Archäologie eine baubegleitende Dokumentation verpflichtend und wird durchgeführt. Diese soll hauptsächlich in der vollständigen tachymetri-

schen Erfassung der ehemaligen Bebauung, Durchsicht des Aushubes/Kellerverfüllungen, bei Bedarf zeichnerischen Dokumentation von Details und aushubbegleitenden Beobachtungen hinsichtlich mittelalterlicher und vor- und frühgeschichtlicher Befunde und Funde bestehen.

Teilgebiet 2

Das Ensemble der Altstadt erstreckt sich bis an die Westseite des Thomas-Wimmer-Rings. Nördlich des Teilgebiets 2 liegt das Völkerkundemuseum Maximilianstr. 42 als Teil des Ensembles „Maximilianstraße“.

Daneben bestehen in räumlicher Nähe zum Planungsgebiet noch folgende weiteren Einzelbaudenkmale:

- Knöbelstr. 2/4 (jetzt 2/6): "Mietshaus, viergeschossiger spätklassizistischer Putzbau mit Lisenengliederung, von Joseph Seybold, 1860; Gedenktafel zu Ehren des 1881-1912 dort wohnhaften bayerischen Staatsmannes Franz Seraph von Pfistermeister über der Tordurchfahrt."
- Knöbelstr. 6a: "Mietshaus, viergeschossiger Putzbau mit schlichter spätklassizistischer Fassadengestaltung, von Max Kuppelmayr, 1860."
- Knöbelstr. 8 "Hofdurchfahrt mit Decken- und Wandgemälden in Form von Jagdszenen, Ende 19. Jh., später unter deckender Tünche konserviert."
- Knöbelstr. 8 (jetzt 8a): "Mietshaus, viergeschossiger Putzbau mit flachen Seitenrisaliten, spätklassizistische Fassadengestaltung, von Johann Thomas, 1861."
- Kanalstr. 14: "Mietshaus in Ecklage, viergeschossiger Mansarddachbau mit Seiten- und Eckrisaliten und reichem spätklassizistischen Stuckdekor, von Reinhold Hirschberg und Ehrengut 1860/61."
- Maximilianstr. 42: "Ehem. Bayerisches Nationalmuseum, jetzt Staatliches Museum für Völkerkunde, zweigeschossiger Monumentalbau mit dreigeschossigen Mittel- und Eckrisaliten, Maximilianstil, von Eduard Riedel, 1858-65, nach schwerer Kriegszerstörung 1944 wiederaufgebaut, 1949-1974."

Das Teilgebiet 2 liegt innerhalb eines kartierten Bodendenkmals, das wie folgt beschrieben ist: "Archäologische Befunde im Bereich der frühneuzeitlichen äußeren Bastionsbefestigung von München."

Im Bereich von Bodendenkmälern sowie in Bereichen, wo Bodendenkmäler zu vermuten sind, bedürfen gemäß Art. 7.1 DSchG Bodeneingriffe aller Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis, die in einem eigenständigen Verfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.

2.3.4. Zentrenkonzept, Innenstadtkonzept

Das **Zentrenkonzept** der Stadt München, das aus den Leitlinien der „PERSPEKTIVE MÜNCHEN“ entwickelt und dessen letzte Fortschreibung vom Stadtrat am 22.07.2009 beschlossen wurde, legt zur Versorgung der Münchner Bevölkerung mit den Gütern des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs ein hierarchisch gegliedertes, polyzentrisches Entwicklungsmodell zu Grunde. Die City mit der Innenstadt ist dabei das Hauptzentrum, gefolgt von Stadt- und Quartierszentren und den Nahbereichszentren.

tren.

Um eine qualitätsvolle Entwicklung des Einzelhandels in der Münchner Innenstadt zu gewährleisten, soll dies maßvoll erfolgen und sich hinsichtlich möglicher Flächenzuwächse am vorhandenen Bestand orientieren.

Das Teilgebiet 1 liegt im Bereich der Altstadt, das Teilgebiet 2 an deren Rand. Bei der Etablierung des Einzelhandels ist sowohl auf eine angemessene Dimensionierung und zeitgemäße Größenordnung der Einzelhandelsfläche, wie auch auf ein sich ergänzendes Sortimentsangebot zu achten.

Das **Innenstadtkonzept** als strategischer Entwicklungsrahmen für die Innenstadt („PERSPEKTIVE MÜNCHEN Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung“, Beschluss der Vollversammlung vom 05.10.2006, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 08288) formuliert u.a. Handlungsleitlinien bezogen auf die acht Themenfelder Arbeiten / Dienstleistungen, Wohnen, Freizeit / Kultur / Tourismus, Einzelhandel, Stadtgestalt, Verkehr, Grün- und Freiflächen und Öffentlicher Raum.

Zum Thema Wohnen wird im Innenstadtkonzept ein Mindestwohnanteil von 20 - 30 % bei Neubau- und Umstrukturierungsvorhaben in Kerngebieten festgeschrieben. Auch soll das Wohnumfeld durch Erhalt bzw. Ausbau von Grün- und Freiflächen verbessert werden.

Mit Blick auf den Erhalt der Maßstäblichkeit und den Charakter der Innenstadtquartiere wird auch die weitere Vernetzung und Ausweitung des Passagensystems zur Schaffung vielfältiger Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten verfolgt.

2.3.5. Verkehrsentwicklungsplan

Der Thomas-Wimmer-Ring als Teilabschnitt des Altstadtrings ist in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes als überörtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion eingetragen. Er weist eine übergeordnete, stadtstrukturell bedeutsame, alleearartige Begrünung auf. Der Ring dient der Sammlung und Verteilung des auf die Innenstadt bezogenen Verkehrs.

2.3.6. Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München

Das Planungsgebiet befindet sich im Geltungsbereich insbesondere folgender baurechtlicher Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München:

- Satzung über die Gestaltung und Ausstattung der unbebauten Flächen, der bebauten Grundstücke und über die Begrünung baulicher Anlagen vom 08.05.1996 (Freiflächengestaltungssatzung),
- Satzung über Einfriedungen und Vorgärten vom 18.04.1990, zuletzt geändert am 13.01.2009 (Einfriedungssatzung),
- Satzung über die Benützung der Entwässerungseinrichtung vom 14.02.1980, zuletzt geändert durch Satzung vom 19.01.2015 (Entwässerungssatzung),
- Satzung über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) vom 19.12.2007,
- Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS) vom 06.08.2012,
- Baumschutzverordnung vom 18.01.2013.

3. Planungsziele

Am 28.11.2007 hatte die Vollversammlung des Stadtrats die Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2018 für die Teilgebiete Hildegard-, Hochbrücken- und Neuturmstraße und Thomas-Wimmer-Ring zwischen Knöbel- und Kanalstraße beschlossen. Ziel des künftigen Bebauungsplanes ist es, den Standort Hildegardstraße durch eine dem Quartier angemessene neue Bebauung bzw. Nutzung städtebaulich aufzuwerten und verkehrlich zu entlasten, indem das Parkraumangebot und der damit verbundene Verkehr an den Altstadtring verlagert wird. Diese Planungsziele wurden mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.05.2015 konkretisiert. Diese stadtstrukturellen, städtebaulichen, grün- und freiraum- sowie verkehrsplanerischen Ziele lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Teilgebiet 1

Stadtstruktur

- Umstrukturierung des Bereiches an der Hildegardstraße unter Berücksichtigung der besonderen stadträumlichen, architektonischen, funktionalen und historischen Zusammenhänge
- Sicherung einer ausgewogenen Nutzungsmischung aus Hotel, Wohnen, Büronutzung, Einzelhandel und Gastronomie. Einzelhandel und Gastronomie sollen sich auf Flächen im Erdgeschoss konzentrieren. Um die kleinteilige Nutzungsstruktur im Einzelhandel in diesem Teil der Altstadt zu stärken und um die besondere Nutzungsstruktur des Einzelhandels in der Maximilianstraße nicht zu beeinträchtigen, wird großflächiger Einzelhandel ausgeschlossen.
- Förderung des innerstädtischen Wohnens durch die Sicherung eines Wohnanteils von mindestens 30 % der Geschossfläche.
- Eine Belebung der Erdgeschosszone soll eine Vernetzung mit den umgebenden öffentlichen Räumen, wie z.B. der Grünfläche zwischen der Hochbrückenstraße und Marienstraße gewährleisten.

Städtebau

- Städtebauliche und architektonische Auseinandersetzung mit der Umgebung, insbesondere auch mit der vorhandenen Höhenentwicklung und dem historischen Stadtgrundriss: Die Figurierung des Baublockes wird an den drei Straßenseiten, an der Neuturm-, an der Hildegard- und an der Hochbrückenstraße maßgeblich den öffentlichen Raum prägen. Das Projekt soll dementsprechend eine eigenständige, zeitgemäße, qualitativ gestaltete Antwort finden. Die Maßstäblichkeit und der Charakter des Quartiers sollen erhalten werden. Es ist zu prüfen, ob und inwieweit eine Berücksichtigung der historischen Struktur des Geviertes zu einer Verbesserung im Stadtraum führt.
- Besondere Bedeutung kommt auch der Ausformung der Baukörper auf der Südseite des Gevierts zu, die als wesentliche Raumkante den Platz an der Hochbrückenstraße begrenzen wird und dort stadträumliche Qualität erzeugen soll. Auf Grund der Platzsituation reichen die Sichtbeziehungen dieser Blockseite teilweise weit in die angrenzenden Straßen hinein auch bis zur Straße Im Tal.

Grün- und Freiflächen

- Rückgewinnung öffentlich nutzbarer Freiräume
- Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, insbesondere auf der Freifläche an der Hochbrückenstraße.
- Historische Fußwegeverbindungen, z.B. die von der Hochbrückenstraße in das Lehel sollten in ein Gesamtkonzept integriert werden.
- Sicherung des öffentlichen Kinderspielbereichs an der Hochbrückenstraße bzw. im Rahmen der Neugestaltung der Freifläche an der Hochbrückenstraße.

Verkehr

- Verlagerung der bauordnungsrechtlich gebundenen Stellplätze in die neue Tiefgarage am Thomas-Wimmer-Ring.
- Nachweis der erforderlichen Stellplätze für die geplanten Nutzungen in einer Tiefgarage auf dem Grundstück.
- Errichtung von zusätzlichen Anwohnerstellplätzen in der zukünftigen Tiefgarage.

Teilgebiet 2

Städtebau

- Situierung einer Tiefgarage im Bereich des Thomas-Wimmer-Rings mit max. 520 Stellplätzen.
- Der Gestaltung der oberirdischen Bauteile der Tiefgarage, wie Aufzüge, Zu- und Ausgänge, Zu- und Abluftöffnungen sowie Rampen kommt eine große stadträumliche und gestalterische Bedeutung zu.

Grün- und Freiflächen

- Die öffentliche Grünfläche am Thomas-Wimmer-Ring soll im Grundsatz erhalten bleiben und nach dem Bau der Tiefgarage in ihrer Nutzbarkeit aufgewertet werden.
- Wiederherstellung und Ergänzung der alleeartigen Bepflanzung entlang des Thomas-Wimmer-Rings und Aufwertung des Ortsbildes.

Verkehr

- Sicherung einer guten Erreichbarkeit der Tiefgarage am Thomas-Wimmer-Ring für Pkw und Fußgänger. Für die Erschließung der Tiefgarage ist ein Verkehrs- und Erschließungskonzept zu entwickeln. Garagenzugänge für Fußgänger sollen zu beiden Seiten des Altstadtringes angelegt werden. Auf der Höhe der Kanalstraße bietet sich hierfür die bestehende Fußgängerunterführung an.
- Die heutige Straßenprofilierung am Thomas-Wimmer-Ring soll untersucht werden. Die Einbeziehung des bewirtschafteten östlichen Parkierungstreifens in die Zu- bzw. Abfahrt der geplanten Tiefgarage ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

4. Planungskonzept

4.1. Städtebauliche und grünordnerische Grundidee

Im **Teilgebiet 1** entstehen in Fortführung der umliegenden urbanen Strukturen zwei Baukörper. Die Neuturmstraße im Westen und die Hochbrückenstraße im Osten werden baulich gefasst, in Verlängerung der Falckenbergstraße entsteht in der Mitte eine neue Gasse, die den historischen Verlauf der Herrenstraße aufnimmt. Im Süden wird der Stadtraum vor der Schule neu definiert und ein städtischer Platz formuliert. Im Norden rücken die Baukörper etwas von der Straße ab, es entsteht eine kleine Aufweitung als Entree in die neue Gasse. Die Platzsituation im südlichen Bereich des Teilgebiets wird durch attraktive Raumkanten gefasst. Die bestehende Hochbrückenstraße wird als Verbindung für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer beibehalten, dadurch wird die Aufenthaltsqualität wesentlich erhöht.

Im **Teilgebiet 2** wird im Bereich des Thomas-Wimmer-Rings eine öffentliche Parktiefgarage errichtet. Sie wird direkt vom Altstadtring aus erschlossen. Die Parktiefgarage umfasst drei Untergeschosse für Pkw und Fahrräder sowie einen Straßenreinigungsbetrieb. Zur Minimierung der Konflikte mit der benachbarten Straßenrandbebauung werden Zu- und Abfahrten eingehaust. Die Erschließungsbauwerke werden klar erkennbar als Verkehrsbauwerke gestaltet und in den Straßenraum integriert. Im Zuge des Tiefgaragenneubaus wird eine attraktive Fußgängerunterführung zur Querung des Altstadtrings erstellt.

Die Gestaltung der Oberfläche des Thomas-Wimmer-Rings kann in späteren Planungsschritten ohne Vorfestlegungen im Bebauungsplan bestimmt werden. Es ist sowohl der Erhalt einer 6-streifigen Führung des Altstadtrings als auch eine Verringerung der Fahrspuren möglich.

Durch den Garagenneubau muss der hier vorhandene Baumbestand beseitigt und ersetzt werden, die prägende Baumgruppe im Nordosten kann jedoch erhalten bleiben.

4.2. Nachhaltigkeit und Inklusion

Die Nachhaltigkeitsaspekte „Kompaktheit der Bebauung“, „Erhalt des Wohnens in der Münchner Altstadt“ und das „Vorhandensein gut nutzbarer, wohnungsnaher Freiräume“ sind wesentliche Bestandteile des Bebauungsplans. An wesentlichen Maßnahmen sind zu nennen:

- Förderung des Umweltverbunds aus Fußgänger, Radfahrverkehr und ÖPNV durch Erhalt und Verbesserung des innerstädtischen Wegenetzes und Realisierung benutzerfreundlicher Fahrradabstellanlagen
- Schaffung dezentraler Arbeits- und Versorgungsangebote durch Festsetzung gemischt genutzter Gebäude
- Schaffung wohnungsnaher Freiflächen in Form von Balkonen, Loggien und Dachterrassen
- Baumpflanzungen

Die Nachhaltigkeitsziele sind in die Erstellung des Bebauungsplans integrativ eingeflossen.

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept berücksichtigt die Anforder-

rungen der Inklusion und des Gender Mainstreaming. Folgende Maßnahmen der vorliegenden Planung können u.a. unter dem umfassenden Begriff der Geschlechtergerechtigkeit sowie dem Sicherheitsempfinden angeführt werden und zur Sicherheit beitragen:

- übersichtliche und sozial kontrollierbare Fuß- und Radwegeverbindungen
- barrierefreie, transparent gehaltene Fußgängerunterführung unter den Thomas-Wimmer-Ring
- gute Ausleuchtung, Gestaltung und Übersichtlichkeit der Tiefgaragen
- gut einsehbare Gestaltung der öffentlichen Flächen

Die Maßnahmen und Möglichkeiten geschlechtergerechter Planungsintentionen werden im weiteren Verfahren laufend berücksichtigt und konkretisiert.

5. Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung

Die Vorhabenträgerin legte Projektpläne zur Durchführung des Vorhabens und der Erschließungsmaßnahmen vor, welche Bestandteil des Durchführungsvertrags sind. Diese Projektpläne stellen die Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung dar.

Die geplante Bebauung, wie sie in den Vorhaben- und Erschließungsplänen näher dargestellt ist, erreicht folgende Werte:

Teilgebiet 1

Gesamtgröße	ca. 7.862m ²
davon Vorhabengebiet	ca. 3.312 m ²
Grundfläche	ca. 2.360 m ²
Geschossfläche	ca. 13.700 m ²
Zahl der Wohnungen	ca. 18

Teilgebiet 2

Gesamtgröße	ca. 9.863 m ²
davon Vorhaben entspricht bAuG	ca. 5.959 m ²
Zahl der Kfz-Stellplätze	520

5.1. Art der baulichen Nutzung

Im **Teilgebiet 1** wird in Fortführung des Bestands im innerstädtischen Umfeld das Vorhaben mit einer mischgenutzten Bebauung für Hotel, Wohnen, Büro, Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie zugelassen. Die Förderung des innerstädtischen Wohnens aus dem Stadtentwicklungskonzept "PERSPEKTIVE MÜNCHEN" wird mit der Realisierung von 27% der Gesamtgeschossfläche für Wohnen erfüllt. Es können nach den städtischen Richtwerten für durchschnittliche Wohnungsgrößen rechnerisch 41 Wohneinheiten realisiert werden.

Das westliche Gebäude an der Neuturmstraße dient in erster Linie dabei als Erweiterungsbau des bestehenden Hotels Mandarin Oriental. Die Nutzungen werden entsprechend der unterschiedlichen Lagequalitäten baukörper- und geschossweise differenziert. Im Erdgeschoss haben zur Erhöhung der Attraktivität des Straßenraums Nutzungen mit Besucherverkehr (wie Hotel, Gastronomie und Einzelhandel) Vorrang, in darüber liegenden Geschossen werden Hotelzimmer, Büro und Praxen vorgesehen und in den obersten Geschossen Wohnungen. Im 1. Untergeschoss werden, auch außerhalb der Bauräume ergänzende Nutzungen für das Hotel zugelassen, die kein Tageslicht benötigen. Kfz-Stellplätze, darunter 67 neu zu schaffende Anwohnerparkplätze und Anlieferung werden aufgrund der beengten innerstädtischen Situation in den weiteren Untergeschossen untergebracht. Beide oberirdischen Baukörper sind im Bereich der Untergeschosse durch eine gemeinsame Tiefgarage/Kellergeschossebene verbunden. Höhenentwicklung, Dachformen, Raumkanten und Baugestaltung nehmen die Situation des Umfelds auf.

Im **Teilgebiet 2** ist eine öffentliche Parktiefgarage zulässig. Sie umfasst mit bis zu ca. 520 Kfz-Stellplätzen eine ähnliche Größenordnung wie die bisherige Anlage an der Hildegardstraße. Die Tiefgarage kompensiert damit die baurechtlich gebundenen 467 Stellplätze, die im Teilgebiet 1 durch den Abriss der Parkgarage entfallen. Aus verkehrlichen Gründen sind zusätzlich 33 neu zu schaffende Anwohnerparkplätze zulässig. Zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bzw. Arten sind Plätze für ein Car-Sharing-Angebot, Elektrotankstellen sowie Fahrradstellplätze (auch Vermietung) zugelassen. Für eine Belebung, auch im Sinne der sicheren Benutzbarkeit der unterirdischen Anlage, kann ein Kiosk integriert werden. Zur Versorgung des Umfelds wird ein Straßenreinigungsbetrieb mit 20 Stellplätzen für Betriebsfahrzeuge geschaffen. Darüber hinaus sind betriebsnotwendige Versorgungs- und Nebennutzungsflächen sowie Technikräume (auch z.B. ein Trafo zur Versorgung des Umfelds) zulässig.

Die Fußgängerunterführung verbindet die beiden Straßenseiten des Thomas-Wimmer-Rings und ersetzt damit die bestehende Unterführung.

Die Tiefgarage besitzt eine Überdeckungshöhe von ca. 1,5 m. Oberirdisch sind ausschließlich Erschließungs-, Belichtungs- und Lüftungsbauwerke zulässig. Ihre Lage innerhalb der innerstädtischen öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen macht die genaue Situierung dieser Anlagen und Einrichtungen erforderlich.

5.2. Maß der Nutzung

Im **Teilgebiet 1** wird das Maß der baulichen Nutzung durch die im Plan festgesetzte Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß, die ebenfalls im Plan festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) und Höhenfestsetzungen bestimmt. Darüber hinaus werden gesonderte Festsetzungen für das jeweilige Dachgeschoss getroffen.

Für die Berechnung der Geschossfläche im Dachgeschoss wird festgesetzt, dass Flächen mit einer lichten Höhe von unter 1 m nicht und Flächen mit einer lichten Höhe von mindestens 1 m und weniger als 2 m zur Hälfte angerechnet werden; Flächen ab einer lichten Höhe von 2 m werden voll zur Geschossfläche gerechnet. Dies

gilt unabhängig davon, ob es sich baurechtlich um Vollgeschosse handelt und unabhängig von den für Aufenthaltsräume vorgeschriebenen Raumhöhen.

Auf Basis dieser Festsetzungen ist durch das Vorhaben im Teilgebiet 1 die Realisierung einer Geschossfläche von 13.700 m² möglich. Bei einer Grundstücksgröße von ca. 3.316 m² ergibt sich damit eine rechnerische Geschossflächenzahl (GFZ) von ca. 4,1.

Das hohe Nutzungsmaß ist der innerstädtischen Lage angemessen und vergleichbar mit den umliegenden Quartieren. Gegenüber dem geltenden Bebauungsplan Nr. 387 erfolgt eine Reduzierung insbesondere der GFZ. Durch die Festsetzung ausreichender Abständen zwischen den Gebäuden und zur Anordnung des Wohnens nur in den oberen Geschossen werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert. Die Festsetzung der ausschließlich unterirdischen Anordnung von Kfz-Stellplätzen sichert die Freihaltung der Freiflächen zu ebener Erde.

Für das festgesetzte Nutzungsmaß wurde die ausreichende Versorgung mit Infrastruktureinrichtungen und nutzbaren Freiflächen sowie die Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens untersucht und mit entsprechenden Festsetzungen sichergestellt. Bedarfe aus dem Umfeld können aufgrund der begrenzten Größe des Vorhabens und der beengten Situation nicht im Vorhabengebiet befriedigt werden.

Im **Teilgebiet 2** sind Festsetzung zum Maß der Nutzung über die im Zusammenhang mit der Art der Nutzung getroffenen Regelungen zu den Stellplatzzahlen hinaus nicht notwendig, da das Vorhaben durch die weiteren Festsetzungen hinreichend definiert ist.

5.3. Höhenentwicklung, Dachform und Dachaufbauten

Im **Teilgebiet 1** wird in der dichten Innenstadtsituation die Höhenentwicklung durch Festsetzung von Wandhöhen und Höhen der Oberkanten der geneigten Dächer geregelt. Die Regelungen gewährleisten auch bei den vorgesehenen polygonalen Grundflächen der Baukörper eine ruhige, homogene Dachlandschaft.

Die so festgesetzte Höhenstaffelung sichert die Einfügung ins Umfeld und gewährleistet eine ausreichende Belichtung der geplanten Wohnungen und Berücksichtigung nachbarschützender Belange. Als Höhenbezug wurde die Höhe der Geländeoberfläche im Mittel gem. Art. 2 Abs. 3 Satz 2 BayBO gewählt und festgesetzt.

Die geneigten Dächer sind gleichmäßig in der festgesetzten Dachneigung ohne Gauen zu errichten. Aus denselben Gründen sind sowohl die Dachflächen beider Baukörper als auch die Dachaufbauten in jeweils gleicher Materialität und Farbigkeit auszuführen. Die Ausbildung von Giebeln wird auf Bereiche beschränkt, in denen dies aus städtebaulich Gründen als Fassung und Markierung von Straßenraumweiterungen verträglich ist. In diesen Bereichen darf von der Wandhöhe abgewichen werden. Eine entsprechende Regelung ist in der Satzung aufgenommen.

Um die Schaffung zusätzlicher, attraktiver und gut nutzbarer Freibereiche für die Be-

wohnerinnen und Bewohner sowie Nutzerinnen und Nutzer der Gebäude zu ermöglichen, werden zwischen den Oberkanten der geneigten Dächer Flachdächer mit einer Absenkung von bis zu 1,1 m gegenüber der Dachoberkante zugelassen. Damit können Dachterrassen und Dachgärten entstehen, der obere Abschluss des geneigten Dachs kann als Absturzsicherung ausgebildet und weitere Absturzsicherungen vermieden werden. So können in der beengten Altstadtlage attraktive und gut nutzbare Freibereiche für die Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen werden.

Technische Dachaufbauten und Anlagen auf den Dächern werden wegen der Lage im Altstadtensemble hinsichtlich Ausformung, Lage, Fläche und Höhe gegenüber der realisierten Flachdachfläche auf das technisch erforderliche Mindestmaß beschränkt. Das Zurücksetzen von der Oberkante des geneigten Dachs sowie die gruppenweise Zusammenfassung und allseitige Einhausung zielt auf ein positives Erscheinungsbild, eine ruhige Dachlandschaft und das Freihalten von Flächen für die Nutzung als Dachterrassen und Dachgärten ab, ohne die Funktionsfähigkeit der Gebäude in Frage zu stellen.

Im **Teilgebiet 2** wird die maximal zulässige Höhenentwicklung bezogen auf das Niveau des Umfelds festgesetzt. Diese gewährleistet die Umsetzbarkeit des Vorhabens und schützt die nachbarlichen Belange. Die Anlagen zur Belichtung und Lüftung sind höhengleich mit dem Umfeld zu errichten, damit eine Verkehrsgefährdung sowie Beeinträchtigung der Grünfläche verhindert wird.

Die im Teilgebiet 2 festgesetzte Dachbegrünung entfaltet im dortigen stark belasteten Verkehrsraum positive Wirkungen auf den Wasserhaushalt (Rückhaltung), das Stadtklima (Verdunstung), die Lufthygiene (Staubbindung) und den Naturschutz (Magerstandorte) und bietet darüber hinaus eine attraktive Aufsicht für die umgebenden Wohn- und Geschäftsgebäude.

5.4. Über- und unterbaubare Grundstücksfläche, Bauraumüberschreitungen

Im **Teilgebiet 1** werden die überbaubaren Grundstücksflächen (Bauräume) durch Baulinien festgesetzt. Die Bauräume sind deckungsgleich mit den Baukörpern der Projektplanung und sichern damit die Umsetzung der gewünschten Baukörperkonfiguration.

Um in der innerstädtischen Situation insbesondere für die Wohnungen private Freiflächen zu ermöglichen, wird ein begrenztes Überschreiten der Baulinien durch Balkone auf maximal zwei Geschossen bis zu einer Tiefe von maximal 1,0 m zugelassen. Durch den Ausschluss von festen Überdachungen dieser Balkone ist sichergestellt, dass sie ohne wesentliche Auswirkungen auf die Belichtungssituation für Nachbarn bleiben.

Zur wirtschaftlichen Unterbringung von Anlieferzonen, der Stellplätze und Technik-, Keller-, Neben- und Lagerräumen sowie ergänzenden Flächen für die Hotelnutzung wird eine vollständige Unterbauung des Vorhabengebiets zugelassen.

Im **Teilgebiet 2** definiert das Vorhabengebiet die maximale Ausdehnung der unterirdischen Parktiefgarage. Darüber hinaus wird die Lage der oberirdischen Anlagen festgesetzt. Die Ausprägung der Anlagen ist mit dem Baureferat der Landeshauptstadt München abzustimmen. Ein Abweichung von der im Plan festgesetzten Lage und Größe oberirdischer Anlagen zur Belüftung ist in geringfügigem Umfang möglich, um Spielräume bei der Oberflächengestaltung zu haben, sie muss jedoch nachbarliche Interessen und öffentliche Belange berücksichtigen.

5.5. Verbindungsbauten

Der westliche Baukörper im Teilgebiet 1 soll als Erweiterung des Hotels Mandarin Oriental auf der Westseite der Neuturmstraße genutzt werden und so dessen Entwicklung am angestammten Ort ermöglichen. Hierfür werden Anbindungen an das Hotel zugelassen. Dies erfolgt zum einen unterirdisch durch eine Tunnelverbindung in Abstimmung der Vorhabenträgerin mit dem zuständigen Baureferat der Landeshauptstadt München. Zum anderen durch zwei oberirdische Brücken im 2. OG, die für Hotelgäste eine attraktive Wegeverbindung zwischen dem Neubau mit Hotellobby sowie Spa und dem Bereich der Zimmer im Altbau ermöglichen.

Das Projekt wurde in der Sitzung der Kommission für Stadtgestaltung am 27.01.2015 diskutiert, mit der Prüfungsempfehlung an die Vorhabenträgerin, auf die Brücken zu verzichten. Die Vorhabenträgerin hat Alternativen zu den Brückenverbindungen untersuchen lassen, die aber im Ergebnis sehr große funktionale Einschränkungen aufzeigten und deshalb nicht weiter verfolgt werden.

Die Gestaltung der Brücken bedarf aufgrund der stadträumlichen Situation und der Denkmaleigenschaft des Altbaus und des Ensembles Altstadt besonderer Sorgfalt. Die hier vorliegenden detaillierten Planungen der Verbindungsbauten wurden deshalb mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege und dem Stadtheimatpfleger gesondert abgestimmt.

5.6. Abstandsflächen

Die Beurteilung der Abstandsflächensituation bemisst sich nach Art. 6 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) im Grundsatz. Von einer ausreichenden Belichtung für Wohnen wie auch Nichtwohnen kann ausgegangen werden, wenn Aufenthaltsräume unter einem Lichteinfallswinkel von 45° oder besser belichtet werden.

Teilgebiet 1

Abstandsflächen nach außerhalb des Vorhabengebiets

Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ergeben bei Ausnutzung der festgesetzten Bauräume und Wandhöhen zu den angrenzenden Straßenflächen und bestehenden Nachbargebäuden Gebäudeabstände, die die als Anhaltswert für die Beurteilung herangezogenen Abstandsflächen von $\frac{1}{2} H$ für Kerngebiete gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 2 Halbsatz 1 BayBO in Teilbereichen nicht einhalten. Zu bestehenden Wohnnutzungen in der Nachbarschaft (östlich der Hochbrückenstraße ab dem 1. Obergeschoss) ist eine ausreichende Belichtung unter einem Lichteinfallswinkel von 45° oder besser gegeben.

Soweit die Abstandsflächen analog BayBO über die Mitte von öffentlichen Verkehrsflächen fallen würden, wurde die Vorhabenbebauung dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme entsprechend maximal so dimensioniert, dass sie die Nachbarschaft hinsichtlich der Abstandsflächen nicht schlechter stellt, als diese das Vorhabengebiet. Im Westen der Hildegardstraße kommt es durch die Abstandsflächen der Neubebauung zu einer größeren Überschreitung der Straßenmitte als durch die gegenüberliegende Bebauung. Aufgrund der sich nach Osten öffnenden Winkelstellung des Baukörpers zur Straße ist diese Überschreitung jedoch auf einen sehr kurzen Bereich von ca. $\frac{3}{4}$ der Fassadenlänge beschränkt, während die Überschreitung durch das gegenüberliegende Gebäude über die gesamte Fassadenlänge vorliegt. Im Bereich an der Hildegardstraße befindet sich im Gebäude nördlich der Hildegardstraße mit Anliefer- und Foyerflächen keine schutzwürdigen Nutzungen. Im Sinne des Rücksichtnahmegebots kann daher an dieser Stelle davon ausgegangen werden, dass die Neubebauung den Nachbarn nicht schlechter stellt als dieser das Vorhabengebiet, die Bestandsnutzung wird durch das Vorhaben nicht in ihrer Nutzbarkeit beeinträchtigt.

Abstandsflächen innerhalb des Vorhabengebiets

Innerhalb des Vorhabengebiets werden zwischen den Baukörpern die als Anhaltswert für die Beurteilung herangezogenen Abstandsflächen von $\frac{1}{2}$ H für Kerngebiete gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 2 Halbsatz 1 BayBO nicht eingehalten. In den Geschossen, in denen Wohnnutzung zulässig ist, kann durch eine entsprechende Grundrissgestaltung und -orientierung gewährleistet werden, dass mindestens ein Aufenthaltsraum einer jeweiligen Wohnung unter einem Lichteinfallswinkel von 45° belichtet oder insgesamt eine ausreichende Belichtung gem. DIN 5034-4 bzw. Besonnung gem. DIN 5043-1 erreicht wird.

In den anderen Geschossen ist, sofern eine Belichtung unter 45° oder besser nicht eingehalten wird, eine ausreichende Belichtung für Arbeitsräume gemäß DIN 5034 mit Tageslicht nachzuweisen. Durch eine geeignete Grundrissgestaltung und ggf. ergänzende künstlichen Beleuchtung nach DIN EN 12464 können eine Nutzbarkeit und gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Dies ist zumutbar, da solche Einschränkungen typisch für untere Geschosse in der Münchner Innenstadt sind und unterstützende künstliche Belichtung absehbar nur bei einem geringer Teil des Gebäudes erforderlich wird.

Gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 3 BayBO verringern sich im Planungsgebiet die Abstandsflächen auf das sich aus dem Plan ergebende Maß. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung der Aufenthaltsräume ist jedoch in allen Geschossen gegeben. Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gewahrt, der Brandschutz ist gewährleistet, nachbarschutzrechtliche sowie öffentliche Belange fanden Berücksichtigung.

Teilgebiet 2

Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ergeben bei Ausnutzung der festgesetzten Flächen für oberirdische bauliche Anlagen und der maximal zulässigen Höhenentwicklung, dass an allen Stellen im Teilgebiet 2 eine Belichtung unter einem Lichteinfallswinkel von 45° oder besser für die umliegende Bestandsbebauung gegeben ist. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die umliegende

Bestandsbebauung sind damit gewahrt, die Nutzbarkeit und das bestehende Bau-recht werden nicht beeinträchtigt.

Der Brandschutz der bestehenden Gebäude bleibt gesichert. Durch das westliche Einfahrtsbauwerk für die Tiefgarage ist bei der Wohnbebauung Thomas-Wimmer-Ring Nrn. 6, 7 und 8 auf der Westseite des Altstadtrings das 1. und 2. Oberge-schoss nicht mehr wie im Bestand durch die Feuerwehr über ein Drehleiterfahrzeug erreichbar. Der 2. Rettungsweg ist aber dort durch eine Anleiterung mittels Steckleiter weiterhin dauerhaft möglich.

5.7. Verkehr

5.7.1. Straßennetz

Die Tiefgarage im Bereich des Thomas-Wimmer-Rings in räumlicher Nähe zur bishe-rigen Anlage an der Hildegardstraße (Entfernung Luftlinie ca. 210 m) ermöglicht es, die dortigen Stellplätze zu verlagern, ohne die Parkraumsituation für die Altstadt zu verschlechtern; zugleich sorgt diese Maßnahme für eine verkehrliche Entlastung der beengten Erschließungsstraßen in der Altstadt.

Im Vorfeld wurde die Versorgung mit Parkgaragen in diesem Stadtbereich untersucht. Zusammenfassend wurde festgestellt, dass bei Abriss des Parkhauses an der Hilde-gardstraße und Wiederherstellung der Parkkapazität unter dem Thomas-Wim-mer-Ring der heutige Einzugsbereich des Parkhauses in der östliche Altstadt vollstän-dig abgedeckt ist und negative verkehrliche Verlagerungen und Mehrfahrten nicht zu befürchten sind.

Teilgebiet 1

Durch die Umnutzung des bisherigen Parkhausgrundstücks und die deutliche Reduk-tion des Stellplatzangebots (insbes. der öffentlichen Stellplätze) werden die Erschlie-ßungsstraßen im umliegenden Altstadtquartier deutlich entlastet. Dies wird auch durch die Unterbrechung der Hochbrückenstraße unterstützt, da eine Durchfahrt zwi-schen Tal und Hildegardstraße nicht mehr möglich sein wird.

Teilgebiet 2

Aufgrund verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Innenstadt von München und vor allem infolge der strikten Parkraumbewirtschaftung ist die Belastung des Altstadtrings Ost im Laufe der letzten 10 Jahre um mehr als 20% zurückgegangen. Von einer wei-teren Reduzierung oder einer Steigerung wird aus heutiger Sicht nicht ausgegangen. Damit ist für den Prognose-Nullfall 2030 (Fall ohne Tiefgarage Thomas-Wim-mer-Ring) die derzeitige DTV-Belastung 2014 von 25.600 Kfz/Tag im Bereich des Thomas-Wimmer-Rings anzusetzen. Für den Planfall ist das Verkehrsaufkommen der geplanten Tiefgarage mit insgesamt ca. 520 Stellplätzen zu berücksichtigen. Diese Stellplätze erzeugen ein mittleres Aufkommen (im DTV) von knapp 1.500 Fahrten/Tag, wobei die stärkste Belastung im der Morgen- und Abendspitze zwischen 8:00 Uhr und 9:00 Uhr sowie zwischen 17:45 Uhr und 18:45 Uhr liegen wird. Aber es gibt Entlastungseffekte aufgrund der entfallenden Fahrbeziehungen zum Parkhaus Hildegardstr., so dass insgesamt eine leichte Entlastung erfolgt, z.B. ist prognostiziert,

dass auf dem Thomas-Wimmer-Ring selbst ein Rückgang um ca. 400 Kfz/24 h erfolgt.

Für die Leistungsfähigkeit der Kreuzung Altstadtring-Ost / Maximilianstraße bedeutet das nur teilweise eine Zusatzbelastung, weil die Zufahrt zum Parkhaus an der Hildegardstraße bereits heute über die Kreuzung Maximilianstraße erfolgt, z.T. auch von der Zweibrückenstraße her, die in der Morgenspitze die maßgebende Engpass-situation darstellt. Der Thomas-Wimmer-Ring hat in der Morgenspitze kein Leistungsproblem, die Tiefgarage mit ihren zusätzlichen Fahrten bedeutet somit keine Verschlechterung des Verkehrsablaufs. In der Abendspitze ist der Thomas-Wimmer-Ring in der Zufahrt zur Kreuzung Maximilianstraße geringer als am Morgen belastet und damit ebenfalls leistungsfähig und es kommt auch in der Abendspitze zu keiner Verschlechterung des Verkehrsablaufs.

Der durch die Umsetzung des Vorhabens prognostizierte künftig entstehende Verkehr ist als bewältigbar einzustufen. Das Verkehrsaufkommen ist leistungsfähig an den Anschlussknotenpunkten abzuwickeln. Da die Tiefgarage nur über eine Ausfahrt auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings verfügt, kommt es lediglich zu einer leichten Zunahme des Verkehrsaufkommens an der Kreuzung Altstadtring-Ost / Maximilianstraße, während der Verkehr am Isartor leicht abnimmt.

5.7.2. Fuß- und Radwegenetz

Teilgebiet 1

Durch die oberirdische Gliederung der Bebauung in zwei Baukörper wird die historische Straßenführung von der Falckenbergstraße zur Herrnstraße durch das Quartier hindurch für den Fußgängerverkehr wieder erlebbar und durch die Festsetzung eines Gehrechts dauerhaft gesichert. Die Auffassung der Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr im Bereich der südlichen Hochbrückenstraße führt zu einer Aufwertung der Freiflächen, einer Beruhigung auch der umliegenden Straßen und zu einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.

Teilgebiet 2

Die bestehenden Fuß und Radwege werden erhalten und in eine neue Oberflächengestaltung eingebunden. Es kommt zu keiner zusätzlichen Querung mit den Zu- und Ausfahrten der Tiefgarage. Durch den barrierefreien Ausbau mit Aufzügen und die attraktivere Gestaltung der Unterführung wird die Qualität der Fußwegeverbindung deutlich erhöht. Die zusätzlichen Fahrradabstellplätze in der Unterführung können die Nutzung des Fahrrads wesentlich attraktiver machen.

5.8. Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Teilgebiet 1

Im Bereich der räumlichen Aufweitung südlich des Vorhabens wird die Straßenverkehrsfläche zugunsten einer großzügigen Freifläche und Reduzierung der ehemaligen Straßenverkehrsfläche auf eine Breite von 5 m und durch die Festsetzung des Aufenthaltsbereichs vor der Schule als öffentliche Grünfläche neu geregelt. Der Fuß-

und Radweg soll nur dem Fuß- und Radverkehr sowie einer Durchfahrt durch Rettungs- und Einsatzfahrzeuge der Polizei dienen, nicht aber einer allgemeinen Nutzung durch motorisierten Individualverkehr.

Teilgebiet 2

Im Bereich des Thomas-Wimmer-Rings bleibt die derzeit rechtsverbindliche Festsetzung als Straßenverkehrsfläche bestehen, nur der Verlauf der Abgrenzung zur öffentlichen Grünfläche zwischen Thomas-Wimmer-Ring und Knöbelstraße wird an das Vorhaben angepasst. Die Zu- und Ausfahrtsbauwerke sowie die notwendigen Bauwerke zur Erschließung, Belichtung und Belüftung der unterirdischen Nutzung sind als öffentliche Verkehrsanlagen in diesen Flächen zulässig, sie werden lediglich hinsichtlich ihrer Lage und Abmessungen festgesetzt.

Die hinweislichen Darstellungen zum Verlauf von Gehwegen, eines Mittelteilers usw. in der Straßenverkehrsfläche bzw. öffentlichen Grünfläche sollen der Lesbarkeit der Planung dienen und stellen keine Vorwegbindung für eine bestimmte Profilierung dar.

5.9. Verkehrliche Erschließung der Vorhaben

Teilgebiet 1

Die beiden Gebäude im Teilgebiet 1 werden von den angrenzenden bestehenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen sowie der dazwischen liegenden Gehrechtsfläche aus erschlossen. Die gemeinsame Zu- und Ausfahrt der Gemeinschaftstiefgarage bzw. der Tiefgaragen befindet sich im Nordosten des Planungsgebiets an der Hildgardstraße, sie ist in den Baukörper integriert.

Die Gebäude können von der Feuerwehr aus den öffentlichen Straßenräumen angeleitet werden. Die Rettungswegeführung und Brandabschnittunterteilung sind grundsätzlich möglich, aber Inhalt der folgenden Baugenehmigungsplanung.

Teilgebiet 2

Die Tiefgarage kann von beiden Seiten des Rings über eingehauste Bauwerke zugefahren werden. Die Ausfahrt erfolgt an der östlichen Seite über ein ebenfalls eingehaustes Bauwerk in Richtung Norden. Die fußläufige Zugänglichkeit zur Garage besteht über vier oberirdische Bauwerke, die sich auf das Teilgebiet verteilen.

5.10. Stellplätze in Tiefgaragen, Anlieferung

Teilgebiet 1

Für die Ermittlung der notwendigen Stellplätze gilt die Stellplatzsatzung und die Fahrradstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München. Aufgrund der hohen baulichen Dichte sind die Kfz-Stellplätze in einer Gemeinschaftstiefgarage bzw. Tiefgaragen nachzuweisen. Hierzu werden im 2. bis 4. Untergeschoss 81 pflichtige Stellplätze errichtet sowie 67 Parkplätze für Anwohner/innen aus dem Umfeld. Der Großteil der Fahrradstellplätze soll im 1. Untergeschoss untergebracht werden.

Die Gemeinschaftstiefgarage ist auf dem gesamten Baugrundstück zulässig, also auch außerhalb der Bauräume. In der hierfür festgesetzten Fläche sind neben Stell-

plätzen auch andere Nutzungen, wie z.B. Nutzungen im Zusammenhang mit dem Hotel, zulässig. Die Anlieferzone wird im 1. Untergeschoss in das Gebäude integriert.

Die Lage der Öffnungen von Be- und Entlüftungsschächten/-rohren der Tiefgarage und der Anlieferzone wird so geregelt, dass ein ausreichender Abstand zu sensiblen Nutzungen gewährleistet ist. Die Abluft der unterirdischen Nutzungen kann unter Berücksichtigung dieser Regelung über die Öffnung der Tiefgaragenausfahrt erfolgen oder ist, wie auch die Entlüftung der Tiefgarage, über das Dach des obersten Geschosses des jeweiligen Bauraums in den freien Windstrom zu führen, womit gewährleistet wird, dass diese nicht unnötig die umliegenden Gebäude und Straßenräume belastet. Das Integrieren der Leitungen ins Gebäude dient dem guten Erscheinungsbild.

Teilgebiet 2

Der Bebauungsplan sichert im Teilgebiet 2 die derzeit im Parkhaus im Teilgebiet 1 bestehenden baurechtlich gebundenen Stellplätze. Unter dem Thomas-Wimmer-Ring wird hierzu eine Tiefgarage errichtet, in der zusätzlich zu den 467 öffentlichen Parkplätzen, auf denen auch Car-Sharing-Angebote zulässig sind, 33 Anwohnerparkplätze und 20 Stellplätze für einen Straßenreinigungsbetrieb sowie 160 Fahrradabstellplätze (auch mit Fahrradverleih) untergebracht werden. Die zeitliche Reihenfolge der Stellplatzverlagerung aus dem bestehenden Parkhaus im Teilgebiet 1 in die Tiefgarage im Teilgebiet 2 sichert zu jeder Zeit eine ausreichende Versorgung. Eine Zufahrt in die Tiefgarage ist aus beiden Fahrtrichtungen möglich, die Ausfahrt nur nach Norden.

Die Fahrradstellplätze liegen im Bereich der Fußgängerunterführung und werden über Aufzüge auf beiden Seiten des Thomas-Wimmer-Rings erschlossen.

5.11. Dienstbarkeitsflächen

Im Teilgebiet 1 wird ergänzend zum bestehenden öffentlichen Wegenetz ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit zwischen den beiden Bauräumen sowie an der nördlichen und südlichen Aufweitung festgesetzt. Dies erhöht die Durchlässigkeit des Gevierts und schafft öffentlich nutzbare, ebenerdige Freibereiche. Eine Nutzung der mit einem Gehrecht belegten Flächen als Wirtsgärten ist zulässig, solange eine Durchgängigkeit auf einer Breite von 4 m sichergestellt ist.

Im südlichen, westlichen und nördlichen Randbereich des Vorhabens (Teilgebiet 1) wird darüber hinaus zur Sicherung der Schutzzone von in unmittelbarer Nähe verlaufenden Entwässerungskanälen ein Leitungsrecht zu Gunsten der Landeshauptstadt München gesichert. Für die innerhalb der festgesetzten öffentlichen Grünfläche bestehenden Erdgas- bzw. Fernwärmeversorgungs- bzw. Wasserleitungen sind im Plan hinweislich Leitungsschutzzonen dargestellt.

5.12. Nebenanlagen, Trafostationen, Müllauffstellflächen und oberirdische Fahrradabstellplätze

Zur Sicherung von Nutzbarkeit und Gestaltungsqualität der nicht überbauten Freibereiche sind Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO einschließlich Trafostationen ober-

oder unterirdisch in die Baukörper zu integrieren.

Im Teilgebiet 1 sind bis zu 20 Fahrradabstellplätze in Gruppen von maximal 5 Abstellplätzen zu ebener Erde zulässig, um die leichte Zugänglichkeit, insbesondere für die Nichtwohnnutzungen, zu gewährleisten. Die Beschränkung offener Fahrradabstellanlagen außerhalb von Gebäuden soll die nicht überbauten Flächen für Durchwegungen und Freiflächennutzungen freihalten. Eine Nutzung dieser Flächen als Wirtsgärten ist zur Belebung sowie zur Entfaltung des Erholungswerts gewünscht und deshalb unter Berücksichtigung einer ausreichenden Durchlässigkeit des Quartiers zulässig.

Die Abfallsammelbehälter sollen im Kellergeschoss in das Gebäude integriert angeordnet werden. Die Bereitstellung am Abholtag erfolgt erdgeschossig innerhalb des Gebäudes.

5.13. Lärmschutz

5.13.1. Verkehrslärm

Teilgebiet 1

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiet werden an allen Fassaden der geplanten Gebäude eingehalten. Auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an allen Fassaden der geplanten Gebäude eingehalten.

Somit ist davon auszugehen, dass aus planerischer Sicht passive Schallschutzmaßnahmen ausreichend sind, um ausreichend niedrige Innenpegel in den Aufenthalts- und Arbeitsräumen zu gewährleisten. Die entsprechenden Maßnahmen sind anhand der Anforderungen an die resultierenden Schalldämmmaße gemäß Tabelle 8 der DIN 4109 festzulegen.

Hierbei ergeben sich folgende Lärmpegelbereiche und erforderliche resultierende Schalldämm-Maße:

· Gebäude West, West- und Nordfassade

Lärmpegelbereich III, erf. $R'_{w,res} = 30$ dB (Büro)
 erf. $R'_{w,res} = 35$ dB (Hotel)
 erf. $R'_{w,res} = 35$ dB (Wohnen)

· Gebäude West, sonstige Fassaden

Lärmpegelbereich II, erf. $R'_{w,res} = 30$ dB (Büro)
 erf. $R'_{w,res} = 30$ dB (Hotel)
 erf. $R'_{w,res} = 30$ dB (Wohnen)

· Gebäude Ost, Nordfassade und Südostfassade (nördlicher Teil auf einer Länge von 13 m)

Lärmpegelbereich III, erf. $R'_{w,res} = 30$ dB (Büro)
 erf. $R'_{w,res} = 35$ dB (Hotel)
 erf. $R'_{w,res} = 35$ dB (Wohnen)

• **Gebäude Ost, sonstige Fassaden**

Lärmpegelbereich II erf. $R'_{w,res} = 30$ dB (Büro)

erf. $R'_{w,res} = 30$ dB (Hotel)

erf. $R'_{w,res} = 30$ dB (Wohnen)

Im Vergleich zum Prognose-Nullfall ergeben sich im Prognose-Planfall geringfügige Reduzierungen der Verkehrslärm-Immissionen an den benachbarten Gebäuden des Planungsgebiets. Diese betragen sowohl tagsüber als auch nachts ca. 1 dB.

Teilgebiet 2

Mit der Realisierung des Vorhabens, der Änderung der Stellplatzsituation (Wegfall Pkw-Stellplätze) am Thomas-Wimmer-Ring erfolgt ein baulicher Eingriff. Durch eine Neuordnung der Stellplätze an der Knöbelstraße soll zudem die bestehende Stellplatzanzahl von 58 auf 37 reduziert werden.

Eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ist hieraus aber nicht erkennbar, vielmehr ist eine Verbesserung der Verkehrsgeräuschsituation zu erwarten. Ein Neubau von Verkehrswegen ist nicht vorgesehen.

Für den Bereich wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Es wurden Pegelwerte für den Prognose-Planfall

- für den Bereich westlicher Thomas-Wimmer-Ring Beurteilungspegel von 60,1 bis 68,0 dB(A) tags und 51,6 bis 59,4 dB(A) nachts,

- für den Bereich Knöbelstraße 60,7 bis 65,3 dB(A) tags und 52,2 bis 56,7 dB(A) nachts rechnerisch an den Gebäuden ermittelt.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass keine relevanten (Schall-)Pegelerhöhungen zu erwarten sind und dass durch das geplante Vorhaben keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt. Es ergeben sich über die getroffenen Lärmfestsetzungen hinaus keine Ansprüche auf weitere Schallschutzmaßnahmen.

Die Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen auf öffentlichen Grünflächen mit Aufenthaltsqualität (Parkanlagen) richtet sich im Rahmen der Bauleitplanung i. d. R. unter Berücksichtigung der Abwägungsmöglichkeiten bei einem Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags bis 64 dB(A). Nachts entsteht auf Freibereichen keine Betroffenheit.

Die Verkehrslärmimmissionen wurden auf Basis der Schallemissionen berechnet und für eine Berechnungshöhe von 2 m über Geländeoberkante dargestellt. Es zeigt sich, dass auf der Grünfläche Verkehrslärmpegel von bis zu 67 dB(A) tags zu erwarten sind. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) werden auf der gesamten Fläche überschritten. Die Überschreitungen betragen bis zu 3 dB(A). Insofern sollten Nutzungen auf der Freifläche, die einen (dauerhafte) Aufenthalt schaffen (insbesondere Spielplatz), nicht angeboten werden.

5.13.2. Anlagenlärm

Teilgebiet 1

Durch die geplante Nutzung werden die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm sowohl

tagsüber (6.00 – 22.00 Uhr) als auch nachts (22.00 – 6.00 Uhr) eingehalten. Dabei liegt rechnerisch während des Tagzeitraums eine Unterschreitung des Immissionsrichtwerts um mindestens 7 dB, während des Nachtzeitraums um mindestens 5 dB vor. Mit Ausnahme eines kleinen Fassadenbereichs im Kreuzungsbereich Hildegardstraße/Hochbrückenstraße liegt an allen Immissionsorten sowohl tagsüber als auch nachts eine Unterschreitung des Immissionsrichtwerts um 6 dB vor, wobei davon ausgegangen wird, dass für die Gebäude im Kerngebiet nördlich der Hildegardstraße (Kammerspiele) nachts keine erhöhte Schutzwürdigkeit zu berücksichtigen ist.

Insgesamt ist damit davon auszugehen, dass von der geplanten Nutzung keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Durch die geplante Nutzung ergibt sich im Bereich der Wohnbebauung eine Reduzierung der Immissionen durch Anlagenlärm, verglichen mit der Bestandssituation.

Teilgebiet 2

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden technischen Geräusche der geplanten Tiefgarage gemäß der DIN 18005 nach der TA Lärm prognostiziert und beurteilt. Zur Lärmvorsorge wird festgesetzt, dass die Fahrtwege und Rampen der beiden Einfahrten sowie der Ausfahrt einzuhausen und fugendicht an die unterirdischen Bauwerke anzuschließen sind. Die Dächer der Einhausungen müssen ein bewertetes Schalldämm-Maß von mindestens $R'w = 35$ dB und die Wände der Einhausungen müssen ein bewertetes Schalldämm-Maß von mindestens $R'w = 25$ dB aufweisen. Diese akustische Anforderung ist bereits mit einfachen Materialien erreichbar (z.B. Einfachglas für die Wände und Betonausführung für die Decke). Für die Teileinhausung der Fahrwege zu den Rampen ist straßenseitig (zum Thomas-Wimmer-Ring gerichtet) eine vertikale Öffnungsfläche von maximal insgesamt 20 m² für die Ausfahrt, von insgesamt 30 m² für die westliche Einfahrt und von insgesamt 40 m² für die östliche Einfahrt zulässig (jeweils einschließlich der Durchfahrtsöffnungen).

Für die Teileinhausung des Fahrweges von der Ausfahrtrampe ist des Weiteren eine Reduzierung des Innenpegels erforderlich. Es wird daher festgesetzt, dass die Innendecke der Ausfahrt über eine Fläche von mind. 60 m² mit einem schallabsorbierenden Material auszukleiden ist. Die akustische Mindestanforderung wird mit einem Absorptionskoeffizient von $\alpha_{500} \geq 0,6$ bei 500 Hz festgelegt.

Neben dem Fahrverkehr und den Schallabstrahlungen über die Einhausungen stellt die geplante Lüftungsanlage für die Tiefgarage eine relevante Geräuschquelle dar. Die stationären Schallquellen der Lüftungsanlage der Tiefgarage (Zu- und Abluftöffnungen an der Oberfläche) dürfen im Nachtzeitraum eine effektiv abgestrahlte Schallleistung von L1 von $L_{WA} = 79$ dB(A), L2 von $L_{WA} = 66$ dB(A) und L3 von $L_{WA} = 71$ dB(A) nicht überschreiten. Die Geräusche dürfen nicht ausgeprägt tonhaltig oder tieffrequent (Hauptfrequenz des A-bewerteten Spektrums unter 100 Hz) sein. Bei der baulichen Ausführung der Tiefgaragenabfahrten muss zudem der Stand der Lärmreduzierungstechnik (z. B. Regenrinnenabdeckung usw.) beachtet werden. Nach Realisierung des Vorhabens kommt es bei Umsetzung der geplanten Schallschutzmaßnahmen zu einer zuverlässigen Einhaltung der Kriterien der TA Lärm im Nachtzeitraum. Tagsüber werden die zulässigen Immissionsrichtwerte deutlich unterschritten.

5.14. Werbeanlagen

Allgemein

Im Bebauungsplan werden aus stadtgestalterischen Gründen Festsetzungen getroffen, ohne Werbung grundsätzlich zu unterbinden. Werbeanlagen und Fassadenbeleuchtungen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbung sowie sich bewegende Werbeanlagen würden eine unangemessen dominante Wirkung entfalten und werden daher ausgeschlossen.

Teilgebiet 1

Die Werbeanlagen sollen das Erscheinungsbild im Altstadtensemble nicht dominieren. Sie werden deshalb in ihrer Zahl und Größe auf ein Maximalmaß begrenzt, auf den Erdgeschossbereich und den Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses beschränkt und sind parallel zu den Fassaden anzuordnen. An den Obergeschossfassaden sind zusätzlich bis zu zwei Werbeanlagen begrenzter Größe zulässig, um die Auffindbarkeit des Hotels im Stadtraum zu sichern.

Werbeanlagen im Bereich von Fensterglasflächen werden hinsichtlich ihrer Fläche beschränkt, um diese für ihre eigentlichen Funktionen (Belichtung, Belüftung) frei zu halten. Davon unbeschadet sollen im Erdgeschoss Schaufenster zulässig sein, um Waren zu präsentieren oder über Dienstleistungen und Preise zu informieren.

Teilgebiet 2

Die Festsetzungen zu den Hinweistafeln für die öffentliche Tiefgarage unter dem Thomas-Wimmer-Ring dienen der leichten Auffindbarkeit der Tiefgarage, ohne dabei die Verkehrssicherheit, den Nachbarschutz oder das Straßenbild übermäßig zu beeinträchtigen.

5.15. Grünordnung

Teilgebiet 1

Durch Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche wird die Fläche gesichert und durch Aufwertungsmaßnahmen die Aufenthaltsqualität weiter erhöht.

Durch Balkone und Loggien, private Freibereiche auf den Dächern der Gebäude sowie durch die Festsetzung einer neuen, öffentlich zugänglichen Platzfläche in Ergänzung der südlichen angrenzende Grünfläche vor der Schule werden wohnungsnah Freiflächen geschaffen.

Die Nutzbarkeit der privaten Freiflächen für die Allgemeinheit wird durch Dienstbarkeiten gesichert. Sie werden durch die Erdgeschossnutzungen der neuen Baukörper belebt (z.B. Ladengeschäfte, Café, Restaurant), attraktiv gestaltet und bieten über die Stärkung der Vernetzungsfunktion innerhalb des Stadtquartiers hinaus ein Umfeld mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die Grünanlage im Süden des Geltungsbereichs wird durch Festsetzung als öffentliche Grünfläche in ihrem Bestand gesichert und bietet so auch langfristig begrünte Flächen zur Erholung der Einwohnerinnen und Einwohner und Beschäftigten im unmittelbaren Umfeld.

Der Gehölzbestand in den Pflanzflächen am bestehenden Parkhaus muss zur Realisierung des Vorhabens beseitigt werden. Dies betrifft insgesamt 6 Gehölze, von denen 4 der Baumschutzverordnung unterliegen. Ersatzpflanzungen sind aufgrund der beengten Situation im Teilbereich 1 nicht möglich, sie erfolgen im Teilgebiet 2.

Teilgebiet 2

Für die Errichtung der Tiefgarage unter der Verkehrsfläche des Thomas-Wimmer-Rings und Teilen der bestehenden Grünfläche sind die Oberflächen vollständig zu entfernen und nach Fertigstellung des Bauwerks neu anzulegen. Davon betroffen sind auch 48 Bäume, von diesen unterliegen 37 der Baumschutzverordnung. Es werden 48 Bäume neu gepflanzt, für sie werden Mindestpflanzgrößen und in befestigten Bereichen durchwurzelbare Mindestflächen festgesetzt.

Die Grünanlage soll in diesem Zusammenhang bestmöglich wiederhergestellt und durch Festsetzung als öffentliche Grünfläche gesichert werden. Möglichkeiten für einen längeren Aufenthalt werden aufgrund der immissionsbelasteten Lage nicht geschaffen. Eine Nutzung von Teilen der Freifläche als Rad- und Fußweg ist ausdrücklich gewünscht, ebenso wie besondere Gestaltungselemente wie z.B. Wasserflächen, Kunstwerke oder Brunnen. Die Anordnung von Erschließungs-, Belichtungs- und Belüftungsbauwerken ist in dem festgesetzten Umfang zulässig.

Durch eine baumgutachterliche Untersuchung wurde geprüft, ob die geplante Errichtung der Tiefgarage mit den notwendigen Verbaumaßnahmen ohne nachhaltige Beeinträchtigung des Wurzelraums der beiden in der Münchner Biotopkartierung erfassten Pappeln in der nordöstlichen Ecke der Grünfläche durchführen lässt. Die Wahrscheinlichkeit, dass durch den geplanten Eingriff in den Wurzelraum ein negativer Einfluss auf Vitalität und Standsicherheit resultiert, wird als gering eingestuft. Während der Bauzeit sind Baumschutzmaßnahmen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik vorzunehmen und während der gesamten Bauphase aufrecht zu erhalten.

Um nachhaltig ausreichende Wuchsbedingungen für Großbäume sicherzustellen, ist eine entsprechende Mindestfläche und -tiefe durchwurzelbaren, spartenfreien Raums vorzusehen. Eine Überdeckung des durchwurzelbaren Raums durch Baumscheiben kann zugelassen werden. Zur Gewährleistung einer dem Straßenraum entsprechenden Gestaltung ohne Anschüttungen ist die Tiefgarage in diesen Bereichen entsprechend um das Maß der geforderten Überdeckung abzusenken und im Bereich von Vegetationsflächen ebenso hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.

Versiegelung

Das Planungsgebiet ist in beiden Teilgebieten bisher von überbauten und versiegelten Flächen geprägt. Unversiegelte Flächen liegen derzeit nur auf der Platzfläche südlich des Vorhabengebiets im Teilbereich 1 sowie im Bereich der Baumgräben entlang des Thomas-Wimmer-Rings, der weiteren Baumstandorte sowie der öffentlichen Grünflä-

che im Teilgebiet 2 vor. Zur Unterstützung der Grundwasserneubildung und des Mikroklimas wird die Zulässigkeit der Ausbildung befestigter Flächen auf den funktionell notwendigen Umfang begrenzt.

Im **Teilgebiet 1** ist im Vorhabensbereich eine Versiegelung von 100% möglich. Bezogen auf den Gesamtbereich bleibt der Versiegelungsanteil mit 92 % unverändert, da die öffentliche Grünfläche unversiegelt bleibt. Eine Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers innerhalb des Vorhabengebiets ist voraussichtlich nicht möglich, da das Vorhabengebiet sich weitestgehend auf die über- bzw. unterbauten Bereiche begrenzt und das Bauwerk ins Grundwasser eintaucht. Das anfallende Oberflächenwasser muss deshalb voraussichtlich in den Kanal eingeleitet werden.

Im **Teilgebiet 2** kommt es bei Umsetzung der Planung zu einer Erhöhung der versiegelten Fläche, die Oberflächenversiegelung fällt aufgrund der zusätzlichen begrünter Flächen geringer aus. Dies hat einen positiven Effekt auf das Mikroklima. Hinsichtlich der Flächen, die zur Grundwasserneubildung beitragen, erhöht sich dagegen der Versiegelungsgrad durch die Unterbauung mit der Tiefgarage von heute 79 % auf zukünftig 93 %. Das verschmutzte Oberflächenwasser von Straßen wird in den Kanal eingeleitet. Das außerhalb der versiegelten Verkehrsflächen anfallende Wasser im Bereich der Tiefgarage wird an den Rand des Garagenbauwerks geleitet und versickert dort.

5.16. Einfriedungen

Im gesamten Planungsgebiet sind Einfriedungen, mit Ausnahme zur Einfriedung von Spielflächen, ausgeschlossen, um einen insgesamt offenen Charakter und eine Durchlässigkeit zu sichern.

Im Bereich der Hochbrückenstraße ist zur Absicherung des Geländesprungs zwischen Straße und Freifläche auf Baugrund eine Einfriedung als Absturzsicherung zulässig. Diese darf maximal 1,20 m hoch sein.

5.17. Natur- und Umweltschutz, Artenschutz

Die Planung löst gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB keinen naturschutzrechtlichen Ausgleich aus, da der Eingriff bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig gewesen wäre.

Im **Teilgebiet 1** werden die Untergeschosse des Vorhabens in das Grundwasser eintauchen (Fundamentunterkante ca. 495 m.ü.NN). Es wird erwartet, dass durch geeignete Maßnahmen (z.B. Düker-Anlagen) der Grundwasseraufstau auf ein verträgliches Maß reduziert und Schäden an den Gebäuden der Nachbarschaft verhindert werden können. Im Rahmen einer Hydrogeologischen Untersuchung werden der Grundwasseraufstau untersucht und die notwendigen Maßnahmen ermittelt.

Im Teilgebiet 1 werden die Auffüllungen vollständig und im Teilgebiet 2 weitgehend entfernt.

Im **Teilgebiet 2** wird das Tiefgaragenbauwerk in das Grundwasser eintauchen (Fundamentunterkante ca. 500 m ü NN). Durch eine numerisch Simulation wurde der Grundwasseraufstau berechnet und eine bestmögliche Einbindung von Dücker-Anlagen ermittelt, durch die der Grundwasseraufstau durch die geplante Tiefgarage auf ein verträgliches Maß reduzieren lässt.

Die im Teilgebiet 2 innerhalb des Vorhabengebiets zu erwartenden Altlasten werden saniert. Eine Begleitung der Rückbau- und Entsorgungsmaßnahmen durch einen Umweltsachverständigen wird erforderlich. Bei Erdaushubarbeiten muss mit erhöhten Kosten für die Entsorgung der künstlich aufgefüllten Böden gerechnet werden. Die Maßnahmen werden nach derzeitigem Kenntnisstand als bewältigbar und finanziell vertretbar angesehen.

Die Auswirkungen des Vorhabens im Bezug auf die Luftschadstoffbelastung wurde in einem Luftschadstoffgutachten untersucht. Aufgrund des zusätzlichen Verkehrs durch den Betrieb der Tiefgarage ist im Prognose-Planfall mit höheren Schadstoffemissionen zu rechnen als im Prognose-Nullfall. Die prognostizierten Benzol-, PM₁₀- und NO₂-Immissionen unterschreiten jedoch selbst bei konservativer Betrachtung die Grenzwerte nach 39. BImSchV.

Artenschutz

Auf die artenschutzrechtlichen Beschränkungen, insbesondere zur Beseitigung von Bäumen und Gehölzen gemäß § 39 BNatSchG wird hingewiesen.

Aufgrund der vorhandenen Strukturen und zur Sicherstellung, dass der Durchführung der Baumaßnahme auch keine naturschutzrechtlichen Erlaubnisse entgegenstehen, werden sowohl für Teilgebiet 1 als auch für Teilgebiet 2 im Durchführungsvertrag Maßnahmen gesichert, um Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG auszuschließen.

6. Auswirkungen der Planung

Teilgebiet 1

Städtebau

- Innenstadtgemäße Neunutzung
- Entlastung des Umfeld vom Parkhausverkehr
- Erhalt und Stärkung des innerstädtischen Nutzungsmixes aus Einzelhandel, Gastronomie, Büronutzung, Hotel und Wohnen
- Belebung des öffentlichen Raums und Vernetzung der umgebenden Räume
- Schaffung eines neuen Stadtraums im Süden, Fassung durch eine neue Raumkante und Reduktion der Flächen für den motorisierten Individualverkehr
- Wiederöffnung einer Gasse in Verlängerung der Falckenbergstraße
- Eingriffe in die Fassade des Baudenkmals Neutrumstraße 1
- Ensemblegerechte Baugestaltung

Grünordnung / Freiflächen

- Beseitigung von 6 Bäumen, 4 davon unterliegen der Baumschutzverordnung.

- Sicherung und Aufwertung von bestehenden Grün- und Freiflächen
- Schaffung von attraktiven, belebten und gut nutzbaren Freibereichen

Verkehr

- Verlagerung der Stellplätze des bestehenden Parkhauses und dadurch Entlastung der öffentlichen Straßen im dichten Altstadtquartier
- Schaffung von Flächen für die fußläufige Vernetzung innerhalb der Altstadt
- Schaffung von Anwohnerstellplätzen
- Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen

Teilgebiet 2

Städtebau

- Unterbringung der bislang im Teilbereich 1 bestehenden öffentlichen Garagenparkplätze unter dem Thomas-Wimmer-Ring, Schaffung zusätzlicher Parkplätze sowie eines Straßenreinigungsbetriebs
- Freihalten der oberirdischen Flächen durch unterirdische Unterbringung der Stellplätze und Beschränkung der oberirdischen Bauwerke auf ein Mindestmaß
- Neuanlage von Verkehrsbauwerken im Straßenraum

Grünordnung / Freiflächen

- Fällung von 48 Bäumen, 37 davon unterliegen der Baumschutzverordnung
- Pflanzung von 48 Großbäumen entlang des Thomas-Wimmer-Rings und in der öffentlichen Grünfläche unter anderem als Ersatz für die unter Baumschutzverordnung liegenden Bäumen im Teilgebiet 1 und 2
- Aufwertung von bestehenden Grün- und Freiflächen

Verkehr

- Verbesserung der unterirdischen Fußwegquerung des Thomas-Wimmer-Rings
- Verkehrsgünstige Erschließung der Parktiefgarage
- Stärkung des Radverkehrs durch Unterbringung überdachter, sicherer Fahrradabstellplätze
- Sicherung baurechtlich gebundener Stellplätze und Schaffung neuer Parkplätze für Anwohner

7. Sozialgerechte Bodennutzung

Der Arbeitsgruppe zur Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) wurde das Vorhaben am 22.04.2015 vorgestellt. Die Verfahrensgrundsätze zur sozialgerechten Bodennutzung finden keine Anwendung.

Im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2018 verpflichtet sich die Vorhabenträgerin zu den folgenden wesentlichen Vereinbarungen:

- Bauverpflichtung
- Verpflichtung zum Abschluss von Umbau-/Herstellungsverträgen bezüglich der Straßenverkehrsflächen bzw. und der öffentlichen Grünflächen.

8. Daten zum Bebauungsplan

Flächen	Teilgebiet 1 [m ²]	Teilgebiet 2 [m ²]	Summe [m ²]
Geltungsbereich	7.862	9.863	17.725
Vorhabengebiet	3.312	(Unterirdisch) 5.959	
Einbezogener Bereich	4.550	(oberirdisch) 3.904	
Öffentliche Grünflächen	1.007	(insgesamt) 1.940	2.947
Öffentliche Straßenverkehrsflächen	3.465	(insgesamt) 7.923	11.388
sonst. Baugrundstücke (städt. Eigentum)	78		78
GF max.	13.700		
Entspricht GFZ max. bez. auf NBL Vorhabengebiet	4,1		
GR max. § 19 Abs. 2 BauNOV	2.361		
Entspricht GRZ max. bez. auf Nettobauland Vorhabengebiet	0,7		
GR max. § 19 Abs. 2 und 4 BauNOV	3.312		
Entspricht GRZ max. bez. auf Nettobauland Vorhabengebiet	1,0		

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
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/21 V
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 1 - Altstadt-Lehel
3. An das Kommunalreferat
4. An das Kommunalreferat - KR-RV-Z
5. An das Baureferat
6. An das Baureferat - G1
7. An das Baureferat - T1
8. An das Baureferat - H1
9. An das Baureferat - MSE
10. An das Baureferat - JZ3
11. An das Kreisverwaltungsreferat
12. An das Kreisverwaltungsreferat HA IV - Branddirektion
13. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
14. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
15. An das Sozialreferat
16. An das Kulturreferat
17. An die Stadtwerke München GmbH
18. An die Stadtwerke München MVG
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I/3
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/01
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/21 P
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/52
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA III
26. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV/2
27. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV/6
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/21 V